



TSG
2025-3075

Uppföljning efter införandet av skyddsregel för kombinerade transporter i Sverige

Innehåll

FÖRKLARING AV BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	3
SAMMANFATTNING	5
1 INLEDNING	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Uppdraget	7
1.3 Avgränsningar	7
2 GENOMFÖRANDE	7
3 BERÖRDA REGELVERK OCH TRANSPORTER	8
3.1 Vad är en kombinerad transport?	8
3.2 Vad är en cabotagettransport?	8
3.3 Sveriges begränsning av kombinerade transporter	9
4 BESKRIVANDE STATISTIK FÖR DE TRANSPORTER SOM BERÖRS AV REGELÄNDRINGEN	10
4.1 Järnväg	11
4.2 Sjöfart.....	11
4.3 Vägtransporter	12
5 INTERVJUER MED BERÖRDA AKTÖRER	13
5.1 Internationella godstågpendlar	13
5.2 Svenska hamnar	13
5.3 Utländska transportföretag	13
5.4 Polismyndigheten	14
5.5 Tullverket	16
5.6 Näringslivets transportråd	17
5.7 Sveriges Åkeriföretag	18
5.8 Transportföretagen	19
5.9 Transportarbetareförbundet	20
5.10 Transportstyrelsen	21
6 SLUTSATSER	23
6.1 Godstransportmarknaden i Sverige	23
6.2 Konkurrenssituationen	24
6.3 Kontrollen av regelefterlevnaden	25
6.4 Finns behov av författningsändring	25
BILAGA 1.....	26

Förklaring av begrepp och förkortningar

Förklaringarna beskriver vad begreppet eller förkortningen betyder inom ramen för denna rapport.

Cabotagetransport	Yrkesmässiga, tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat.
ERRU	European Register of Road Transport Undertakings är ett system för sammankoppling av nationella elektroniska register som används för informationsutbyte om transportföretag mellan medlemsstater.
Etableringsmedlemsstat	Den medlemsstat där företaget är etablerat.
Godstågpendel	En godstågpendel kan beskrivas som ett godståg som kör regelbundet mellan två fasta punkter, ofta med fast tidtabell och ofta mellan en industriort och en hamn eller terminal.
Intermodal godstransport	Multimodal transport av gods, där kombigods byter trafikslag, under transporten.
Kombigods	Lastenheter som är utformade för att enkelt kunna flyttas mellan olika trafikslag, t.ex. containrar, växelflak och påhängsvagnar.
Kombinerad transport	En kombinerad transport enligt kombidirektivet.
Multimodal godstransport	Godstransport mellan minst två olika trafikslag.
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.

RoPax	RoPax-fartyg är ett passagerarfartyg som även erbjuder lastkapacitet för RoRo-gods
RoRo	RoRo är en förkortning av ”Roll-on/Roll-off”. RoRo-fartyg är utrustade så att hjulförsedd last (bilar, lastbilar, trailers samt järnvägsfordon) kan “rulla på och av” fartyget i hamn.
Transittransport	En transport som går genom ett lands territorium utan att lasta eller lossa godset som transporteras.
Värdmedlemsstat	En medlemsstat i vilken ett transportföretag bedriver verksamhet som inte är den medlemsstat i vilken transportföretaget är etablerat.

Sammanfattning

Den här rapporten beskriver effekterna efter införandet av 3 f § i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), i fortsättningen benämnd FIV, som trädde i kraft i februari 2022. Ändringen innebär att de begränsningar som gäller för cabotagetransporter även ska tillämpas på den inledande eller avslutande delen av en kombinerad transport som utförs på väg (härefter benämnd skyddsregeln). Detta gäller transporter som sker på det svenska vägnätet och utförs inom ramen för kombidirektivet. Denna bestämmelse bygger på artikel 10.7 i EU:s godsförordning och syftar till att förhindra missbruk av kombidirektivet och motverka social dumpning.

Syftet med rapporten är att beskriva och analysera hur skyddsregeln som infördes i FIV påverkat godstransportmarknaden i Sverige, transportföretagens konkurrenssituation och kontrollmyndigheternas möjligheter att kontrollera efterlevnaden.

Transportstyrelsen och Trafikanalys har sammanställt statistik om transportflöden, särskilt för påhängsvagnar, före och efter förordningsändringen. Vi har även intervjuat företrädare för hamnar, internationella godstågpendeloperatörer, utländska transportföretag, kontrollmyndigheter, branschorganisationer och arbetsmarknadens parter.

Flera branschaktörer vi intervjuat upplevde initialt en nedgång i efterfrågan på kombinerade transporter direkt efter förordningsändringen, men den har sedan återhämtat sig.

Intervjuerna indikerar att skyddsregeln har förbättrat konkurrenssituationen för svenska transportföretag, som nu kan konkurrera mer rättvist med utländska företag gällande lokala transportuppdrag, särskilt vid hamnar. Prisdumpningen har minskat. Förekomsten av utlandsetablerade företag som utför kombinerade transporter har minskat.

Polismyndigheten och Transportstyrelsen rapporterar positiva effekter efter införandet av skyddsregeln. Kontrollerna har blivit enklare, med färre fall av överskridna cabotagetransporter och en minskning av olagliga cabotagetransporter.

Utredningen visar att skyddsregeln har haft vissa positiva effekter på konkurrensen och kontrollmöjligheterna, dock kvarstår utmaningar relaterade till missbruk av regler och arbetsvillkor. Effekten på det totala transportflödet verkar ha varit överlag liten och dessutom svår att särskilja eftersom den överskuggats av större globala händelser.

I uppdraget ingick att Transportstyrelsen vid behov skulle föreslå författningsändringar. Transportstyrelsen bedömer att det för närvarande inte finns sådana behov.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I EU:s regelverk om tillträde till godstransportmarknaden på väg finns det två regelverk som tillåter att ett transportföretag som är etablerat i en medlemsstat får utföra inrikestransporter i en annan medlemsstat.

Det ena är den så kallade godsförordningen¹ som beskriver vilka villkor som behöver uppfyllas för att få utföra cabotagetransporter, dvs. möjligheten att utföra ett begränsat antal inrikestransporter i en värdmedlemsstat under en begränsad tidsperiod.

Det andra är det så kallade kombidirektivet² som beskriver vilka villkor som behöver uppfyllas för att få utföra kombinerade transporter, dvs. möjligheten att utföra ett obegränsat antal inrikestransporter i en värdmedlemsstat under en obegränsad tidsperiod.

I februari 2022 trädde nya bestämmelser i godsförordningen ikraft. En av de nya bestämmelserna var att medlemsstaterna gavs möjlighet att införa en begränsning för kombinerade transporter under vissa förutsättningar på sitt territorium.

Denna begränsning är en form av skyddsregel som ger medlemsstaten rätt att föreskriva att de begränsningar som gäller för cabotagetransporter i godsförordningen även ska tillämpas på transportföretag när de på en annan medlemsstats territorium utför en inrikestransport, som en del av en kombinerad transport. De medlemsstater som inför denna skyddsregel ska se över dessa åtgärder minst vart femte år och underrätta kommissionen om resultatet av denna översyn.

Sverige har genom 3 f § FIV infört begränsningar som innebär att det som anges om cabotagetransporter i artikel 8 i godsförordningen även ska gälla för yrkesmässiga vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport och som uteslutande utförs i Sverige. Bestämmelsen trädde i kraft den 21 februari 2022.

Dessa bestämmelser påverkar inte en kombinerad transport som utförs av ett svenskt transportföretag eftersom de kan utföra denna transport som en inrikestransport utan de villkor och begränsningar som framgår av kombidirektivet.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg

² Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna

1.2 Uppdraget

Regeringen har gett Transportstyrelsen och Trafikanalys i uppdrag³ att följa upp vilken effekt den nya bestämmelsen i 3 f § FIV har haft.

Transportstyrelsen har det huvudsakliga ansvaret för uppdraget, inklusive slutredovisningen, och ska vid behov föreslå författningsändringar. Eventuella författningsförslag ska åtföljas av en konsekvensanalys i enlighet med förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Trafikanalys uppgift är att bistå Transportstyrelsen med relevant statistikunderlag och i övrigt hjälpa till med utvärderingen av de införda begränsningarna.

Vid genomförandet av uppdraget ska Transportstyrelsen och Trafikanalys inhämta synpunkter från Polismyndigheten och Tullverket. Arbetsmarknadens parter och berörda branschorganisationer ska också involveras i arbetet.

Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 oktober 2026 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

1.3 Avgränsningar

Det är i huvudsak två typer av lastbärare som används vid en kombinerad transport.

- Påhängsvagnar avsedda att kopplas till en dragbil.
- Containers som uppfyller Internationella standardiseringsorganisationens (ISO) krav och är avsedda att lastas på lastbil.

En kombinerad transport måste enligt kombidirektivet ske mellan två medlemsstater. Vi har valt att avgränsa analysen av statistiken till transportflöden med påhängsvagnar som ankommer/avgår från Sverige utan dragbil. Skälet är att dessa går att urskilja i statistiken och är tydligt kopplade till kombinerade transporter.

2 Genomförande

För att utreda effekten av införandet av skyddsregeln i Sverige har följande aktiviteter genomförts.

- Trafikanalys har sammanställt ett statistikunderlag för att kunna följa påhängsvagnar och jämföra dessa med fordon och fordonskombinationer samt godstransportflödet generellt både före och efter införandet av skyddsregeln (se bilaga 1).
- Trafikanalys har genomfört muntliga intervjuer med företrädare för ett urval hamnar i Sverige och genomfört skriftliga intervjuer med företrädare för internationella tågpendlar som utför transporter till och från Sverige (se bilaga 1).

³ Regeringsbeslut 2025-03-13, LI2025/00595

- Trafikanalys har genomfört skriftliga intervjuer med utländska transportföretag som före skyddsregeln utfört kombinerade transporter i Sverige (se bilaga 1).
- Transportstyrelsen har genomfört muntliga intervjuer med Polismyndigheten och Tullverket som kontrollerar den del av kombinerade transporter som utförs på väg.
- Transportstyrelsen har genomfört muntliga intervjuer med företrädare för branschorganisationer som berördes vid införandet av skyddsregler.
- Transportstyrelsen har genomfört skriftlig intervju med sektion vägkontroll vid Transportstyrelsen som utreder och påför sanktionsavgift för överträdelser mot cabotagereglerna.

Med utgångspunkt från ovanstående informationsinhämtning har vi analyserat och sammanställt resultatet och slutsatser i denna rapport.

3 Berörda regelverk och transporter

3.1 Vad är en kombinerad transport?

En kombinerad transport enligt kombidirektivet är en godstransport mellan medlemsstater där en lastbil, släpvagn, påhängsvagn (med eller utan dragbil), ett växelflak eller en container som är minst 20 fot lång används för transport på väg under den inledande eller avslutande delen av transportsträckan. Den mellanliggande transportsträckan ska ske på järnväg, inre vattenvägar eller till havs och vara minst 100 km lång.

Om transporten till största delen sker med tåg får lastbilen användas för att köra godset till järnvägsterminalen före tågtransporten och från järnvägsterminalen till slutdestinationen efter tågtransporten.

Om den mellanliggande delen skett på inre vattenvägar eller tills havs får den inledande eller avslutande vägtransporten utföras inom en radie av högst 150 km från hamnen.

För att få utföra en kombinerad transport i Sverige ska transportören vara etablerad i en medlemsstat och uppfylla villkoren att få bedriva transportverksamhet. Innan en kombinerad transport utförs ska transportdokument upprättas som anger var godset lastas och var godset lossas. Kombidirektivet innehåller ingen begränsning för hur många transporter som får utföras eller under vilken tid som dessa transporter får ske.

Kombidirektivet är genomfört i svensk rätt genom FIV.

3.2 Vad är en cabotagetransport?

Enligt godsförordningen är en cabotagetransport en tillfällig inrikestransport i en värdmedlemsstat som utförs av ett transportföretag som är etablerat i en annan EU/EES-medlemsstat. Varje transportföretag som bedriver

yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd har rätt att utföra cabotagetransporter efter att ha genomfört en internationell godstransport inom EU/EES. Vidare innehåller godsförordningen närmare bestämmelser under vilken period cabotagetransporter får utföras och i vilken omfattning.

3.3 Sveriges begränsning av kombinerade transporter

Artikel 10.7 i godsförordningen ger medlemsstater möjlighet att föreskriva att begränsningar som gäller cabotagetransporter även ska tillämpas på transportföretag när de utför inledande eller avslutande vägtransportsträckor inom landet och som utgör en del av en internationell kombinerad transport. För sådana transporter får medlemsstaterna bevilja en längre period än de sju dagar som gäller för cabotagetransporter enligt artikel 8.2 i godsförordningen. Medlemsstaterna får också förkorta den karenstid om fyra dagar som gäller enligt artikel 8.2a i förordningen.

Medlemsstater får föreskriva sådan reglering om det är nödvändigt för att undvika missbruk av artikel 4 i kombidirektivet genom tillhandahållande av obegränsade och kontinuerliga transporttjänster i landet.

Om en medlemsstat inför sådana bestämmelser ska kommissionen underrättas innan dessa tillämpas. Medlemsstaten ska minst vart femte år följa upp om behovet av dessa åtgärder kvarstår och underrätta kommissionen om resultatet.

Med stöd av artikel 10.7 i godsförordningen föreskrevs därför i 3 f § FIV att bestämmelserna om cabotagetransporterna även ska gälla yrkesmässiga vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport och som uteslutande utförs i Sverige. Bestämmelsen trädde i kraft den 21 februari 2022.

I skälen till förordningsändringen⁴ anges att erfarenheter har visat att cabotageundantaget i kombidirektivet har använts systematiskt för att kringgå cabotagetransportens tillfälliga karaktär och som grund för en kontinuerlig närvaro av fordon i en annan medlemsstat än företags etableringsmedlemsstat. Vidare anges att sådana otillbörliga metoder riskerar att leda till social dumpning och äventyrar respekten för den rättsliga ramen gällande cabotage.

I promemorian *Genomförande av mobilitetspaketet*⁵ hänvisas till tillståndsmätningen 2019⁶ där det framgick att betydligt fler förare uppgav att den inrikestransport som utfördes var en del av en kombinerad transport än vad Polismyndigheten bedömde vara fallet. Vidare hänvisades till

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn

⁵ Dnr I2021/02074

⁶ Dnr TSG 2017–3925

Trafikanalys rapport *Trygga och säkra uppställningsplatser*⁷ där förare som körde ett utländskt fordon intervjuades. Av dessa uppgav 12 procent att de kört längre än en vecka i Sverige, 5 procent att de kört i över två veckor i Sverige och 11 procent att de kört i över en månad.

Promemorian konstaterade att det finns en nära koppling och en gränsdragningsproblematik mellan cabotagetransporter och sådana inrikes vägtransporter som utförs inom ramen för kombinerade transporter. Betydligt fler förare uppgav att de körde kombinerade transporter i jämförelse med vad Polismyndigheten bedömde, vilket tyder på att det förekommer ett medvetet eller omedvetet missbruk av cabotageundantaget. Det kan medföra en snedvridning av konkurrensen på den svenska marknaden för vägtransporter. Oberoende av om långa vistelsetider i Sverige för utländska förare beror på tillåtna kombinerade transporter eller på otillåtna cabotagetransporter innebär situationen att förare sannolikt utnyttjas genom att de under långa perioder befinner sig i Sverige, med dåliga arbetsvillkor och löner.

För att bestämmelserna om kombinerade transporter inte ska missbrukas ansågs därför att artikel 8 i godsförordningen skulle tillämpas på en inledande eller avslutande transportsträcka på väg i en kombinerad transport, om vägtransporten utförs i Sverige och inte innehåller en gränspassage. Det ansågs inte heller finnas skäl att ha andra tidsperioder än de som gäller för cabotagetransporter enligt artikel 8 i godsförordningen.

4 Beskrivande statistik för de transporter som berörs av regeländringen

Trafikanalys kartläggning redovisas i sin helhet i bilaga 1 till denna rapport. I kartläggningen analyseras varje trafikslag för sig, men inte transportkedjorna som helhet eftersom de inte går att mäta med tillgänglig statistik. Statistik specifikt om kombinerade transporter saknas dessutom i den officiella statistiken.

Regeländringen sammanföll i tid med flera andra händelser som starkt påverkat transportmarknaden, främst den fullskaliga invasionen av Ukraina samt den efterföljande lågkonjunkturen i Europa. Dessförinnan härjade pandemin som orsakade tillfälliga störningar med ändrade konsumtionsmönster och skiften i varuflöden som följd. Mot denna bakgrund är det svårt att särskilja vilka förändringar som kan hänföras till regeländringen och vilka som i stället är en följd av bredare omvärldsfaktorer.

⁷ Trafikanalys rapport 2016:16

4.1 Järnväg

Internationellt kombigods tog under många år marknadsandelar från övriga typer av järnvägstransporter i Sverige. Under 2019 minskade andelen internationellt kombigods, men från och med 2020 har andelen varit relativt stabil på en nivå strax under 10 procent.

I bantrafikstatistiken finns en särskild redovisningsgrupp för kombigods som kan kopplas till kombinerade transporter. Enligt officiell statistik om svensk bantrafik körde fem tågoperatörer internationell godstrafik med kombigods under både 2022 och 2023. Under 2024 hade antalet ökat till sju operatörer. Att företag bedriver internationell godstrafik med kombigods innebär dock inte nödvändigtvis att det handlar om godstågpendlar eller kombinerade transporter.

Bland de internationella godstågoperatörer som körde kombigods till och från EU/EES under åren 2020–2024, ökade andelen transporter av lastbärare med last kraftigt under 2023. Även antalet körda påhängsvagnar ökade kraftigt under 2023. Under 2024 minskade de internationella godstågoperatörernas totalt fraktade antal lastbärare och återgick till mer normala nivåer. Trots att antal lastbärare ökade kraftigt under 2023 är det inget som speglas i mängden fraktade ton. Det innebär att mängden fraktade ton per lastbärare tillfälligt minskade under 2023 av någon okänd anledning.

4.2 Sjöfart

Trafikanalys officiella statistik om sjöfart bygger på uppgifter från cirka 110 aktiva hamnar med regelbunden kommersiell trafik med handelsfartyg (last- och passagerarfartyg). Statistiksammanställningen i detta uppdrag har avgränsats till de hamnar i Sverige som hanterar släp- och påhängsvagnar och utvecklingen analyseras per hamn och totalt. Inom sjötrafiken används inte begreppet kombigods, i stället används begreppet enhetsgods. I enhetsgods ingår typiskt kombigods såsom påhängsvagnar och containrar som en viktig del.

Statistiken som analyserats omfattar totalt lastade och lossade lastbärare från/till ett EU- eller EES-land, samt transporter med eller utan last för perioden 2020–2024. Jämfört med år 2022 har lastning och lossning av släp- och påhängsvagnar minskat i alla dessa fyra hamnar efterföljande år. Ett alternativ till att transportera en påhängsvagn utan dragbil, är att transportera hela fordonskombinationen med förare på fartygen. Efter 2022 syns en viss nedgång även för dessa. Även totalt antal hanterade enheter av enhetsgods inkluderat containrar och motorfordon, har minskat sedan toppen 2022.

4.3 Vägtransporter

Statistik om godstransporter på lastbil består dels av den officiella statistiken över de svenskregistrerade tunga lastbilarna⁸, dels statistik över de utländska lastbilarnas verksamhet till, från, genom och inom Sverige⁹. Statistiken baseras på urvalsundersökningar och är därmed behäftade med osäkerhet¹⁰, framför allt uppgifterna om utrikestransporterna.

Svenskregistrerade tunga lastbilar är inte föremål för denna studie eftersom det är de utländska lastbilarna som omfattas av regeländringen av kombinerade transporter. Det kan däremot finnas ett samband mellan utvecklingen av de utländska och de svenskregistrerade lastbilarnas transporter eftersom de konkurrerar med varandra om de gränsöverskridande uppdragen. Svenskregistrerade lastbilars transporter inom Sverige med en maxlängd om 150 kilometer minskade totalt sett omkring 3 procent under 2022 och 6 procent under 2023, även om resultatet är förenat med stor osäkerhet. Därefter har de legat relativt stabilt på samma nivå under 2024.

Det har skett en större förändring om man tittar specifikt för transporter med lastbärare som består av containrar, växelflak m.m. De har minskat kraftigt, nära på en halvering av dess andel under 2022 med en fortsatt låg nivå de efterföljande åren. Trafikanalys bedömer att skillnaden är statistiskt säkerställd.

De utländska tunga lastbilarnas verksamhet i Sverige under 2024 bestod till 70 procent av transporter mellan Sverige och utlandet, 23 procent cabotage¹¹ och 7 procent transittransporter genom Sverige. Av tunga lastbilstransporter på svenska vägar sker 6–7 procent av körningarna med utländska lastbilar. För utländska lastbilarnas inrikestransporter i Sverige, med en maximal längd om 150 kilometer är dess marknadsandelar betydligt lägre. Mellan 2020–2024 har den pendlat mellan 0,8 och 1,1 procent.

Ett alternativ till internationell tåg- och sjötrafik är en ren vägtransport. Uppgifter om vägtransporter som passerar Öresundsbron, kan bidra till en bredare bild. Statistik från deras hemsida¹² visar att antal passerande lastbilar över 9 meter ökade under 2020 – 2021 och ligger därefter på ca 1600 passager per dygn under perioden 2022 – 2024. Förändringen av mängden lastbilar över 9 meter är dock i princip oförändrad mellan 2023 – 2024, en ökning med 0,4 procent.

⁸ Trafikanalys, Lastbilstrafik

⁹ Trafikanalys, Utländska lastbilar

¹⁰ Lastbilsundersökningen är en urvalsundersökning och osäkerheten mäts i konfidensintervall. Trafikanalys bedömer att variationerna i de svenskregistrerade lastbilarnas antal transporter 2020–2024 inte är statistiskt signifikanta för 95 procent konfidensintervall. Detta innebär att inga säkra slutsatser kan dras om en faktisk förändring i transportvolym under perioden. Variationen kan förklaras av slump eller naturlig variation. Statistiken kan däremot ses som en indikation kring utvecklingen.

¹¹ En cabotagetransport är en tillfällig inrikestransport som utförs av ett transportföretag etablerat i ett annat land än det land där inrikestransporten äger rum.

¹² Öresundsbro Konsortiet Årsredovisning 2024, 2023, 2022 samt 2021.

Officiell fordonsstatistik visar att antal nyregistrerade tunga lastbilar har varierat kraftigt i antal den senaste tioårsperioden vilket kan bero på omvärldsfaktorer. En intressant uppgift är fördelningen av nyregistrering av tunga lastbilar, fördelat på typ av karosseri. Under åren 2022 och 2023 sker en tillfällig ökning av nyregistrerade dragfordon. Dessa är lastbilar som är utrustade med vändskiva, dvs. inrättade för transport av påhängsvagn.

5 Intervjuer med berörda aktörer

5.1 Internationella godstågpendlar

Trafikanalys har skickat frågor till fyra operatörer som bedriver internationella godstågpendlar. Två av de tillfrågade besvarade frågorna. De beskriver att efterfrågan på kombinerade transporter har ökat successivt under perioden 2020–2024. I samband med regelförändringen 2022 noterades en kortsiktig nedgång i efterfrågan på företagens tågpendlar på grund av prishöjningar, men från 2023 ökade efterfrågan igen. Ökningen uppges främst drivas av industrins klimatomställning och växande krav på utsläppsminskningar.

5.2 Svenska hamnar

Trafikanalys har intervjuat sju kommunala hamnar som har mycket ankommande och avgående RoRo-trafik. Flera av dem uppgav att de saknar uppgifter om vilka transporter eller lastbärare som är en del av en kombinerad transport. Den minskade mängden hanterade påhängsvagnar som framgår i bilaga 1, uppgavs i första hand bero på externa faktorer såsom konjunktur, pandemi, kriget i Ukraina, valutaläge och förändrade marknadsflöden, snarare än förändring av regelverket. Dessutom kan förändringar i närliggande industriers verksamhet eller förändringar i transportörers logistikrutter eller hubbar få direkt effekt på omfattningen av gods för enskilda hamnar.

5.3 Utländska transportföretag

Trafikanalys kontaktade fem utländska transportföretag i syfte att få deras perspektiv på regeländringarna kring kombinerade transporter. Samtliga utvalda företag har varit verksamma på den svenska marknaden och utfört kombinerade transporter. Tre av dessa fem har besvarat frågorna.

Ett av dessa transportföretag har flyttat fordon, från det utländska moderbolaget till ett svenskt företag. Detta medförde merkostnader för yrkestrafiktillstånd, försäkringar och administration. Totalt ökade kostnaderna med omkring 13 procent, vilket i sin tur ledde till högre priser för kunderna. Detta ledde till en tillfällig nedgång i efterfrågan, men sedan 2023 har marknaden återhämtat sig och företaget bedömer att behovet av kombinerade transporter kommer att fortsätta öka.

De andra två utländska transportföretagen beskriver att skyddsregeln har påverkat deras verksamhet negativt. Ett företag bedriver fortfarande verksamhet i Sverige, men utför transporter inom ramen för cabotagereglerna. Företaget uppger även att de idag kör mer godstransporter mellan nordiska länder. Det andra företaget undersöker möjligheterna för att få ett svenskt yrkestrafiktillstånd, för att etablera sig och tillhandahålla transporttjänster i Sverige, så de kan utföra transportuppdrag utan begränsningar.

5.4 Polismyndigheten

Transportstyrelsen genomförde en intervju med representanter från fyra olika polisregioner där förekomsten av cabotagetransporter och kombinerade transporter är hög.

Dessa regioner är Syd, Väst, Öst och Stockholm.

Polismyndigheten kontrollerar kombinerade transporter och cabotagetransporter längs vägnätet, men även vid hamnar och järnvägsterminaler där godset lastas om mellan olika transportslag. Polisregionerna har olika förutsättningar att genomföra kontroller av tung trafik, t.ex. saknar vissa regioner kontrollplatser längs vägnätet och då används istället alternativa platser som lämpar sig för kontroll.

Hur kontroller genomförs

De fordon som väljs ut för kontroll av cabotagetransporter och kombinerade transporter är i normalfallet registrerade i andra medlemsstater. Det kan även förekomma svenskregistrerade fordon som man misstänker är utlånade till utlandsetablerade transportföretag genom nyttjanderättsavtal. Urvalet baseras även på erfarenheter av transportföretag eller speditörer som tidigare begått överträdelser. Uppskattningsvis utgörs cirka 50 procent av alla kontroller av yrkesmässig trafik i de regioner som intervjuades av lastbilar registrerade i andra länder.

När man konstaterat att det är en cabotagetransport som utförs kontrolleras om överträdelser skett genom att ta del av bevismaterialet, färdskrivardata och förarens uppgifter. Vid behov kontaktar polisen även transportföretaget, exempelvis om det är svårt att kommunicera med föraren.

Kontroller som resulterar i överträdelser är tidskrävande och kan i vissa fall uppgå till flera timmar, särskilt då handlingar saknas.

Vid kontroll av ett fordon under ett pågående transportuppdrag kan det vara svårt att avgöra om transporten ska avslutas i Sverige eller om den kommer att fortsätta utomlands. Detta är avgörande för att fastställa om det är en pågående cabotagetransport eller en internationell transport som är på väg ut ur Sverige.

Vissa förare väljer att undanhålla frakthandlingar från tidigare transport som kan utgöra bevis för överträdelser. När kontrolltjänstemannen jämför förarens utsago med fraktsedlar och färdskrivardata kan därför uppgifterna skilja sig åt. Ett exempel är när färdskrivardata visar att lastbilen körts längre sträckor, men föraren visar inte upp bevismaterial som kan kopplas till den faktiska körningen.

I regioner med mycket gränstrafik påträffas transportörer som systematiskt begår överträdelser. Genom att undanröja bevismaterial försöker de kringgå karensperioden för cabotagetransporter. Det förekommer även att föraren visar upp falska fraktsedlar för en inkommande internationell transport, i syfte att kvalificera sig för att utföra cabotagetransporter.

Resursåtgång

Inom Polismyndigheten är det ca 350 – 400 medarbetare som arbetar med kontroll av yrkestrafik.

Erfarenheter i samband med skyddsregelns införande

För Polismyndigheten har skyddsregeln inneburit flera positiva effekter. Det har blivit enklare att kontrollera transporter och avgöra vad som är tillåtet eftersom det är färre regelverk att förhålla sig till. En annan effekt är att antalet olagliga cabotagetransporter minskat. Dessutom har resurser frigjorts så att man kan fokusera mer på andra transporttyper och regelområden, exempelvis arbetsvillkor, veckovila och utstationering.

En positiv trend sedan skyddsregeln införts är att det har blivit färre fall där antalet cabotagetransporter är överskridna. Brister i dokumentation och överträdelser av karensregler är dock fortfarande vanligt förekommande. Det förekommer aktörer som helt saknar nödvändiga tillstånd eller försöker kringgå bestämmelserna för cabotage på andra sätt.

Skyddsregeln har haft en tydlig och snabb effekt på transportmarknaden. I flera polisregioner, särskilt i region Väst, minskade förekomsten av utländska transportföretag på en gång. Tidigare utfördes omkring hälften av de kombinerade transporterna i anslutning till hamnarna av utlandsregistrerade lastbilar, främst från Östeuropa. Många av dessa fordon var dessutom i dåligt skick. Polisen bedömer att andelen utlandsregistrerade lastbilar har minskat och de utför idag cirka 10 procent av transporterna. Efter införandet försvann de flesta utländska transportföretagen, medan vissa har valt att registrera sina lastbilar på svenska yrkestrafiktillstånd.

Vid järnvägsterminaler har antalet östeuropeiska lastbilar minskat, särskilt de med förare från tredjeland. Idag kan man träffa på svenskregistrerade fordon som kör för utländska företag. Arbetsvillkoren för förarna är dock ofta fortsatt dåliga, med mycket låga löner och dåliga boendeförhållanden. Vissa företag har etablerat sig i Sverige och följer kollektivavtal, men långt ifrån alla.

Även speditörer och varuägare har ändrat sina upplägg. Utländska aktörer används nu främst för internationella transporter, medan inrikestransporter i högre grad utförs av svenskregistrerade lastbilar.

5.5 Tullverket

Transportstyrelsen genomförde en intervju med representanter från Tullverket. Sedan Sverige genomförde sanktionsväxlingen av cabotageöverträdelser 2015 har Tullverket haft samma bemyndigande som Polismyndigheten att kontrollera cabotagetransporter och kombinerade transporter. Tullverket får också ta förskott på sanktionsavgifter för överträdelser av villkor kopplat till cabotagetransporter.

Hur kontroller genomförs

Tullverket kontrollerar inkommande trafik och transitttransporter, särskilt från länder utanför EU:s tullunion, exempelvis Norge. Kontrollerna fokuserar på anmälningsspliktiga varor och prioriterade områden som narkotika, vapen och grov ekonomisk brottslighet för att motverka organiserad brottslighet. Tullverket genomför även så kallade punktskattekontroller inne i landet. Dessa kontroller sker oftast mot privatpersoner med lätta lastbilar eller personbil och släp, som transporterar alkohol.

Tullverket utför idag inga systematiska kontroller av kombinerade transporter eller cabotagetransporter. Tidigare har enstaka kontroller genomförts, men utan systematik eller statistikuppföljning. Skälen är framför allt att tillgängliga resurser prioriteras till myndighetens kärnuppdrag. Dessutom är bestämmelserna för cabotagetransporter och kombinerade transporter komplexa och kräver särskild utbildning av personalen.

Myndigheten saknar även praktiska förutsättningar, exempelvis möjligheten att kontrollera digitala färdskrivare och man saknar tillgång till betalkortsterminaler för att erlagga förskott till sanktionsavgifter. Vid kontroller i hamnområden är Tullverkets riktlinje att den nationella transporten ännu inte är påbörjad och att en eventuell överträdelse mot cabotagereglererna ännu ej skett. Om gemenskapstillstånd eller förartillstånd saknas kan fordon hindras att lämna hamnen.

Resursåtgång

Av Tullverkets personal arbetar drygt 400 personer med yttre kontroll. Resurserna är begränsade och fokuseras på myndighetens kärnuppdrag.

Erfarenheter i samband med skyddsregelns införande

Skyddsregeln har i praktiken haft liten påverkan på myndighetens arbete. Möjligheten att kontrollera regelefterlevnaden har inte förändrats, främst eftersom myndigheten i dagsläget inte prioriterar eller genomför kontroller av kombinerade transporter eller cabotagetransporter i någon större omfattning.

Efter införandet av skyddsregeln har Tullverket observerat att transportererna vid hamnterminaler i större utsträckning övergått till att utföras av svenskregistrerade lastbilar. Samtidigt har andelen utländska förare som kör dessa fordon ökat, vilket tyder på att delar av den utländska arbetskraften fortfarande är kvar i branschen, men i andra former. Utländska lastbilar förekommer fortfarande, men i mer begränsad omfattning och främst i områden nära den norska gränsen.

Myndigheten har ingen tydlig bild av hur utländska transportföretag som tidigare arbetade med kombinerade transporter har anpassat sin verksamhet efter skyddsregeln. Detta beror på att man fokuserar på vad som transporteras, inte hur transporten genomförs. Däremot har man noterat att det kan komma gods som är fördelat på tre lastbilar, fast mängden skulle ha fått plats på en av dem. Troligtvis sker dessa transporter i syfte att kvalificera sig för att utföra cabotagetransporter i Sverige.

5.6 Näringslivets transportråd

Transportstyrelsen genomförde en intervju med Näringslivets transportråd (NTR). De anser att det var stökigt under åren 2021–2022 på grund av flera omständigheter som påverkade marknaden. Att Sverige valde att införa nationella skyddsregler samtidigt som det var ett underskott av tillgängliga transportörer, försämrade läget ytterligare. 2022 blev det brist på dragbilar som kunde hämta eller leverera en påhängsvagn, men marknaden har anpassat sig till rådande förhållanden.

NTR:s bedömning är att idag utförs kombinerade transporter av främst svenska fordon. NTR upplever ingen minskad efterfrågan på kombinerade transporter. Utbudet av linjetrafik till sjöss verkar inte ha påverkats av skyddsregeln. NTR:s bedömning är att utbudet av internationella tågpendlar hade kunnat öka ännu mer om inte skyddsregeln införts.

Erfarenheter i samband med skyddsregelns införande

NTR anser att en kombinerad transport blir misskrediterad genom skyddsregeln, jämfört med en ren vägtransport. Båda är i grunden internationella godstransporter men som faller inom ramen för olika regelverk. Effekten av skyddsregeln är att intermodala upplägg tappade konkurrenskraft på transportmarknaden.

NTR bedömer att förarna från andra EU-länder idag har mycket bättre arbetsvillkor än tidigare. Ur ett transportperspektiv så är det bra om de långa transportsträckorna är elektrifierade. Man behöver titta på bättre

förutsättningar för kombinerade transporter då det borde finnas en potential att öka dessa och transportbehovet kommer att öka i framtiden. Kan man till exempel köra med en utökad lastvikt vid en intermodal transport, så skulle det gynna både kombinerade transporter och svenska transportföretag. Även mindre justeringar på ett par ton har i slutändan stor betydelse för industrin.

Sveriges geografiska läge medför långa transportupplägg, vilket har stor påverkan på svenska företags internationella konkurrenssituation. Transportkostnaden för svenska varor får en stor betydelse eftersom varorna ofta behöver transporteras längre jämfört med tillverkare som ligger centralt i Europa. Sverige behöver jobba mer övergripande för effektivare transporter och för en rättvis konkurrens inom Europa.

5.7 Sveriges Åkeriföretag

Transportstyrelsen genomförde en intervju med Sveriges Åkeriföretag. De har pratat med flera olika medlemmar som arbetar inom denna sektor. Övervägande delen av dessa bedriver internationell trafik och/eller opererar vid hamn eller järnvägsterminal.

Sveriges Åkeriföretag har sett effekter av att skyddsregeln införts. Det är fler utländska företag som blir kontrollerade och sanktionerade, när de utför kombinerade transporter. Det har även lett till att svenska företag kan ta mer rimligt arvode för sina transportuppdrag. De upplever inte att det är samma "prisdumpning" på marknaden längre. Man är även nöjd med polisens arbete när det gäller kontroll av inrikestransporter utförda av utländska företag.

De upplever att andelen vägtransporter utan inblandning av andra transportslag har ökat. Det är dock svårt att koppla detta till införandet av skyddsregeln. Detta beror sannolikt på flera andra faktorer, exempelvis problem med tillgängliga järnvägstransporter, gynnsam valuta och billigare diesel. Den pågående lågkonjunkturen innebär även en generell nedgång på transportmarknaden.

Sveriges Åkeriföretag tror också att andelen kombinerade transporter kommer att öka om dieselpriiset ökar och man får ordning på järnvägstransporterna. Problemen med järnvägstransporterna beror på flera faktorer såsom få avgångar och indragna linjer. Sjötrafiken fungerar bra idag. Inflödet av containrar kommer mest från hamn men även från järnvägsterminaler.

På längre sikt kommer mer effektiva transporter att kunna utföras med mer användning av exempelvis långa vägfordon. Detta skulle gynna både miljön och svenska företags konkurrenskraft.

Ett problem som lyfts är användning av bemanningsföretag och utländska förare. Deras uppfattning är att dumping av löner och sociala villkor inte är bra för branschen och möjliggör inte en sund konkurrens.

Erfarenheter i samband med skyddsregelns införande

Sveriges Åkeriföretag uppfattar en marginell påverkan för deras konkurrenssituation med anledning av skyddsregeln. Men andra faktorer, t.ex. ett mer konkurrenskraftigt dieselpriis, gör att svenska företag har fått en stärkt konkurrenskraft. De har fått fler förfrågningar om att utföra kombinerade transporter. De har även noterat att flera av de utländska aktörerna som utför första eller sista delen av en kombinerad transport har etablerat sig i Sverige. Antalet utländska förare som kör svenskregistrerade fordon har ökat.

De uppger även andra positiva effekter. Trafiksäkerheten har ökat bl.a. genom att svenska fordon är bättre utrustade med vinterdäck. De uppger även att regelförändringen har haft andra positiva effekter. Den motverkar organiserad brottslighet, minskar arbetslivskriminalitet och ger utländska förare bättre sociala villkor. Vidare är det i beredskapssyfte en fördel att svenska fordon hålls i arbete och är en tillgänglig resurs i händelse av en krissituation.

5.8 Transportföretagen

Transportstyrelsen genomförde en intervju med Transportföretagen. De berättar att införandet av skyddsregeln har gjort marknaden för kombinerade transporter mer komplex, vilket lett till att färre utländska transportföretag är verksamma på godstransportmarknaden i Sverige. Tillgången på transportkapacitet var redan före skyddsregelns införande ansträngd på grund av förarbrist och begränsad kapacitet på järnvägen. Situationen förbättrades inte genom införandet av skyddsregeln.

Transportföretagen bedömer att efterfrågan på intermodala transporter ökar, främst av miljöskäl, även om alla typer av gods inte lämpar sig för detta då praktiska hinder finns. Kapacitetsbrist av tillgängliga järnvägstransporter och brist på punktlighet är några av hindren för att öka andelen intermodala transporter med en mellanliggande del på järnväg. Däremot är tillgången på RoRo-fartyg bra.

Erfarenheter i samband med skyddsregelns införande

Transportföretagen uppger att inrikestransporter i större utsträckning utförs av svenska åkerier som en följd av införandet av skyddsregeln. Eftersom de utländska transportföretagen numera måste följa cabotagereglerna även när de utför en kombinerad transport, så har förekomsten av utlandsetablerade företag minskat i samband med dessa transporter.

Transportföretagen uppger att prisskillnaden mellan svenska och utländska transportföretag har utjämnats, men det beror främst på världsläget och inflationen. Idag är det inte så stor prisskillnad mellan exempelvis ett polskt transportföretag och ett svenskt. Inflationen har varit betydligt högre i t.ex. Polen, så lönerna har stigit i de östeuropeiska länderna vilket medfört att prisskillnaden har minskat.

En annan aspekt med att Sverige infört skyddsregler är att tillgängligheten på dragbilar för påhängsvagnar har försämrats. Förr kunde det finnas dragbilar tillgängliga för transportuppdrag utan att konkurrera med annan trafik. Dessa kunde utnyttjas för kortare transporter av påhängsvagnar mellan terminal och godsmottagare. Denna kapacitet finns inte idag i samma utsträckning som tidigare efter införandet av skyddsregeln.

5.9 Transportarbetareförbundet

Transportstyrelsen genomförde en intervju Transportarbetareförbundet. De beskriver hur arbetet mot arbetslivskriminalitet inom åkeribranschen bedrivs, med fokus på kartläggning av företag, analys av register och samverkan med myndigheter. Genom att jämföra exempelvis utstationeringsregister med uppgifter från Skatteverket kan oegentligheter som uteblivna arbetsgivaravgifter upptäckas. Informationen delas med olika myndigheter och kan leda till vidare utredningar hos berörda myndigheter.

Erfarenheter i samband med skyddsregelns införande

Efter införandet av skyddsregeln för kombinerade transporter har marknaden förändrats enligt Transportarbetareförbundet. Många tidigare utländska företag har etablerat sig i Sverige och använder svenskregistrerade fordon, men fortsätter att bemanna fordonen med utländska förare. Nya svenska åkerier har uppstått som saknar egna anställda och istället hyr in personal via bemanningsföretag. Detta har lett till fortsatt lönedumpning, bristfälliga levnadsförhållanden och svårigheter att tillämpa den svenska modellen, eftersom kollektivavtal krävs för att säkerställa svenska löner.

Transportarbetareförbundet har begränsade möjligheter att agera då arbetstagarna sällan är fackligt anslutna och företagen ofta är svåra att nå. Man påträffar även otydliga anställningsavtal, ibland utan angiven lön, samt förbjudna ersättningsformer som ackord. Konkurrensen blir snedvriden då seriösa företag med kollektivavtal har svårt att konkurrera med aktörer som använder sig av lågavlönade förare. Endast ett fåtal av de nyetablerade företagen har tecknat kollektivavtal med facket efter införandet av skyddsregeln. Kontroller från myndigheter upplevs som otillräckliga och det finns geografiska områden där tillsynen behöver stärkas. Regelverket har även brister, exempelvis bestämmelserna om nyttjanderättsavtal, som ger oseriösa aktörer möjlighet att bedriva viss transportverksamhet.

Trots detta finns det några ljuspunkter. Bland annat så är uppfattningen att det idag är mer ordning och reda vid de cabotagetransporter som utförs. Man upplever att det är bättre standard på fordon, att fordonen är besiktigade och att företagen betalar vägs katt i Sverige. Transportarbetareförbundet önskar fler kontroller, bättre myndighetssamverkan samt regeländringar som möjliggör att utstationeringsavtal görs allmängiltiga. En allmängiltigförklaring av utstationeringsavtalen skulle innebära att staten, via lag eller myndighetsbeslut, bestämmer att ett förhandlat utstationeringsavtal ska gälla för alla arbetstagare och arbetsgivare inom en viss bransch, oavsett om de är anslutna till en fackförening och arbetsgivarorganisation eller inte. Detta skulle enligt Transportarbetareförbundet bidra till rättvisare konkurrens och bättre arbetsvillkor.

5.10 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen utreder och påför sanktionsavgifter för de ärenden som polisen initierar på väg. I uppdraget har information från sektion Vägkontroll inhämtats för att beskriva deras arbete och erfarenheter efter införandet av skyddsregeln.

Hur utredningen genomförs

Transportstyrelsen inleder ett ärende när myndigheten får en sanktionsrapport från en vägkontroll om en misstänkt otillåten cabotagetransport. Om Transportstyrelsen finner skäl att anta att överträdelse skett får företaget möjlighet att yttra sig över allt material i ärendet. Därefter beslutas om företaget har begått överträdelse och om sanktionsavgift ska påföras.

Om en kontrolltjänsteman har beslutat om förskott på sanktionsavgiften och detta inte har betalats, kan kontrolltjänstemannen besluta om förbud mot fortsatt färd. Polismyndigheten eller Tullverket får i dessa fall klampa fordonet som innebär att en låsanordning monteras som hindrar fortsatt färd med fordonet. Om fortsatt färd har förbjudits ska förskottsbeslutet underställas Transportstyrelsen samma dag som kontrollen eller så snart som möjligt därefter. Transportstyrelsen ska sedan omedelbart pröva om beslutet om förskott ska bestå. Så länge förbudet gäller ska ärendet handläggas skyndsamt.

Beslut om påförande av sanktionsavgift delges företaget. Överträdelsen rapporteras via ERRU¹³ till företagets etableringsland. Om inget förskott betalats skickas ett betalningskrav till företaget. Om Transportstyrelsen beslutar att inte påföra eller sätta ned sanktionsavgiften, återbetalas beloppet.

¹³ European Register of Road Transport Undertakings

Resursåtgång

Utredning av cabotageöverträdelser och påförande av sanktionsavgifter uppskattas till 2–3 årsarbetskrafter.

Erfarenheter i samband med skyddsregelns införande

Efter att skyddsregeln infördes noterades en minskning av antalet inkomna sanktionsrapporter om cabotageärenden. Efter den 21 februari 2022 har antalet inkomna ärenden varit relativt konstant. Se tabell 1.

	Inkomna ärenden											
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	Januari	8	5	4	13	23	23	34	32	24	27	12
2	Februari	8	7	3	12	30	34	42	21	21	39	18
3	Mars	8	2	0	24	18	22	30	20	21	18	28
4	April	2	5	2	36	17	18	31	28	13	22	25
5	Maj	5	7	3	32	15	19	29	23	8	16	31
6	Juni	4	7	1	12	10	25	45	13	17	10	12
7	Juli	3	1	3	14	19	7	34	12	9	6	12
8	Augusti	0	7	6	15	19	9	16	13	16	25	11
9	September	8	4	9	16	31	27	17	20	23	35	22
10	Oktober	12	8	17	21	21	37	31	17	12	23	26
11	November	8	6	7	9	10	24	23	9	15	18	22
12	December	5	4	10	9	10	27	38	15	13	10	16
	Summa:	71	63	65	213	223	272	370	223	192	249	235

Tabell 1. Statistik över inkomna cabotageärenden under perioden 2015–2025.

Under åren 2020–2021, före införandet av skyddsregeln, saknades en inkommande internationell transport i cirka 20 procent av ärendena. Dessa ärenden kan direkt härledas till kombinerade transporter som inte uppfyllde villkoren för en kombinerad transport och därmed prövades mot cabotagereglerna. Efter införandet av skyddsregeln är detta en typ av överträdelse som knappt förekommer.

En annan orsak till minskningen av inkomna ärenden är den ökade regelefterlevnaden av utländska transportörer. Idag sker färre överträdelser kopplade till antal tillåtna cabotagetransporter som får utföras inom tillåten tidsram.

Övervägande delen av överträdelser idag består av brister kopplat till bevismaterialet.

Transportstyrelsens bedömning är att de flesta utländska transportföretag har anpassat sig till skyddsregeln. Vissa av de företag som tidigare var återkommande i våra sanktionsärenden har delvis flaggat om fordonsflottan och kör numera på svenskt yrkestrafiktillstånd. Dessa företag förekommer inte längre vid cabotageöverträdelser.

Skyddsregeln har underlättat Transportstyrelsens handläggning och minskat tidsåtgången i ärendehandläggningen. Detta beror på att utredningsarbetet förenklas när förutsättningarna kring kombinerade transporter inte behöver beaktas.

6 Slutsatser

6.1 Godstransportmarknaden i Sverige

Vissa branschaktörer uppger i våra intervjuer att det förekom en nedgång i efterfrågan av kombinerade transporter direkt efter införandet av skyddsregeln, men att efterfrågan därefter har återhämtat sig.

Näringslivets transportråd uppgav att skyddsregeln innebar att intermodala upplägg inledningsvis tappade konkurrenskraft på transportmarknaden gentemot rena vägtransporter. Regeln resulterade i en kostnadsökning för den inledande eller avslutande delen som utförs i Sverige. En annan effekt som NTR påtalar är att tillgången på tillgängliga dragbilar i Sverige försämrades vid införandet av skyddsregeln.

Flera av de branschaktörer som vi varit i kontakt med påtalar brister med järnvägstransporter som ett av de största hindren för att öka antalet kombinerade transporter på järnväg. Ett exempel är brist på punktlighet och avsaknad av tillräcklig kapacitet.

Skyddsregeln förväntades leda till en utjämning av konkurrensvillkoren för svenska transportföretag genom att utländska transportföretag skulle etablera sig i Sverige och ingå kollektivavtal.

Införandet av skyddsregeln resulterade i att ett mindre antal utländska transportföretag valde att etablera sig i Sverige. Ett fåtal av dessa företag har även valt att teckna kollektivavtal vilket är positivt både för förarna och för en sund konkurrens.

Dock vittnar intervjuade poliser och företrädare för Transportarbetareförbundet om fortsatta missförhållanden och utnyttjande av utländska förare. En anledning till detta kan vara att tecknande av kollektivavtal är frivilligt och att gällande regelverk tillåter att företagen anställer utländska förare med betydligt lägre löner än vad anställda yrkesförare normalt har i Sverige.

Slutsatser av tillgänglig statistik

Trafikanalys bedömer att det i tillgänglig statistik inte går att påvisa några tydliga effekter av regeländringen för kombinerade transporter som infördes 2022.

I statistiken har varje trafikslag analyserats för sig, inte transportkedjorna som helhet eftersom det inte går att mäta detta med tillgänglig statistik. Statistik specifikt om kombinerade transporter saknas i den officiella statistiken.

För att bedöma om den nationella skyddsregeln har påverkat godstransportmarknaden i Sverige, analyserar vi befintlig statistik där kombinerade transporter ingår. Analysen omfattar två år före och två år efter ikraftträdandet av skyddsregeln. Under dessa år, 2020 till 2024, sker flera större händelser i världen som påverkar Europa, världshandeln och transportmarknaden. Dessa händelser, som pandemin, kriget i Ukraina och

lågkonjunktur, bedöms påverka den internationella handeln och därigenom omfattningen av godstransporter. Statistiken visar en allmän nedgång av godstransporter efter dessa händelser. Om man tittar specifikt för transporter med lastbärare som består av stora containrar, växelflak och andra utbytbara lastenheter om 20 fot eller mer har dessa minskat kraftigt. Andelen har under 2022 nära halverats och har därefter legat på en stabil nivå. Trafikanalys bedömer att skillnaden är statistiskt säkerställd.

Statistiken visar heller ingen förändring av andelen utlandsregistrerade lastbilers transportarbete i Sverige. Den allmänna uppfattningen är att mängden dragbilar som utförde kortare transporter mellan större hamnar och industrin minskat. Tillgänglig statistik indikerar att andelen transportarbete som utförs av utlandsregistrerade lastbilar har procentuellt samma marknadsandelar idag, som innan införandet av skyddsregeln.

Officiell fordonstatistik påvisar att antalet nyregistrerade lastbilar utrustade med vändskiva, dvs. dragfordon för påhängsvagn, ökade under 2022. Denna tillfälliga ökning kan bero på att införandet av skyddsregeln medförde en större efterfrågan på svenskregistrerade lastbilar som kunde hämta och lämna påhängsvagnar vid de större hamnarna. Hur stor andel av dessa som importerades begagnade från andra europeiska länder är dock okänt. Företagen kan ha valt att registrera lastbilarna i Sverige i syfte att fortsätta utföra kombinerade transporter utan de restriktioner som följer av kombidirektivet.

Ett tänkbart scenario efter införandet av skyddsregeln var att andelen rena vägtransporter skulle öka, på bekostnad av kombinerade transporter. En naturlig väg för dessa är via Öresundsbron, mellan Malmö och Köpenhamn. Enligt statistik från Øresundsbro Konsortiet har den totala trafiken över Öresundsbron ökat årligen sedan år 2020. Antalet passager av tunga lastbilar längre än 9 meter har dock varit relativt konstant under perioden 2022 – 2024. Någon effekt av skyddsregeln kan alltså inte påvisas.

6.2 Konkurrenssituationen

Konkurrenssituationen har enligt våra intervjuer förbättrats efter införandet av skyddsregeln. Den har inneburit att svenska transportföretag kan konkurrera med utlandsetablerade transportföretag om transporter som tidigare omfattades av reglerna i kombidirektivet. Transportföretagen upplever inte att det är samma "prisdumpning" på marknaden längre.

Transportföretagen uppger vidare att inrikestransporter i större utsträckning utförs av svenska åkerier som en följd av införandet av skyddsregeln. En anledning till detta kan vara att utländska transportföretag numera även har att följa cabotagereglerarna när de utför kombinerade transporter.

Utifrån de intervjuer som genomförts är Transportstyrelsens bedömning att införandet av skyddsregeln har haft en stor betydelse på konkurrenssituationen för korta transportuppdrag som tidigare utfördes inom ramen för kombinerade transporter framför allt i anslutning till större hamnar i Sverige.

6.3 Kontrollen av regelefterlevnaden

Polismyndigheten och Transportstyrelsen har noterat en minskning av ärenden där antalet tillåtna cabotagetransporter har överskridits. Minskningen kan till stor del förklaras av att utländska transportföretag tidigare ansåg sig utföra transporter inom ramen för kombidirektivet men som var att bedöma enligt regelverket för cabotagetransporter. Detta medförde att det ofta konstaterades att för många transporter utförts i Sverige.

För myndigheterna har införandet av skyddsregeln medfört att kontrollerna har blivit lättare att utföra. Polismyndigheten och Transportstyrelsen behöver endast kontrollera om transporten bryter mot bestämmelserna i godsförordningen. Tydligare regler innebär att det blir enklare att konstatera eventuella överträdelser och har dessutom frigjort resurser inom Polismyndigheten som istället kan användas till att kontrollera andra typer av transporter och regelområden.

6.4 Finns behov av författningsändring

Transportstyrelsen bedömer att det för närvarande inte finns behov av författningsändringar.

I de skäl som föranledde skyddsregelns införande angavs bland annat att det fanns en nära koppling och en gränsdragningsproblematik mellan cabotagetransporter och sådana inrikes vägtransporter som utförs inom ramen för kombinerade transporter. Det förekom ett medvetet eller omedvetet missbruk av cabotageundantaget, vilket medförde en snedvridning av konkurrensen på den svenska marknaden för vägtransporter.

Skyddsregeln har medfört att kontrollen av regelefterlevnaden har underlättats, att antalet otillåtna cabotagetransporter har minskat och gett en förbättrad konkurrenssituation för svenska åkerier.

Bilaga 1

Trafikanalys

Översyn av kombinerade transporter – statistik, marknadsutveckling och aktörers erfarenheter PM: 2026:3 Datum: 2026-10-28



Översyn av kombinerade transporter

– statistik, marknadsutveckling och aktörers erfarenheter

PM: 2026:3

Datum: 2026-10-28

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Omslagsbild: Adobe Stock

Ansvarig utgivare: Andreas Tapani

Datum: 2026-10-28

Förord

Transportstyrelsen har tillsammans med Trafikanalys regeringens uppdrag att analysera effekterna av de skärpta reglerna för kombinerade transporter, som infördes i Sverige 2022. Syftet med uppdraget är att säkerställa att reglerna främjar konkurrenskraft och konkurrens på lika villkor, samt att analysera hur reglerna påverkat godstransportmarknaden och kontrollmyndigheternas möjlighet att kontrollera regelefterlevnaden. Trafikanalys uppgift är att bistå med relevant statistikunderlag och utvärdering av effekterna på godstransportmarknaden. Den här promemorian är en del av detta arbete.

För att inhämta kunskap har Trafikanalys sökt och sammanställt statistik, genomfört intervjuer med hamnar, tågpendeloperatörer och internationella transportföretag verksamma inom den intermodala godstransportmarknaden. Vi har även fört samtal med sakkunniga på Trafikverket. Arbetet har synliggjort utmaningar i uppföljningen av dessa typer av transporter.

Vi vill rikta ett varmt tack till de aktörer som bidragit med sin tid och kunskap under arbetets gång.

Henrik Petterson, Hans Lindh ten Berg och Sara Berntsson har skrivit promemorian. Även Björn Tano har bidragit i arbetet. Sara Berntsson har varit projektledare.

Stockholm i oktober 2026

Krister Sandberg

Avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Bakgrund	7
1.1 Syfte	7
1.2 Frågeställningar	7
1.3 Metod och avgränsningar	9
2 Trafikanalys statistik på temat kombinerade transporter	11
2.1 Allmänt om officiell statistik och röjanderisk.....	13
2.2 Bantrafikstatistiken	14
2.3 Hamnstatistiken	17
2.4 Lastbilsstatistiken	22
2.5 Slutsatser utifrån tillgänglig statistik.....	31
3 Internationella godstågpendlar	33
3.1 Vilka är de internationella tågpendlarna?.....	33
3.2 Tågpendlarna i statistiken	37
3.3 Intervjuer av tågpendlare	39
3.4 Slutsatser utifrån tillgängliga uppgifter om tågpendlare	41
4 Intervjuer med större hamnar i Sverige	43
4.1 Intervjuer med hamnarna.....	43
4.2 Slutsatser utifrån intervjuer med hamnarna	45
5 Godstransporter över Öresundsbron.....	47
5.1 Last- och varubilar över Öresundsbron.....	47
5.2 Tåg över Öresundsbron.....	48
5.3 Slutsatser utifrån tillgänglig statistik.....	52
6 Intervjuer med utländska transportföretag.....	53
6.1 Sammanfattning från respektive företagsintervju.....	53
6.2 Slutsatser från intervjuer av internationella transportföretag.....	54
7 Finns det andra sätt att fånga upp statistik?	55
8 Sammanfattande bedömning	57
Referenser.....	59

Sammanfattning

Trafikanalys ska tillsammans med Transportstyrelsen analysera effekterna av de nya regler för kombinerade transporter som infördes i Sverige den 21 februari 2022. Reglerna innebär bland annat att utländska transportföretag med samma fordon endast får utföra tre kombinerade transporter i Sverige inom sju dagar efter en internationell transport, därefter krävs en karenstid på minst fyra dagar utanför landet innan nya transporter får genomföras. Bestämmelserna bygger på EU:s godsförordning och ska följas upp minst vart femte år, samt rapporteras till EU-kommissionen.

Inom ramen för detta uppdrag har Trafikanalys kartlagt tillgänglig statistik, genomfört intervjuer med hamnar, tågpendeloperatörer och internationella transportföretag samt identifierat utmaningar i uppföljningen av denna typ av transporter.

Analysen visar att det är svårt att med endast statistik följa utvecklingen av kombinerade transporter i Sverige. Det saknas en samlad och jämförbar statistik över hela transportkedjan, och tillgången till detaljerade data begränsas ofta av sekretess. Trafikanalys officiella statistik över ban-, sjö- och vägtransporter kan belysa delar av flödet, men inte kedjorna som helhet.

Regeländringarna sammanföll dessutom i tid med flera andra händelser som starkt påverkat transportmarknaden såsom den fullskaliga invasionen av Ukraina men även effekterna av pandemin och den efterföljande lågkonjunkturen i Europa. Dessa faktorer har lett till ökade kostnader, störningar i leveranskedjorna och en svagare ekonomi, vilket i sin tur påverkat företagets produktionsnivåer och behov av godstransporter.

Tillgänglig statistik visar att antalet transporterade semitrailers, som ofta används i en kombinerad transport, i den internationella järnvägstrafiken ökade tillfälligt under 2023 men återgick till mer normala nivåer 2024. Den tillfälliga ökningen omfattade dock även övrigt kombigods, vilket resulterade i att andelen semitrailers var oförändrad. I hamnstatistiken syns en minskning av släp- och påhängsvagnar i de större kommunala hamnarna efter 2022, medan privata hamnar visar en viss ökning. Samtidigt har den totala mängden hanterat enhetsgods i hamnarna minskat, vilket tyder på att utvecklingen snarare påverkas av konjunktur och marknadsläge än av regelförändringen i sig.

Intervjuer med hamnar och tågpendeloperatörer bekräftar att det är svårt att isolera effekterna av regeländringen från andra påverkande faktorer. Den fullskaliga invasionen av Ukraina, lågkonjunkturen i Europa och allmänna kapacitetsproblem i transportsystemet framhålls som mer avgörande orsaker till förändrade flöden. De aktörer vi intervjuat beskriver en fortsatt efterfrågan på kombinerade transporter, men med tydliga utmaningar kopplade till pris, transporttid och tillgång till infrastruktur.

Sammanfattningsvis finns inga säkerställda tydliga tecken i statistiken på att regeländringen 2022 haft någon större påverkan på transporterade släp- och påhängsvagnar eller övrigt kombigods till och från Sverige.

1 Bakgrund

Under 2022 infördes flera nya bestämmelser i Sverige inom ramen för EU:s mobilitetspaket, bland annat begränsningar för yrkesmässiga vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport. De nya bestämmelserna bygger på en möjlighet i EU:s godsförordning¹ att låta samma begränsningar som gäller för cabotagetransporter också gälla för vägdelen av så kallade kombinerade transporter². Motivet till regeländringen är bland annat att bidra till en mer rättvis konkurrens på transportmarknaden.

De nya bestämmelserna innebär att ett utländskt transportföretag med ett och samma fordon bara får utföra tre kombinerade transporter i Sverige inom en sjudagarsperiod efter en inkommande internationell godstransport som i sin helhet lastats av i Sverige. Därefter måste fordonet lämna Sverige i minst fyra dagar innan det får användas igen för nya kombinerade transporter. Företagen ska dessutom kunna uppvisa handlingar som möjliggör kontroll av regelefterlevnaden. De medlemsländer som infört begränsningar ska se över åtgärderna minst vart femte år och underrätta EU-kommissionen om resultatet.

Regeringen har gett Transportstyrelsen och Trafikanalys i uppdrag att beskriva och analysera hur de begränsningar för kombinerade transporter som införts 2022 har påverkat gods-transportmarknaden i Sverige, transportföretags konkurrenssituation och kontrollmyndigheternas möjlighet att kontrollera regelefterlevnaden.³

Transportstyrelsen har det huvudsakliga ansvaret för uppdraget, inklusive slutredovisningen till Regeringskansliet som ska ske senast den 31 oktober 2026.

1.1 Syfte

Trafikanalys del i arbetet omfattar att bistå Transportstyrelsen med relevant statistikunderlag samt överenskomna uppgifter kring analys och utvärdering. Denna promemoria syftar till att belysa de avgränsade frågeställningar vi kommit överens om med Transportstyrelsen.

1.2 Frågeställningar

Efter inledande möten mellan Trafikanalys och Transportstyrelsen våren 2025 har Transportstyrelsen sammanställt de frågeställningar de behöver få svar på. Vi har därefter gemensamt diskuterat dessa och har under arbetets gång kommit överens om vilka av dem som ska prioriteras och som Trafikanalys ska söka svar på i uppdraget.

¹ Artikel 10.7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

² Med en kombinerad transport avses en transport av gods mellan stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) där en del av transporten sker på järnväg eller med fartyg.

³ Regeringskansliet (2025) [Uppdrag till Transportstyrelsen och Trafikanalys att göra en översyn av åtgärder som har vidtagits enligt artikel 10.7 i förordning \(EG\) nr 1072/2009 - Regeringen.se](#)

Den huvudsakliga frågeställningen som våra analyser kretsar kring kan sammanfattas som följande:

Har det blivit någon förändring av godstransporterna i och med regeländringen som infördes 21 februari 2022 där man införde begränsande regler för utlandsetablerade transportföretag att utföra vägdelen av en kombinerad transport i Sverige?

Utifrån denna breda frågeställning har Transportstyrelsen identifierat ett antal analysområden, med delstudier, som särskilt prioriterade att undersöka. Utifrån detta har vi tillsammans med Transportstyrelsen kommit fram till att söka efter statistik och andra källor som kan ge indikationer på omfattning och utveckling av transporter med den specifika lastbäraren påhängsvagnar, även kallade semitrailers.

Hypotesen vi utgått ifrån är att denna typ av lastbärare kan vara det mest spårbara och relevanta objektet i den internationella intermodala transportkedjan. Påhängsvagnarna är designade för att enkelt kunna lastas på tåg eller rullas ombord på RoRo⁴ och RoPax-fartyg⁵. De används ofta som lastbärare i kombinerade transporter och är då den fysiska enhet som flyttas mellan olika trafikslag (på väg, tåg och fartyg) i en kombinerad transport.

Det förekommer även att containrar eller andra lastbärare används vid kombinerade transporter, men påhängsvagnar tycks vara vanligast. I de fall det varit tillämpligt har vi därför i intervjuer med aktörer samt i sökandet av statistik och andra källor utgått från följande frågeställningar:

- Hur har utvecklingen av kombinerade transporter förändrats sedan regelförändringen?
- Vilken typ av information om kombinerade transporter har ni?
- Vilken typ av information om påhängsvagnar har ni?
- Vilken typ av information om de lastbilar som hämtar och lämnar en kombinerad transport har ni?

1.2.1 Delstudier

Utifrån den huvudsakliga frågeställningen har följande fem delstudier identifierats av Transportstyrelsen som förslag på hur regeländringens eventuella effekter kan analyseras.

Nedan beskrivs dessa delstudier samt övergripande vad de innefattar.

1. Internationella godstågpendlar
 - a. Identifiera vilka aktörer och linjer som finns samt vilken statistik som finns tillgänglig.
 - b. Undersöka antal transporterade påhängsvagnar i båda riktningar före och efter regelförändringen.
2. Intervjuer med större hamnar i Sverige
 - a. Intervjua större hamnar som hanterar godstrafik (främst RoRo) i Sverige. Exempelvis Göteborg, Trelleborg, Ystad, Karlshamn, Karlskrona,

⁴ RoRo-fartyg är utrustade så att hjulförsedd last (bilar, lastbilar, trailers samt järnvägsfordon) kan "rulla på och av" fartyget i hamn.

⁵ RoPax-fartyg är ett passagerarfartyg som även erbjuder lastkapacitet för RoRo-gods.

Nynäshamn, Kapellskär, Värtahamnen (Stockholm) för att ta reda på vilken statistik de har tillgänglig kring kombinerade transporter och påhängsvagnar.

3. Godstransporter över Öresundsbron
 - a. Undersök tillgänglig statistik över antal passager med tunga fordon.
 - b. Analysera om godstransportflödet med utländska lastbilar förändrats som en följd av begränsningarna i kombidirektivet.
4. Intervjuer med utländska transportföretag
 - a. Intervjuer (mejl eller telefon) med utländska transportföretag som genomfört kombinerade transporter innan regeländringen 2022 och som varit motpart till Transportstyrelsen i olika sanktionsärenden.
5. Övriga källor
 - a. Identifiera alternativa sätt att samla in statistik som kan ge underlag för att analysera om godsflöden förändrats till följd av regelförändringen 2022.

1.3 Metod och avgränsningar

I flera av frågeställningarna i uppdraget vävs frågan om statistiktillgången in. Vi har därför i vårt arbete analyserat Trafikanalys egen och andras data och statistik för hamnar, vägtrafik och bantrafik med fokus på de variabler som kan ge indikationer om omfattning och utveckling av kombinerade transporter. Eftersom kombinerade transporter omfattar flera olika typer av lastbärare har vi, i dialog med Transportstyrelsen, valt att fokusera på påhängsvagnar (semitrailers). Denna lastbärartyp bedöms vara den mest spårbara i statistiken, vanligast förekommande i intermodala transportkedjor, samt särskilt relevant eftersom den ofta hanteras i terminaler både på järnväg och i hamnar.

Vi har även analyserat påhängsvagnar i relation till andra lastbärare som potentiellt kan kopplas till kombigods och kombitransporter samt haft särskilt fokus på antal transporterade enheter. Uppgifter om ton och tonkm har inte prioriterats, enligt överenskommelse. Uppgifter om ton har däremot kompletterat uppgifter om antal enheter för att beskriva marknadsandelarna för det identifierade kombigodset. Eftersom regelverket kring kombinerade transporter avser internationella transporter inom EU och EES fokuserar vi på godstransporter mellan dessa länder.

Vi analyserar främst tillgänglig statistik för åren 2020 till 2024 för att täcka in förändringen efter regeländringen 2022. Analysen från det statistiska materialet består främst av kommentarer på utvecklingen vi ser.

Vi har intervjuat representanter för hamnar för att få deras bild av utvecklingen sedan regelförändringen och för att undersöka deras tillgång till statistik om kombinerade transporter. Intervjuerna genomfördes via Teams med sju större hamnar. Varje intervju pågick i omkring 30–50 minuter. Vi har även sökt fyra godstågpendlar som kör i internationell trafik för att få svar på våra frågeställningar. Frågorna skickades ut via mejl, och enbart två aktörer svarade trots upprepade påminnelser. I våra intervjuer med hamnar och godstågpendlar har vi även försökt fånga bredare aspekter på deras syn kring orsaker till eventuella förändringar på godstransportmarknaden.

För uppgifter om passager över Öresundsbron har vi främst använt tillgänglig statistik från Øresundsbro Konsortiets webbplats i form av olika publikationer såsom index och årsrapporter. Vi har även undersökt möjligheten till statistik på finare nivå än vad som publiceras officiellt hos Øresundsbro Konsortiet. Exempelvis var vi intresserade av data om antal passager med lastbilar uppdelat på operatörens nationalitet, typ av fordon och lastbilslängd. Vi kan konstatera att sådan statistik finns, men av konkurrensskäl har vi endast tillgång till aggregerade uppgifter. Vi begränsas därmed till att endast på en övergripande nivå kommentera utvecklingen av godstransportflödet med utländska lastbilar över bron. Uppgifter om tåg över Öresundsbron är framtaget av Trafikverket, i detta fall begränsar sekretess möjligheten till djupare analyser.

Vi skickade även frågeställningar via mejl till fem utländska transportföretag, verksamma på den kombinerade transportmarknaden. Företagen valdes ut av Transportstyrelsen i egenskap av att de bedriver kombinerade transporter i Sverige från utlandet och har varit inblandade i sanktionsärenden kring detta. De betraktades som särskilt intressanta att intervjua för att höra om deras erfarenheter och eventuella konsekvenser för deras verksamheter på grund av regeländringen. Vi utformade frågeställningar gemensamt med Transportstyrelsen som översattes till engelska, estniska och lettiska innan de mejlades ut. Kontaktuppgifter till företagen söktes på nätet. Vi fick svar från enbart tre företag trots att ett flertal påminnelser genomfördes.

I vårt inledande arbete diskuterade vi och Transportstyrelsen om att eventuellt kontakta internationella rederier om deras syn på utvecklingen och om eventuell tillgång till statistik om kombinerade transporter. Men under arbetets gång har vi valt att avgränsa bort denna del. Tillsammans kom vi överens om att den information som Transportstyrelsen själva täcker in genom kontakter med transportörer och speditörer kan vara tillräcklig.

2 Trafikanalys statistik på temat kombinerade transporter

I detta avsnitt beskriver vi med vilken information som Trafikanalys officiella transportstatistik för bantrafik, vägtrafik och hamnar kan bidra för att belysa utvecklingen av *kombinerade transporter*. Vi analyserar variabler som kan ge en bild av omfattningen och utvecklingen av sådana transporter, särskilt avseende påhängsvagnar. Vi vill dock förtydliga att vi i vår statistik analyserar varje trafikslag för sig, inte transportkedjorna som helhet, eftersom vi saknar statistik om kombinerade transporter i vår officiella statistik.

I den statistik vi använder förekommer definitioner som på olika sätt relaterar till begreppen kombitransporter och kombigods. Nedan förklaras några centrala begrepp som är viktiga för att förstå sammanhanget.

Begreppet *kombigods* används som ett samlingsnamn för lastenheter som är utformade för att enkelt kunna flyttas mellan olika trafikslag, exempelvis containrar, växelflak och semitrailers. Det som utmärker kombigods är att själva lasten hanteras som en enhet, vilket innebär att godset i sig inte behöver lastas om när transporten byter trafikslag. Transporter som uppfyller dessa kriterier, där kombigods utgör lasten och där flera trafikslag samverkar enligt beskrivningen ovan, kallas ofta kombitransporter. Dessa utgör i sin tur en del av det bredare begreppet *intermodala transporter*. Intermodala transporter innefattar samtliga transporter med flera trafikslag involverade, i princip vilken kombination som helst utan att innehållet i lastenheten behöver hanteras.

Det är dock viktigt att understryka att kombigods i sig inte nödvändigtvis innebär att transporten sker som en kombinerad transport. En kombinerad transport är, enligt direktivet om kombinerade transporter⁶, en specifik transportform där huvudtransporten sker med järnväg eller sjöfart, medan vägtransporten endast utgör korta anslutningssträckor till eller från terminaler.

Påhängsvagnar eller *semitrailer*s är lastbärare som i vår statistik kan betraktas som synonymer. De saknar främre axel och är beroende av ett dragfordon. De är designade så att delar av fordonet och en stor del av lastvikten vilar på dragfordonet.⁷ Se bildexempel nedan.

⁶ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna

⁷ Eurostat (2019). Glossary for transport statistics 5TH EDITION 2019. [Glossary for transport statistics, 5th edition](#)



Figur 2.1. Bildexempel på en semitrailer.
Källa: Eurostat, Glossary for transport statistics 2019.

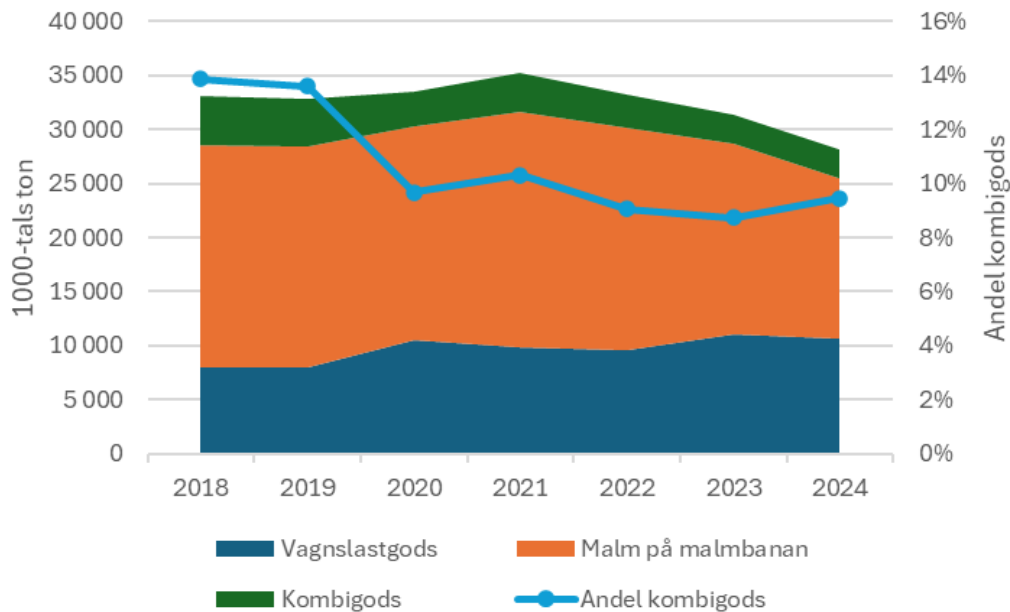
Dragfordon med eller utan påhängsvagn är ett vägfordon som är konstruerat, uteslutande eller huvudsakligen, för att dra lastbärare och då främst semitrailers. Se bildexempel nedan.



Figur 2.2. Bildexempel på ett dragfordon utan påhängsvagn.
Källa: Eurostat (2019), Glossary for Transport Statistics 5th edition.

Internationell kombigodsutveckling på järnväg

Kombigods tog under många år marknadsandelar från övriga typer av järnvägstransporter i Sverige. Men under senare år, särskilt sedan 2020, ser vi en tillbakagång i marknadsandelarna. Sedan 2020 har andelen kombigods i utrikestrafik varit relativt stabil på en lägre nivå jämfört med tidigare, strax under 10 procent. Totalt fraktad godsmängd i utrikes trafik har minskat årligen sedan 2021, se Figur 2.3.



Figur 2.3. Utrikes godstransporter på järnväg, fördelat på typ av transport, tusentals ton och andel kombigods (%). År 2018–2024.

Källa: Trafikanalys statistik Bantrafik.

Anm. I totalt antal ton ingår godsvikten av det gods som lastats på en vagn inklusive vikten av eventuella lastbärare såsom containrar, växelflak, semi-trailers och andra vägfordon. Utrikes inkluderar här (till skillnad från övriga figurer i promemorian) även transittransporter, dvs. transporter med både start- och målpunkt utanför Sverige men som under någon del går innanför Sveriges gränser. Med vagnslastgods avses gods där en kund bokar en hel järnvägsvagn för sin egen sändning, från en spåransluten punkt till en annan. Även vagnslastgods i systemtåg ingår. Med systemtåg avses tågtransporter där hela tågets transportkapacitet används av samma avsändare och tågets vagnar inte kopplas om mellan startpunkt och målpunkt.

2.1 Allmänt om officiell statistik och röjanderisk

Den officiella statistiken ska ge en tillförlitlig och objektiv bild av förhållanden i samhället, men det finns samtidigt vissa begränsningar i hur statistiken kan användas och spridas. En central sådan begränsning är sekretessen och skyddet för de uppgiftslämnare som bidrar med underlag till statistiken. Sekretessskyddet⁸ innebär att information på en sådan nivå att en uppgiftslämnare kan identifieras inte kan göras tillgänglig för externa användare. Detta kan begränsa möjligheten att genomföra vissa typer av analyser eller att direkt jämföra resultat på detaljnivå.

I praktiken innebär detta att statistik redovisas i aggregerad form vid publicering och att sekretessprövning görs för att säkerställa att enskilda uppgiftslämnare inte kan identifieras. Detta kan medföra att vissa uppgifter inte kan redovisas på önskad detaljnivå, exempelvis för specifika geografiska områden, enskilda branscher, uppgifter om enskilda transportupplägg

⁸ Enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) 24 kap 8 § får uppgifter som kan hänföras till en enskild person, ett företag eller annan juridisk person som huvudregel inte lämnas ut.

för företag eller specifika relationer mellan avsändare och mottagare om antalet observationer är lågt.

2.2 Bantrafikstatistiken

Trafikanalys officiella statistik om bantrafik⁹ belyser gods- och passagerartrafiken ur flera olika perspektiv. Statistiken baseras på uppgifter från infrastrukturförvaltare och järnvägsoperatörer som samlas in av Trafikverket på uppdrag av Trafikanalys. Trafikverket har utöver dessa uppgifter även tillgång till ett eget omfattande datamaterial om järnvägstrafik och dess infrastruktur, mer om det beskrivs i kapitel 2.

Trafikanalys officiella statistik omfattar bland annat följande variabler som kan vara av intresse för att följa utvecklingen av internationella kombitransporter:

- Transportvolym – transporterad mängd gods (ton).
- Import och export via järnväg – mängd gods som förs in respektive ut över Sveriges gräns.
- Statistik över de viktigaste mottagar- och avsändarländerna.
- Operatörer i internationell trafik.
- Lastbärare för kombigods redovisas exempelvis efter
 - container (olika storlekar efter fot),
 - växelflak (olika storlekar efter fot),
 - semitrailer och
 - lastbilar.

I bantrafikstatistiken finns en särskild redovisningsgrupp för kombigods som kan kopplas till kombitransporter. I sjötrafikstatistiken finns inte samma uppdelning utan där används grupperingen enhetsgods som är något bredare, där kan även annat än kombigods ingå. I sjötrafiken behöver vi därför själva avgöra vilket kombigods som ska avgränsas, vi har där valt att titta på påhängsvagnar i relation till dragbilar och annat enhetsgods. I lastbilsstatistiken finns närmast indelningen Containrar, växelflak och andra utbytbara lastenheter som potentiellt skulle kunna utgöra kombigods.

Godstågoperatörer som kör internationell godstrafik till och från Sverige

Enligt Trafikanalys officiella statistik körde åtta tågoperatörer internationell godstrafik under både 2022¹⁰ och 2023¹¹. Under 2024¹² hade antalet ökat till elva operatörer. Att ett företag bedriver internationell godstrafik innebär dock inte nödvändigtvis att det handlar om gods- pendlar eller kombigodstransporter, såsom transporter av semitrailers. För jämförelse var antalet operatörer i inrikestrafiken 13 stycken under 2022, 14 under 2023 och 16 stycken under 2024. Flertalet av tågoperatörerna kör både inrikes och utrikes godstrafik.

⁹ Trafikanalys webbplats [Bantrafik](#).

¹⁰ Trafikanalys (2023) Bantrafik årsrapport 2022, flik "Tåg operatörer" [bantrafik-2022.xlsx](#)

¹¹ Trafikanalys (2024) Bantrafik årsrapport 2023, flik "Tåg operatörer" [bantrafik-2023.xlsx](#)

¹² Trafikanalys (2025) Bantrafik årsrapport 2024, flik "Tåg operatörer" [bantrafik-2024.xlsx](#)

Vi kan konstatera att de internationella godstågoperatörerna i Sverige är ungefär de samma sedan 2022. Under 2024 fanns det elva rapporterande operatörer varav sju stycken körde internationella kombitransporter med semitrailers (vilket kan jämföras med påhängsvagnar) och containrar. Även antalet operatörer inom denna kategori har varit stabilt över tid, de har ökat med ett fåtal, från 5 till 7 operatörer mellan 2022 och 2024. Se Tabell 2.1 nedan.

De aktörer som tillkommit under 2024 är däremot relativt små verksamheter med avseende på transporterad volym.

Tabell 2.1. Antal internationella godstågoperatörer i Sverige åren 2022, 2023 och 2024.

2024	2022 och 2023
BLS Rail AB*	
CargoNet AS*	CargoNet AS*
DB Cargo Scandinavia AB*	DB Cargo Scandinavia AB*
Green Cargo AB*	Green Cargo AB*
Grenland Rail AB*	
Hector rail AB*	Hector rail AB*
LKAB Malmtrafik AB	LKAB Malmtrafik AB
Nordiska tåg AB	Nordiska tåg AB
Onrail AS	
Tågakeriet i Bergslagen AB	Tågakeriet i Bergslagen AB
TX logistik AB*	TX logistik AB*

Anm. Asterix (*) betyder att de kör kombigods internationellt. Det betyder dock inte nödvändigtvis att de definieras som en tågpendel enligt kapitel 3, utan de kan äga tågläge och bedriva trafik på uppdrag av en tågpendel. Under både 2022 och 2023 var de internationella godstågoperatörerna desamma, även vilka som körde kombigods internationellt var desamma.
Källa: Trafikanalys statistik Bantrafik.

Utöver de järnvägsföretag som formellt har trafikeringsrätt och kör egna tåg (som listas ovan) kan det finnas andra aktörer som bedriver transportverksamhet på järnväg utan att själva ansvara för tågrörelsen. Ett företag kan exempelvis organisera godstransporter i form av tågpendel (se avsnitt om internationella tågpendlar) eller intermodala transporter utan att inneha varken egna lok, förare eller tåglägen (det vill säga de tider och sträckor som tilldelas i järnvägsnätet av Trafikverket).

I sådana fall anlitas i stället ett järnvägsföretag som har nödvändiga tillstånd och tillgång till tåglägen, och som ansvarar för tågets framförande inklusive lok och personal. Det operativa ansvaret för trafiken ligger då hos det järnvägsföretag som utför transporten, medan det ursprungliga företaget fungerar som transportör eller logistikaktör gentemot kunden. Denna typ av upplägg är vanlig inom intermodal godstrafik och kan bidra till en mer flexibel och kostnadseffektiv användning av järnvägssystemet.

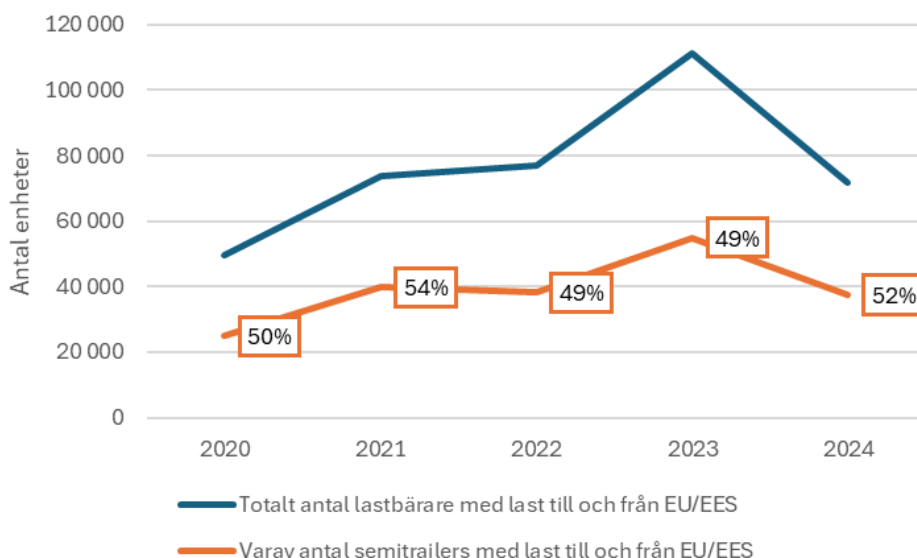
Semitrailers i internationell tågtrafik

Uppgifter om godstransporter på järnväg till och från enskilda länder publiceras inte i Trafikanalys officiella statistik. Det beror dels på bristande datakvalité, dels på att risken för röjande av uppgifter om enskilda aktörer är hög. För att säkerställa sekretess och tillförlitlighet redovisas därför uppgifterna i mer aggregerad form, exempelvis som utrikestrafik där transporter till och från Sverige samt transittrafik genom Sverige är inkluderade. Uppgifter specifikt för semitrailers redovisas endast som ett totalmått för transporter inom Sverige och

det görs ingen särredovisning alls för denna lastbärare i utrikestrafiken. Men den bredare variabelgruppen "Semitrailer och andra vägfordon" redovisas både uppdelat på inrikes och utrikes transporter.

Trafikanalys har dock underlag som möjliggör framtagning av tabeller med mer detaljerade indelningar. När vi filtrerar fram de internationella godstågoperatörerna som kör till och från EU/ESS under åren 2020–2024 framgår att den totala mängden lastbärare med last (vilket även inkluderar exempelvis containers och annat kombigods) som de körde ökade kraftigt under 2023. Även antalet körda semitrailers ökade kraftigt detta år. Däremot utgjorde andelen semitrailers av dessa lastbärare densamma som under 2022 (49 procent) vilket tyder på att de ökade proportionellt med andra lastbärare mellan dessa år. Under 2024 minskade de internationella godstågoperatörernas totalt fraktade antal lastbärare kraftigt och återgick till mer normala nivåer.

Totalt fraktades under 2024 nästan 72 000 lastbärare av olika slag till och från Sverige, det var på en nivå som kraftigt understeg antalet 2023, men som var mer i nivå med år 2022 och 2021. År 2023 får därmed betraktas som ett avvikande år. Av de totalt 72 000 lastenheterna 2024 utgjorde semitrailers drygt hälften, 37 500 (52 procent). Se figur nedan.



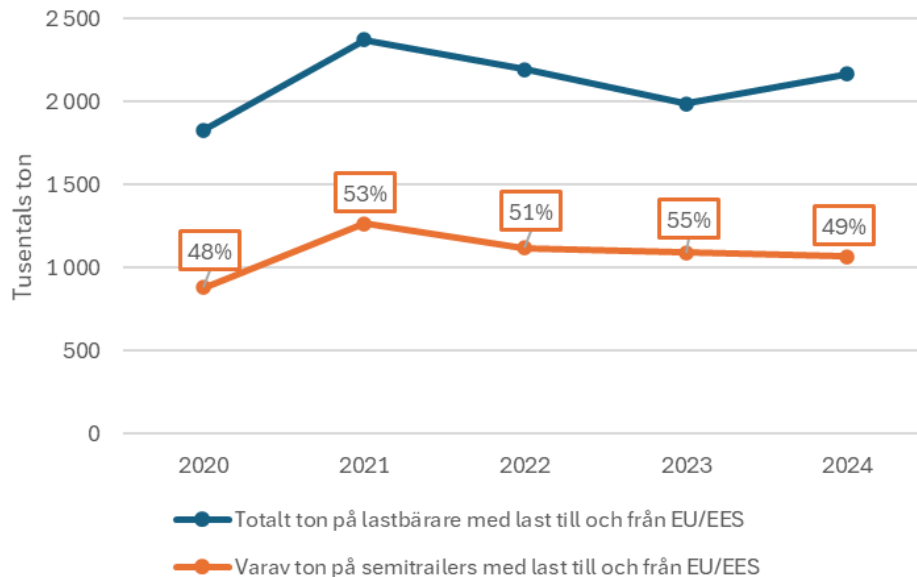
Figur 2.4. Totalt antal lastbärare som fraktades med last till och från EU/ESS av internationella godstågoperatörer i Sverige, samt varav antal och andel semitrailers (%). År 2020–2024.

Anm. I totalt antal lastbärare ingår samtliga utrikes kombitransporter hos de internationella tågoperatörerna, även med övriga lasttyper såsom containers och växelflak. I variabeln varav antal semitrailers ingår de internationella tågoperatörer som i statistiken rapporterat att de fraktat semitrailers.

Trots att antal lastbärare med last ökade kraftigt under 2023, är det inget som speglas i mängden fraktade ton. Det innebär att mängden fraktade ton per lastbärare i snitt tillfälligt minskade kraftigt under 2023. Enligt statistiken tycks de internationella godstågoperatörerna i stället ha haft en topp i fraktade ton under 2021, både totalt sett i samtliga typer av lastbärare samt fraktat i semitrailers. Därefter har den totalt fraktade godsmängden minskat fram till 2023.

Den tillfälliga effekten av ökad andel fraktade ton i semitrailers under 2023 (en marknadsandel på 55 procent under 2023) beror snarare på att volymerna mätt i ton i övriga kombitransporter minskade. Möjliga förklaringar till den minskade genomsnittliga godsvikten per lastbärare kan vara att transporterat gods var lättare, bestod av andra varuslag eller att fyllnadsgraden var

lägre, vi kan dock inte avgöra vad det beror på. Om vi specifikt tittar på lastad godsmängd på semitrailers har den sammantaget varit stabil sedan regelförändringen, under åren 2022–2024. Se Figur 2.5 nedan.



Figur 2.5. Totalt fraktat ton i lastbärare med last till och från EU/EES av internationella godstågoperatörer i Sverige, samt varav fraktat ton på semitrailers och dess andel (%), 1 000-tals ton. År 2020–2024. Anm. I totalt antal ton ingår godsvikten transporterat av de internationella tågoperatörerna, även med övriga lasttyper såsom containers och växelflak. I variabeln varav ton ingår de internationella tågoperatörer som i statistiken rapporterat att de fraktat semitrailers.

Trafikanalys har ingen officiell statistik över hur många tågpassager som sker över Öresundsbron. I vår statistik vet vi inte vilka vägar godset tar, vi har enbart information om start- och slutdestination för transporten. Vi kan till viss del göra antaganden om vilka vägar som tåget kan ta, men det faktum att ett fåtal operatörer passerar bron gör att vi inte kan publicera statistik kring detta. I den statistik som ändå publiceras av Öresundskonsortiet som bygger på tågrörelser baserat på Trafikverkets verksamhetssystem ligger begränsningen i att vi inte vet hur stor andel av godset som hör till kombigods eller kombinerade transporter. Läs mer i kapitel 5 om godstransporter över Öresundsbron.

2.3 Hamnstatistiken

Trafikanalys officiella statistik om Sveriges hamnar och sjöfart¹³ bygger på uppgifter från cirka 110 aktiva hamnar med regelbunden kommersiell trafik med handelsfartyg (last och passagerarfartyg). Statistiken bygger på kvartalsvisa uppgifter och följer internationella standarder för att kunna jämföras mellan länder inom EU.

Omkring 50 av hamnarna är kommunägda och därmed är statistiken från dem offentlig. Det innebär att vi för var och en av dem kan publicera aggregeringar på olika variabler. För privatägda hamnar måste vi fråga om samtycke innan vi kan publicera eller på annat sätt sprida statistik, för att inte röja ett enskilt företag.

¹³ Trafikanalys webbplats [Sjötrafik](#).

Hamnstatistiken innehåller bland annat följande uppgifter som kan vara av intresse för att följa utvecklingen av internationella kombitransporter och specifikt transporter av påhängsvagnar (semitrailers):

- Godsvolymer – totalt hanterat gods i ton.
- Lastade och lossade mängder.
- Fartygsrörelser – antal fartygsanlöp, ankomster och avgångar.
 - Fartygstyp – t.ex. Ropax (passagerarfartyg för rullande gods) resp. RoRo-fartyg.
- Antal enheter (lastbärare) som lastats/lossats med och utan last. Exempel på lastbärare för enhetslast är exempelvis:
 - Lasttyp variabelkod "61" som motsvarar Släp- och påhängsvagnar utan dragfordon för godstransporter på väg).
 - Lasttyp variabelkod "51" som motsvarar dragbilar med eller utan släpvagn.
 - Övrigt enhetsgods såsom containers.

För internationella transporter via hamnarna redovisas särskilt:

- Import och export – hur mycket gods som lossas respektive lastas för utrikes sjöfart.
 - Shorts shipments, motsvarar frakt till/från annat EES/EU-land.

Statistik om släp- och påhängsvagnar i hamnarna

Vi har genom vår hamnstatistik filtrerat fram de hamnar i Sverige som hanterar släp- och påhängsvagnar (variabelkod "61" i statistiken) och därefter analyserat utvecklingen per hamn och totalt. Inom sjötrafiken brukar vi inte, som inom järnvägen, använda begreppet kombigods. Inom sjötrafiken använder vi i stället begreppet enhetsgods där typiskt kombigods såsom semitrailers/påhängsvagnar och containers ingår som en viktig del.

I redovisningen i detta avsnitt har vi valt att avgränsa populationen till att enbart omfatta de hamnar som i någon mån hanterar släp- och påhängsvagnar utan dragfordon för gods-transporter på väg, även de redovisade totalvärdena avser denna avgränsade grupp av hamnar. Redovisningen omfattar totalt lossade (ankommande) och lastade (avgående) lastbärare från/till ett EU-¹⁴ eller ESS-land, samt transporter med och/eller utan last för perioden 2020–2024.

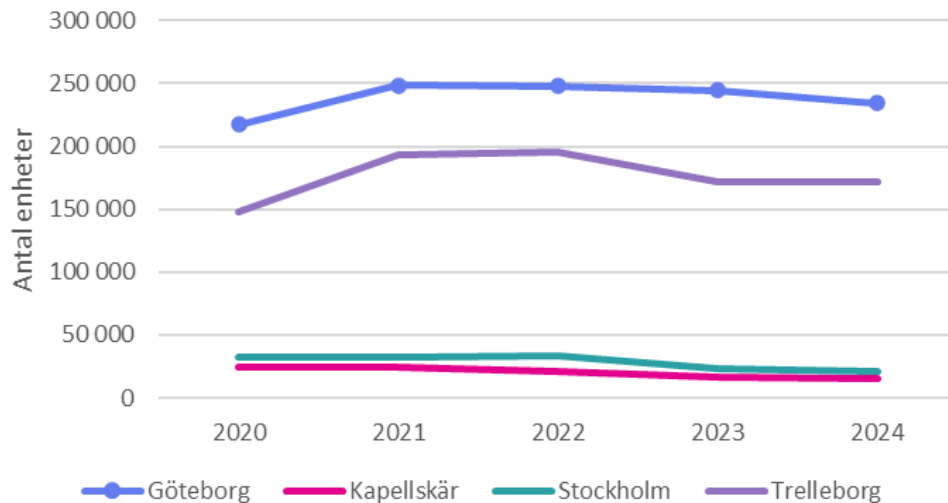
Transporter av enheter med last är i fokus, inte tomtransporter. Uppgifter om ton last fraktat på lastbärarna har kompletterat uppgifter om antal enheter för att beskriva marknadsandelarna för kombitransporterna. Samtliga hamnar som redovisas med namn i figurerna är kommunal-ägda. I gruppen "övriga hamnar" aggregeras de privata hamnar där det förekommer hantering av påhängsvagnar (på grund av sekretess).

De kommunala hamnar som i störst omfattning hanterade släp- och påhängsvagnar utan dragfordon (till/från EU/EES) under åren 2020–2024 var Göteborg, Trelleborg, Stockholm och Kapellskär (se figuren nedan)¹⁵. De svarade tillsammans för runt 80 procent av alla hanterade enheter under perioden. Jämfört med år 2022 har lastning och lossning av släp- och påhängs-

¹⁴ Storbritannien är inte med något år i denna redovisning på grund av Brexit.

¹⁵ Malmö hamn är också en stor hamn för hantering av släp- och påhängsvagnar, men eftersom hamnen inte är offentligt ägd och vi saknar medgivande att publicera dess statistik, kan vi inte redovisa uppgifter från verksamheten av sekretesskäl.

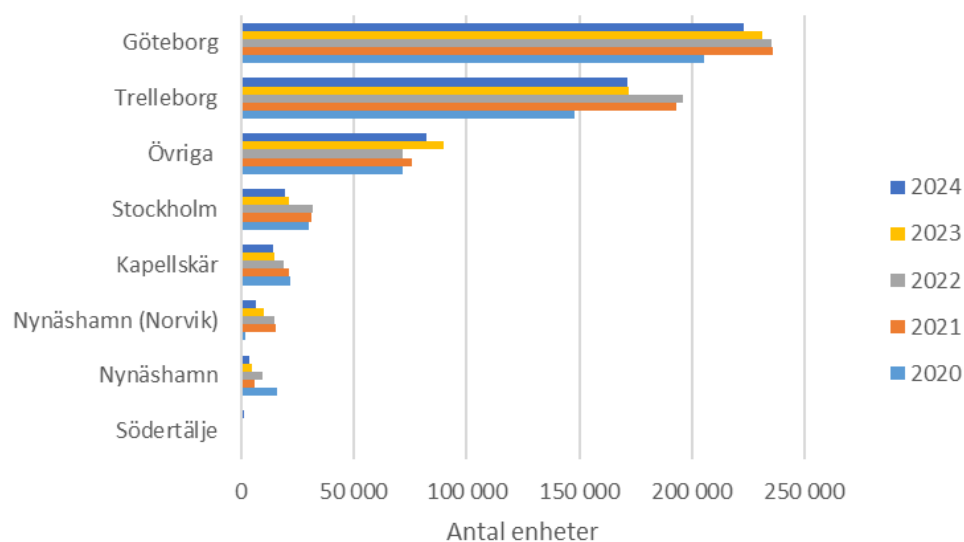
vagnar minskat i alla dessa fyra hamnar efterföljande år, mer detaljerade analyser för dessa hamnar redovisas längre ner.



Figur 2.6. De fyra största hamnarna för totalt antal lastade och lossade enheter av släp- och påhängsvagnar utan dragfordon, åren 2020–2024.

Anm. Uppgifterna avser antal lastade och lossade släp- och påhängsvagnar utan dragfordon för gods-transporter på väg (statistikkod "61"), både med och utan last, till och från EU/ESS land.

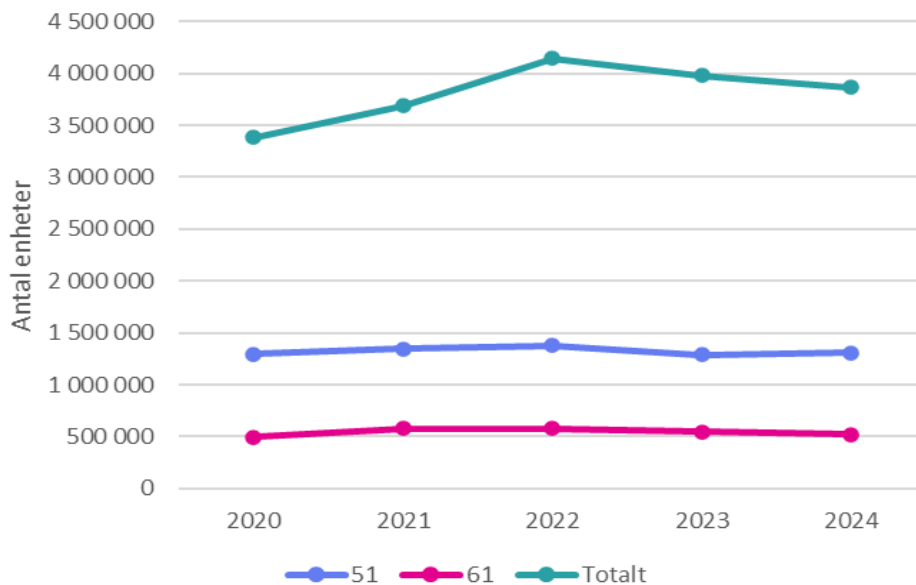
De flesta övriga kommunala hamnarna, utöver de fyra största, har liten eller obetydlig hantering av släp- och påhängsvagnar. Jämför vi utvecklingen av ankommande och avgående släp- och påhängsvagnar med last ser vi minskade antal enheter efter 2022 i samtliga hamnar, med undantag från privatägda hamnar i gruppen "övriga" där antalet ökat, se Figur 2.7, med hamnar som har regelbunden lastning och lossning av påhängsvagnar.



Figur 2.7. Antal lastade och lossade påhängsvagnar med last från ett EU/ESS land, åren 2020–2024 för respektive hamn.

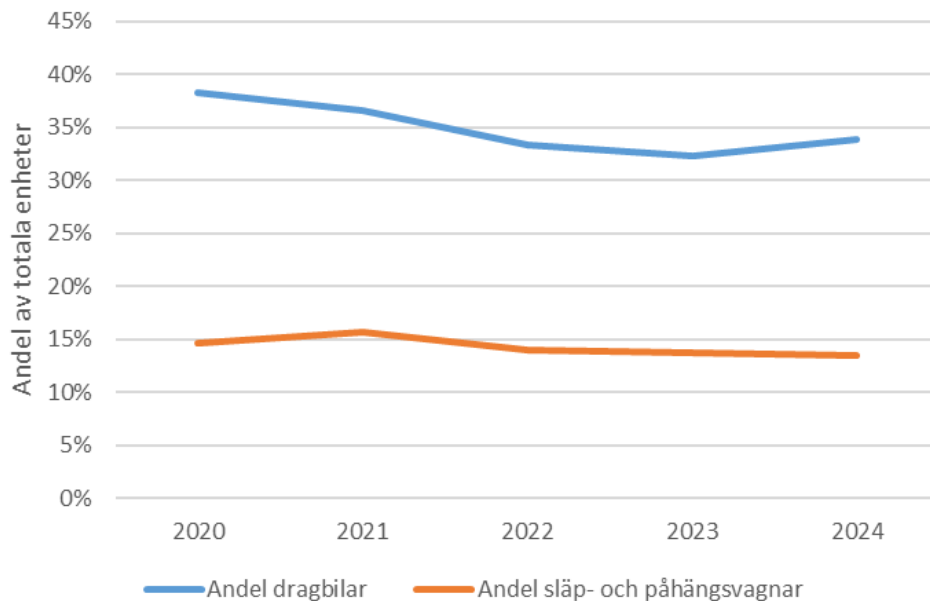
Anm. Uppgifterna avser antal lastade och lossade släp- och påhängsvagnar utan dragfordon för godstransporter på väg (statistikkod "61"), med last, till och från EU/ESS land.

Ett alternativ till att utföra en kombinerad transport är att köra lastbilar med chaufför på fartygen. Utvecklingen i gruppen Släp- och påhängsvagnar jämförs därför lämpligen med gruppen Dragbilar med eller utan släpvagn (variabelkod "51"). Antal fraktade dragbilar med eller utan släpvagn, där fordonet inkluderar hytt för chaufför, var betydligt fler än de fraktade påhängsvagnarna. Efter 2022 syns en viss nedgång av dessa dragbilar. Även totalt antal hanterade enheter av enhetsgods inkluderat containers och motorfordon har minskat sedan toppen 2022. Se Figur 2.8 nedan.



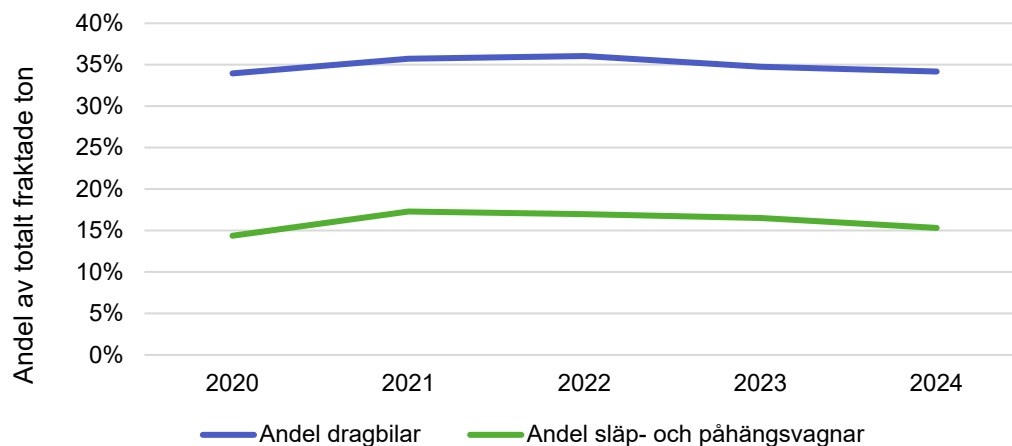
Figur 2.8. Utvecklingen av påhängsvagnar (kod "61"), dragbilar ("kod 51") samt totalt antal enheter av enhetslast för samtliga hamnar i populationen. Lastat och lossat, med last, åren 2020–2024. Anm. Statistik kod "61" innefattar Släp- och påhängsvagnar utan dragfordon för godstransporter på väg. "51" innefattar Lastfordon, dragbilar, med eller utan släpvagnar.

Dragbilarna utgjorde mellan 30 och 40 procent av det totala antalet hanterade lastenheter i de hamnar vi avgränsat vår analys till. Andelen släp- och påhängsvagnar uppgick till omkring 15 procent under perioden 2020–2024. Det har inte skett några betydande förändringar i andelarna för de båda lastbärartyperna sedan regelförändringen 2022. Se Figur 2.9.



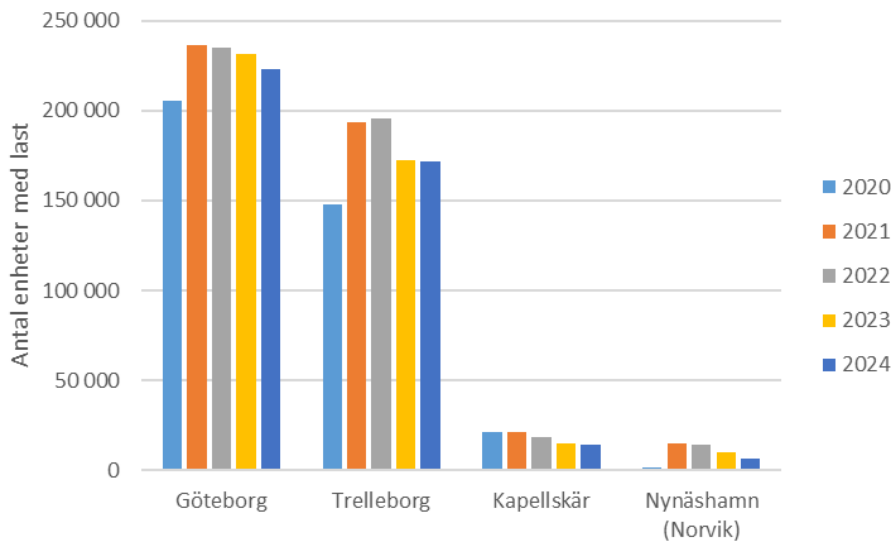
Figur 2.9. Andel lastbärare av släp- och påhängsvagnar "61" och dragbilar "51" som andel av all enhetslast i populationen (dvs. hamnar med hantering av påhängsvagnar).
Anm. Figuren utgår från enhetslast, bulkods ingår inte. Containers och motorfordon utgör stora delar i de övriga andelarna. Enbart enheter med last ingår.

Mätt i fraktade ton har utrikes enhetsgods totalt sett ökat i volym, men fraktad godsvikt på släp- och påhängsvagnar och dragbilar har minskat något sedan 2022. Det avspeglar sig i något minskade andelar för de båda lastbärartyperna. Se Figur 2.10.



Figur 2.10. Andel fraktade ton på släp- och påhängsvagnar "61" och dragbilar "51" som andel av all fraktad enhetslast i populationen (dvs. hamnar med hantering av påhängsvagnar), åren 2020–2024.
Anm. Figuren utgår från enhetslast, bulkods ingår inte. Containers och motorfordon utgör stora delar i de övriga andelarna.

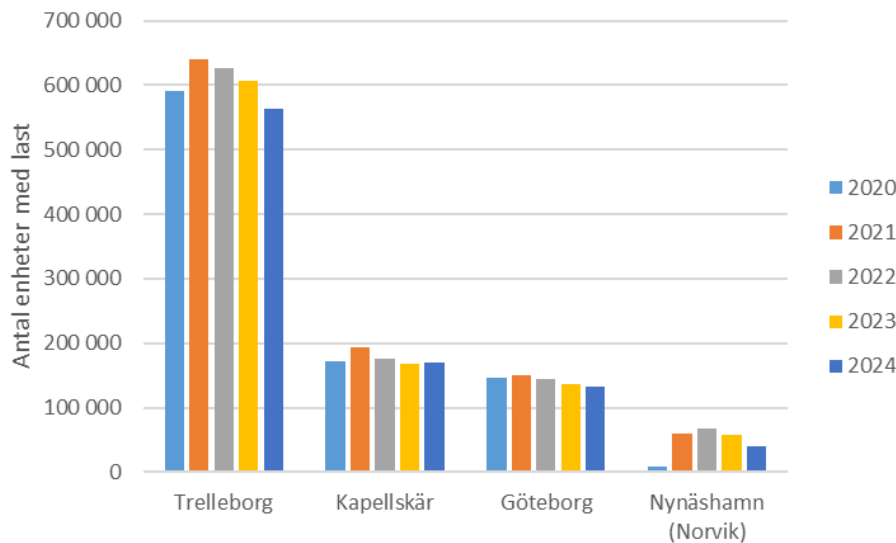
För de fyra kommunägda hamnarna med störst hantering av påhängsvagnar presenteras mer detaljerade jämförelser av utvecklingen för lastbärartyperna. I samtliga av dessa hamnar har ankommande påhängsvagnar med last minskat sedan 2022 (se Figur 2.11). Även då vi summerar både ankommande och avgående påhängsvagnar med last framgår att antalet minskat sedan 2022.



Figur 2.11. Ankommande (lossade) och avgående (lastade) påhängsvagnar ("61") med last från/ till ett EU/ESS land per hamn 2020–2024.

Anm. Statistikkod "61" innefattar Släp- och påhängsvagnar utan dragfordon för godstransporter på väg.

En minskning noteras även i samtliga av de fyra största hamnarna som hanterar påhängsvagnar, när vi summerar ankommande och avgående dragbilar med last (se Figur 2.12).



Figur 2.12. Ankommande (lossade) respektive avgående (lastade) dragbilar ("51") med last från ett EU/ESS land per hamn 2020–2024.

Anm. Statistikkod "51" innefattar Lastfordon med eller utan släpvagnar.

2.4 Lastbilsstatistiken

Trafikanalys statistik om godstransporter på lastbil består dels av den officiella statistiken över de svenskregistrerade tunga lastbilarna¹⁶, dels statistik över de utländska lastbilarnas

¹⁶ Trafikanalys webbplats [Lastbilstrafik](#).

verksamhet till, från, genom och inom Sverige¹⁷. Statistiken baseras på urvalsundersökningar och är därmed behäftad med osäkerhet¹⁸, framför allt gäller det uppgifterna om utrikes-transporter. Den statistiska osäkerheten kring de utländska tunga lastbilarnas verksamhet på svensk mark är större och den kan vi inte heller beräkna.

Utöver statistiken om godstransporter ansvarar Trafikanalys för officiell statistik om fordonsparken, som är baserat på Transportstyrelsens vägtrafikregister. Här finns bland annat uppgifter om direktimporterade tunga lastbilar.¹⁹

Nedan beskrivs undersökningarna kort och de för sammanhanget viktigaste variablerna att analysera och dess resultat.

I lastbilsundersökningarna rapporteras och redovisas inte semitrailers specifikt. I stället har vi i nedanstående redovisning slagit samman stora containrar, växelflak och andra utbytbara lastenheter, 20 fot eller mer för att motsvara gruppen kombigods.

2.4.1 Godstransporter med svenskregistrerade lastbilar

Svenskregistrerade tunga lastbilar är inte föremål för denna studie eftersom det är de utländska lastbilarna som omfattas av regeländringen av kombinerade transporter. Det kan däremot finnas ett samband mellan utvecklingen av de utländska och de svenskregistrerade lastbilarna eftersom de konkurrerar med varandra om de gränsöverskridande transportuppgifterna. De svenskregistrerade lastbilstransporterna kan därmed potentiellt ha påverkats av en reglering av kombinerade transporter. Exempelvis genom att utländska företag verksamma inom kombinerade transporter ställt om sin verksamhet och registrerat om lastbilar till svenska.

Eftersom vägdelen i en kombinerad transport maximalt får vara 150 kilometer, har vi i nedanstående statistik studerat lastbilstransporter som körts 150 km eller kortare. Någon motsvarande maximal inledande eller avslutade sträckas saknas, när det gäller kombinerade transporter som omlastas vid järnväg. För kombinerade transporter som omlastas vid järnväg gäller i stället att vägtransporten ska ske till/från närmaste lämpliga järnvägsstation för på- respektive urlastning.²⁰

Vi ser att de svenskregistrerade lastbilarnas totala antal inrikes transporter med en maxlängd av 150 kilometer minskade under både 2022 (-3 procent) och 2023 (-6 procent), även om resultatet är förenat med stor osäkerhet. Därefter har totala antalet transporter legat relativt stabilt på samma nivå under 2024. När vi tittar på utvecklingen specifikt för transporter med lastbärare som består av stora containrar, växelflak och andra utbytbara lastenheter om 20 fot eller mer har det däremot skett en större förändring. Transporterna med denna typ av lastbärare har minskat kraftigt, nära på en halvering av dess andel under 2022 med en fortsatt låg nivå de efterföljande åren. Se Figur 2.13 nedan.

Trafikanalys bedömer att det skedde en statistiskt säkerställd minskning i antalet transporter av stora containrar, växelflak och andra utbytbara enheter mellan 2021 och 2022. För övriga

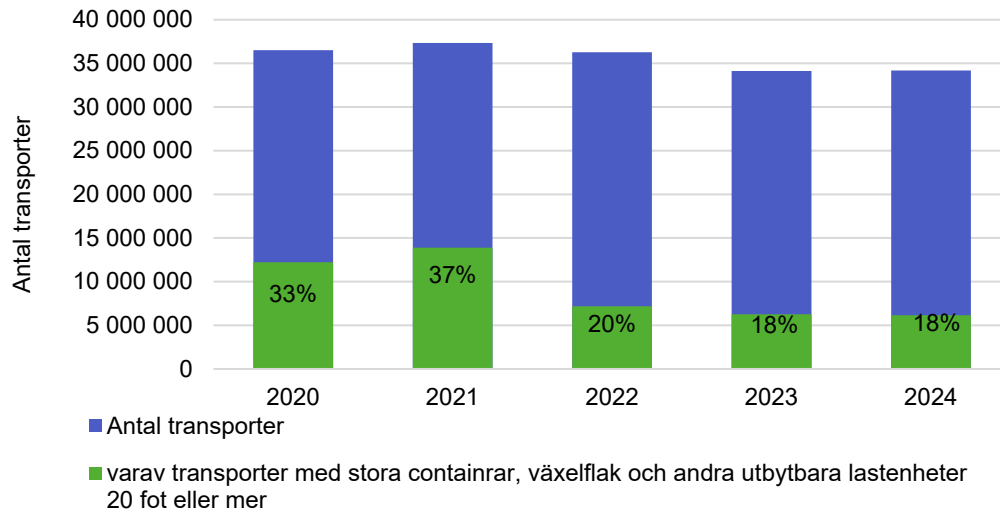
¹⁷ Trafikanalys webbplats [Utländska lastbilar](#).

¹⁸ Lastbilsundersökningen är en urvalsundersökning och osäkerheten mäts i konfidensintervall. Trafikanalys bedömer att variationerna i de svenskregistrerade lastbilarnas antal transporter 2020–2024 inte är statistiskt signifikanta för 95 procent konfidensintervall. Detta innebär att inga säkra slutsatser kan dras om en faktisk förändring i transportvolym under perioden. Variationen kan förklaras av slump eller naturlig variation. Statistiken kan däremot ses som en indikation kring utvecklingen.

¹⁹ Trafikanalys webbplats [Fordon på väg](#).

²⁰ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna, artikel 1. (konsoliderad version).

år 2020–2021 och 2022–2024 är variationen inte statistiskt signifikant. Antal transporter förefaller efter 2022 ligga på en stabil nivå omkring 6–7 miljoner transporter per år.

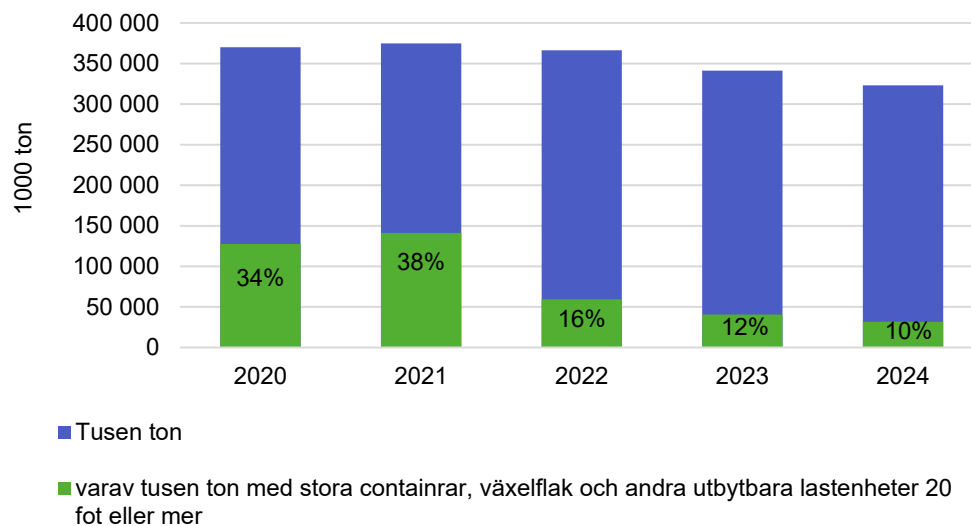


Figur 2.13. Totalt antal transporter med svenskregistrerade tunga lastbilar inom Sverige med en maxlängd av 150 km, samt varav transporter med stora containrar, växelflak och andra utbytbara enheter och dess andel. 2020–2024.

Källa: Trafikanalys, Lastbilsundersökningen. Egen bearbetning.

Anm. Procenten anger lastbärarnas andel av totalt antal transporter. Även tomtransporter ingår.

Även sett till fraktat ton syns en tydlig nedgång (58 procent) i de svenskregistrerade lastbilarnas fraktade lastbärare av typen stora containrar, växelflak och andra utbytbara lastenheter om 20 fot eller mer år 2022. Se Figur 2.14.



Figur 2.14. Fraktade ton med svenskregistrerade tunga lastbilar inom Sverige med en maxlängd av 150 km, totalt samt varav ton som fraktats med stora containrar, växelflak och andra utbytbara enheter. År 2020–2024. (tusentals ton).

Källa: Trafikanalys, Lastbilsundersökningen. Egen bearbetning.

Anm. Även tomtransporter ingår. Procenten anger lastbärarnas andel av totalt antal fraktade ton i tusental. Även tomtransporter ingår.

Trafikanalys bedömer att den transporterade godsmängden (mätt i tusen ton) minskade signifikant mellan 2022 och 2023. Men inte för övriga år. Volymen förefaller efter 2023 ligga kvar på en lägre, men stabil, nivå.

Den transporterade godsmängden i ton som fraktats med stora containrar, växelflak och andra utbytbara enheter bedöms ha minskat markant och statistiskt säkerställt från 2021 och framåt. Den samlade utvecklingen visar att fraktad godsmängd med dessa typer av lastbärare på dessa korta sträckor har minskat kraftigt sedan 2021 och därefter stabiliserats på en lägre nivå.

Vår bedömning är dock att det är svårt att avgöra om regelförändringen om kombinerade transporter haft någon inverkan på förändringen av antal transporter och fraktad godsmängd med stora containrar, växelflak och andra utbytbara enheter. Men tillsammans med annan information, kan denna statistik möjligtvis bidra till att lägga pusslet.

2.4.2 Godstransporter med utländska lastbilar

De utlandsregistrerade tunga lastbilarna genomförde totalt 2,8 miljoner transporter på svenska vägar under 2024.²¹ Totalt fraktades drygt 36 miljoner ton gods. En transport med en utlandsregistrerad tung lastbil var i genomsnitt 27 mil lång på svensk mark och fraktade i snitt 13 ton gods. Svenskregistrerade lastbilars motsvarande genomsnittsvärden för transporter inom Sverige var 8 mil och 11 ton.

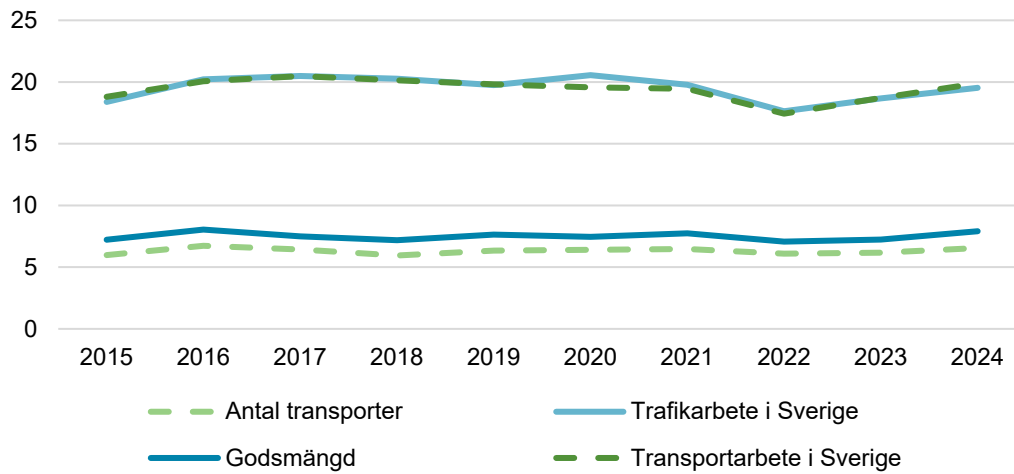
De utländska tunga lastbilarnas verksamhet i Sverige bestod till 70 procent av transporter mellan Sverige och utlandet, 23 procent cabotage²² och 7 procent transitttransporter genom Sverige. Av den distans utländska lastbilar rullade på svenska vägar stod polskregistrerade lastbilar för 35 procent, eller 268 miljoner kilometer. Av den totala godsvikten stod de polska lastbilarna även här för den största andelen med 36 procent, eller 13 miljoner ton.

Av lastbilstransporter på svenska vägar med tunga lastbilar är 6–7 procent av körningarna med utländska lastbilar. Andelen godsvikt på utländska lastbilar är i samma härad, 7–8 procent.²³ Se Figur 2.15.

²¹ Statistiken om de utländska tunga lastbilarnas transporter i Sverige omfattar lastbilar registrerade i EU/ESS. Därmed ingår inte lastbilar som är registrerade i länder utanför EU som inte frivilligt lämnar in statistik, exempelvis ingår inte Ryssland och sannolikt ingår inte heller trafik som utförs av utländska lastbilar utan tillstånd. Statistiken baseras på en sammanställning av uppgifter inrapporterade under den EU-förordning som reglerar ländernas statistikinsamling. Kvaliteten beror till stor del på kvaliteten i respektive lands urvalsundersökning och den varierar mycket mellan länderna och troligen mellan åren. De länder som ingår i sammanställningen varierar något över åren. Definitionen på vad en tung lastbil är skiljer sig mellan många länder i undersökningen.

²² En cabotagetransport är en tillfällig inrikestransport som utförs av ett transportföretag etablerat i ett annat land än det land där inrikestransporten äger rum.

²³ Trafikanalys (2025) Utländska lastbilar i Sverige 2024. Statistik 2025:34 [Utländska lastbilar i Sverige 2024](#)

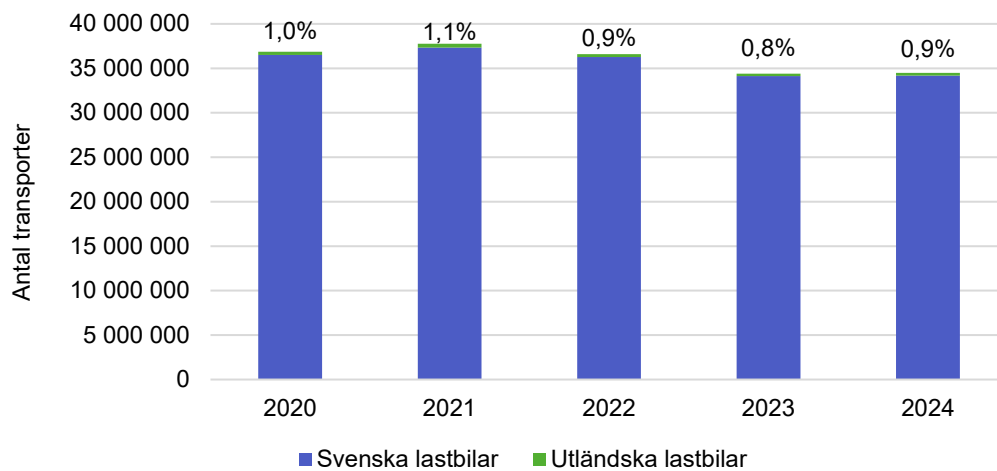


Figur 2.15. Marknadsandel för utländska lastbilar, i procent. Åren 2015–2024.

Källa: Trafikanalys (2025) Utländska lastbilar i Sverige 2024 [Utländska lastbilar i Sverige 2024](#).

Anm. Även tomtransporter ingår.

När vi analyserar de utländska lastbilarnas inrikestransporter i Sverige, cabotaget, med en maximal längd om 150 kilometer är dess marknadsandelar betydligt lägre, knappt 1 procent sedan 2022. Marknadsandelen har inte heller förändrats märkbart under åren 2022–2023. Se Figur 2.16.

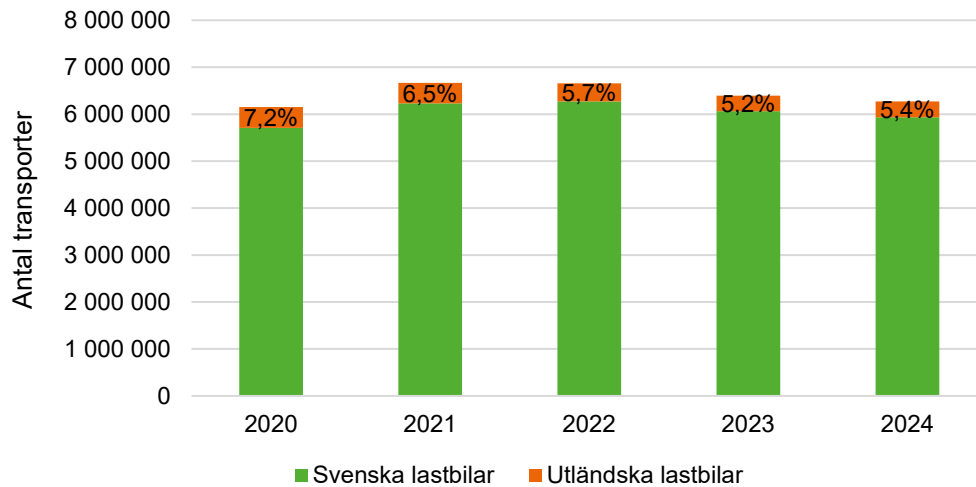


Figur 2.16. Antal transporter med svenskregistrerade och utländska tunga lastbilar inom Sverige (cabotagetransporter) med en maxlängd av 150 km. 2020–2024.

Källa: Trafikanalys, Lastbilsundersökningen och Utländska lastbilar i Sverige. Egen bearbetning.

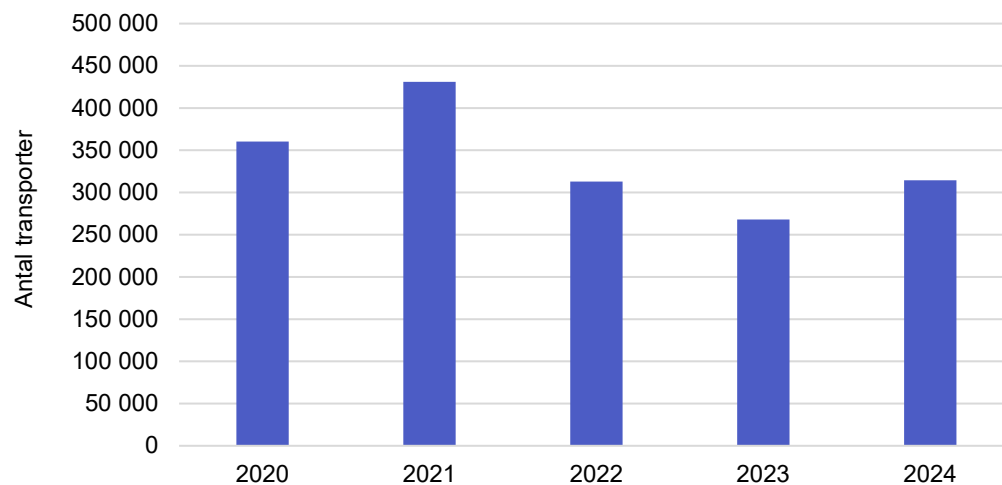
Anm. Procenten anger de utländska lastbilarnas marknadsandel av totalt antal transporter. De utländska företagens inrikestransporter i Sverige motsvarar dess cabotage. Även tomtransporter ingår.

Tittar vi på körningar över 150 kilometer har de utländska lastbilarna högre marknadsandelar vid inrikestransporter (cabotage) i Sverige, drygt 5 procent. Marknadsandelarna har minskat varje år mellan 2020 och 2023 men ökat under 2024. Se Figur 2.17.

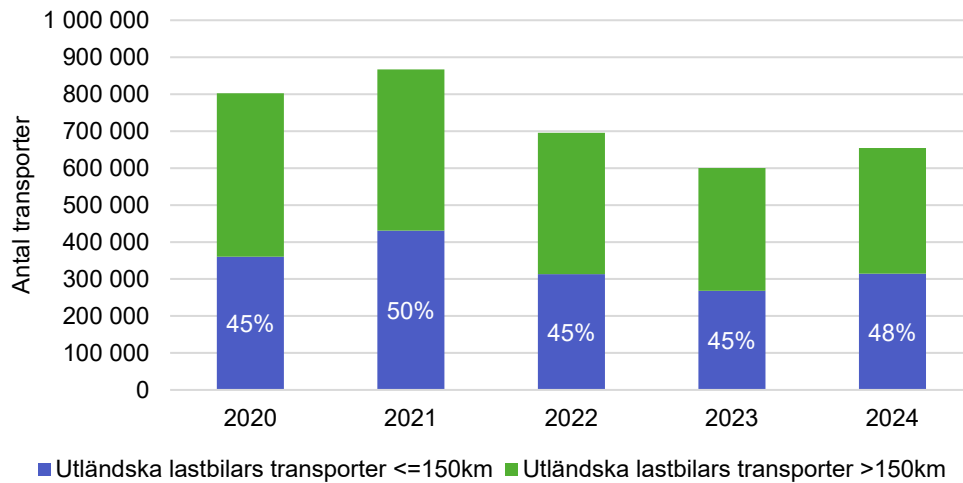


Figur 2.17. Antal transporter med svenskregistrerade och utländska tunga lastbilar inom Sverige (cabotagetransporter) med en längd över 150 km. 2020–2024.
Källa: Trafikanalys, Lastbilsundersökningen och Utländska lastbilar i Sverige. Egen bearbetning.
Anm. Procenten anger de utländska lastbilarnas marknadsandel av totalt antal transporter. De utländska företagens inrikestransporter i Sverige motsvarar dess cabotage. Även tomtransporter ingår.

I Figur 2.18 nedan presenteras de utländska lastbilarnas transporter inom Sverige separat och i Figur 2.19 jämförs de utländska lastbilarnas transporter inom Sverige på max 150 km med transportererna som är över 150 km. Båda kategorierna har minskat sedan regelförändringen, andelen transporter på max 150 km minskade däremot kraftigt under 2022 för att sedan åter ökat något.



Figur 2.18. Antal transporter med utländska tunga lastbilar inom Sverige med en maxlängd av 150 km (cabotage transporter). Åren 2020–2024.
Källa: Trafikanalys, Utländska lastbilar. Egen bearbetning.
Anm. Även tomtransporter ingår.

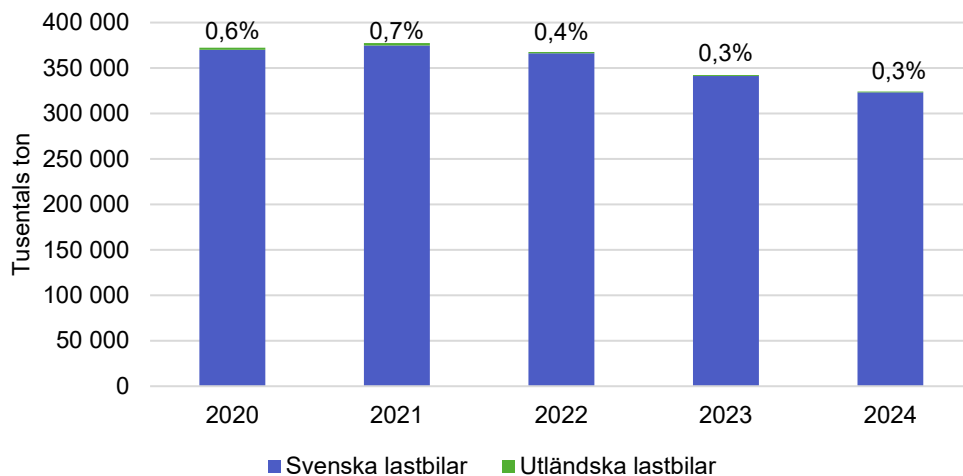


Figur 2.19. Antal transporter med utländska tunga lastbilar inom Sverige med en maxlängd av 150 km respektive längd på mer än 150 km (cabotage transporter) samt andelen transporter på max 150 km. Åren 2020–2024.

Källa: Trafikanalys, Utländska lastbilar. Egen bearbetning.

Anm. Anm. Procenten anger andelen transporter med en maxlängd av 150 kilometer av totalt antal transporter oavsett längd. De utländska företagens inrikestransporter med gods i Sverige motsvarar dess cabotage. Även tomtransporter ingår.

Mätt i fraktade ton är de utländska lastbilarnas marknadsandel för inrikestransporter på sträckor om 150 kilometer eller kortare ännu lägre under en halv procent. Se Figur 2.20.

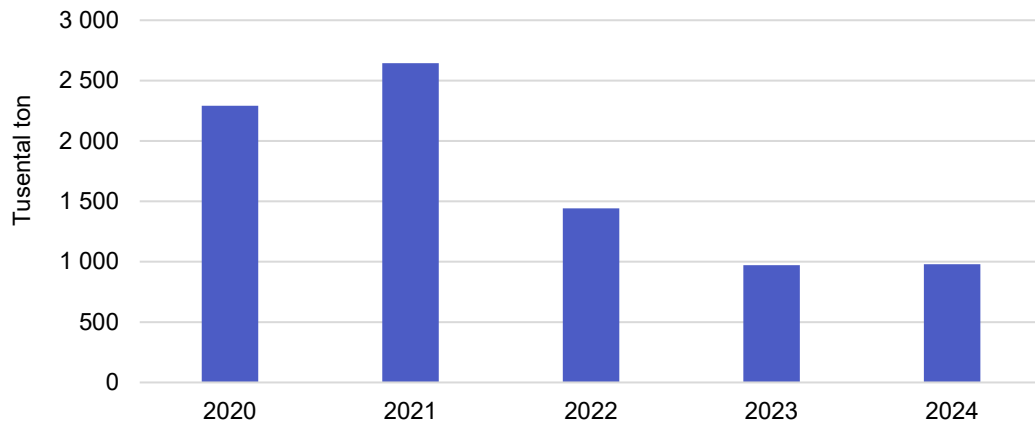


Figur 2.20. Fraktat gods i tusentals ton med svenskestrerade och utländska tunga lastbilar inom Sverige med en maxlängd av 150 km. År 2020–2024.

Källa: Trafikanalys, Lastbilsundersökningen och Utländska lastbilar i Sverige. Egen bearbetning.

Anm. Procenten anger de utländska lastbilarnas marknadsandel av totalt fraktat gods, mätt i ton. De utländska företagens inrikestransporter med gods i Sverige motsvarar dess cabotage. Även tomtransporter ingår.

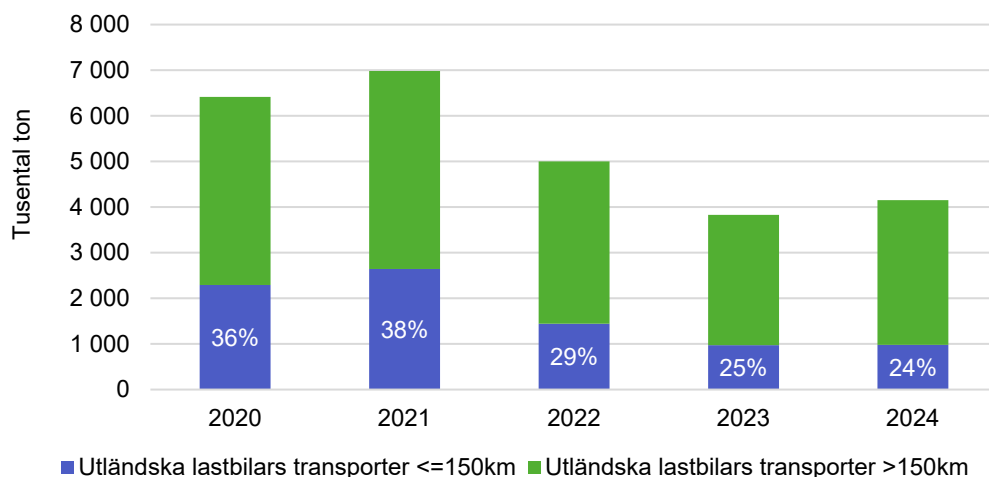
I Figur 2.21 nedan presenteras fraktat ton med de utländska lastbilarna separat och i Figur 2.22 jämförs utvecklingen för fraktade ton inom Sverige på max 150 km mot sträckor som är över 150 km. Båda kategorierna har minskat under 2022 och 2023 men fraktat gods i de kortare transporterna har minskat i större utsträckning, vilket medfört att deras andel sjunkit. Effekten av detta blir att andelen inrikestransporter över 150 km har ökat.



Figur 2.21. Fraktat gods i tusentals ton med utländska tunga lastbilar inom Sverige med en maxlängd av 150 km (cabotage transporter). År 2020–2024.

Källa: Trafikanalys, Utländska lastbilar. Egen bearbetning.

Anm. Även tomtransporter ingår.



Figur 2.22. Fraktat gods i tusentals ton med utländska tunga lastbilar inom Sverige med en maxlängd av 150 km respektive längd på mer än 150 km (cabotage transporter). Samt andelen transporter på max 150 km. År 2020–2024.

Källa: Trafikanalys, Utländska lastbilar. Egen bearbetning.

Anm. Procenten anger andel godsmängd som fraktats med en maxlängd av 150 kilometer av totalt fraktad godsmängd. De utländska företagens inrikestransporter med gods i Sverige motsvarar dess cabotage. Även tomtransporter ingår.

2.4.3 Registerdata om tunga lastbilar

Trafikanalys officiella fordonsstatistik visar att antalet nyregistrerade tunga lastbilar har varierat kraftigt den senaste tioårsperioden. Utvecklingen ska ses i ett större perspektiv med ett kraftigt fall i samband med pandemins inträde 2020. Mellan 2021 och 2022 var ökningen av antalet nyregistrerade tunga lastbilar 349 fordon (5 procent) till 7 287 fordon. Mellan 2022 och 2023 ökade de med 680 (9,3 procent) till 7 967 fordon. Under 2024 var de betydligt färre, 6 403 fordon. Se Tabell 2.2 nedan. Variationen av nyregistreringarna efter 2020 och särskilt ökningarna 2022 och 2023 kan bero på eftersläpningar. Att fordonen beställts tidigare år men levererades med långa leveranstider kan ha orsakats av komponentbrist, pandemins effekter i Kina eller den fullskaliga invasionen av Ukraina.

Tittar man enbart på direktimporten av de tunga lastbilarna, som är en del av nyregistreringarna, har de varierat kraftigt den senaste tioårsperioden. Under denna period var direktimporten högst under 2021 och 2022 då de uppgick till 670 respektive 904 lastbilar. Under 2022 var ökningen av de direktimporterade lastbilarna 234 lastbilar (35 procent) jämfört med 2021. Direktimport omfattar import som görs av privatpersoner, oavsett som fordonet är nytt eller har varit i trafik tidigare. Den omfattar även import som görs av företag som inte är yrkesmässiga importörer, både av nya fordon och fordon som inte varit i trafik tidigare. Dessutom ingår import av fordon som varit i trafik tidigare som görs av yrkesmässiga importörer.

Den ökade direktimporten skulle kunna bero på att vissa utländska åkerier registrerade om sina lastbilar till svenska på grund av de nya reglerna om kombinerade transporter. Antalet omregistreringar kan möjligtvis analyseras med hjälp av Transportstyrelsens vägtrafikregister.

Tabell 2.2. Tunga lastbilar, bestånd efter status och totalvikt, nyregistreringar efter totalvikt samt avregistreringar. År 2015–2024.

År	I trafik			Nyregistreringar			Avregistreringar		
							varav		varav
	Totalvikt i kg			Totalvikt i kg			direkt-		utförda
	3 500–4 250	4 251–	Totalt	3 500–4 250	4 251–	Totalt	import		ur landet
2015	1 515	78 531	80 046	21	6 308	6 329	658	5 444	3 832
2016	1 454	79 976	81 430	20	7 520	7 540	737	4 889	3 203
2017	1 374	81 651	83 025	25	7 708	7 733	596	5 314	3 598
2018	1 272	82 705	83 977	19	7 719	7 738	646	5 501	3 765
2019	1 237	82 916	84 153	35	8 095	8 130	564	5 774	4 154
2020	1 187	83 146	84 333	16	6 271	6 287	499	5 969	4 240
2021	1 170	84 384	85 554	29	6 938	6 967	670	5 889	4 201
2022	1 120	84 940	86 060	31	7 287	7 318	904	5 956	3 877
2023	1 072	84 359	85 431	31	7 967	7 998	494	6 397	4 847
2024	1 139	83 895	85 034	121	6 403	6 524	422	7 084	5 344

Källa: Trafikanalys (2025) Fordon2024²⁴ Tabell LB2, [fordon-2024.xlsx](#).  Sveriges officiella statistik

Sett till de nyregistrerade tunga lastbilarna fördelat på karosseri visar Trafikanalys statistik att antalet dragfordon ökat kraftigt mellan 2021 och 2022, en ökning med 532 dragbilar till 1 567 nyregistrerade fordon vilket motsvarar en ökning med 51 procent. Även under 2023 var de nyregistrerade tunga lastbilarna av typen dragfordon på samma höga nivå, 1 526 dragbilar. Se Tabell 2.3 nedan. Totalt sett fanns 9 471 tunga lastbilar med karosseri som dragfordon i trafik under 2022. Antalet uppgick till samma nivå under åren 2022–2024.²⁵

²⁴ Trafikanalys (2025) Fordon 2024. Statistik 2025:3

²⁵ Trafikanalys (2025) Fordon 2024. Statistik 2025:3, tabell LB4.

Tabell 2.3. Tunga lastbilar, nyregistreringar efter karosseri. År 2015–2024.

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar	Skåpbilar, varav kyl och frys	Timmerbilar	Tankbilar	Dragfordon	Utbytbara karosserier och containers	Övriga karosserier	Totalt
2015	463	1 966	804	277	235	1 051	510	1 827	6 329
2016	541	2 335	967	257	272	1 210	534	2 391	7 540
2017	588	2 253	914	236	231	1 408	496	2 521	7 733
2018	555	2 221	797	284	263	1 265	580	2 570	7 738
2019	537	2 370	888	352	253	1 346	567	2 705	8 130
2020	427	1 954	734	315	231	859	433	2 068	6 287
2021	467	2 284	777	303	263	1 035	505	2 110	6 967
2022	414	2 297	806	313	217	1 567	473	2 037	7 318
2023	394	2 486	932	346	253	1 526	392	2 601	7 998
2024	294	2 337	897	321	230	1 071	263	2 008	6 524

Källa: Trafikanalys (2025) Fordon 2024²⁶ Tabell LB6, [fordon-2024.xlsx](#)  Sveriges officiella statistik

2.5 Slutsatser utifrån tillgänglig statistik

Det är svårt att avgöra om förändringar som syns i vår statistik går att koppla till regel­förändringen kring kombinerade transporter. Men kanske kan delar av redovisningen användas som pusselbitar tillsammans med andra analyser i uppdraget. Möjligtvis kan eventuella effekter synas i eller i kombination med andra källor, exempelvis hos Transportstyrelsen, i register eller utredningar för indikatorer såsom omregistrering av fordon och nya yrkestrafiktillstånd.^{27,28}

De år vi granskat, 2020 till 2024, består av en mängd händelser, såsom pandemin, den fullskaliga invasionen av Ukraina och efterföljande lågkonjunktur. Dessa komplexa skeenden har tidvis bidragit till exempelvis förändrade konsumtionsmönster, prisförändringar på råvaror och störningar i globala leveranskedjor. Även om pandemin visade på små förändringar i svenska godsflöden på aggregerad nivå så bidrar det till en osäkerhet vid jämförelse av år vilket ytterligare försvårar att isolera effekterna av enskilda regeländringar, då många faktorer samtidigt påverkat utvecklingen.

Enligt vår fordonsstatistik ökade nyregistreringarna av de tunga lastbilarna kraftigt under 2022 och 2023. Det ska dock ses i ljuset av den kraftiga nedgången av nyregistreringar i samband med pandemin, som främst påverkade åren 2020 och 2021 jämfört med tidigare år. Det är främst nyregistrerade tunga lastbilar med kaross i form av dragfordon som ökar under 2022 och som i stort sett nyregistreras i lika stor omfattning under 2023. Ökningen av direkt­importerade tunga lastbilar ökade kraftigt under 2022, men orsaken till detta eller vilken typ av företag som står för dem saknar Trafikanalys kunskap om.

²⁶ Trafikanalys (2025) Fordon 2024. Statistik 2025:3

²⁷ Transportstyrelsen (2024) Uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige Diarienummer TSG 2022-2879 [Uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige](#)

²⁸ Transportstyrelsen (2023). Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden 2022. Diarienummer TSJ 2023-1074.

Enligt vår bantrafikstatistik ökade antalet semitrailers med last kraftigt under 2023 men minskade återigen under 2024. Samtidigt har lastad godsmängd mätt i ton på semitrailers minskat årligen sedan 2021. Utvecklingen kan ha många olika orsaker och sekretess i data hindrar analyser på finare nivå kopplat till enskilda operatörer.

Vi kan utifrån vår officiella hamnstatistik se att antalet lastade och lossade släp- och påhängsvagnar med last till och från EU/ESS land har minskat något i samtliga kommunala hamnar. I de privata hamnarna syns däremot en viss ökning av dessa lastbärare. Samtidigt har marknaden för totalt antal hanterade enheter av allt enhetsgods (inklusive exempelvis containers och motorfordon) också minskat. Mätt i fraktade ton har däremot släp- och påhängsvagnar tappat andelar på marknaden sedan 2021. Minskningen av påhängsvagnar i de kommunala hamnarna skulle kunna tolkas som en effekt av regeländringen, men när vi pratat med ett urval av dem får vi perspektiv på att utvecklingen kan ha en mängd olika orsaker. Läs mer om detta i kapitel 4.

3 Internationella godstågpendlar

En godstågpendel kan beskrivas som ett godståg som kör regelbundet mellan två fasta punkter, ofta med fast tidtabell och ofta mellan en industriort och en hamn eller terminal. Påhängsvagnar eller så kallade semitrailers är vanliga lastbärare i dessa flöden. Tågpendlar utgör en viktig del av det intermodala transportsystemet eftersom de binder samman olika trafikslag och har därmed en stark koppling till de nya regler för kombinerade transporter som infördes 2022. I detta sammanhang är de internationella tågpendlarnas utveckling intressant att följa för att förstå hur regeländringen kan ha påverkat marknadens aktörer.

För att studera utvecklingen av kombinerande transporter på tåg har vi sammanställt information kring de tågpendlar vi hittat i vår kartläggning, som kör gods mellan Sverige och andra EU/ESS länder. I detta avsnitt beskriver vi hur vi sökt information om hur dessa företags transporter utvecklats sedan regeländringen.

3.1 Vilka är de internationella tågpendlarna?

För att kunna värdera hur regeländringen den 21 februari 2022 har påverkat marknaden för internationella tågpendlars kombinerade transporter har vi identifierat vilka företag med denna typ av verksamhet som trafikerat Sverige under de senaste åren.

Nedan presenteras en översikt av de tågpendlar som har opererat till och från Sverige inom det europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) under åren 2020 till 2025. Vi har funnit dem genom medieartiklar, sökningar på webbplatser och i vissa fall kontaktat operatörerna.

Totalt har vi identifierat 9 rutter utförda av 8 tågpendlaroperatörer som i dagsläget eller någon period under 2020 till 2025 trafikerat Norge, Danmark, Tyskland, Nederländerna och Italien. Flera av dessa pendlar är statligt ägda medan andra är privata och ingår i internationella logistikgrupper. Uppgifterna baseras på vår senaste information och sökningar, men det betyder inte att de är fullständiga eftersom det är vanligt att intermodala nischlinjer med tiden läggs ned, slås ihop eller ersätts av andra logistikupplägg.

De identifierade tågpendlarna är följande:

1. Tx Logistik (2 rutter)
2. Samskip
3. DB Cargo Scandinavia
4. GreenCargo
5. Cargonet
6. Nurminen logistics

7. Bring logistics

8. Skanerail

För att få frakta godståg över Öresundsbron krävs att de äger tåglägen för passagerarna. Vi vet från Trafikverkets information att sammanlagt fyra tågaktörer ägde tågläge över Öresundsbron 2024. Dessa är DB Schenker, Green Cargo, Hector Rail²⁹ samt TX-logistik. Det innebär att någon av dessa fyra aktörer har dragit tåget till en tågpendlare som passerat Öresundsbron under 2024. Vissa av dem tycks bedriva tågpendelverksamhet i egen regi, i andra fall tillhandahåller de sina tåglägen med lok och vagnar till andra aktörer.

De 8 tågpendlarna listas nedan med information om vilka rutter de trafikerar eller har trafikerat, samt om de själva äger tågläge över Öresundsbron.

Tabell 3.1. Operatörer av tågpendlar, deras rutter och om de äger tågläge över Öresundsbron.

Tågpendel operatör	Äger tågläge över Öresunds- bron 2024	Rutt	Kommentar
Tx Logistik (2 rutter)	Ja	Aktiva rutter: Lübeck Skandinavien Kai– Trelleborg hamn –Malmö– Eskilstuna Kombiterminal samt Padborg–Malmö Kombiterminal–Bro Kombiterminal* *(Eskilstuna eller Rosersberg har ersatt Bro).	TX Logistik: Ett tyskt järnvägsbolag (helägt av italienska statliga Mercitalia (FS Group) med fokus på internationella järnvägstransporter och intermodala flöden, med flöden i Tyskland–Sverige (via Danmark, intermodal trafik) och Tyskland–Österrike–Italien (Alpkorridoren) Livsmedel och konsumentvaror. Intermodal trafik som inkluderar järnvägsfärja ^{30,31}
Samskip	Nej	Aktiv rutt: Duisburg Intermodal Terminal (Tyskland)– Katrineholm–Falköping Kombiterminal ^{32, 33} Inaktiv rutt: Industrigods och konsumtionsvaror kördes i någon mån under perioden 2019–2021 i ruten Euroterminal Coevorden ³⁴ (Nederländerna) –Nässjö Kombiterminal	Samskip är ett privatägt internationellt logistikföretag med huvudkontor i Nederländerna. De driver ett antal tågförbindelser som kopplar terminaler i Tyskland och Sverige samt andra destinationer inom Europa och integrerar dessa med sitt kortsjö- och vägnätverk som helhet. Semitrailers och containrar.

²⁹ Hector Rail är en privatägd godsoperatör för den skandinaviska järnvägstransportmarknaden med trafikverksamhet i Sverige, Norge, Danmark och den svensk-tyska godskorridoren (genom Danmark) med en växande inhemsk plattform i Tyskland. Hector Rail är i första hand en tågdragare, de är därför inte med på listan över tågpendelaktörer. www.hectorrail.com/en/hector-rail/history/

³⁰ Järnvägsnyheter (2022) TX Logistik utvecklar intermodal trafik i Sverige

www.jarnvagsnyheter.se/2022/01/28/12997/tx-logistik-utvecklar-intermodal-trafik-i-sverige

³¹ TX Logistik webbplats hämtad den 26 januari 2026, TX Logistik launches new intermodal relation in Sweden

www.txlogistik.eu/en/current/tx-logistik-launches-new-intermodal-relation-in-sweden

³² Samskip tågtidtabeller <https://www.samskip.com/networkschedules/> samt Tågtidtabell Sweden [Sweden-1.pdf](#)

³³ Railfreight.com (2019) Rail shuttle link between Duisburg and Falköping launched

www.railfreight.com/intermodal/2019/09/12/rail-shuttle-link-between-duisburg-and-falkoping-launched

³⁴ RailFreight (2019) New rail freight service between Netherlands and Sweden

<https://www.railfreight.com/business/2019/09/20/new-rail-freight-service-between-netherlands-and-sweden>

<i>Tågpendel operatör</i>	<i>Äger tågläge över Öresundsbron 2024</i>	<i>Rutt</i>	<i>Kommentar</i>
Samskip	Nej	Aktiv rutt: Duisburg Intermodal Terminal (Tyskland)–Katrineholm–Falköping Kombiterminal ^{35, 36} Inaktiv rutt: Industriegods och konsumtionsvaror kördes i någon mån under perioden 2019–2021 i ruten Euroterminal Coevorden ³⁷ (Nederländerna)–Nässjö Kombiterminal	Samskip är ett privatägt internationellt logistikföretag med huvudkontor i Nederländerna. De driver ett antal tågförbindelser som kopplar terminaler i Tyskland och Sverige samt andra destinationer inom Europa och integrerar dessa med sitt kortsjö- och väg-nätverk som helhet. Semitrailers och containrar.
DB Cargo Scandinavia	Ja, genom DB Schenker	Aktiv rutt senast 2025 på delar av sträckan: Fredericia (Danmark)–Malmö–Hallsberg	DB Cargo Scandinavia (som ägs av Deutsche Bahn) bedriver ett omfattande godsnät i Danmark och Sverige med intermodala transportlösningar. Kombitrafik med containrar och trailers ³⁸
GreenCargo	Ja	Aktiv rutt: Alnabru (Oslo)–Hallsberg–Göteborg (Skandiahamnen)	Green Cargo (som ägs av den svenska staten) bedriver ett rikstäckande och gränsöverskridande godsnät i Sverige och Norge med kopplingar till kontinentala Europa. Företaget har fokus på vagnslast och heltåg samt intermodala transporter med containrar, trailers och växelflak. Skogsprodukter och industriegods.
CargoNet	Nej	Aktiv: Alnabru (Oslo)–Malmö Kombiterminal	CargoNet (som ägs av den norska staten via Vygruppen) bedriver ett omfattande godsnät i Norge och Sverige med fokus på intermodala helhetslösningar för containrar och trailers, samt specialiserade industritåg för timmer och malm Semitrailers och kombitrafik. ³⁹

³⁵ Samskip tågtidtabeller <https://www.samskip.com/networkschedules/> samt Tågtidtabell Sweden [Sweden-1.pdf](#)

³⁶ Railfreight.com (2019) Rail shuttle link between Duisburg and Falköping launched. www.railfreight.com/intermodal/2019/09/12/rail-shuttle-link-between-duisburg-and-falkoping-launched

³⁷ RailFreight (2019) New rail freight service between Netherlands and Sweden

www.railfreight.com/business/2019/09/20/new-rail-freight-service-between-netherlands-and-sweden

³⁸ Railmarket (2025) DB Cargo operates 835-meter freight trains on route between Germany and Sweden, <https://railmarket.com/news/freight-rail/29522-db-cargo-operates-835-meter-freight-trains-on-route-between-germany-and-sweden>

³⁹ Järnvägsnyheter (2021) hämtad den 21 januari 2026 från www.jarnvagsnyheter.se/20211029/12642/cargonet-okar-kapaciteten-till-sodra-sverige-och-europa

Tågpendel operatör	Äger tågläge över Öresundsbron 2024	Rutt	Kommentar
Nurminen logistics	Nej, använder TX logistik	Aktiv rutt: Modena och Parma (Italien)–Örebro	Nurminen logistics är en av Finlands största privata godstransportörer på järnväg. De kör bland annat en tågpendel med containerfrakt, främst deponi från Italien till Sverige. Hela kedjan sker i egen regi. De har två egna lastbilar som sköter transporter i Sverige från kombiterminalen i Örebro, om det behövs förstärkning anlitas svenska åkerier. Tågtrafiken uppges vara flexibel nog att hantera allt från enstaka pallar till hela tåg. ⁴⁰ De äger även terminalen i Örebro. Från februari 2026 vidgas pendeln till att även inkludera Parma. ⁴¹
Bring Logistics	Ja	Aktiv rutt: Malmö–Älmhult–Torsvik–Oslo	Bring Logistics (ägt av norska Posten Bring AS) erbjuder heltäckande logistik med fokus på intermodala lösningar och är specialiserade på gränsöverskridande transporter med containrar och trailers mellan kontinenten, Sverige och Norge. Containers och trailers. ⁴² Hösten 2025 utvidgas ruten till Malmö–Älmhult–Jönköping–Oslo ⁴³
Skanerail	Nej	Aktiv rutt: Coevorden (Nederländerna)–Malmö	Skanerail (ett privatägt nederländskt dotterbolag till NSN transport) har dagliga avgångar mellan Nederländerna och Sverige. ⁴⁴

Anm. Uppgifterna baseras på information och sökningar fram till januari 2026. Listan gör inte anspråk på att vara fullständig.

Utöver landbaserade tågpendlar förekommer även järnvägsfärjeförbindelser, främst mellan Trelleborg och Rostock i Tyskland. Dessa används för att transportera järnvägsvagnar över Östersjön och utgör en särskild form av intermodalitet där omlastning inte sker i hamn, utan vagnarna rullas ombord direkt. Operatörer som Stena Line och TT-Line har under perioden erbjudit denna typ av tjänst, även om användningen varierat över tid.

Enligt uppgifter från Transportstyrelsen har det funnits tågpendlar mellan Rom/Verona och Stockholm. För att undersöka huruvida det fortfarande finns någon regelbunden intermodal tågpendel mellan Italien (framför allt Rom eller Verona) och Stockholm har Trafikanalys varit i kontakt med Årsta kombiterminal. Terminalen kunde dock inte bekräfta om några sådana transporter faktiskt genomförs, då de enligt egen uppgift saknar information om vilka operatörer som trafikerar specifika internationella sträckor. Enligt GreenCargo, den 30 juni 2025, finns idag inga direkta tågpendlar mellan Rom eller Verona och Stockholm i deras trafiksystem.

Även om vi vet vilka tågpendlarna är har det visat sig att det inte är så enkelt att redovisa statistik om deras godstransporter. Mer om detta i följande avsnitt.

⁴⁰ Enligt samtal med representanter från Nurminen Logistics vid Logistisk och Transportmässan i Göteborg 2025-11-05.

⁴¹ Nurminen logistics webbsida. Hämtad den 22 januari 2026 från [Nurminen Logistics expanderar i Europa – lanserar förbindelse mellan Parma och Sverige | Nurminen Logistics](#)

⁴² Brings webbsida. Hämtad den 26 januari 2026 från [Intermodal transport med tåg och lastbil - Bring.se](#)

⁴³ Transportnytt (2025-10-19) Bring lanserar ny tågpendel. <https://transportnytt.se/bring-lanserar-ny-tagpendel/>

⁴⁴ Skanerail webbplats hämtad 2026-01-26 från <https://skanerail.com/>

3.2 Tågpendlarna i statistiken

I sin roll som infrastrukturförvaltare har Trafikverket tillgång till omfattande uppgifter om tågen och deras rörelser i järnvägssystemet. Uppgifterna består bland annat av tågens vikt, antal vagnar, lastvikt samt var tågen passerar. De system som används för insamling och hantering av denna typ av data är dock i första hand utvecklade för ändamål som trafikledning, beräkning av banavgifter, bromssträckor och belastning för underhållsplanering, inte för uppföljning av transporter eller godsmängder. Trafikverkets register innehåller inte heller information om vilken typ av gods som körs eller var vagnarna har sin slutdestination. För att få sådan information behöver man i regel vända sig till transportköparen eller operatören.

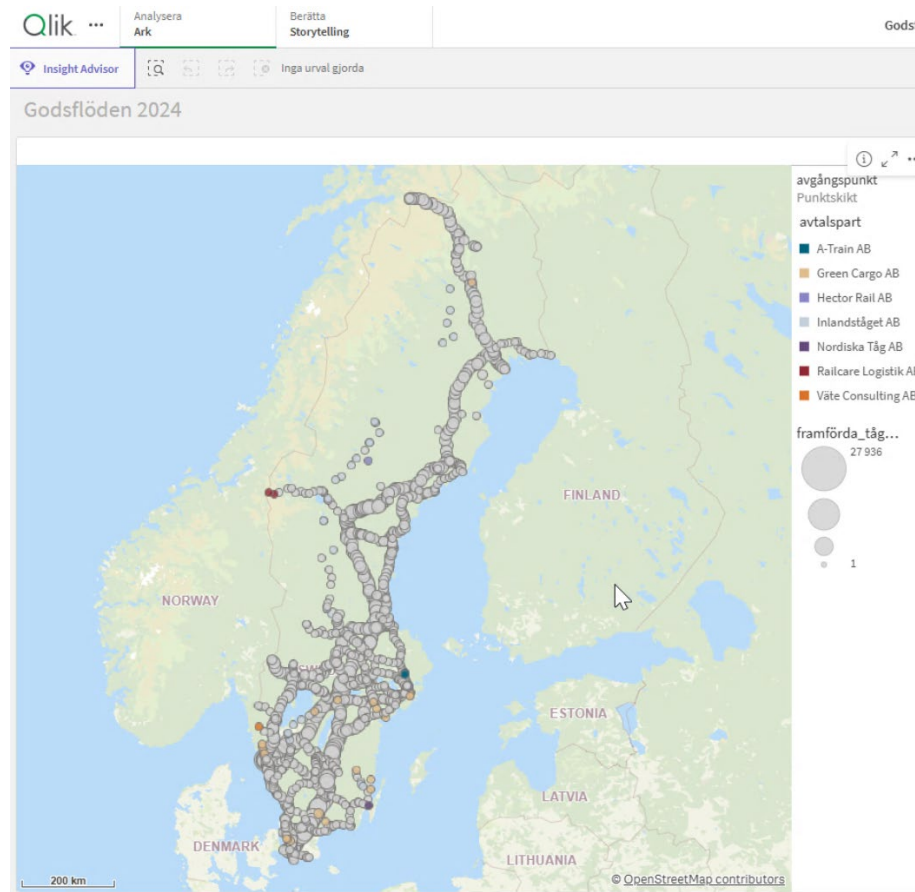
Trafikverket har uppgifter om var tågen passerar eftersom alla järnvägsvagnar numera har en identitetstagg med ett fordonnummer, ett så kallat European Vehicle Number⁴⁵, "EVN" som registreras tillsammans med respektive tåg. När vagnarna passerar stationer loggas dessa passager digitalt vilket innebär att data finns för att potentiellt kunna följa rörelser över tid, även internationellt. Det finns tidsserier över detta, men jämförelser mellan år försvåras av att Trafikverket bytte planeringssystem år 2022, från Opera till Topas⁴⁶. Det finns även andra europeiska standarder för informationsöverföring på järnvägen, som TAF och TAP⁴⁷ för frakt respektive passagerare, vilka används bland annat för att följa vagnrörelser över Öresundsbron.

Trafikverket använder ett visualiseringsverktyg som heter Qlik, vilket hämtar data från databasen LUPP som ägs och används av Trafikverket. I Qlik kan trafikmönster visualiseras, exempelvis hur enskilda tågoperatörer kör i Sverige, baserat på uppgifter från EVN-taggingen. Där kan man se vilka orter som passerats under ett år. Se exempel på karta i Figur 3.1 nedan.

⁴⁵ Alla järnvägsfordon som är godkända för trafik i Sverige (och inom EU/EES) ska sedan 2008 ha ett tolvstavigt europeiskt fordonnummer, enligt EU-förordning (EU) 2018/1614 och svenska regler hos Transportstyrelsen. Detta nummer kallas ofta EVN (European Vehicle Number). Numret är unikt och används för identifiering av fordon inom hela EU/EES. Det innehåller uppgifter om fordonets kategori, registreringsland, serie och löpnummer, samt en kontrollsiffra som säkerställer korrekt identifiering. Det europeiska fordonnumret är därmed den formella och juridiskt bindande identiteten för järnvägsfordon. Utöver EVN används i Sverige ofta en litterabeteckning, som ett mer praktiskt och operativt namn för fordonsserien. Littera används bland annat av Trafikverket och operatörerna i trafikplanering, underhåll och rapportering. Den är inte en del av det formella registret, men kan i vissa fall anges som kompletterande information för att underlätta identifiering och analys. För mer information se Transportstyrelsens webbplats: [Register för järnvägsfordon - Transportstyrelsen](#) och [Lokguide - Vad betyder litterat? - järnväg.net](#)

⁴⁶ Trafikverket (2023) webbsida hämtad 2026-01-22 från <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/trafik/operativ-jarnvagsdrift/topas/>

⁴⁷ Trafikverket (2020) webbsida hämtad 2026-01-22 från https://bransch.trafikverket.se/contentassets/fd6d8cf98c64411fb5f444bae361bf05/ws-jf-feb-2020-presentation-taf_tap_krav.pdf



Figur 3.1. Kartvisualisering av tågrörelser i verktyget Qlik.
Källa: Trafikverket. Ett exempel på visualisering i Qlik.

3.2.1 Statistikflöden om tågpendlar saknas

Trafikverket följer inte de internationella tågpendlarnas verksamhet specifikt, varken för egna ändamål eller inom ramen för Trafikanalys statistikinsamling. Det finns inget register eller någon statistik specifikt för dessa verksamheter. I de stora trafikflödena går det inte heller att särskilja specifika tågpendlarflöden utan omfattande databearbetning. För att följa enskilda tågflöden krävs kännedom om vilka tåg- eller vagnsnummer som ska följas. Dessa uppgifter skulle behöva inhämtas från tågpendeloperatörerna direkt.

Även om vi vet vilka de fyra aktörer som äger tåglägen över Öresundsbron är, och som därmed har dragit tågen till olika tågpendlare som passerat bron, består problematiken fortfarande av att kunna filtrera ut de transporter som hör specifikt till pendelverksamhet. Det är alltså svårt att komma vidare med befintliga statistikregister utan kompletterande information från operatörer tillsammans med omfattande databearbetning.

Ytterligare svårigheter i att nyttja befintligt datamaterial för kartläggning av rutten kan bestå i exempelvis ändrade tågplaner eller omledningar av trafiken. Detta kan ge tågpendlarna tillfälligt annorlunda rutten i statistiken. Eller om tåg oplanerat stannar och bildar nya tåg, exempelvis genom byte av lok längs vägen, och som i statistiken då kan redovisas som nya tåguppdrag. Detta skulle kunna leda till att transporterad godsmängd räknas flera gånger under en rutt. Vad som är en tillfällig omledning eller ändrad tågplan går inte att söka i systemet. Ytterligare faktorer som kan försvåra kartläggning enbart utifrån tågrörelser är att

eftersom tågpendlarna inte alltid äger egna tåglägen kan det vara flera aktörer som drar tågen på pendeln.

Sammanfattningsvis består begränsningarna i att kartlägga tågpendlarnas verksamhet via befintliga register på svårigheterna att särskilja tågpendlarnas specifika flöden från all annan trafik. För att särskilja dem behövs information om deras specifika tåg- och vagnsnummer. Att enbart söka på en enskild operatörs flöden i Trafikverkets verktyg Qlik med exempelvis passage över Öresundsbron till en specifik ort såsom Hallsberg blir inte tillräckligt tillförlitligt eftersom det totala flödet ofta är mycket stort och det kan röra sig annan trafik än tågpendeln på samma sträckor.

Att efterfråga information om vagnsnummer från tågoperatörerna skulle troligtvis vara ett tungrott arbete eftersom näringsidkare, enligt vår erfarenhet generellt sett, är försiktiga med att lämna ut statistik om sina verksamheter. Vilket även visat sig när vi i detta uppdrag efterfrågat statistik och generell utveckling av deras verksamhet de senaste åren utan större framgång. Även om det med en stor arbetsinsats skulle gå att få fram informationen skulle uppgifter som går att koppla till ett företag vara förenat med sekretessprövning innan det kan lämnas ut hos Trafikverket.

Vi har även samtalat med representanter från Trafikverket som arbetar med ScanMed⁴⁸ och trafikprognosmodellen Samgods⁴⁹ kring information om tågpendlar och deras utveckling. Inte heller i dessa datakällor finns information på den detaljnivå vi efterfrågat kring kombinerade transporter.

3.3 Intervjuer av tågpendlare

I brist på tillgänglig statistik om tågpendlarnas omfattning mejlade Trafikanalys ut frågeställningar till fyra tågpendlaroperatörer mellan september och oktober 2025 (till de aktörer vi kände till vid tillfället). Frågeställningarna stämde av med Transportstyrelsen och fokus på undersökningen var dels hur de påverkats av regeländringen 2022, dels på de utmaningar och möjligheter som aktörerna ser för att utveckla denna trafikform framöver.

Trots upprepade påminnelser har vi enbart fått svar från två av de fyra företagen. Ett av dem besvarade undersökningen som helhet, och en sammanfattning av detta redovisas nedan. Utöver detta fick vi respons från en tågpendlare som även tillhörde gruppen av de utvalda utländska transportföretagen som vi skriver om i kapitel 6. Frågeställningarna till detta utländska företag fick därför en något annorlunda karaktär avseende tågpendlarverksamheten för att inte överdriva uppgiftslämnarbördan. Även detta svar sammanfattas nedan, och benämns som den andra tågpendlaren.

Den första tågpendlaren beskriver att efterfrågan på kombinerade transporter har ökat successivt under perioden 2020–2024. Denna utveckling bedöms främst bero på ett ökat fokus på miljö och hållbarhet, men också på kapacitetsfrågor inom transportsektorn. Det kan ibland vara kapacitetsbrist på annat håll, exempelvis chaufförsbrist (inte just nu men det var det tidigare), eller lågt vatten i kanalerna i Tyskland. Dessa faktorer har gjort att fler aktörer sökt alternativa transportlösningar.

⁴⁸ Trafikverkets webbplats om internationell tågtrafik, hämtad 2026-01-27 från Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor, <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jamvag/Internationell-tagtrafik/>

⁴⁹ Trafikverkets webbplats om Samgods hämtad 2026-01-27 från <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/Samgods/>

De uppger vidare att efter år 2022 har efterfrågan på kombinerade transporter fortsatt, men det tuffare ekonomiska läget har medfört ett större fokus på pris snarare än miljö. I samband med regelförändringen 2022 noterades en kortsiktig nedgång i efterfrågan på företagets tågpendlar till följd av prishöjningar, men denna utveckling blev inte långvarig. Från 2023 har behovet av tågpendlar åter ökat, drivet av industrins klimatomställning och växande krav på utsläppsminskningar.

Uppgiftslämnaren bedömer att tågpendlarna generellt sett spelar en allt viktigare roll som alternativ till vägtransporter, särskilt eftersom de erbjuder en relativt enkel möjlighet för transportköpare att minska sina utsläpp. Samtidigt framhålls att det är svårt att på kort sikt möta en ökande efterfrågan, eftersom etablering av nya tågpendlar kräver långsiktiga investeringar i både infrastruktur och personal.

De uppger att det finns en tendens till ökad efterfrågan på lösningar som inte kräver chaufförer på den längre delen av transportsträckan. Det är dock oklart om detta beror direkt på regelförändringen eller på det allmänna miljöfokus i branschen.

På frågan om det finns hinder som de anser behöver adresseras till politikerna för att underlätta kombinerade transporter framhåller de vikten av att infrastrukturen har kvalitet och kapacitet att lämna bra ledtider och inte minst tillförlitliga transporter, utan störningar och förseningar. De uppger även att det skulle hjälpa om det fanns ett större urval av tågpendlar till fler punkter i Sverige. Slutligen påpekas att kostnaderna för lyft av trailers på terminalerna påverkar konkurrenssituationen negativt i jämförelse med lösningar som rullar på landsväg hela sträckan. Svårigheten att konkurrera med traditionella lastbilstransporter, framför allt när det gäller transporttid och pris, uppges vara en utmaning när det gäller att öka andelen kombinerade transporter. Någon detaljerad statistik över tågpendelverksamheten under perioden 2020–2024 har de inte velat dela med sig av.

Den andra tågpendlaren påverkades av regeländringen 2022 genom att det blev en dipp i samband med den prishöjningen de var tvungna att göra. Det var dock ingen långvarig nedgång och sedan 2023 och framåt har aktören sett ett ökat behov av tjänsterna de erbjuder. De uppger att intresset av fraktbetalare finns, primärt för miljöfördelarna. Utmaningarna består främst av infrastrukturen (slot-tider på järnvägen) och brist på lokchaufförer.

På frågan om det finns hinder (regler, infrastruktur, marknad) som de anser behöver adresseras till politikerna för att underlätta kombinerade transporter svarar tågpendlaren att hindren främst består av infrastruktur, ökade kostnader (till exempel höjda banavgifter och brist på lokchaufförer).

På frågan om de ser några trender som kan påverka volymerna av kombinerade transporter framöver (t.ex. investeringar i infrastruktur, förändrad efterfrågan) uppger de att med större utsläppskrav för industrier och mål för företag om att bli klimatneutrala ser de ökade behov för kombinerade transporter. Att en övergång till kombinerade transporter är ett av de enklaste stegen mot mer CO₂-effektiva lösningar för aktörer som i dag är vana vid rena vägtransporter.

Svårigheten är att kortsiktigt möta det ökade behovet eftersom det tar tid att sätta in nya tågpendlar. Att hålla ett konkurrenskraftigt pris uppges även vara en utmaning då de konstant ser ökade kostnader i form av bland annat höjda banavgifter och dyrare elpriser för loken. Detta i ett läge där dieselpriiserna för de som kör på väg ligger på låga nivåer. Inte heller denna tågpendlare hade statistik att dela med sig av.

För övrigt har vi under arbetets gång noterat ett ökat intresse kring nya internationella godstågpendlar i Sverige under 2025, där två aktörer uppges vara på väg att utöka sina tågpendlarlinjer: Nurminen Logistics och Bring.⁵⁰

Vid samtal med representanter från Nurminen Logistics under Logistik och Transport mässan i Göteborg i november 2025 uppges att de främst kör deponi från Italien till Sverige, med containers. De ser en ökad efterfrågan på kombinerade transporter men att transportbranschen just nu är i ett pressat läge där många transportföretag går på knäna. Som ett exempel anges att svenska transportköpare tidigare ställt krav på att lastbilstransporterna i Europa i anslutning till tågtransporten ska köras på HVO. Men på grund av dagens ansträngda ekonomiska läge är det nu snarare billigast pris som gäller, även för företag som tidigare haft starkt hållbarhetsfokus.

Även Bring Intermodal ska förstärka sin tågpendel som tidigare gått mellan Älmhult och Oslo. Med start i mitten av december 2025 ska pendeln även trafikera sträckan Malmö–Jönköping–Oslo.⁵¹ Vid samtal med representanter under Logistik och Transport mässan i Göteborg uppges att de ser en ljusning för godståg efter 2027 då bland annat EU:s utsläppshandels-system ETS2 väntas göra lastbilstransporterna dyrare, och därmed gynna järnvägs-transporterna. Det uppges att de möjligheter som finns idag att köra långa lastbilsekipage tagit över vissa tågsträckor.

Ett danskbaserat större transport- och logistikbolag uppger vid samma mässa att de noterat nya strategier från utländska åkerier senaste åren. Att de ofta får förfrågningar från utländska åkerier om lastbilstransporter till Norge, för att de på ett smidigt sätt ska kunna uppfylla regelverket för cabotage genom körningar som lämnar Sverige.

3.4 Slutsatser utifrån tillgängliga uppgifter om tågpendlare

Eftersom vi saknar statistik specifikt för tågpendlarnas flöden och att vi enbart har fått svar från två företag på våra mejlfrågor är det svårt att dra några långtgående slutsatser kring utvecklingen. Vi har identifierat internationella aktörer och linjer men vi kan konstatera att det saknas tillgänglig statistik över deras verksamheter. Det är därmed inte möjligt, utifrån de uppgifter vi har tillgång till, att dra några slutsatser om utveckling av transporterade påhängsvagnar eller andra lastbärare före eller efter regelförändringen.

Båda företagen som besvarat undersökningen uppger dock att det blev en liten dipp i verksamheten i samband med regeländringen, i kombination med viss prishöjning, men att intresset från kunder därefter åter ökat. Ett intresse som många gånger är drivet ur ökade krav på utsläppsminskningar. Utmaningarna består ofta av konkurrensen från lastbilstrafik på väg.

⁵⁰ Dagens Logistik, webbartikel (2025) [Två nya tåglinjer från Sverige – Dagens Logistik](#)

⁵¹ Trailer webbartikel (2025) [Ny tåglinje till Oslo - Trailer](#)

4 Intervjuer med större hamnar i Sverige

Hamnarna spelar en nyckelroll i systemet för kombinerade transporter som knutpunkter mellan sjöfart, järnväg och väg. Trafikanalys har därför intervjuat ett antal större hamnar i Sverige för att ta reda på vilken statistik de har tillgänglig kring ankommande och avgående kombinerade transporter och påhängsvagnar. Samt för att förstå hur de ser på utvecklingen, vilka effekter regeländringen kan ha haft, samt vilka möjligheter och hinder de identifierar för en fortsatt övergång till mer kombinerade upplägg.

4.1 Intervjuer med hamnarna

Vi har talat med sju hamnar och har utifrån dessa samtal fått en generell lägesbild. Alla hamnar som vi talat med är kommunala. Varje samtal har utförts på Teams och har tagit omkring 35–45 minuter. Vi har främst resonerat kring följande frågeställningar:

- Statistik om kombinerade transporter, vilka uppgifter finns?
 - Finns tillgängliga uppgifter på hur många lastbilar som hämtar gods i hamnen varje år? Vilket registreringsland har dessa lastbilar?
- Ser ni någon förändring i godstransportflödet hos er i hamnarna sedan de nya reglerna för kombinerade transporter infördes 2022?
- Utveckling och trender, utmaningar och möjligheter på kombitransportmarknaden i Sverige.

Nedan sammanfattas resultaten från intervjuerna.

4.1.1 Brist på tillgänglig statistik hos hamnarna

Ingen hamn vi talat med uppger sig ha strukturerad för oss tillgänglig statistik om de lastbilar som hämtar och lämnar gods på hamnområdet. Flera hamnar uppger att de inte vet vare sig vart lastbilarna ska eller var de kommer ifrån (varken land, ort eller vem som kör dem) när de kommit för att hantera gods i hamnområdet. Ekipagen behöver dock identifiera sig för att komma in på hamnområdet så informationsbristen handlar snarare om hur denna typ av uppgifter lagras. Denna typ av information sägs i stället finnas hos speditörer eller rederierna. De flesta hamnar uppger att det i majoritet är utländska lastbilar som trafikerar hamnområdena, men att det baseras på känsla eftersom statistik saknas.

Flera hamnar nämner att de för statistik över antal lyft de gör med gods till fartygen men att de i samband med detta inte dokumenterar vilken typ av lastbärare som lyfts, exempelvis om det var en påhängsvagn eller en container. Dessutom uppger de att de inte har information som möjliggör direkt koppling till om lastbärarna som hanteras på området går i en kombinerad transport eller inte.

Uppläggen tycks, generellt sett, vara att hamnen utför sina tjänster såsom lastning och lossning, och fakturerar sina tjänster direkt till exempelvis färjerederiet. Hamnrederierna har i sin tur avtal med speditörer som hämtar och lämnar godset i olika terminaler på hamnområdet. Hamnarna har i regel ingen information om vilken godstyp som finns på de lastbärare som hanteras, om det inte rör sig om farligt gods.

4.1.2 Svårt att konstatera regeleffekternas påverkan på godsflöden

Som framgår i kapitel 2.3 visar Trafikanalys statistik att antalet lastade och lossade påhängsvagnar minskat i de flesta hamnar sedan 2022. När vi visar denna statistik för hamnarna är det ingen av dem som ser någon direkt koppling mellan regelförändringen för kombinerade transporter 2022 och utvecklingen av deras verksamheter åren därefter. Att regelförändringen skulle bidragit till en minskning av kombinerade transporter uppges inte kunna avskrivas helt men nedgången förklaras troligtvis av en mängd andra orsaker. Utvecklingen i hamnarna påverkas i högre grad av globala och nationella faktorer och effekter såsom pandemin, den fullskaliga invasionen av Ukraina, konjunkturläget samt exempelvis tullfrågor. Dessutom kan förändringar i närliggande industriers verksamhet eller förändringar i transportörers logistikrutter eller hubbar få direkt effekt för enskilda hamnars verksamhet i mängden gods som fraktas. Vilket då även kan visa sig i statistiken över lastat och lossat gods på exempelvis varugruppernivå eller omfattning av transporterade godsmängder eller typ av lastbärare. Konjunkturen för specifika produkter kan få stor påverkan på vilken typ av gods och lastbärare som fraktas under olika perioder. Ett exempel på detta är när efterfrågan på trävaror var väldigt hög en period under pandemin när det var stor marknadsefterfrågan på byggmaterial. Vi kan följaktligen utifrån våra lärdomar från intervjuerna med hamnarna konstatera att det är svårt att isolera några entydiga effekter specifikt från de nya reglerna för kombinerade transporter som infördes 2022.

En hamn nämner att tillgången till lastbilschaufförer kan påverka trafiken av kombinerade transporter. I perioder av chaufförsbrist i Europa tenderar kombitransporter att öka eftersom de är mindre chaufförsberoende. I tider av större tillgång till chaufförer, som tiden efter pandemin och under lågkonjunktur, kan åkerier använda sin personal i större utsträckning för att köra lastbilarna hela sträckan. Att använda lastbil hela sträckan kan ge en större flexibilitet och mindre sårbarhet till transporten, även om det blir något dyrare med t.ex. lönekostnad och färjebiljett för chauffören.

4.1.3 Trender, utmaningar och möjligheter hos hamnarna

Flera hamnar nämner den ökade användningen av containerfrakt som en stark global trend som omformar transportmönstren. Utvecklingen innebär att allt fler typer av varor i dag transporteras i containrar, även sådana som traditionellt har fraktats som bulk, exempelvis sågade trävaror och pappersmassa från skogsindustrin. Denna utveckling kan påverka utformningen och användningen av olika lastbärare. Drivkrafterna bakom ökningen av containerfrakt består bland annat av ökad flexibilitet vid långväga internationella transporter samt smidigare omlastningar mellan olika trafikslag. Samtidigt ställer den ökade containerfrakten krav på att hamnar, terminaler och logistiksystem är utrustade med modern kranutrustning som klarar containerlyft, något som inte alla hamnar lever upp till då de saknar rätt infrastruktur. Brister i egen eller omkringsliggande infrastruktur uppges därmed för enskilda hamnar kunna hämma den intermodala utvecklingen. Att containertransporterna ökar

bekräftas även i en ny studie⁵² av VTI som publicerades under våren 2025 om rederiers och hamnars syn på utvecklingen inom containerfrakt.

Majoriteten av hamnarna vi talat med uppger att konkurrensen mot rena vägtransporter är svår. Att enkelheten och kostnadsfördelarna med vägtransporter många gånger försvårar en övergång till mer intermodala lösningar för företag.

Flera hamnar framhåller kapacitetsproblem i järnvägsnätet i form av enkelspår, prioritering av persontåg och punktlighetsproblem vilket gör det svårt för järnvägen att konkurrera med ren lastbilstrafik. Ytterligare en konkurrensnackdel som nämns av många är de ökade banavgifterna som hämmar skiftet mot intermodalitet, att det upplevs både enklare och billigare att boka rena vägtransporter till nackdel för järnväg och sjöfart.

Flera hamnar nämner att de på sikt ser viss tillförsikt till kommande klimatlagstiftning (t.ex. EU:s utsläppshandelssystem ETS2) som väntas göra långväga lastbilstransporter dyrare, vilket kan gynna intermodala lösningar.

4.2 Slutsatser utifrån intervjuer med hamnarna

Flera hamnar uppger att de saknar uppgifter som möjliggör koppling om vilka transporter eller lastbärare som hör till en kombinerad transport. Samtidigt förklarar de utvecklingen med den minskade mängden hanterade påhängsvagnar i hamnarna, som vi ser i vår statistik, att den i första hand beror på externa faktorer. De uppger att den troligtvis är en följd av konjunktur, pandemi, den fullskaliga invasionen av Ukraina, valutaläge och förändrade marknadsflöden snarare än förändring av regelverket - även om de inte vet med säkerhet. Att regeländringen för kombinerade transporter sammanföll i tid med flera andra händelser som starkt påverkat transportmarknaden försvårar således vår analys om regeländringarnas effekter. Hamnarna hänvisar i sin tur till att rederierna, transportköparna samt speditörerna bör ha mer kunskap i denna fråga.

Vi kan konstatera att det i dagsläget inte är möjligt att framställa statistik om kombinerade transporter utifrån hamnarnas uppgifter. Inte heller vår egen hamnstatistik eller lastbilsundersökning är tillräcklig för att göra mer än grova antaganden om utveckling på en mer generell nivå. Även om ett urval hamnar hade haft möjlighet att delge oss data skulle den behöva standardiseras för att kunna jämföras mellan hamnar.

⁵² VTI (2025) Rederiernas och hamnarnas syn på containertransporternas utveckling. VTI PM 2025:3. [VTI PM 2025:3](#)

5 Godstransporter över Öresundsbron

Öresundsbron är en av de viktigaste länkarna för kombinerade godstransporter mellan Sverige, Norge, Danmark och resten av Europa. Den fungerar som den enda fasta järnvägsförbindelsen mellan Skandinavien och det europeiska kontinentala järnvägsnätet och är därför viktig för kombinerade transportkedjor.

5.1 Last- och varubilar över Öresundsbron

Enligt statistik från Øresundsbro Konsortiets webbsida⁵³ så passerade totalt 7,6 miljoner fordon över bron i båda riktningarna år 2024. Av dessa utgjorde cirka 684 000 last- och varubilar över 6 meter, vilket motsvarar 9 procent av alla fordon. Det innebär att i genomsnitt passerar 1 875 lastbilar över 6 meter bron varje dag.

Den totala trafiken över Öresundsbron har ökat årligen sedan 2020. Men sett till enbart last- och varubilar längre än 6 meter har trafiken över bron minskat efter 2022. Nedan presenteras statistik som Øresundsbro Konsortiet själva publicerat på sin webbplats samt i årsrapporter.

Tabell 5.1. Statistik om last och varubilar över 6 meter samt totalt antal fordon över Öresundsbron åren 2020–2024.

År	Totalt antal fordon	varav last- och varubilar > 6 m	Last- och varubilar > 6 m i andel av totalt antal fordon (%)
2024	7 573 367	684 418	9%
2023	7 289 438	674 749	9%
2022	6 728 375	710 182	11%
2021	4 792 899	639 961	13%
2020	4 588 249	596 797	13%

Källa: Månatliga uppgifter över Last- och varubilar > 6 m [Trafikstatistik - Øresundsbron](#).

Anm. Med totalt antal fordon avses summan av motorcyklar, last- och varubilar, personbilar samt bussar.

I Øresundsbro Konsortiets årsredovisning för 2024 redovisas utvecklingen för godstransporter av lastbilar 6–9 meter samt lastbilar längre än 9 meter. Mellan åren 2023 och 2024 har antalet varubilar som passerar Öresundsbron per dag i storleksklassen 6–9 meter ökat med närmare 6 procent. Mängden lastbilar över 9 meter är i princip oförändrad, en ökning med 0,4 procent.

⁵³ Øresundsbron (2026) webbsida hämtad 2026-01-22 från www.oresundsbron.com/sv/om-oresundsbron/statistik-och-rapporter/trafikstatistik.

Tabell 5.2. Statistik om genomsnittligt antal passager per dag av lastbilar över 9 m och varubilar 6–9 meter över Öresundsbron åren 2020–2024, samt utveckling i procent mellan 2023–2024.

År	Trafik per dag 2024	Trafik per dag 2023	Trafik per dag 2022	Trafik per dag 2021	Trafik per dag 2020	Utveckling 2023–2024 (%)
Varubilar 6–9 m	258	244	362	236	246	5,7 %
Lastbilar > 9 m	1 612	1 605	1 637	1 517	1 384	0,4 %

Källa: Øresundsbro Konsortiet Årsredovisning 2024, 2023, 2022 samt 2021.⁵⁴

Vid kontakt med analytiker vid Øresundsbro Konsortiet nämns att utöver lågkonjunkturen i Sverige och den fullskaliga invasionen i Ukraina har även konjunkturen i Tyskland stor påverkan på utvecklingen av vägtrafiken över bron. Vi bör dessutom ha i åtanke att lastbilar inom intervallet 6–9 meter kan användas för privat bruk, vilket kan påverka statistiken. Därmed anses det mer lämpligt att fokusera analyserna på de längre lastbilarna, över 9 meter.

Vi har fått tillgång till begränsad aggregerad statistik utöver den som finns publicerad på Øresundsbro Konsortiets webbplats. För dessa uppgifter hänvisar de till konkurrenskänslighet och ber oss att enbart använda statistiken för egna analyser utan att publicera på finare nivå.

Endast i breda penseldrag kan vi därmed konstatera att den statistik vi fått tillgång till om lastbilspassager tyder på att de utländska lastbilarnas passager över Öresundsbron har ökat efter 2022, samtidigt som de svenskregistrerade minskat. Dock tycks de riktigt långa svenska lastbilsekipagen (över 20 meter) ha ökat på senare år samtidigt som de utlandsregistrerade fordonen av motsvarande mått minskat något.

5.2 Tåg över Öresundsbron

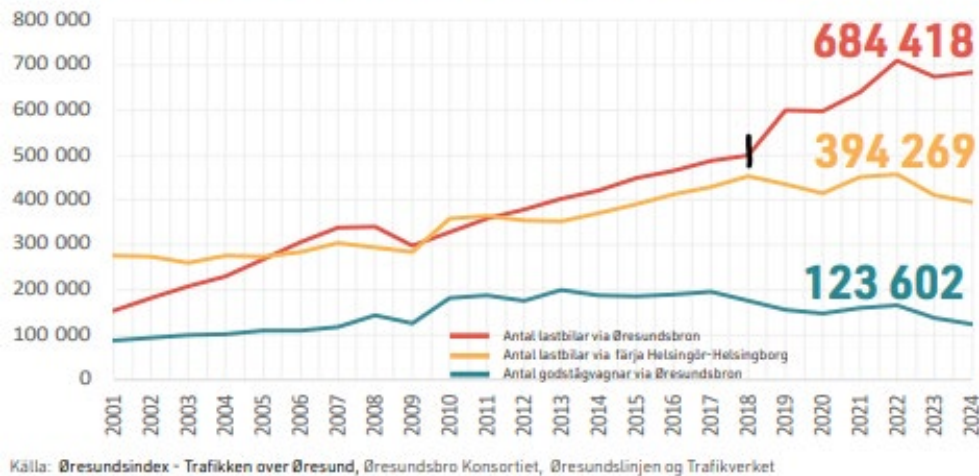
Utifrån statistik från Öresundsindex⁵⁵ korsade 1,2 miljoner godstågsvagnar och lastbilar Öresund över bron eller med färja mellan Helsingör och Helsingborg under 2024. Det är en ökning på 132 procent sedan 2001, men ett tapp på 1,6 procent mellan åren 2023 och 2024.

Sedan 2022 har samtliga av dessa kategorier minskat i antal passager. Antalet godstågsvagnar över bron toppade 2013 med nästan 200 000 vagnar, därefter har antalet fallit till 123 600 vagnar under 2024. Under 2022 uppgick antalet korsande godsvagnar och lastbilar totalt sett till 1,3 miljoner. (Se Figur 5.1 nedan).

⁵⁴ Øresundsbron (2026) webbsida hämtad 2026-01-22 från www.oresundsbron.com/sv/om-oresundsbron/statistik-och-rapporter/arsredovisningar

⁵⁵ Øresundsinstitutet (2025) Öresundsindex Utvecklingen 2020-2025 [oresundsindex jubileum web se.pdf](http://oresundsindex.jubileum.web.se.pdf)

UTVECKLINGEN AV GODSTRAFIK ÖVER ÖRESUND 2001-2024



Figur 5.1. Utveckling av godstrafik över Öresund 2001–2024.

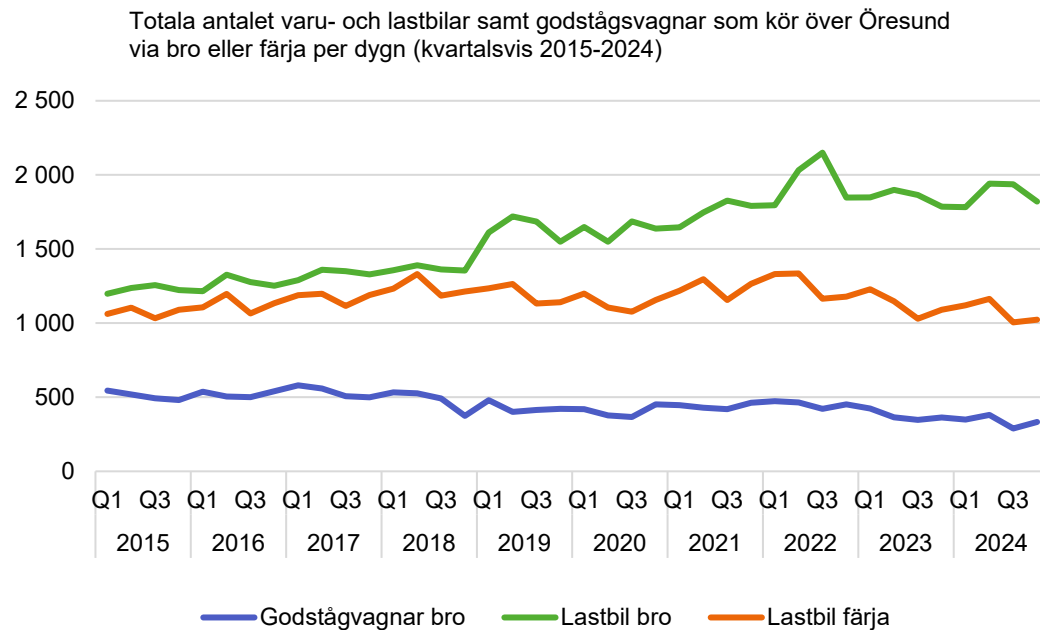
Källa: Øresundsindex. oresundsindex.jubileum.web.se/pdf

Anm. Statistiken för godstransport över Öresund kommer från Øresundsindex – Trafiken över Öresund, Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen och Trafikverket. Statistiken börjar 2001, som är det första året med helårsstatistik. Trafikverket har statistik över antalet godsvagnar som korsar Øresundsbron per kvartal. Från 2001 fram till 2015 är talen för godstågsvagnar baserat på transportvolymen (ton) per år på Øresundsbrons järnvägsspår från Trafikverkets uppföljningssystem, då det inte finns data på antalet godstågsvagnar för den perioden. Godstrafiken på Øresundsbron från 2019 och framåt omfattar gods och lastbilar från sex meters längd och mer. Före det avser lastbilsstatistiken ekipage på över nio meters längd (tidsseriebrottet från 2019 är markerat med ett svart streck av Trafikanalys för denna publicering). I upplysningarna från Øresundslinjen omfattar godstrafiken varu- och lastbilar från sex meter längd och mer.

Sett ur perspektivet genomsnitt per dygn passerade totalt omkring 3 285 last- och varubilar samt godstågsvagnar varje dygn över Öresund under 2024. Det är en minskning med två procent jämfört med 2023 och en minskning med 10 procent sedan 2022.^{56,57}

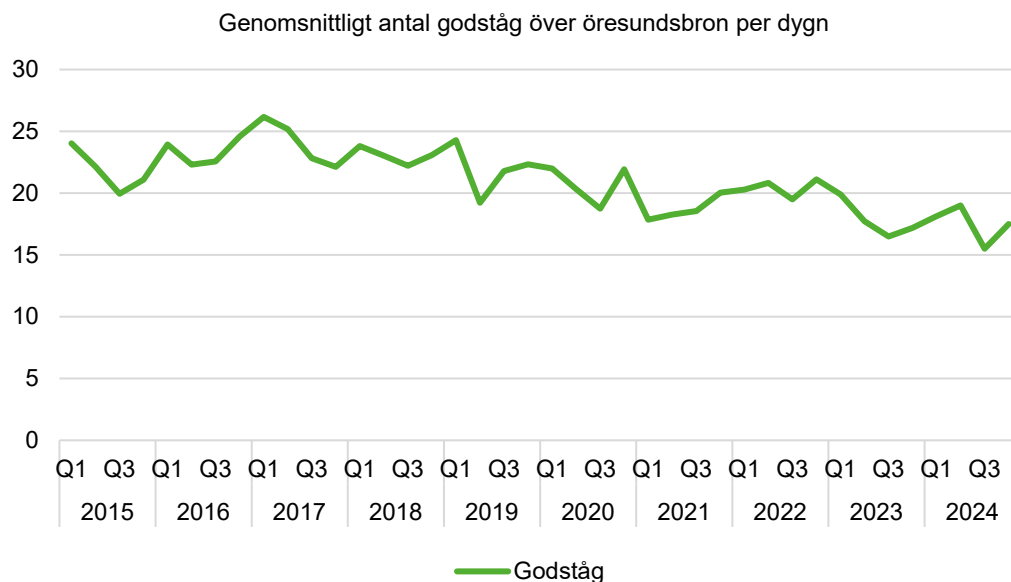
⁵⁶ Øresundsinstituttet (2025) Øresundsindex Trafikstatistik Q4 2024 Trafiken över Öresund, resor över bron och med färja. 20250312-oresundsindex-trafik-Q4-2024-SE.pdf

⁵⁷ Øresundsinstituttet (2024) Øresundsindex Trafikstatistik Q4 2023 [Øresundsindex trafiken Q4 2023 SE.pdf](https://oresundsindex-trafik-Q4-2023-SE.pdf)



Figur 5.2. Totala antalet varu- och lastbilar samt godstågsvagnar som kör över Öresund via bro eller färja per dygn (kvartalsvis 2015–2024).
Källa: Øresundsinstitutet⁵⁸.

Under 2024 körde i snitt mellan 16 och 19 godståg över Öresundsbron per dygn fördelat på de olika kvartalen, se figur nedan.

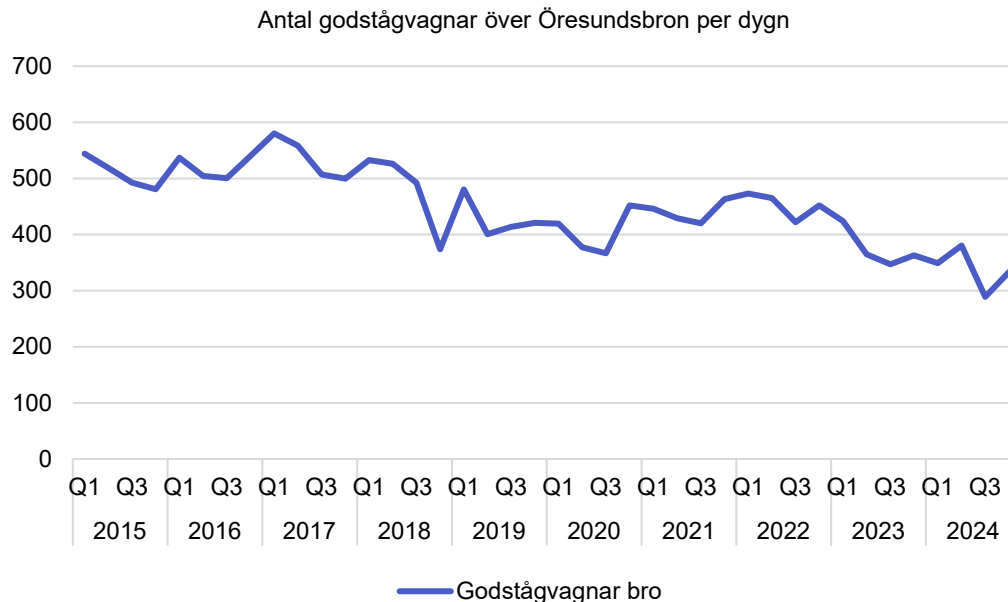


Figur 5.3. Genomsnittligt antal godståg över Öresundsbron per dygn (antalet godståg som kör över förbindelsen per dygn). Kvartalsvis 2015–2024.
Källa: Øresundsindex Øresundsinstitutet⁵⁹.

⁵⁸ Øresundsinstitutet (2025) Øresundsindex Trafikstatistik Q4 2024
[Øresundsindex Trafiken Q4 2024 statistikunderlag.xlsx](#)

⁵⁹ Øresundsinstitutet (2025) Øresundsindex Trafikstatistik Q4 2024
[Øresundsindex Trafiken Q4 2024 statistikunderlag.xlsx](#)

Godstågens vagnar som passerade bron minskade under 2024 med tio procent till i genomsnitt 338 stycken över bron per dygn.



Figur 5.4. Genomsnittligt antal godstågsvagnar som kört över Öresund via bro eller färja per dygn, kvartalsvis 2015–2024.

Källa: Öresundsindex Öresundsinstitutet⁶⁰.

Öresundsförbindelsen skriver i sin årsrapport för 2024 att 6 486 godståg körde över den fasta förbindelsen med Öresund, på Öresundsförbindelsens järnvägsanläggningar, vilket motsvarade en minskning med 0,5 procent jämfört med 2023.⁶¹

5.2.1 Olyckan över Stora Bältbron har skärpt säkerhetsreglerna för järnvägstransporterna

Den 2 januari 2019 inträffade en allvarlig järnvägsolycka på Stora Bältbron i Danmark. Ett passagerartåg kolliderade med en lös semitrailer som blåst av ett mötande godståg under stormen Alfrida. Åtta personer omkom och flera skadades. Olyckan visade på brister i säkring och kontroll av lastade trailers på så kallade "pocket wagons", samt otillräckliga säkerhetsrutiner vid hårt väder. Det konstaterades att lätta (tomma eller halvladdade) semitrailers är särskilt känsliga för starka vindar. De har en stor sidoyta men låg vikt, vilket gör att de lättare kan välta eller lyfta från vagnen. Därför har vind och vikt kopplats ihop i nya säkerhetsföreskrifter.⁶² Efter olyckan inleddes både nationella och europeiska utredningar, bland annat genom EU:s järnvägssamarbete Joint Network Secretariat (JNS). Dessa ledde till nya gemensamma säkerhetsregler som gäller för hela EU:s järnvägsnät, inklusive Öresundsbron.⁶³

⁶⁰ Öresundsinstitutet (2025) Öresundsindex Trafikstatistik Q4 2024.

[Öresundsindex Trafiken Q4 2024 statistikunderlag.xlsx](#)

⁶¹ A/S Öresundsförbindelsen (2025) Annual Report 2024 [as oresundsförbindelsen annual report 2024.pdf](#)

⁶² Transportstyrelsen (2022) [JNS slutrapport för händelserna på Stora Bältbron - Transportstyrelsen](#)

⁶³ Joint Network Secretariat Normal Procedure Task Force Great Belt bridge Accident/Incident Final report (25.04.2022) [jns np great belt accident - task force - final report publication en.pdf](#) samt Joint Network Secretariat Urgent procedure task force 2019, Great belt accident Action plan [jns-up-great-belt-accident-task-force-final-action-plan.pdf](#)

Transportstyrelsen redovisar nuläget och säkerhetsreglerna på sin webbplats.⁶⁴ De har även i sitt regleringsbrev i uppdrag att fortsätta redovisa utvecklingen av incidenter och händelser som kan kopplas till bristande lastsäkring i godstransporter på säkring i godstransporter på järnväg.⁶⁵

Sammantaget har olyckan lett till en betydligt mer skärpt säkerhetskultur inom järnvägssektorn, särskilt för kombinerade transporter över Stora Bält och Öresund.

Vid samtal med Trafikverket framkom att de strängare reglerna kring minsta lastvikt för vissa typer av järnvägsvagnar som ska passera Öresundsbron fått direkt effekt för vissa aktörer genom att de inte får ihop sina kombitransportflöden tur och retur. Detta har lett till att i stället för att köra med järnväg hela sträckan söderut över bron görs en omlastning innan bron, i exempelvis Trelleborg, och att lastbilstransporter i stället används över bron och ner över kontinenten.⁶⁶

De skärpta säkerhetsreglerna kan därmed till viss del ha bidragit till fler lastbilstransporter över Öresundsbron.

Ytterligare en aspekt som framkom i samtalet med Trafikverket är att sedan Norska CargoNet avvecklades i Sverige 2012 saknas en kombigodsaktör med öppna terminaler i hela landet. CargoNets kärnverksamhet var frakt av lastbilstrailrar och containrar på järnvägen, med 21 tillgängliga tågterminaler runt om i Sverige. Nu bedrivs kombigodsterminaler främst genom kommunala eller privata upplägg med enskilda rutter och upplägg vilket kan försvåra en bredare överflyttning till kombigodstransporter.

5.3 Slutsatser utifrån tillgänglig statistik

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att sekretess över flera led begränsar oss i våra analyser om godstransporter över Öresundsbron. Dessutom är det brist på information om typ av lastbärare samt ursprung och destination i de data som finns om tågrörelser.

Med tillgängliga uppgifter kan vi dock konstatera att på totalen sedan 2022 har antalet godstransporter på järnväg över Öresundsbron minskat men lastbilstransporterna har ökat. Men vi har inte kunskap om ifall det beror på regeländringen eller andra omvärldsfaktorer.

⁶⁴ Joint Network Secretariat Normal Procedure Task Force Great Belt bridge Accident/Incident Final report (25.04.2022) [jns_np_great_belt_accident - task_force - final_report_publication_en.pdf](#) samt Transportstyrelsen webbsida hämtad 2026-01-22 från [JNS slutrapport för händelserna på Stora Bältbron - Transportstyrelsen](#)

⁶⁵ Transportstyrelsen webbsida om lastsäkring hämtad 2026-01-22 från [www.transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/til-dig-i-branschen/lastsakring/](#)

⁶⁶ Samtal med representant från Trafikverket, 2025-10-10.

6 Intervjuer med utländska transportföretag

För att få de utländska transportföretagens perspektiv på regeländringarna kring kombinerade transporter valde Transportstyrelsen ut fem företag verksamma på den svenska marknaden som vi sökte upp för intervju. Samtliga utvalda företag har varit inblandade i sanktionsärenden hos Transportstyrelsen de senaste åren och de har alla varit aktiva på marknaden åtminstone sedan år 2020.

Inför intervjuerna utformade vi gemensamt med Transportstyrelsen relevanta frågeställningar. Dessa frågeställningar översattes till engelska, estniska och lettiska och mejlades ut till de fem företagen på respektive språk.

Kontaktuppgifter söktes på företagens officiella webbplatser. Få av företagen hade uppgifter till specifika personer utan enbart generella e-postadresser. Mejlfrågorna skickades ut under mitten av augusti 2025. De företag som inte svarat fick då ytterligare påminnelser under september och oktober. Vi fick till slut svar från totalt tre företag.

6.1 Sammanfattning från respektive företagsintervju

Frågeställningarnas fokus har legat på att belysa hur de utländska företagen påverkats av de nya reglerna kring kombinerade transporter, vilka anpassningar de har gjort i sina verksamheter samt vilka konsekvenser förändringen har fått för marknadsutvecklingen. Samt vilka hinder och möjligheter de ser för en fortsatt utveckling av kombinerade transporter.

Nedan sammanfattas svaren från de tre företag som besvarat våra mejl-frågor.

För det ena företaget innebar regeländringen 2022 att de inte längre kunde använda fordon från sitt eget åkeri (som var registrerat i åkeriets hemland), för anslutningstransporter till och från kombiterminaler. För att anpassa verksamheten flyttade de sina fordon från det ursprungliga bolaget (utanför Sverige) till det svenska, vilket innebar omregistrering och nya tillstånd, försäkringar och administrativa kostnader. Företagets omregistrering av lastbilar till svensk flagg medförde merkostnader för yrkestrafiktillstånd, försäkringar och administration. Totalt ökade kostnaderna med omkring 13 procent, en kostnad som i sin tur fördes vidare till kunderna.

Efter en tillfällig nedgång i efterfrågan i samband med prishöjningen har marknaden återhämtat sig och sedan 2023 ser de ett ökande behov av kombinerade transporter. Företaget framhåller att intresset från kunderna för kombinerade transporter är stort, framför allt på grund av miljöfördelarna. De bedömer att ökade utsläppskrav och industrins mål om klimatneutralitet kommer att driva efterfrågan på kombinerade transporter. Det är, enligt företaget, en av de enklaste vägarna mot mer koldioxidneutrala transporter för aktörer som idag är beroende av vägtrafik. Samtidigt framhålls att det är svårt att snabbt möta den ökade

efterfrågan, eftersom nya tågpendlar tar tid att etablera, och att det är utmanande att bibehålla konkurrenskraftiga priser i ett läge med ökande fasta kostnader.

Företaget lyfter flera centrala utmaningar för den fortsatta utvecklingen av kombinerade transporter. Dessa handlar främst om bristande infrastruktur, i form av begränsade kapacitetsslottider samt brist på lokförare. Även kostnadsutvecklingen ses som problematisk, med höjda banavgifter och ökade elpriser som försvårar möjligheten att erbjuda konkurrenskraftiga priser jämfört med vägtransporter, där dieselpriserna legat relativt stabilt på en låg nivå.

Företaget uppger att de informerades om regeländringen via Transportstyrelsen och branschkollegor.

Det andra företaget uppger att de fick kännedom om de nya reglerna först i samband med att polisen utfärdade en bot och informerade om förändringarna, något företaget beskriver som en mycket obehaglig upplevelse. Regeländringarna uppges ha påverkat verksamheten negativt eftersom möjligheterna att utföra inrikestransporter i Sverige minskade avsevärt. Företaget uppger att de nu bedriver sina transporter i enlighet med cabotagereglerna men att de har reducerat sin verksamhet kraftigt inom kombinerade transporter. Huvudfokus för dem ligger i dag på transporter mellan Sverige och ett annat nordiskt land. Företaget har inte velat kommentera förändringar i marknadsefterfrågan. De uttryckte intresse för mer information om möjligheterna att använda sammankopplade fordon enligt användningsavtal med svensk transportlicens.

Även det tredje företaget uppger att de fick kännedom om regeländringarna i Sverige vid en poliskontroll. De skriver att deras affärsverksamhet påverkats i form av minskad volym, stillestånd samt ökade utgifter för lönebudgeten på grund av regeländringen. De jobbar fortfarande på den svenska marknaden. På frågan om de ändrat sin affärsverksamhet sedan regeländringen uppger de att de öppnade ett företag i Sverige och har försökt få en licens i två års tid, men att Transportstyrelsen avslår med motiveringen att de inte är ett stabilt svenskt företag. De ska därför gå till domstol med ärendet – eftersom de utan licens inte kan tillhandahålla en tjänst och vara ett stabilt företag. De uppger att ingen lyssnar på dem.

På frågan om de upplever att marknadens efterfrågan på kombinerade transporter i Sverige har förändrats efter 2022 svarar de att kunder letar efter lokala transporter. Utländska företag etablerar sig i Sverige och tillhandahåller tjänsten.

6.2 Slutsatser från intervjuer av internationella transportföretag

För de tre företag vi fått svar från tycks regelförändringen 2022 haft märkbar påverkan främst genom ökade kostnader, administrativa krav och minskade möjligheter att utföra inrikestransporter i Sverige.

Utmaningar som lyfts består av bristande infrastrukturkapacitet, lokförarbrist och stigande kostnader för el och banavgifter. Samtidigt bedöms marknaden för kombinerade transporter fortsätta växa, med ökade krav på miljöanpassning som en tydlig drivkraft.

Två av de tre företagen uppger att de informerades om regeländringen först vid poliskontroller, vilket tyder på otydlig informationsspridning från myndigheterna.

7 Finns det andra sätt att fånga upp statistik?

Utmaningarna att följa kombinerade transporter i statistiken är flera, som nämnts upprepade gånger i promemorian. Hindren består ofta av sekretess, svårigheter att urskilja kombinerade transporter eller helt enkelt avsaknad av data. Med stor sannolikhet skulle nya uppgifter kräva omfattande databearbetning med standardiserade format. I många fall skulle delning av data eller spridning av statistik ändå hindras av sekretessbegränsningar.

I vårt arbete har vi inte heller hittat nya datakällor som skulle kunna användas utan större ansträngning i detta uppdrag. Något som Transportstyrelsen dock skulle kunna undersöka vidare är uppgifter om direktimporten av tunga lastbilar i vägtrafikregistret. Möjligtvis kan det vara till användning för att uppskatta mängden utländska lastbilar som omregistrerats till svenska, vilket vi genom våra intervjuer fått indikationer om sker.

Att det är brist på statistik för gränsöverskridande intermodala transporter som helhet har nyligen beskrivits i rapporter från Trafikverket, vilka redovisats inom ramen för projektet Samverkan för hållbara godstransporter 2021–2025.⁶⁷ Bland annat konstateras att statistik för transporter mellan länder och trafikslag är fragmenterad och inte systematiskt samlad. Samt att mätning av överflyttning av gods mellan trafikslag är förknippat med flera utmaningar.

I rapporten beskrivs hur existerande statistik främst redovisar flöden på nationell nivå, medan analyser av intermodala kedjor kräver data på terminal- och sträcknivå med uppgifter om omlastningspunkter, rutter och tidsfönster. En annan försvärande omständighet är att många transporter registreras som enskilda sträckor snarare än hela transportkedjor, vilket gör det svårt att se om gods faktiskt bytt trafikslag.⁶⁸

Även tidigare utredningar från Trafikanalys visar att omlastningar och byten av trafikslag för kombinerade transporter sällan kan följas i statistiken, trots att varje enskild deltransport i sig kan vara väl dokumenterad. Olika typer av uppgifter om godstransporter på järnväg finns som regel i operatörernas affärs- och produktionssystem, men det finns inga samhällskrav på dokumentation om godstransporter, annat än för farligt gods. Uppgifterna bygger ofta på enskilda transportavtal tillika konfidentiella affärsuppgifter där röjande av enskilda transporter kan innebära affärsrisker.

Att fånga kombinerade transporter förutsätter därmed tillgång till data på terminal- och relationsnivå samt möjlighet att länka samman uppgifter från flera aktörer. En slutsats, baserat på den kunskap som finns i dag, är att utvecklingen av mer trafikslagsövergripande och intermodala kunskapsunderlag sannolikt kräver andra lösningar än traditionell officiell statistik, exempelvis genom samordnad förvaltning av grunddata och former för offentlig-privat samverkan.

⁶⁷ Trafikverket (2025) Huvudrapport Samverkan för hållbara godstransporter 2021-2025 <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1997146/FULLTEXT01.pdf> Samt <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1997146&dswid=4775>

⁶⁸ Trafikverket (2023). Delrapportering verktyg/statistik, Samverkan kring hållbara godstransporter. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1852061/FULLTEXT01.pdf>

Samtidigt behöver sådana lösningar utformas med stor hänsyn till sekretess, affärsrisker och uppgiftslämnarbörda. Mot denna bakgrund framstår möjligheterna att på kort sikt utveckla ny, detaljerad statistik om kombinerade transporter som begränsade.⁶⁹

⁶⁹ Trafikanalys 2017, 2018a, 2018b

8 Sammanfattande bedömning

Trafikanalys bedömer att det i tillgänglig statistik inte går att påvisa några tydliga effekter av regeländringen för kombinerade transporter som infördes 2022. Regeländringen sammanföll i tid med flera andra händelser som starkt påverkat transportmarknaden, främst den fullskaliga invasionen av Ukraina samt den efterföljande lågkonjunkturen i Europa. Dessförinnan härjade pandemin som orsakade tillfälliga störningar, ändrade konsumtionsmönster och skiften i varuflöden.

Effekterna av dessa händelser har bidragit till ökade kostnader bland annat genom ökade energi- och bränslekostnader, svängningar i råvarupriser samt störningar i leveranskedjorna och en försvagad ekonomi. I sin tur har detta bidragit till påverkan på företagens produktionsnivåer och behov av godstransporter.

Vår analys bygger främst på aggregerad statistik för olika variabler och belyser därmed utvecklingen på transportmarknaden på en totalnivå. Det kan dock inte uteslutas att enskilda företag eller aktörer påverkats i större utsträckning av regeländringen, vilket även våra intervjuer och enskilda analyser indikerar.

Analysen visar samtidigt att intresset för kombinerade transporter består och på vissa håll ökar efterfrågan, drivet av industrins klimatomställning och ökade krav på utsläppsminskningar. Utmaningarna består främst av att kombinerade upplägg har svårt att konkurrera med vägtransporter vad gäller pris, ledtid och flexibilitet, samtidigt som bristande järnvägskapacitet och höga terminalkostnader begränsar utvecklingen.

Arbetet har också visat att bristen på tillgänglig och jämförbar statistik gör det svårt att följa kombinerade transporter över tid. Det saknas i dag ett sammanhållet system för att följa transportkedjor över trafikslag. Ett sådant system bedömer vi som både svårt, kostsamt och resurskrävande att ta fram. Dessutom kan sekretessregler begränsa möjligheten att sammanställa detaljerade uppgifter. Enligt Trafikanalys bedömning är det därför svårt att genomföra mer detaljerade analyser utan ett utvecklat samarbete mellan myndigheter och transportföretag.

Sammanfattningsvis visar uppdraget att den svenska marknaden för kombinerade transporter är i förändring, men att utvecklingen snarare drivs av omvärldshändelser och marknadskrafter, såväl kortsiktiga som långsiktiga, än av enskilda regelverk.

Referenser

A/S Øresundsforbindelsen (2025). Annual Report 2024

Dagens Logistik (2025). Två nya tåglinjer från Sverige. Hämtad 2026-01-26 från <https://dagenslogistik.se/tva-nya-taglinjer-fran-sverige/>

Eurostat (2019). Glossary for transport statistics (5th edition). ISBN 978-92-76-06213-4.

Järnvägsnyheter (2021). Cargonet ökar kapaciteten till södra Sverige och Europa. Hämtad 2026-01-21 från www.jarnvagsnyheter.se/20211029/12642/cargonet-okar-kapaciteten-till-sodra-sverige-och-europa

Joint Network Secretariat (2019). Urgent procedure task force: Great belt accident Action plan.

Joint Network Secretariat (2022). Normal Procedure Task Force Great Belt bridge Accident/Incident Final report

Trailer (2025). Ny tåglinje till Oslo. Hämtad 2026-01-26 från www.trailer.se/artikel/ny-taglinje-till-oslo

Trafikanalys (2017). Inventering av kunskapsunderlag om järnvägstransporter – en delredovisning. Rapport 2017:24.

Trafikanalys (2018a). Gap-analys av kunskapsunderlag om järnvägstransporter – delredovisning II. Rapport 2018:2.

Trafikanalys (2018b). Förbättrad kunskapsförsörjning om järnvägstransporter. Rapport 2018:10.

Trafikanalys (2025a). Bantrafik 2024. Statistikrapport 2025:1.

Trafikanalys (2025b). Godstransporter med lastbil 2024. Statistikrapport 2025:15.

Trafikanalys (2025c). Sjötrafik 2024. Statistikrapport 2025:9.

Trafikverket (2024). Järnvägsdata, EVN-tagging och visualiseringsverktyget Qlik.

Transportstyrelsen (2025a). Uppgifter om kombinerade transporter och sanktionsärenden.

Transportstyrelsen (2025b). Lastsäkring. Hämtad 2026-01-22 från www.transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/till-dig-i-branschen/lastsakring/

VTI – Statens väg- och transportforskningsinstitut (2025). Hamnar och rederiers syn på containerisering och intermodala transporter. VTI rapport 2025:3.

Øresundsbro Konsortiet (2024). Årsrapport – järnvägs- och godstrafik.

Øresundsbron (2026). Statistik och rapporter: Trafikstatistik. Hämtad 2026-01-22 från www.oresundsbron.com/sv/om-oresundsbron/statistik-och-rapporter/trafikstatistik

Øresundsinstitutet (2024). Øresundsindex – Trafiken över Øresund Trafikstatistik Q4 2023

Øresundsinstitutet (2025). Øresundsindex Trafikstatistik Q4 2024. Hämtad 2026-02-09 från [Oresundsindex Trafiken Q4 2024 statistikunderlag.xlsx](http://Oresundsindex_Trafiken_Q4_2024_statistikunderlag.xlsx)

Øresundsinstitutet (2025). Øresundsindex Utvecklingen 2020–2025 [oresundsindex jubileum web se.pdf](http://oresundsindex_jubileum_web_se.pdf)

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se



