

Metodrapport - Utländska lastbilstransporter i Sverige 2022 Statistik
2023:35

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2023-11-29

Innehåll

Innehåll.....	3
1 Statistik om tunga lastbilars trafik och transporter	5
1.1 Data för olika länders lastbilstrafik	6
1.2 Länder som finns med i statistiken.....	7
1.3 Kvalitet	8
1.4 Övergripande om D-tabellerna.....	9
1.5 Distanser	10
1.6 Antal transporter och godsvikt	10
1.7 Trafikarbete (km) och transportarbete (tonkm)	11
1.8 Cabotagetrafik.....	11
1.9 Transittrafik	12
1.10 Varuslag, farligt gods och transporttyp	12
1.11 Publicering	12
Bilaga. Variabler i D-tabellerna.....	13

1 Statistik om tunga lastbilars trafik och transporter

Trafikanalys publicerar löpande officiell statistik om svenskregistrerade tunga lastbilars trafik och transporter, inom Sverige och till/från andra länder. Statistiken har namnet *Lastbilstrafik* och publiceras för varje kvartal och helår.¹

Statistiken *Lastbilstrafik* är EU-reglerad med en tvingande förordning vilket innebär att alla EU-länder (och även Norge) tar fram motsvarande statistik. Aggregerade uppgifter för samtliga länder skickas sedan till alla medlemsländer i ett format kallat *D-tabeller*. Det är dessa samlade uppgifter från alla rapporterande länder som används i statistiken om *Utländska lastbilstransporter i Sverige*.²

De frågor vi vill besvara med statistiken *Utländska lastbilstransporter i Sverige* är sammanfattningsvis:

- Hur omfattande är trafik och transporter med utländska lastbilar i Sverige?
- Hur stor "marknadsandel" har de utländska lastbilarna?
- Från/Till vilka länder avgår/ankommer de lastbilar som kör till/från/i Sverige?
- Vilken typ av varor (varugrupper) körs med utländska lastbilar till/från/i Sverige?
- Vilka länder kör cabotage inom Sverige? Vilka varugrupper körs i cabotagetrafik?
- Vilka länder kör transittrafik genom Sverige?
- Till/Från vilka län i Sverige transporteras godset?

Trafik och transporter med lastbil kan beskrivas enligt åtminstone fyra olika dimensioner.

- Antal transporter
- Trafikarbete (körda kilometer)
- Mängd fraktat gods (ton)
- Transportarbete (tonkilometer)

För den som är intresserad av utländska lastbilars närvaro på svenska vägar, av deras utsläpp, buller och vägslitage etcetera, är framför allt trafikarbetet av intresse. Är det däremot relevant att veta hur mycket gods de levererar är fraktat gods i ton och även transportarbetet av intresse.

¹ Se www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/

² Se www.trafa.se/vagtrafik/utlandska-lastbilar/

1.1 Data för olika länders lastbilstrafik

Statistik om utländska lastbilstransporter beräknas utifrån aggregerade uppgifter från de allra flesta EU-länderna samt Norge och Storbritannien. Beräkningarna baseras på aggregerade data över varustransporter på väg (förordning EG 1172/98) som är tillgängliga via utbyte mellan EU:s medlemsstater. Vilka variabler som skickas till Eurostat respektive skickas till medlemsländerna regleras av EU-förordning 202/2010.³ Utbytet administreras av Eurostat.

De uppgifter Eurostat tar fram baseras på respektive lands egen statistik om lastbilstransporter, utifrån EU-förordningen. Datainsamlingen sker i samtliga länder genom en enkät som skickas till ett urval av lastbilsägare. EU-förordningen ger utrymme att *exkludera* vissa lastbilar från enkätundersökningen och därmed landets nationella statistik.

En medlemsstat får avstå från att tillämpa den här förordningen på vägmotorfordon för varustransport vars maxlast eller totalvikt understiger ett visst mått. Detta mått får inte överstiga 3,5 tons maxlast eller 6 tons totalvikt för enskilda motorfordon.

Rådets förordning (EG) nr 1172/98 av den 25 maj 1998
om statistikrapportering om varustransporter på väg.

Sverige har valt att använda gränsen *maxlastvikt 3,5 ton* och således exkludera tunga lastbilar med mindre maxlastvikt än 3,5 ton. Definitionen på *tung lastbil* är *totalvikt 3,5 ton* vilket innebär att ungefär 12 procent av de tunga lastbilarna (de lättaste tunga lastbilarna) exkluderas i Sveriges officiella statistik *Lastbilstrafik* och därmed också i den svenska representationen i D-tabellerna. Dessutom sker vissa andra exkluderingar av lastbilar som är äldre än 30 år, specialfordon etc.

Övriga länder har en av flera olika exkluderingsgränser och därmed kommer olika länder att ha olika populationer av lastbilar i sin statistik motsvarande svenska *Lastbilstrafik*. Enligt information från Eurostat används följande definitioner på *lastbil* för populationen i aktuell statistik.

Tabell 1.1. Populationen av lastbilar för statistiken om lastbilstransporter i olika EU-länder samt några övriga länder.

Population av lastbilar	Länder som använder denna avgränsning
Maxlastvikt \geq 1,0 ton	Belgien
Maxlastvikt \geq 2,0 ton	Tjeckien, Österrike, Slovenien
Maxlastvikt \geq 3,0 ton	Cypern
Maxlastvikt \geq 3,5 ton	Estland, Kroatien, Italien, Luxemburg, Ungern, Sverige , Norge
Maxlastvikt $>$ 3,5 ton	Tyskland
Totalvikt \geq 3,5 ton	Frankrike, Lettland, Storbritannien

³ KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 202/2010 av den 10 mars 2010 om ändring av förordning (EG) nr 6/2003 om spridning av statistik om varustransport på väg.

Population av lastbilar	Länder som använder denna avgränsning
Totalvikt > 3,5 ton (dvs. den legala definitionen på tung lastbil)	Nederländerna, Portugal, Finland, Schweiz
Totalvikt ≥ 6 ton	Bulgarien, Danmark, Litauen, Lichtenstein
Maxlastvikt ≥ 3,5 ton eller Totalvikt ≥ 6 ton	Grekland, Spanien
Maxlastvikt ≥ 3,5 ton eller Totalvikt > 3,5 ton	Polen
Tjänstevikt ≥ 2,0 ton	Irland
Ingen (dvs. inkluderar alla lätta och tunga lastbilar)	Slovakien

Det är alltså bara fyra länder som använder den legala definitionen på tung lastbil (totalvikt över 3,5 ton, Nederländerna, Portugal, Finland och Schweiz). Övriga inkluderar fler än de tunga lastbilarna (dvs. vissa lätta lastbilar) eller endast vissa tunga lastbilar, över någon viss gräns för totalvikt eller lastvikt.

D-tabellerna är åtta till antalet och innehåller i korthet nedan information, som i samtliga fall omfattar ett helt kalenderår. Datat är uppvikttat till att representera samtliga lastbilar i fastställt viktintervall för respektive land. För en fullständig beskrivning av vilka variabler som finns i respektive fil se Bilaga. D-tabellerna är följande:

D1_1: Transporter med *goods* fördelade efter startland, slutland och varukod.

D1_2: Transporter med *farligt goods* fördelade efter startland, slutland och varukod

D2: *Tomtransporter* fördelade efter startland och slutland

D3_1: Transporter med *goods till eller från Sverige* fördelade efter startområde och slutområde (NUTS-3).

D3_2: Som D3_1 men enbart *till Sverige* (dvs. delmängd av Tabell D3_1). (Används ej).

D3_3: Som D3_1 men enbart *från Sverige* (dvs. delmängd av Tabell D3_1). (Används ej).

D4: *Tomtransporter* fördelade efter startområde och slutområde (NUTS-3).

D5: Transittransporter

D3_1, D4, D5 används för att skapa tabellerna Sammanfattning, Tabell 1 – Tabell 7 medan D1_1 och D1_2 används för att skapa Tabell 8 – Tabell 14 i Excelpublikationen.

De lastbilar som ingår i statistiken kallas fortsättningsvis "lastbilar" eller "tung lastbilar" i denna metodbeskrivning.

1.2 Länder som finns med i statistiken

I Tabell 1.2 visas hur många länder som det finns med i D-tabellerna, de olika åren som vi skattat utländska lastbilars trafik och transporter för; år 2012–2022. När vi tagit fram statistik

från D-tabellerna har vi enbart kunnat inkludera länderna som det finns data för på svensk mark. Det land som är av störst betydelse för lastbilstransporter på svensk mark av dem som *inte* täcks i denna statistik, är troligen Ryssland.

Tabell 1.2. Antal länder, exklusive Sverige, som finns med i statistiken. Åren 2012–2022.

År	Antal länder med totalt på svensk mark ¹	Antal EU-länder som finns med i statistiken på svensk mark ¹	Icke EU-länder som finns med i statistiken på svensk mark ¹	EU-länder som inte finns med i statistiken på svensk mark ¹
2012	27	23	Kroatien ² , Liechtenstein, Norge, Schweiz	Grekland, Italien, Malta
2013	28	26	Norge, Liechtenstein	Malta
2014	26	24	Norge, Schweiz	Grekland, Italien, Malta
2015	26	25	Norge	Italien, Malta
2016	27	26	Norge	Malta
2017	28	26	Norge, Nordmakedonien	Malta
2018	27	25	Norge, Nordmakedonien	Grekland, Malta
2019	26	25	Norge	Frankrike, Malta
2020	25	23	Storbritannien ³ , Norge	Frankrike, Grekland, Malta
2021	25	23	Norge, Schweiz	Belgien, Grekland, Malta
2022	26	24	Norge, Schweiz	Grekland, Malta

- 1) De länder som har rapporterat in att de haft registrerade lastbilar med transporter på svensk mark.
- 2) Kroatien kom med i EU i juli 2013.
- 3) Till och med 2019 ingick Storbritannien i EU.

1.3 Kvalitet

Sammantaget finns vissa osäkerhetskällor i dataunderlaget. De ingående länderna gör urvalsundersökningar om tunga lastbilars trafik och transporter i det egna landet. Statistiken ska följa EU-förordningen 1172/98 men det finns en hel del frihet inom de ramar som ges och därmed olikheter i utförandet. Undersökningarna kan vara designade på olika sätt, exempelvis olika urvalsram, mätförfarande, urvalsstorlek, hantering av bortfall, granskning etcetera. Detta gör att undersökningarna inte är fullt jämförbara. Vi har beskrivit att olika länder först och främst använder olika populationer av lastbilar (Tabell 1.1).

Dessutom innehåller datakällan inte mer än det som rapporteras t.ex. olagliga transporter vet vi ingenting om. Det kommer nu och då rapporter om olovliga transporter i Sverige med utländska lastbilar i form av t.ex. olovligt cabotage. Detta innebär att ett lastbilskepp befinner sig längre än tillåtet i Sverige och tar uppdrag på svensk mark. På detta sätt konkurrerar utländska lastbilar på otillåtet vis med de svenska. Överträdelser av cabotagereguleringen rapporteras av polis, bilinspektör på väg eller tulltjänsteman (kontrolltjänstemän på väg).⁴

För den svenska statistiken *Lastbilstrafik* utreddes i början av 2010-talet frågan om överdriven rapportering av stillestånd. Statistiken *Lastbilstrafik* har fr.o.m. 2012 omräknats för att kompensera för det överdrivna stilleståndet. Denna uppräkningsmetod gör att trafik och transporter ökar med 30–40 procent (se vidare Kvalitetsdeklaration för *Lastbilstrafik 2020*).

I dagsläget är det okänt för oss i vilken utsträckning andra länder också har problem med överrapporterat stillestånd, om de känner till storleken på problemet och om de korrigerar för detta. Vi har inte någon överblick av detta problem och hur det eventuellt tas hänsyn till i olika länder. Vår gissning utifrån tidigare möten med Eurostat är dock att inte alla länder har uppräkningsmetod för att korrigera för överdriven stilleståndsrapportering. Detta innebär att de utländska lastbilarnas trafik och transporter till/från/inom Sverige mest troligt är *underskattade*. Underskattning av den totala utländska lastbilstrafiken förekommer också eftersom det finns flertalet länder som inte rapporterar statistik i denna undersökning, exempelvis Ryssland.

Till skillnad från statistikprodukten *Lastbilstrafik* kan vi inte beräkna osäkerhetsmått i denna publikation, på grund av att vi inte har tillräcklig information i datakällorna.

1.4 Övergripande om D-tabellerna

Datamaterialet som länderna rapporterar sammanställs i så kallade D-tabeller, de beskrivs även övergripligt i Bilaga. D-tabellernas samlade datamaterial kan summeras på olika nivåer t.ex. efter,

- Startområde och/eller slutområde (NUTS 3, NUTS 2 eller land).
- Ägarland för lastbilen (dvs. rapporterande land).
- Varugrupp (för data på varugruppsnivå finns inte NUTS3 utan endast land för start- och slutpunkt).
- Typ av trafik dvs.
 - till Sverige från utlandet,
 - från Sverige till utlandet,
 - cabotage inom Sverige,
 - transittrafik genom Sverige.

⁴ www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/yrkestrafik/buss--och-godstrafik/internationell-busstrafik/vagledning-vid-tillampning-av-reguleringen-avseende-cabotagetransporter-och-kombinerade-transporter.pdf

I samtliga aggregat nämnda ovan kan man inkludera tomtransporter eller ej. En tomtransport bidrar till körd sträcka (km) men inte till godsets vikt (ton) och således inte heller till transportarbetet (tonkilometer).

1.5 Distanser

Det finns i de så kallade D-tabellerna uppgifter om hur lång sträcka i kilometer transporter i en viss relation gått, t.ex. från Hamburg till Skåne län. Denna sträcka i km avser *hela* sträckan dvs. både på tysk, dansk och svensk mark. Vi vill i vår statistik om *Utländska lastbils-transporter i Sverige* enbart ha med det trafikarbete som utförs på *svensk mark*. Detta har att göra med att statistiken ska kunna användas för att fånga t.ex. miljöpåverkan av utländska lastbilar, inom Sveriges gränser.

För att beräkna lastbilarnas trafikarbete och transportarbete, som inte är av typen cabotage-trafik, har vi använt en distansmatris som Eurostat tagit fram.⁵ Matrisen innehåller samtliga kombinationer av europeiska NUTS3-områden. För varje binär kombination av NUTS3 finns ett skattat avstånd mellan områdena mätt i antal km på svensk mark samt antal km på andra länders territorium. Därmed kan om så önskas även totalt trafikarbete eller transportarbete i något specifikt land beräknas.

I distansmatrisen mäts avstånd från den populationsmässiga mittpunkten i respektive NUTS3. Hänsyn tas också till vilken färdväg som är mest trolig såtillvida att färja vanligen utnyttjas för transporter mellan Sverige och länder som Tyskland, Danmark, Polen och Finland.

Eftersom avgående och ankommande NUTS3-område kan vara okända i materialet så får vi skatta vissa distanser. Då distans saknats för en rutt har följande turordning använts för att ta fram avståndet.

- 1) Medelvärde av övriga rutter till svenska NUTS3-området från det aktuella landet, alternativt land - land vid transittrafik.
- 2) Medelvärde av övriga rutter i datamaterialet från svenska NUTS3-området till det aktuella landet, alternativt land - land vid transittrafik.
- 3) Medelvärde av övriga rutter i datamaterialet mellan Sverige och det aktuella landet.
- 4) Medelvärde av samtliga rutter i datamaterialet.

Det finns ett mindre antal transitrutter som verkar ha en ologisk relation med Sverige samt med en distans på 0 på svensk mark enligt distansmatrisen. Eftersom dessa rutter har inrapporterat att de haft transit genom Sverige och vi anser att rutterna bör vara med så har dessa rutter fått distansen 0,1 km på svensk mark.

1.6 Antal transporter och godsvikt

För alla kombinationer av start- och slutområde finns antal transporter samt godsvikt i ton. Båda dessa mått är viktade till att representera populationsnivåer i rapporterade land. I

⁵ <https://gisco-services.ec.europa.eu/tercet/flat-files>

D-tabellerna finns också uppgift om antal transporter som dessa uppgifter baseras på dvs. antal svar på aktuell kombination från uppgiftslämnare.

Det transporterade godsets vikt i ton är den totala vikten som har transporterats under transporten från start- till slutområde. Ingen hänsyn tas till hur stor del som transporterats inom respektive utanför Sverige utan samma vikt antas för hela sträckan. Detta betyder att ingen hänsyn tas till eventuell av-, på och omlastning under vägen. Data som samlats in innehåller inte detaljer nog att kunna fånga sådana omfördelningar av lasten.

1.7 Trafikarbete (km) och transportarbete (tonkm)

Vi vill skatta trafikarbetet, dvs. sträckan i kilometer x antal transporter på sträckan, samt transportarbetet, dvs. totalt ton gods transporterat multiplicerat med sträckan i km.

I D-tabellerna från Eurostat har rapporterade land angett inrapporterade kilometer. Detta avser dock *hela sträckan från start- till slutområde*. Distansmatrisen ger distanser i alla länder mellan A och B. Trafikarbete och Transportarbete på svensk mark blir andelen svensk distans/ total distans multiplicerat med trafikarbete totalt respektive transportarbete totalt. I de fall transporten börjar och slutar i samma NUTS3-område används trafikarbete respektive transportarbete totalt och därmed ingen distansmatris.

1.8 Cabotagetrafik

Med cabotage avses inrikestrafik i ett annat land än där lastbilen är registrerad. Exempel är en svenskregistrerad lastbil som kör inrikestrafik i Frankrike eller en polsk lastbil som kör inrikes- trafik i Norge.

Cabotage regleras på EU-nivå och 2010 infördes nya bestämmelser om cabotagetransporter av gods inom EU. Med en cabotagetransport avses möjligheten för en transportör att utöva *yrkesmässiga tillfälliga inrikes godstransporter i ett annat EU-land* än där denne är etablerad. Cabotagetransporter ska vara av tillfällig art. En utländsk transportör som utfört en internationell godstransport på väg får utföra högst tre inrikestransporter i ett annat EU-land under en period av sju dagar. Transportföretaget kan utföra några av eller alla de cabotage- transportererna som tillåts i vilken medlemsstat som helst. Detta får ske under förutsättning att cabotagetransporterna begränsas till en per medlemsstat inom tre dagar efter att det olastade transportfordonet rest in i medlemsstatens territorium.⁶

Cabotage utfört av andra lastbilar än svenska baseras på Tabell D3_1 (transporter med last) och D4 (tomtransporter). De transporter som rapporterats av annat land än Sverige och som har både start- och slutområde i Sverige, klassas som cabotage. Vi antar att hela transporten utförts på svensk mark dvs. vi bortser från att eventuell del av sträckan kan ha körts på annat lands territorium.

⁶ Informationen om cabotage kommer från Transportstyrelsen, <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Gods-och-buss/Internationell-godstrafik/Cabotage/>

1.9 Transittrafik

Transittrafik är när en lastbil kör från ett annat land, genom Sverige utan lastning eller lossning, med slutpunkt utanför Sverige. Ett exempel är när en dansk lastbil kör från Danmark genom Sverige för att lasta av/på gods i Finland. Från tabell D5 kan man skatta antal transittransporter genom Sverige, fördelat på rapporterade nation (dvs. lastbilens registreringsland). Vi vet också om lastbilen är tom eller lastad, och om den är lastad vet vi antal ton med gods. Det är känt mellan vilka NUTS3-regioner i andra länder som transittransporterna gått, dock vet vi inte vilken väg genom Sverige lastbilarna tagit.

1.10 Varuslag, farligt gods och transporttyp

Från tabell D1 och D2 erhålls varuslag, farligt gods och transporttyp (yrkestrafik respektive firmabilstrafik). Den statistik som publiceras i tabellverket per varugrupp, farligt gods och transporttyp har inte samma summor som övriga flikar. Detta beror på två saker;

D-tabellernas uppgifter per varugrupp, farligt gods och transporttyp innehåller inte start- och slutpunkt i form av NUTS3 utan enbart *land*. Det betyder därmed att trafikarbetet samt transportarbetet inte kan redovisas på svensk mark, enbart hela distansens värden kan redovisas.

Dessutom skiljer sig observationerna åt mellan indatafilerna där summeringarna av variablerna egentligen bör bli samma. Det är med andra ord inte ett 1:1-förhållande mellan filer som bör ha det. Exempelvis summerar inte filerna D1_1 och D1_2 till D3_1 för målvariablerna. Det innebär att totalen i tabell 1 inte summerar till totalen i tabell 13 i Excel-filen. Se avsnitt 1.1 för förklaring till D-filerna.

1.11 Publicering

På Trafikanalys webbplats publiceras en kort sammanfattande beskrivning av utländska lastbilstransporter i Sverige i form av ett statistikblad. Dessutom publiceras en tabellbilaga i Excel-format samt data i statistikportalen, se www.trafa.se/vagtrafik/utlandska-lastbilar/.

De utländska lastbilarna ställs i relation till de svenska och en andel av de utländska beräknas i Tabell 1 i publikationen, för åren 2011–2022. Vad beträffar trafik och transporter med svensktregistrerade lastbilar så kommer statistiken från data som samlas in till *Lastbilstrafik*.

Bilaga. Variabler i D-tabellerna

De variabler som ska finnas i D-tabellerna beskrivs i EU-förordning 202/2010. Medan visas variabelinnehållet i samtliga D-tabeller utom D3_2 och D3_3 som ej används till statistik (dessa båda tabeller är delmängder av D3_1).

D1_1: Transporter med gods fördelade efter startland, slutland och varukod	D1_2: Transporter med farligt gods fördelade efter startland, slutland och varukod	D2: Tomtransporter fördelade efter startland och slutland	D3_1: Transporter med gods fördelade efter startområde och slutområde	D4: Tomtransporter fördelade efter startområde och slutområde	D5: Transittransporter
Referensår	Referensår	Referensår	Referensår	Referensår	Referensår
Rapporterande land	Rapporterande land	Rapporterande land	Rapporterande land	Rapporterande land	Rapporterande land
Transportens startland	Transportens startland	Transportens startland	Transportens startpunkt, NUTS3	Transportens startpunkt, NUTS3	Transportens startpunkt, NUTS3
Transportens slutland	Transportens slutland	Transportens slutland	Transportens slutpunkt, NUTS3	Transportens slutpunkt, NUTS3	Transportens slutpunkt, NUTS3
Varukod	Farligt gods		Lasttyp		Transitland
Transporttyp (firmabil/yrkes)	Transporttyp (firmabil/yrkes)	Transporttyp (firmabil/yrkes)			Gods- eller Tomtransport
Ålderklass		Åldersklass	Åldersklass	Åldersklass	
Distansklass (hela rutten)					
Axelkonfiguration			Axelkonfiguration	Axelkonfiguration	
Godsmängd (ton)	Godsmängd (ton)		Godsmängd (ton)		Godsmängd (ton)
Transportarbete totalt (tonkm)	Transportarbete totalt (tonkm)		Transportarbete totalt (tonkm)		
Trafikarbete totalt (km)	Trafikarbete totalt (km)	Trafikarbete totalt (km)	Trafikarbete totalt (km)	Trafikarbete totalt (km)	
Antal observationer	Antal observationer	Antal observationer	Antal observationer	Antal observationer	Antal observationer
Antal transporter	Antal transporter	Antal transporter	Antal transporter	Antal transporter	Antal transittransporter



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.