



Årsrapport 2015



Brancheorganisation
for den danske
vejgodstransport



**Brancheorganisation
for den danske
vejpgodstransport**

Udgivet af ITD

Ansv. redaktør: Nikolaj Stig Nielsen
 Redaktion: Kaspar W. Olesen
 og Mikkel Dybtved-Ntarampa Andersen
 Sats og layout: Heidi Jul

Redaktionen er afsluttet 10. april 2015
 Citat er tilladt med behørig kildeangivelse
 © ITD 2015

En særlig tak til Lars Dagnæs, TransECO₂,
 for hjælp til bearbejdning og analyse
 af statistisk materiale.

www.itd.dk
 +45 7467 1233



**Med XL
 Lastsikringscertifikat
 DIN EN 12642 Code XL**



Pole. Position.

**Kan skræddersyes efter
 ønske og behov. Leveres fx
 også med Coil, Huckepack
 eller til papirtransport**



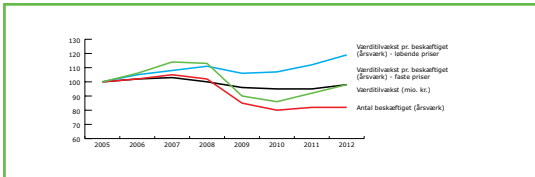
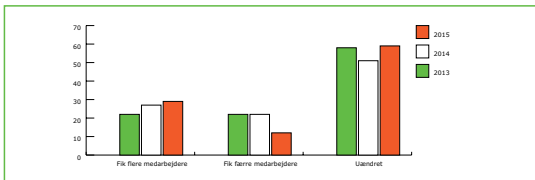
The Trailer Company

Gardintraileren S.CS UNIVERSAL er multitalentet indenfor transport. Stabil opbygning, hurtig sikring af gods samt nem betjening – **just more.**

www.cargobull.com

Ring og hør nærmere: +45 74 67 40 24

Indhold



ITD's forord	4
Transportministerens forord	5
Fakta om ITD	7
ITD-koncernregnskab	8
ITD-medlemmerne i tal	10
 Branchestatistik	
Kapitel 1 . Branchens nøgletal	16
Kapitel 2 . Transportarbejdet med lastbil i Danmark	26
Kapitel 3 . Vejtrafikken i Danmark	33
Kapitel 4 . Samlet godstrafik i/til/fra Danmark med bil, tog, skib og fly	37
Kapitel 5 . Den europæiske lastbiltrafik	41
Kapitel 6 . Om betydningen og kvaliteten af statistik	48

Vi skal tænke fremad, hvis vi vil vinde fremtiden

Efter svære år i finanskrisens skygge vejrer vores branche igen en smule morgenluft. Et gryende opsving siges at nærme sig, og det vil naturligvis få betydning for den danske vejgodsbranche. Det er de meldinger, vi får, og de understøttes af de tilgængelige statistikker. Billedet er ikke altid lige rosenrødt, og den daglige efterspørgsel bevæger sig op og ned, men vejtransport har altid været et erhverv, hvor der skal knokles for pengene.

Det er under alle omstændigheder positivt at se og høre, at det mange steder går den rigtige vej igen. Grundbetingelserne – den skarpe konkurrence og det vedvarende fokus på omkostninger og effektivitet – kan ITD ikke ændre på, men vi leverer vores bedste for at sikre branchen de bedst mulige politiske rammebetingelser og den nødvendige rådgivning og service.

ITD forsøger at være et effektivt og samlende talerør i den politiske kamp for attraktive betingelser for alle danske virksomheder inden for vejtransport. Vi favner bredt fra den mindre vognmand til den store koncern og fra den ene ende af landet til den anden. Det vil vi fortsat gøre, men vi vil også blive ved med at udfordre de gængse rammer for erhvervet gennem et kontinuerligt faktisk overblik over branchens tilstand, så vi kan sikre et sundt erhverv også i fremtiden.

Et første og meget vigtigt skridt ad den vej er en fælles strategi for dansk vejtransport. Vejen er nu banet i form af et omfattende analysearbejde, som er blevet til i Vejtransport-

rådets regi med Transportministeriet for bordenden. Her har ITD været bannerfører for, at der bliver tegnet et fælles og faktisk billede af transporterhvervets øjeblikkelige situation. Diskussionen af vejtransportens 2025 vækstplan forventer vi os meget af. Det er en nødvendig diskussion for vores erhverv og en mulighed for at tage den store "forårsrensning" i unødigt bureaukrati og gamle regler. Vi håber, at vi derved kan give dansk vejtransport et nødvendigt forspring i fremtidens marked. Det handler således om at tænke fremad, hvis vi vil vinde fremtiden.

Med venlig hilsen

Gert Jacobsen, formand for ITD

Jacob Chr. Nielsen, adm. direktør i ITD



Gert Jacobsen, formand for ITD



Jacob Chr. Nielsen, adm. direktør i ITD



Foto: Sjællandske Medier/Christian Mikkelsen

Et stærkt transporterhverv er et fælles ansvar

Transporterhvervet er udfordret i disse år, men bag udfordringerne gemmer der sig også muligheder og spændende fremtidsperspektiver. Derfor er min tilgang klar: Udfordringerne skal løses, mulighederne skal gribes, og fremfor alt skal vi gøre det i fællesskab.

På tværs af myndigheder, brancheorganisationer og politikere, skal vi sammen skabe de mest gunstige og dynamiske rammer for et stærkt og konkurrencedygtigt transporterhverv. Det handler ikke kun om at styrke transportbranchen, men også om at holde samfundsøkonomien kørende. Lastbilerne og busserne ude på vejene er de tandhjul, der hver eneste dag er med til at få samfundet til at køre rundt.

En af de udfordringer, vi skal have løst, er at få skabt klare regler for cabotagekørsel samt at få EU til at lave ordentlig statistik på området. Det indre marked er dynamisk og med til at skabe vækst i Europa, og vi skal sørge for, at der er fair konkurrence.

Det er en vigtig grundpæl i kampen for at opretholde et stærkt transporterhverv. Men samtidig med, at vi styrker reglerne og kontrollen med dem, der snyder, skal vi også huske at udvikle branchens faglighed.

Hvis vi ser på, hvad vognmænd og chauffører fremover skal konkurrere på, så handler det i høj grad om at kunne bidrage med merværdi til kunderne. Det er en vare, som vil blive ef-

terspurgt, og som branchen skal være parat til at levere med den dygtighed og kvalitet, som jeg igen og igen har mødt, når jeg har været ude på de danske landeveje og fået vigtige glimt af virkelighedens verden.

Samtidig skal vi også sørge for, at de unge mennesker også fortsat synes, det er attraktivt og spændende at blive en del af transporterhvervet. Hvis vi i fællesskab kan understrege de muligheder og spændende perspektiver, som tegner sig for et erhverv i udvikling, kan det være med til at lokke unge mennesker op i førerhusene og ind i branchen. Især hvis vi kan angive en retning med fair konkurrence, innovativ opgaveløsning og omstillingsparathed.

Derfor er mit budskab også ganske simpelt: Lad os fortsat arbejde sammen for fremtidens transport. Lad os yde hvert vores bidrag til, at Danmark er oppe i gear med et effektivt og konkurrencedygtigt transporterhverv.

Transportminister Magnus Heunicke (S)



Få et forsikringstjek NU!

www.itd.dk . Tlf. 7467 1233

Fakta om ITD

ITD startede i efterkrigsårene som en samling af eksportvognmænd. I dag tæller foreningen omkring 670 vognmænd, der fragter gods i både Danmark, Europa og på kryds og tværs af landegrænserne.

ITD er i dag et toneangivende talerør for branchen og et rådgivnings- og videnscenter for medlemmerne. Brancheorganisationen rummer alle vognmænd fra den selvkørende vognmand, der dagligt sidder i sin lastbil til de store internationale logistik og transportvirksomheder, der har biler i

både Danmark og udlandet. Godset, der transporteres, er alt fra de mindste knappenåle og fødevarer til store vindmøller og transporter, der kræver en høj grad af specialisering.

Medlemmerne af ITD nyder godt af den store ekspertise, der findes i hovedsædet på Lyren i Padborg samt på kontoret på Vesterbrogade i København. Samtidig er ITD's eksperter løbende med ved forhandlingsbordene i både Bruxelles, Strassbourg samt naturligvis på Slotsholmen i København. Alt sammen for at skabe de bedste betingelser for den danske vognmandsbranche.

Igen i år kan ITD fremvise pæne sorte tal på bundlinjen, og det er med til at skabe et stabilt miljø, hvor der også er plads til nytænkning. Derfor vil ITD også de kommende år tilbyde markedets bedste serviceløsninger til både medlemmer og kunder. Samtidig sørger ITD for at være forrest i udviklingen med det nyoprettede innovationscenter, der løbende samler og modner gode idéer, så alle i hele branchen kan få gavn af dem. ■



ITD's bestyrelse 2014-2015

Trine Støwe Kristiansen
Torben Rafn
Gert Andersen
Lars Jørgen Skov
Inge-Merete Koch
Jacob Chr. Nielsen (adm. direktør)
Gert Jakobsen (formand)
Poul Henrik Schou (næstformand)



ITD-koncernregnskab

Hele koncernen bestående af foreningen ITD med datterselskaberne FDE og Vialtis havde i 2014 et overskud på over 98 millioner kroner, hvilket er en stigning i forhold til 2013, hvor overskuddet var knap 90 millioner kroner.

Overskuddet med godt 2 millioner kroner kommer fra foreningsdriften og de resterende 97 millioner kroner fra datterselskaberne.

ITD årsregnskab 2014 (t.DKK)

Resultatopgørelse	2014	2013
Kontingenter	9.208	8.612
Øvrige nettoindtægter	23.066	24.517
Total	32.274	33.129
Andre eksterne udgifter	-25.820	-22.099
Personaleudgifter	-25.416	-29.882
Afskrivninger	-1.986	-1.343
Renteindtægter mv.	22.953	21.712
Foreningsdrift total	1.479	1.151
Resultat af dattervirksomhed mv.	96.883	88.839
ITD koncernresultat	98.362	89.990

Balance	per 31.12.2014	2013
Aktiver		
Immaterielle anlægsaktiver	5.525	7.170
Driftsmidler og inventar	1.616	990
Kapitalandele i dattervirksomhed	410.770	343.842
Ansvarlig indskudskapital i dattervirksomhed	280.000	280.000
Anlægsaktiver i alt	697.911	632.002
Varebeholdninger	1.572	1.388
Tilgodehavender	70.465	66.872
Udbytte fra dattervirksomhed	30.000	20.000
Værdipapirer	477	361
Likvide midler	2.115	4.177
Omsætningsaktiver i alt	104.629	92.798
Aktiver i alt	802.540	724.800
Passiver		
Foreningskapital	716.364	637.955
Udskudt skat	680	366
Leverandørgæld	52.513	59.322
Forslag til udlodning	20.000	20.012
Anden gæld	12.983	7.145
Gæld i alt	65.496	86.479
Passiver i alt	802.540	724.800

DieselService-anlæg altid i nærheden



DieselService

Uno X

Danmarks
største netværk
af dieselanlæg

DKV betalingskort
– kan bruges i 65 lande

DieselService

Billig
Diesel

**Diesel netværk
– hele vejen rundt**

Eget
tankanlæg

Avanceret
kortsikkerhed

Aktiv
forbrugskontrol



Find dit nærmeste
DieselService-anlæg
ved at scanne QR-koden

Uno-X har altid en station i nærheden.
Med 92 DieselService-anlæg fordelt over hele landet,
har du mulighed for at tanke hos Uno-X uanset, hvor du er.

Vi har selvfølgelig døgnåbent på alle vores stationer.

Ring og
hør mere på
– 7010 1234

www.erhverv.unox.dk



DieselService

Uno X



AdBlue

ITD-medlemmerne i tal

ITD har gennem de sidste tre år gennemført en medlemsundersøgelse via et elektronisk spørgeskema. Undersøgelsen finder sted i foråret, og svarfrekvensen har hver gang ligget på over 30 procent.

I det følgende giver vi et billede af udviklingen og den aktuelle status hos ITD's medlemmer på baggrund af data fra undersøgelsen.

1 . Medlemmernes udbredelse

ITD oplever i disse år en pæn vækst i antallet af medlemmer. Da en stor del af de større virksomheder inden for vejgodstransport er medlem hos ITD, vurderes det, at ITD's medlemmer tilsammen repræsenterer mere end halvdelen af aktivitetsniveauet i den danske vejgodstransportsektor.

Alle medlemmer har – med nogle få undtagelser – indregistreret en eller flere danske lastbiler. Mange af medlemmerne løser dog en større eller mindre del af deres transportopgaver via indlejede undervognmænd. Det vurderes, at ITD-medlemmerne udover deres egne lastbiler også holder omkring 3.200 lastbiler i løbende drift hos danske undervognmænd.

En mindre del af medlemmerne (12 procent) har etableret datterselskaber i udlandet. Formålet hermed er at kunne udføre eksportkørsel på lige vilkår med de udenlandske konkurrenter, idet den internationale konkurrence om eksportkørslerne har været helt fri siden åbningen af EU's indre marked i 1993.

Tabel 1. Oversigt over ITD's nøgletal på medlemssiden.

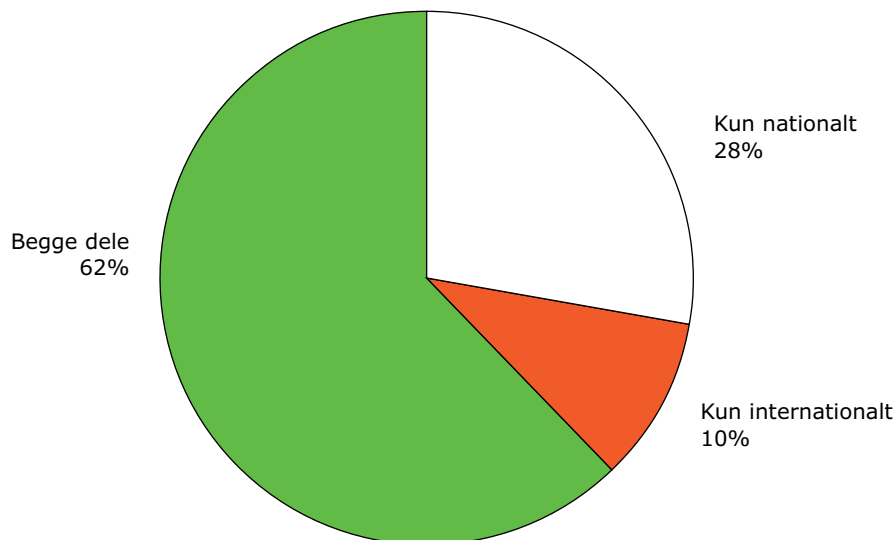
Antal medlemmer	672 (April 2015)
Antal dansk indregistrerede lastbiler	Ca. 10.000
Antal ansatte i Danmark	Ca. 15-17.000
Antal lastbiler i løbende drift hos undervognmænd	Ca. 5.000
Andel som har udenlandske datterselskaber	12 procent
Antal egne lastbiler i udlandet	Ca. 3.100

Kilde: ITD

2 . Medlemmernes aktiviteter

Som det fremgår af figur 1 (næste side), udfører hovedparten af ITD-medlemmerne både eksportkørsel og indenrigskørsel i Danmark. En mindre del (10 procent) kører kun eksportkørsel – såkaldt internationalt transport. Knap en tredjedel kører udelukkende indenrigskørsel i Danmark – også kaldet national transport.

Figur 1 . Oversigt over om ITD-medlemmerne kører nationalt, internationalt eller begge dele.
Procent.

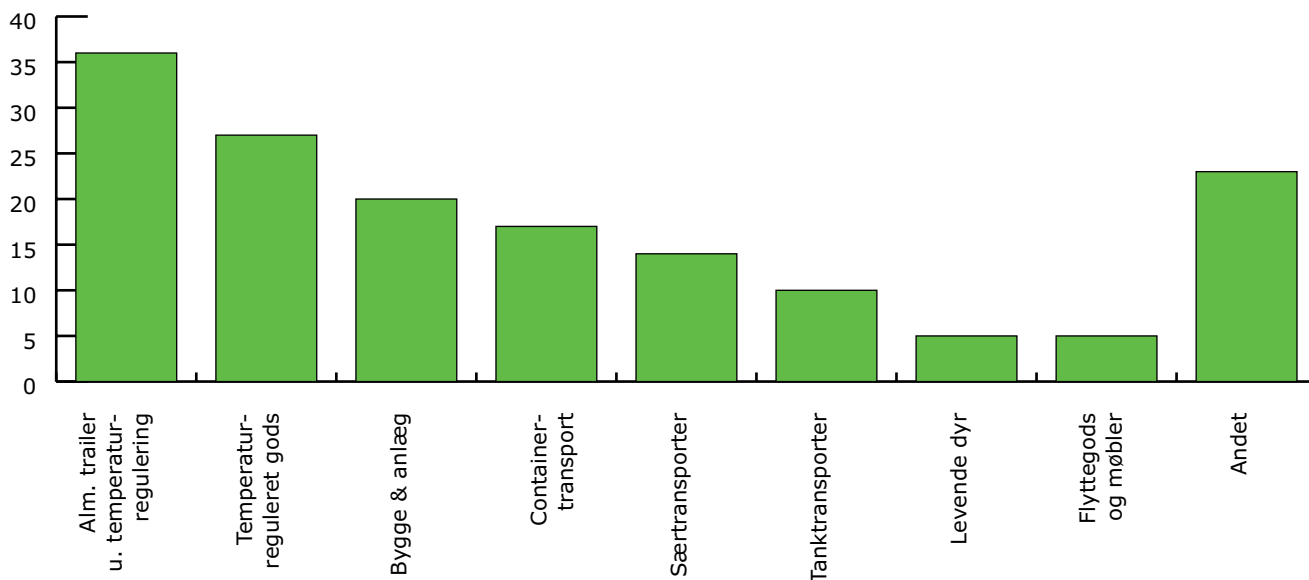


Kilde: ITD-medlemsundersøgelse

Almindelige sættevogne dominerer i det transportarbejde, ITD-medlemmerne udfører – med eller uden køl og med eller uden faste sider på sættevognene. Derudover har ITD-medlemmerne spredt sig over en række specialiserede godstyper, som ofte stiller særlige krav til køretøjernes udformning.

Kategorien 'Andet' i figuren nedenfor kan for eksempel dække over autotransport, renovation, kloak & slamsugning samt nicheområder med mere eller mindre overlap til de allerede nævnte kategorier

Figur 2 . Oversigt over hvilke godstyper ITD-medlemmerne beskæftiger sig med.
Procent



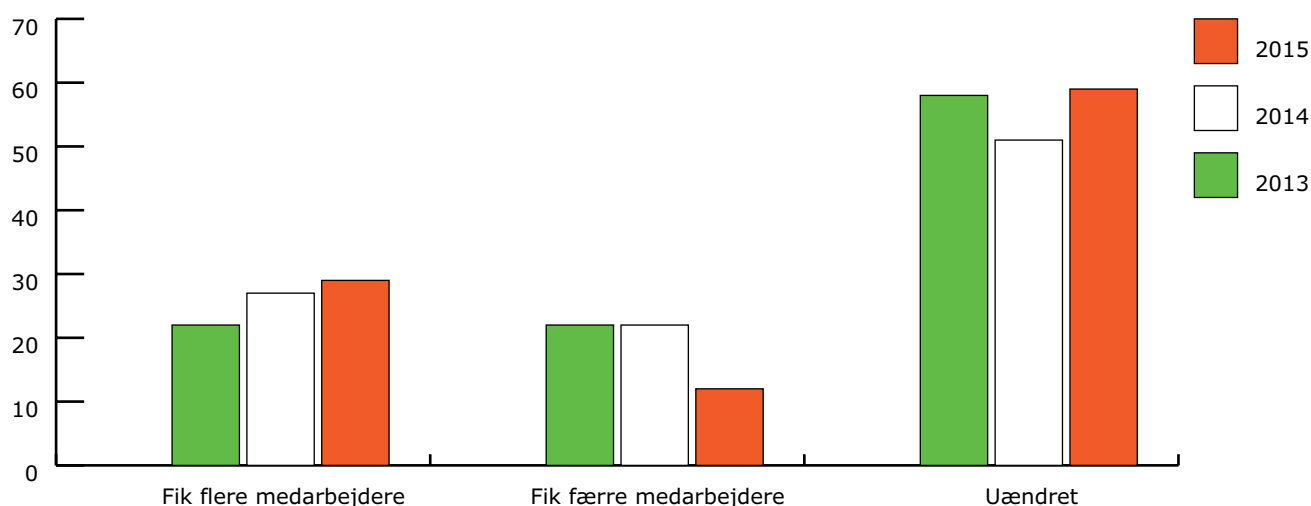
Kilde: ITD-medlemsundersøgelse

3 . Beskæftigelsen hos medlemmerne

Finanskrisen har sat sine tydelige spor i den danske transportsektor og blandt medlemmerne af ITD. De seneste års medlemsundersøgelser tegner dog billedet af en gradvis restituering efter nogle meget hårde år.

Andelen af medlemsvirksomheder, som havde fremgang i antallet af medarbejdere i det forgangne år, er steget fra 22 procent i 2013 til 29 procent i 2015. I samme periode er andelen af medlemmer med tilbagegang i antallet af medarbejdere faldet fra 22 til 12 procent.

Figur 3 . Udvikling i antal medarbejdere gennem seneste år
Procent.

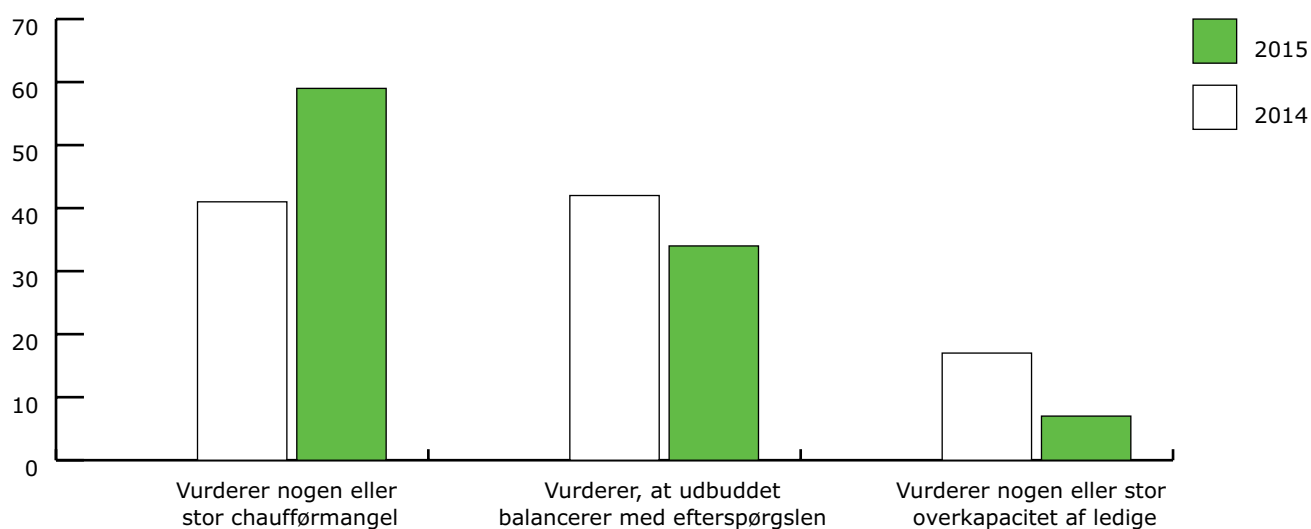


Kilde: ITD-medlemsundersøgelse

I de sidste to medlemsundersøgelser har ITD spurgt ind til medlemmernes vurdering af udbuddet af kvalificerede chauffører på det danske arbejdsmarked. Der tegner sig nu et bekymrende billede af en decideret mangel på kvalificeret arbejdskraft hos vognmændene.

I 2014 oplevede 41 procent af ITD-medlemmerne nogen eller stor chaufførmangel. I dette års undersøgelse er andelen steget til 59 procent.

Figur 4 . ITD-medlemmernes vurdering af udbuddet af kvalificerede chauffører på det danske arbejdsmarked.
Procent.

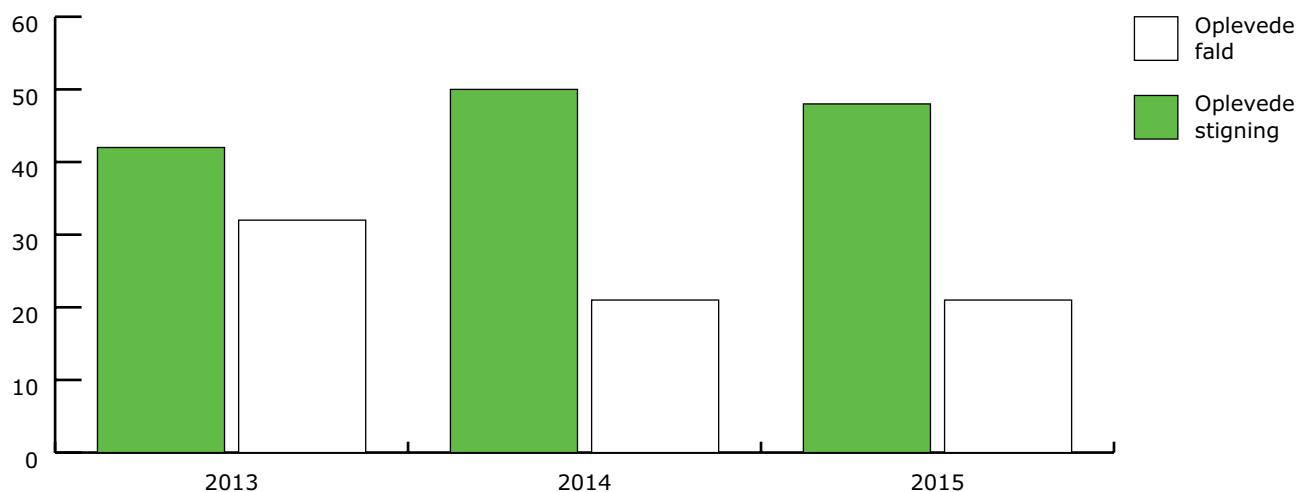


Kilde: ITD-medlemsundersøgelse

4 . Konjunkturudvikling

Billedet af en gradvist lysnende markedssituation er slået igennem hos ITD-medlemmerne trods fortsat pres på priserne. Andelen af medlemmer, som har oplevet vigende godsmængder i markedet gennem det seneste år, er faldet fra 32 procent i 2013 til 21 procent i dette års undersøgelse. 48 procent af medlemmerne vurderer i foråret 2015, at godsmængderne steg i det forgangne år.

Figur 5 . ITD-medlemmernes vurdering af udviklingen i godsmængderne i forgangne år. Procent.



Kilde: ITD-medlemsundersøgelse

Samme positive tendens tegner sig omkring medlemmernes omsætning. Mellem 44 og 47 procent har haft fremgang hvert år siden 2013, mens 20-24 procent har haft tilbagegang.

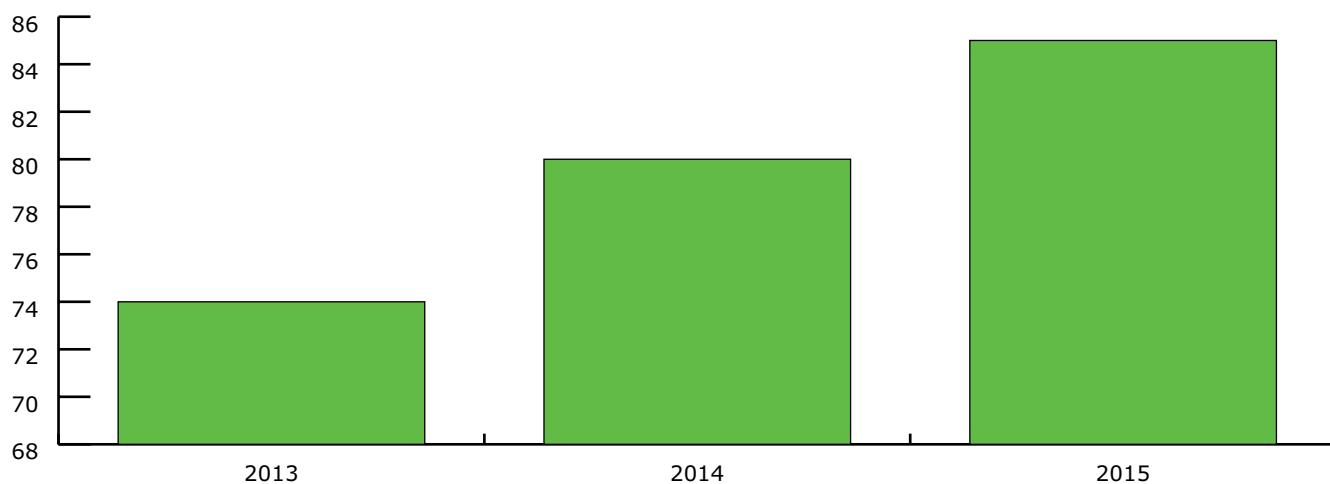
Figur 6 . Omsætningens udvikling hos ITD-medlemmerne. Procent.



Kilde: ITD-medlemsundersøgelse

Omkring indtjeningen er udviklingen ligeledes positiv og meget markant. Andelen af ITD-medlemmer med overskud på bundlinjen er steget fra 74 procent i 2013 til 85 procent i 2015.

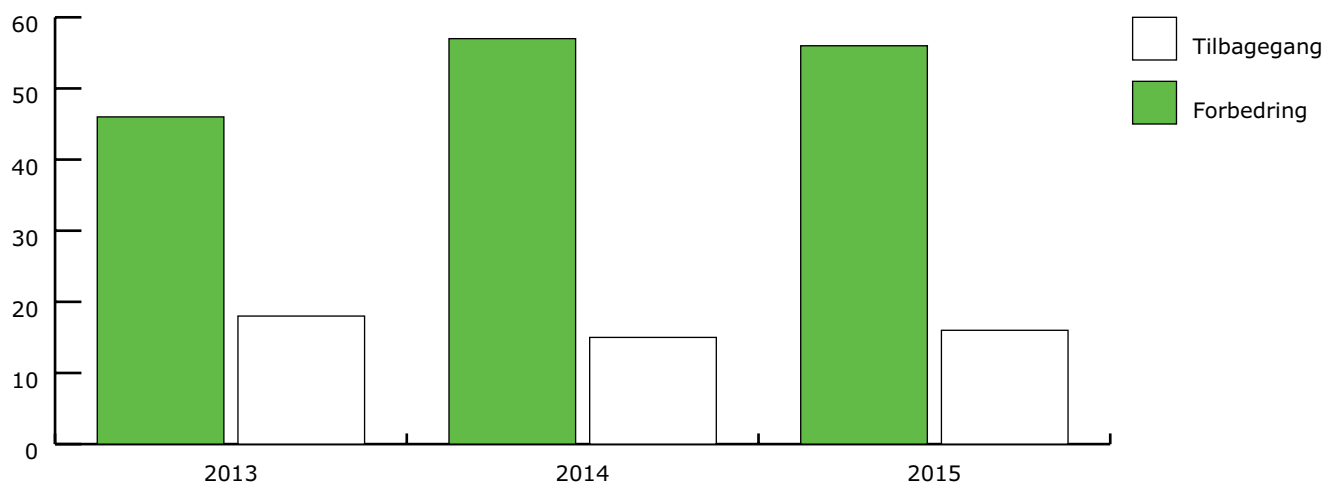
Figur 7 . Andel af ITD-medlemmer med positiv bundlinje i forgangne år. Procent.



Kilde: ITD-medlemsundersøgelse

Også når det gælder ITD-medlemmernes forventninger til udviklingen i indeværende år, er billedet overvejende positivt. 56 procent forventer, at virksomhedens resultat bliver bedre i 2015 i forhold til det foregående år.

Figur 8 . ITD-medlemmernes forventning til resultatets udvikling i indeværende år. Procent.



Kilde: ITD-medlemsundersøgelse



FH 500 med Euro 6-motor

IGEN HAR VOLVO FORMÅET AT FORBEDRE BRÆNDSTOFØKONOMIEN

“ Vi oplevede en klar forbedring af brændstoføkonomien, da vi fik Volvo lastbiler med Euro 5-motorer. Senest har vi fået leveret 25 nye Volvo lastbiler med Euro 6-motorer, og igen er det lykkedes Volvo at forbedre brændstoføkonomien markant. ”

Anders Christensen, direktør Skive Køletransport



SPAR BRÆNDSTOF. SPAR PENGE. HVER DRÅBE TÆLLER



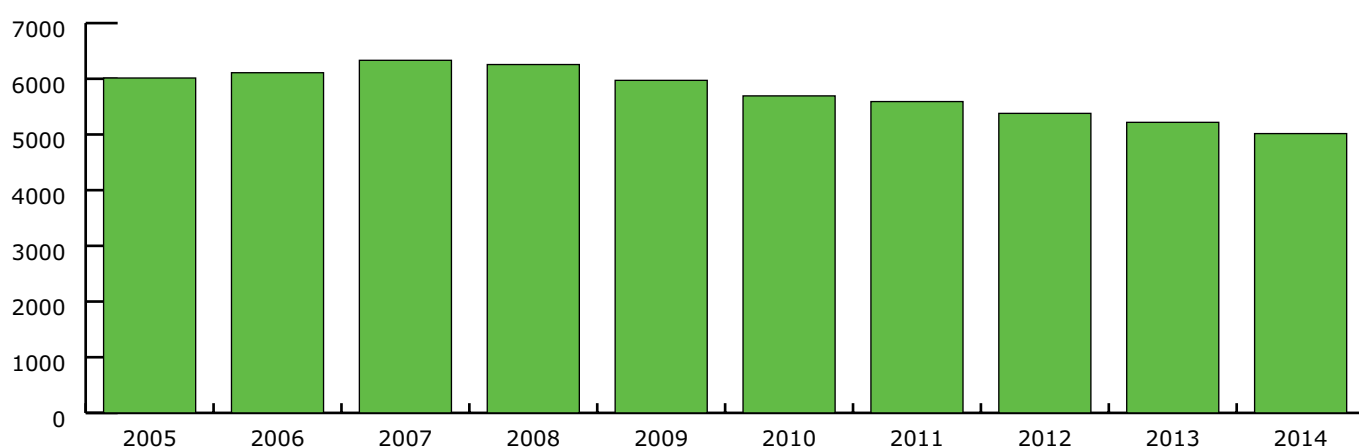
Branchestatistik

Kapitel 1 . Branchens nøgletal

Afsnit 1.1 . Antal virksomheder og beskæftigede

Der var i 2014 ca. 5.000 vognmandsvirksomheder i Danmark. Antallet af virksomheder toppede i 2007, hvor der var ca. 6.300 virksomheder. Fra 2007 til 2014 er antallet af virksomheder faldet med ca. 1.300 svarende til 21 procent.

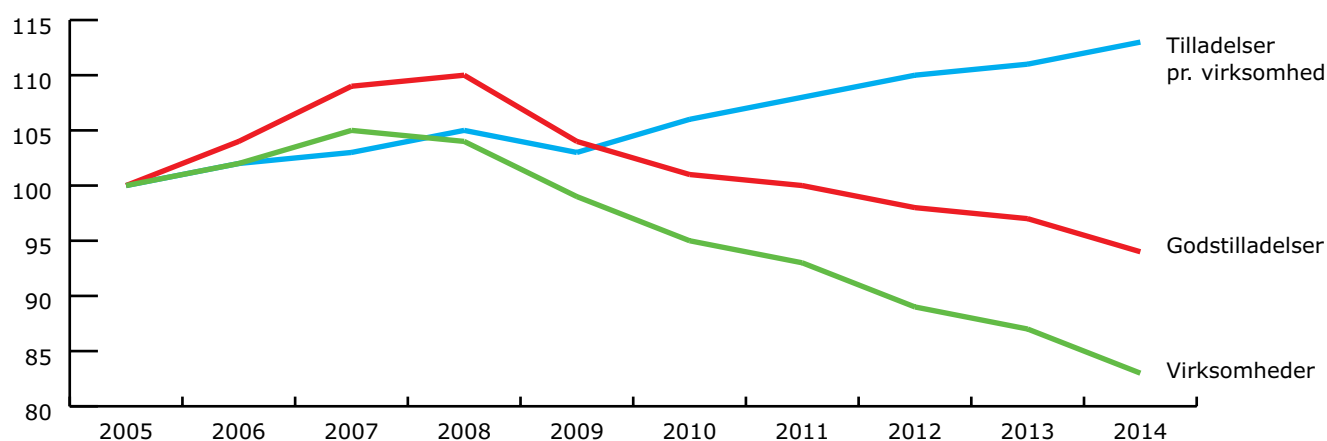
Figur 1 . Antal vognmandsvirksomheder.



Kilde: Trafikstyrelsen

Udviklingen i antallet af virksomheder skal ses i lyset af, at der siden 2005 er sket en koncentration og konsolidering i erhvervet. Figur 2 viser udvikling i antal virksomheder, antal tilladelser og antal tilladelser pr. virksomhed. Som det fremgår, er den gennemsnitlige virksomhed blevet 13 procent større siden 2005 målt på antal tilladelser.

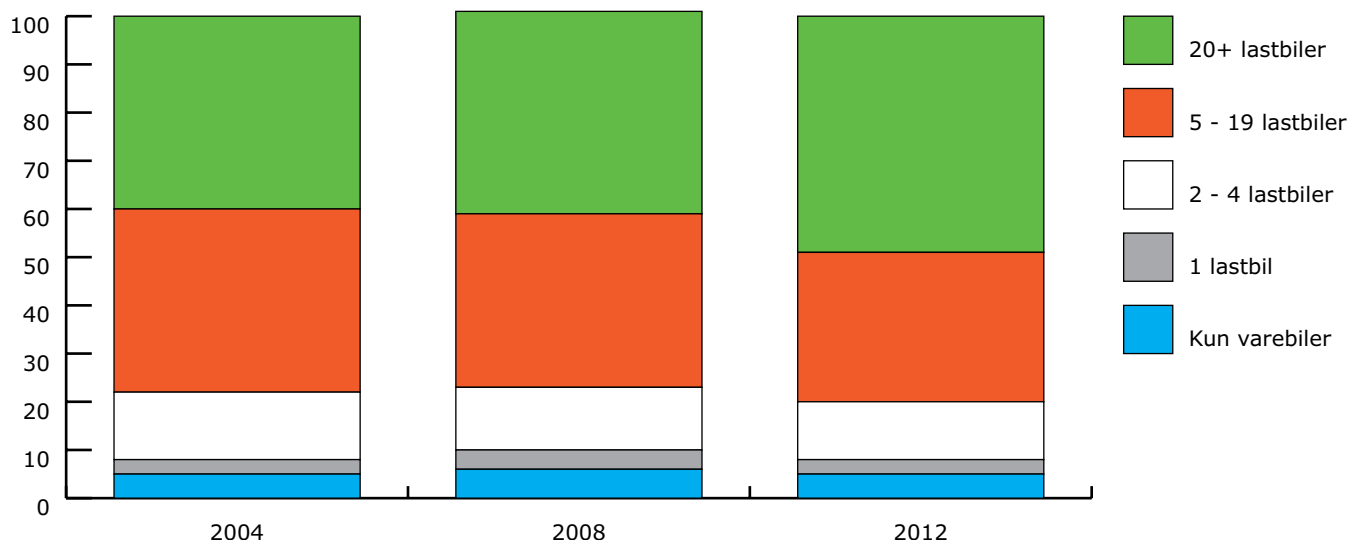
Figur 2 . Udviklingen i antal vejgodsvirksomheder, antal godstilladelser og antal tilladelser pr. virksomhed. Indeks, 2005 = 100.



Kilde: Trafikstyrelsen

Konsolideringen i erhvervet fremgår også af figur 3. Her fremgår den samlede beskæftigelse hos godsvognmænd i 2004, 2008 og 2012 fordelt i forhold til antallet af biler, virksomheden står som ejer af. I 2002 var 40 procent af den samlede beskæftigelse hos vognmænd med 20 biler eller mere, i 2012 var denne andel vokset til knap 50 procent.

Figur 3 . Beskæftigelsen i vognmandsvirksomheder i 2004, 2008 og 2012 opgjort efter antal lastbiler, som virksomheden står som ejer af. Antal ansatte fordelt på godsvognmænd efter størrelse.



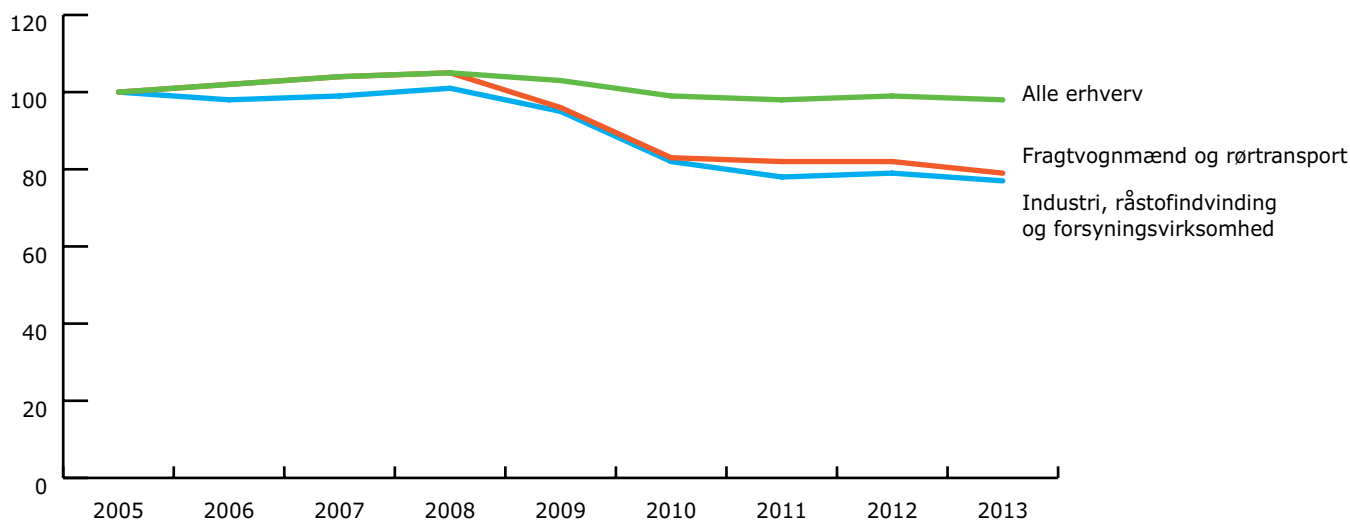
Kilde: Danmarks Statistik

Figur 4 viser udviklingen i beskæftigelsen i vejgodserhvervet (fragtvognmænd og rørtransport) fra 2005 til 2013 sammenholdt med udviklingen i alle erhverv samt industri og råstofforsyning. Det samlede antal beskæftigede er senest opgjort for 2013. Her var der ca. 27.500 beskæftigede (opgjort som fuldtidsbeskæftigede).*

Som det fremgår, steg antal beskæftigede i vognmandserhvervet svagt frem til 2008, medens beskæftigelsen inden for industri og råstofforsyning stagnerede. Fra 2008 til 2010 faldt beskæftigelsen inden for vejgodserhvervet med ca. 20 procent. Fra 2010 til 2013 er beskæftigelsen inden for vejgodserhvervet faldet med 4,2 procent, medens den inden for industri og råstofforsyning er faldet med 5,7 procent.

* Tal for beskæftigelsen i 2014 forventes offentliggjort i april 2015, derfor er der her ikke medtaget tal for 2014.

Figur 4 . Udvikling i beskæftigelsen for alle erhverv, industri og råstofforsyning samt for fragtvognmænd og rørtransport 2005 - 2013. Indeks, 2005 = 100.

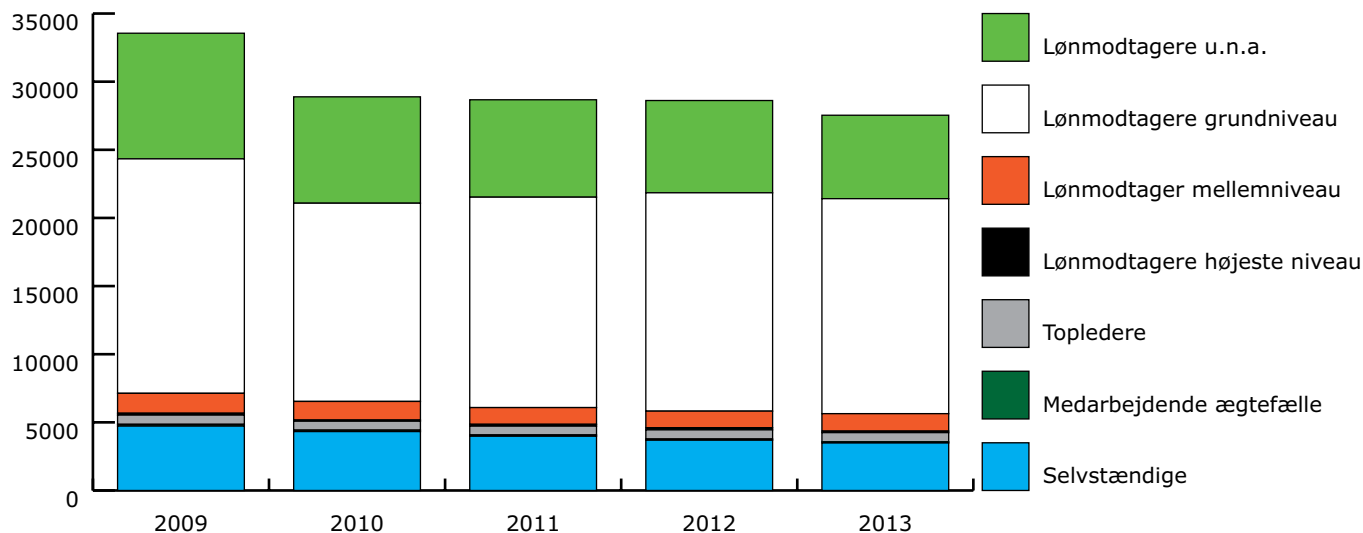


Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

Figur 5 og 6 viser udviklingen i beskæftigelsen i vognmandserhvervet opgjort efter socioøkonomisk status og aldersfordeling. Som anført ovenfor, er der sket et fald i beskæftigelsen på 4,7 procent fra 2010 til 2013 inden for vejgodserhvervet. Det er imidlertid ikke chaufførjobs, der i stor stil er blevet nedlagt. Den primære årsag til faldet skal findes i, at forholdsvis mange selvstændige vognmænd har indstillet aktiviteterne (figur 5).

Hovedparten af de beskæftigede i vognmandserhvervet er lønmodtagere på grundniveau samt lønmodtagere uden nærmere angivelse. Hovedparten af disse to grupper må antages at være chauffører. Fra 2010 til 2012 var beskæftigelsen i disse to grupper stigende, mens den faldt med 3,9 procent fra 2012 til 2013.

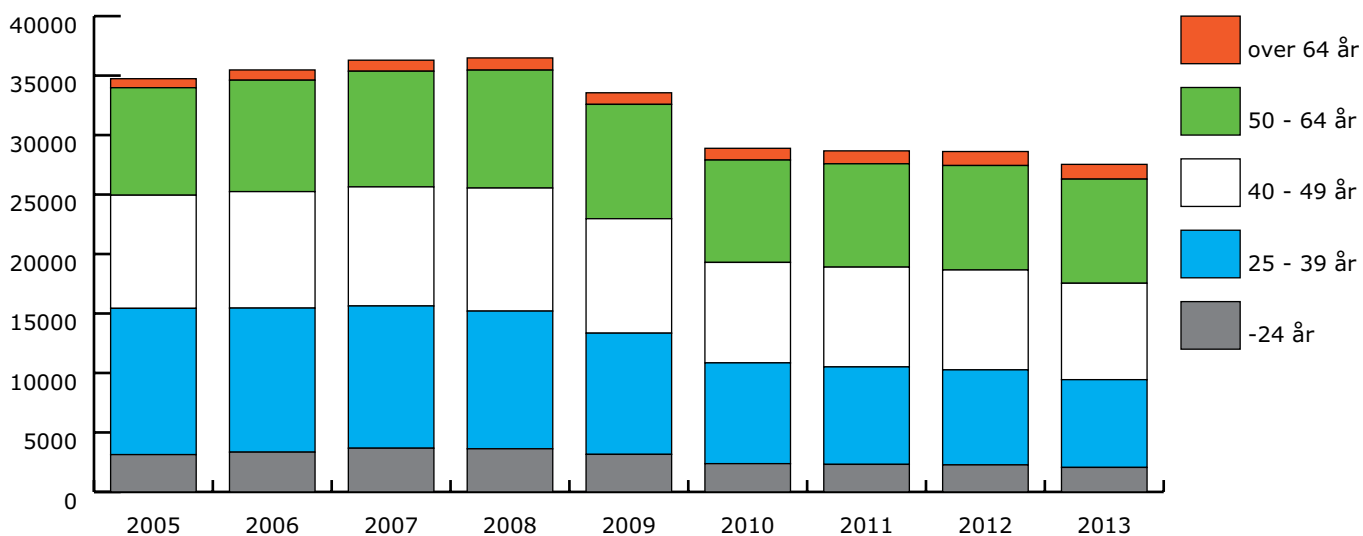
Figur 5 . Beskæftigelsen i vognmandserhvervet efter "socioøkonomisk status".
Antal beskæftigede.



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

Vognmandserhvervet er karakteriseret ved en relativ stor andel medarbejdere på over 40 år (figur 6). Andelen har været stigende de sidste 10 år. I 2002 var andelen af medarbejdere på 40 år eller mere 49 procent. I 2013 var denne andel steget til 66 procent.

Figur 6 . Beskæftigelsen i vognmandserhvervet efter alder.
Antal beskæftigede.

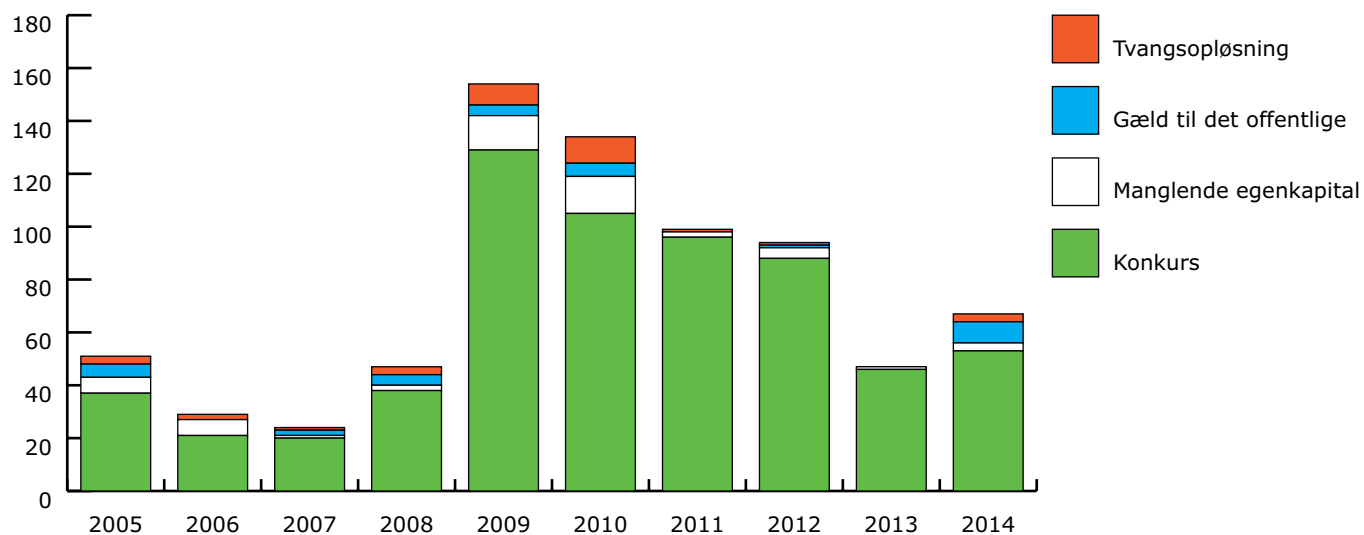


Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

Afsnit 1.2 . Konkurer

Antallet af konkurer i vognmandserhvervet har i 2013 og 2014 nærmet sig niveauet fra før finanskrisen. Efter en række år med et højt antal konkurer i årene 2009 til 2012 faldt antallet i 2013. Fra 2013 til 2014 er der igen sket en stigning i antallet af vognmandsvirksomheder, der blev opløst. Niveauet var dog fortsat lavere end i årene umiddelbart efter finanskrisen. Stigningen fra 2013 til 2014 i antallet af virksomheder, der blev opløst, understreger billedet af en fortsat strukturudvikling i branchen.

Figur 7 . Udviklingen i afgang af vognmandsvirksomheder samt årsag til afgang. Antal virksomheder.



Kilde: Trafikstyrelsen

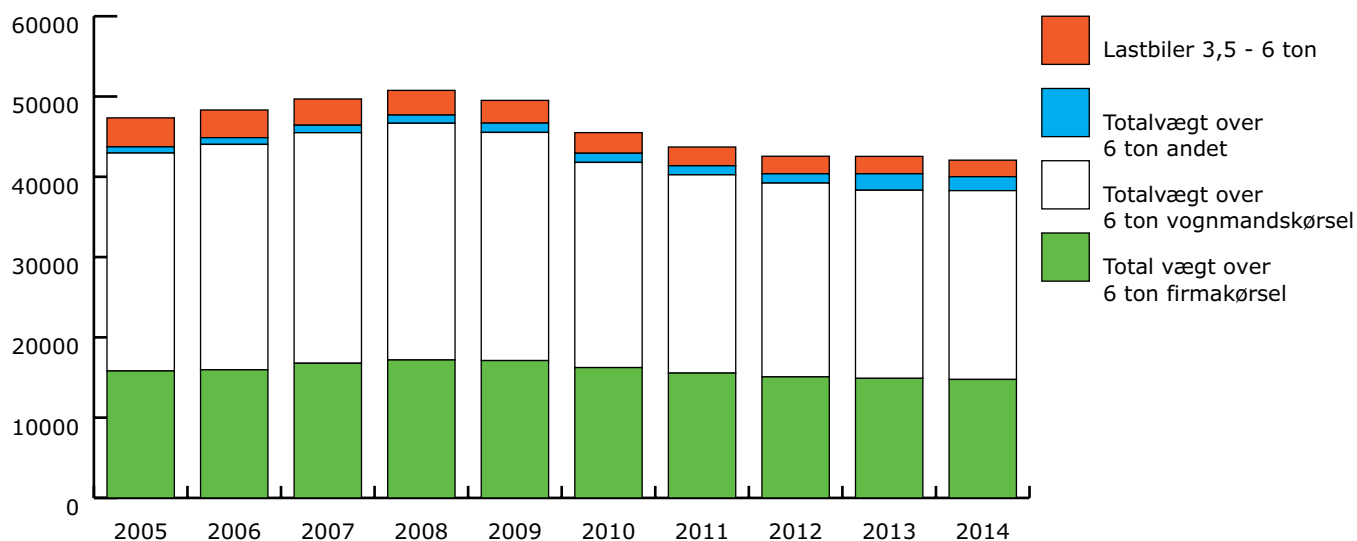
Afsnit 1.3 . Antal lastbiler

Der var primo 2014 godt 42.000 lastbiler indregistreret i Danmark, langt hovedparten var lastbiler på over 6 ton totalvægt. Knap 15.000 af lastbilerne med over 6 ton totalvægt blev anvendt til firmakørsel, medens godt 23.500 blev anvendt til vognmandskørsel, dvs. kørsel for fremmed regning.

Antallet af lastbiler til vognmandskørsel steg med ca. 9 procent fra 2005 til 2008. Fra 2008 frem til 2013 faldt antallet af lastbiler til vognmandskørsel med 21 procent, fra 2013 til 2014 er der sket en beskedne vækst i antallet (0,4 procent).

Antallet af lastbiler til firmakørsel voksede også med 9 procent fra 2005 til 2008, siden 2008 er antallet af lastbiler til firmakørsel faldet med ca. 14 procent. Det kan skyldes, at finanskrisen har foranlediget flere industrivirksomheder til at outsource transport til eksterne partnere.

Figur 8 . Lastbilparken efter anvendelse og størrelse. Antal biler pr. 1. januar.



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

Afsnit 1.4 . Antal modulvogntog

I bestræbelserne på at reducere lastbiltransportens CO₂-udledning startede Danmark i 2008 et forsøg med modulvogntog på det overordnede vejnet. Forsøget er af to omgange forlænget og løber nu frem til 2030.

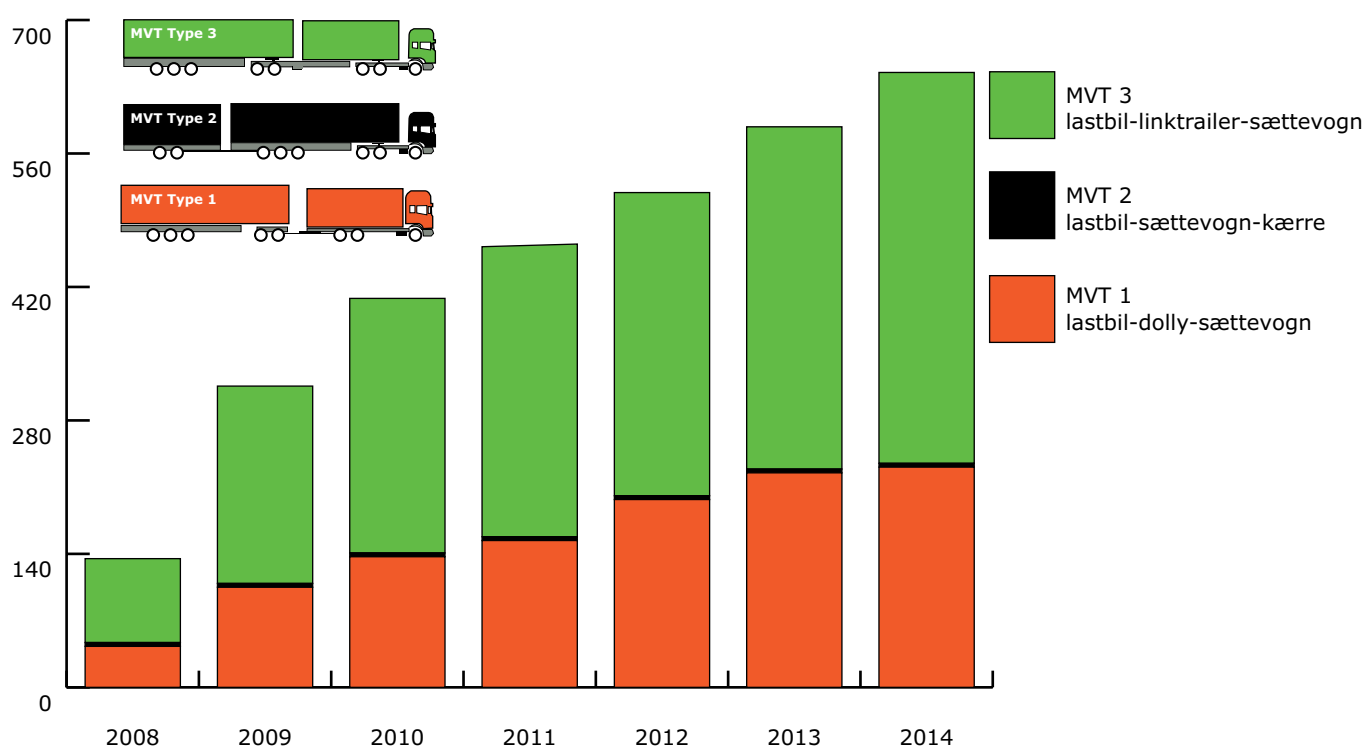
Modulvogntog er vogntog på op til 25,25 meter i længden og op til 60 ton totalvægt.

Modulvogntogenes største fordel er øget areal og volumen, hvorfor de egner sig bedst til let og mellem tungt gods.

Antallet af danskregistrerede modulvogntog er her opgjort på antallet af dolly'er, linktrailere samt sættevogne, registreret som trækraft for kærre. Den sidste type, MVT type 4, der består af en lastbil og en påhængsvogn, der må være op til 24 meter, kan ikke umiddelbart identificeres i det digitale motorregister. Denne type skønnes dog ikke at være særlig udbredt i Danmark.

Det fremgår af figur 9, at den årlige tilgang af enheder har ligget nogenlunde stabilt på 10-15 procent siden 2009 med link-traileren (MVT type 3) som den mest populære kombination.

Figur 9 . Antallet af modulvogntog i Danmark 2008-2014.



Kilde: ITD/Det Digitale Motorregister

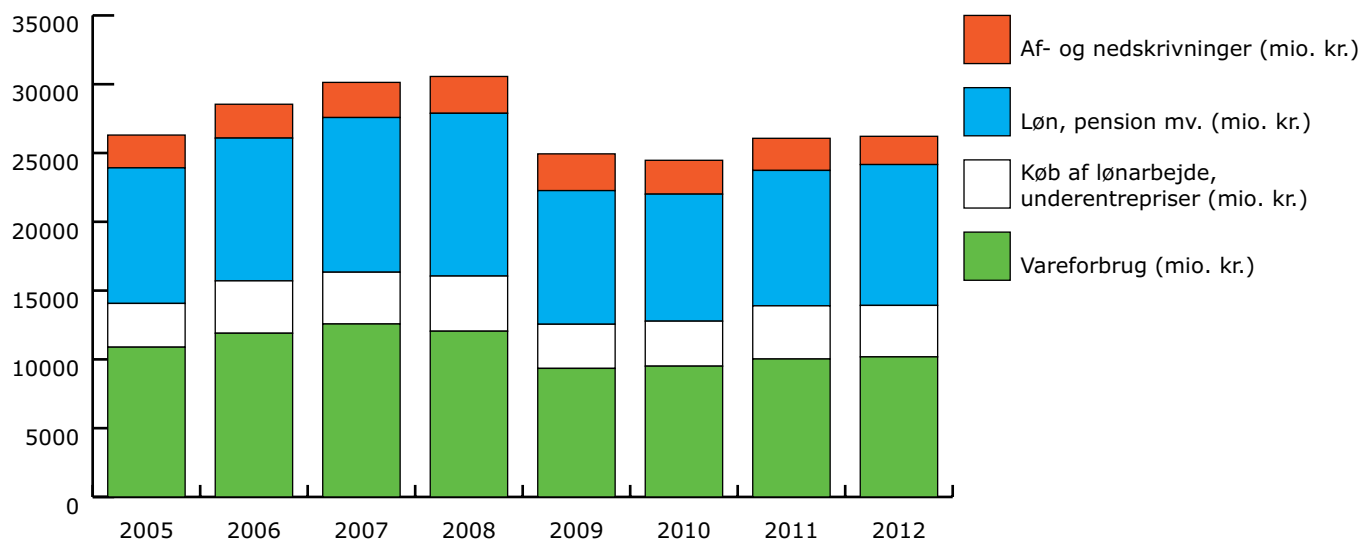
Den stabile tilgang af modulvogntog skyldes nok ikke mindst den seneste forlængelse af forsøget frem til 2030, som giver en fornuftig investeringshorisont – men også den kontinuerlige udvidelse af vejnettet til efterhånden at omfatte alle statsveje samt mere fleksible ordninger for tilslutning til virksomheder og industriområder må formodes at fremme brugen af modulvogntog.

Udnyttes arealet i de 645 danske modulvogntog som normalt, flytter de det samme gods som 968 almindelige sættevogn, og kan derved reducere CO₂-udledningen med helt op til 30 procent.

Afsnit 1.5 . Regnskabstal og produktivitet for vognmandsvirksomheder

Danmarks Statistik udarbejder en regnskabsstatistik for fragtmandserhvervet og rørtransport. Statistikken er registerbaseret, dvs. opgjort på baggrund af oplysninger fra SKAT. Figur 10 viser udviklingen i de samlede omkostninger i virksomhederne fra 2005 til 2012. Hovedparten af omkostningerne i vognmandserhvervet er til løn og vareforbrug (det sidste primært brændstof til lastbilerne). De to poster tegner sig for ca. $\frac{3}{4}$ af de samlede omkostninger.

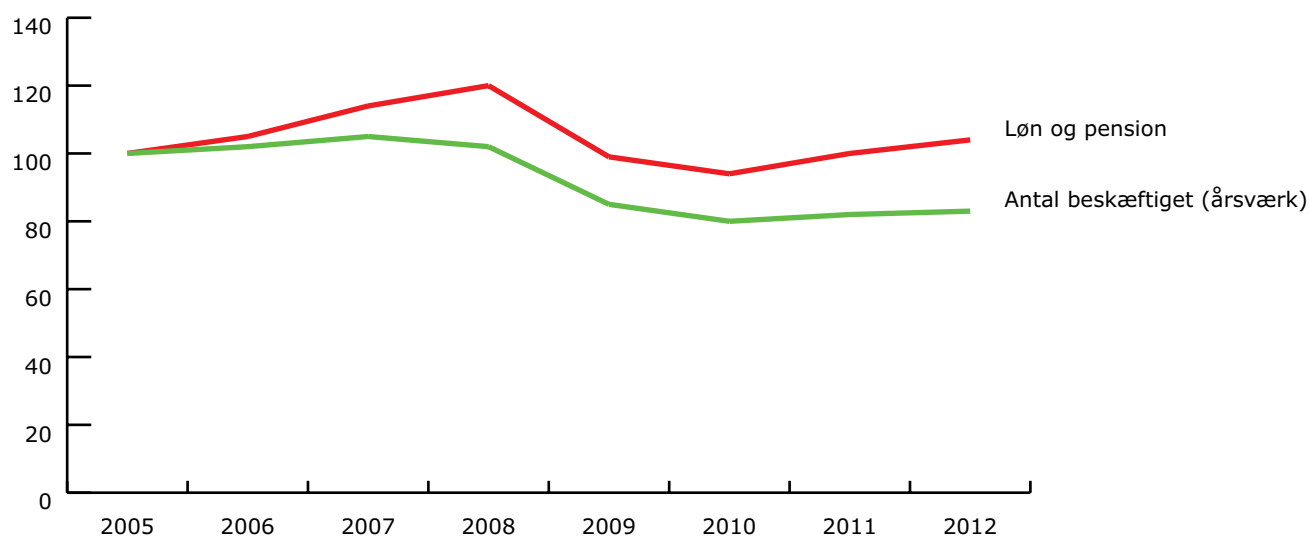
Figur 10 . Udviklingen i de samlede omkostninger i fragtvognmandsvirksomheder og rørtransport. Mio. kr.



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

Figur 11 viser udviklingen i antal beskæftigede og udgifterne til løn og pension i fragtmandserhvervet og rørtransport. Hvor beskæftigelsen var stort set uændret fra 2000 til 2008, steg lønomkostningerne i samme periode med 26 procent. Fra 2008 til 2011 faldt lønomkostningerne med 22 procent og beskæftigelsen 21 procent. Fra 2010 er lønomkostningerne steget med 11 procent, medens beskæftigelsen er vokset med 3 procent.

Figur 11 . Udviklingen i antal beskæftigede (årsværk) og udgift til løn og pension i vejgods- og rørtransportvirksomheder. Indeks 2005 = 100.



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

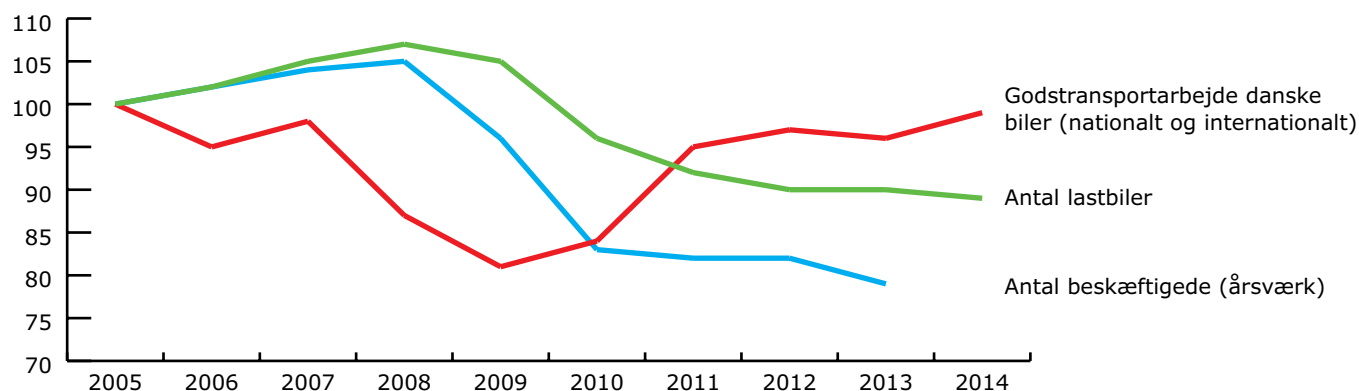
Afsnit 1.6 . Produktivitet

Produktiviteten i erhvervet kan opgøres som udviklingen i udnyttelsen af kapitalapparat og personale i forhold til produktionen (udført transportarbejde – dvs. kørte kilometer ganget med den læssede godsmængde i vægt) eller som forholdet i udviklingen mellem værditilvæksten og beskæftigelsen. Den sidste indikator vil således afspejle erhvervets evne til at øge værdien for kunden og til at omsætte det i øget indtjening. Nedenfor er i figur 12 og 13 vist udviklingen i produktiviteten i henhold til de to forskellige indikatorer.

Indikatoren baseret på udnyttelsen af produktionsapparatet og personalet (figur 12) viste et fald i produktiviteten fra 2005 til 2008. Transportarbejdet udført med dansk indregistrerede lastbiler faldt, samtidig med at beskæftigelsen og antallet af lastbiler steg. Fra 2009 til 2013 er transportarbejdet udført med danske lastbiler steget, mens antallet af lastbiler og beskæftigelsen er faldet. Der er således indikation for en betydelig udvikling i produktiviteten i denne periode. Transportarbejde pr. beskæftiget er fra 2009 til 2013 vokset med gennemsnitligt 51 procent, og transportarbejdet pr. lastbil er vokset med 38 procent. Bemærk, at der ikke er data for beskæftigelsen i erhvervet for 2014 endnu.

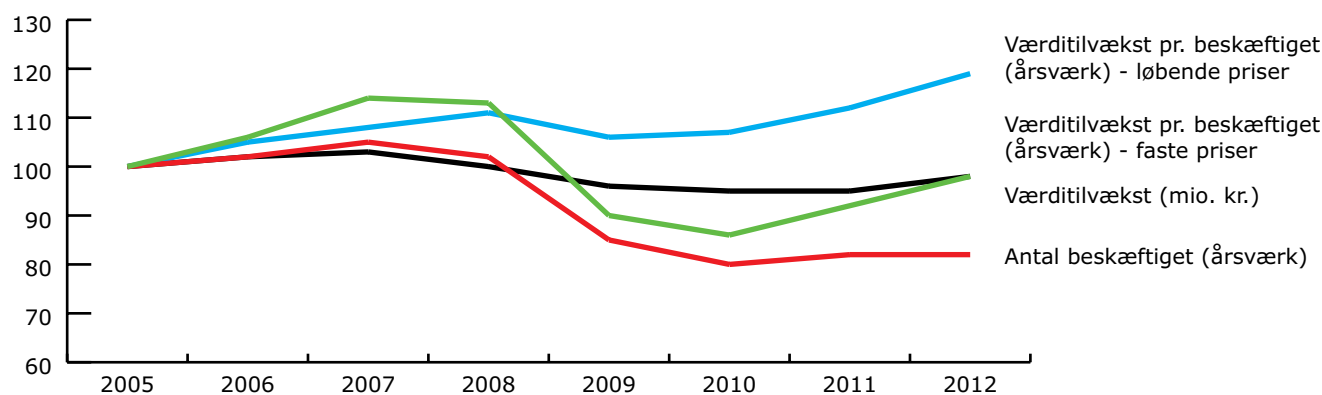
Indikatoren baseret på udvikling i værditilvæksten i forhold til beskæftigelsen (figur 13) viser en beskedent vækst fra 2005 til 2007. Fra 2007 til 2010 faldt værditilvæksten pr. beskæftiget med knap 10 procent. Fra 2010 har der igen været en beskedent vækst.

Figur 12 . Udviklingen i danske indregistrerede lastbiler, godstransportarbejde med danske lastbiler og beskæftigelsen i danske vognmandsvirksomheder. Indeks, 2005 = 100.



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken, ITD's grænsetælling

Figur 13 . Udviklingen i værditilvækst og beskæftigelse i vognmandserhvervet. Indeks 2005 = 100.



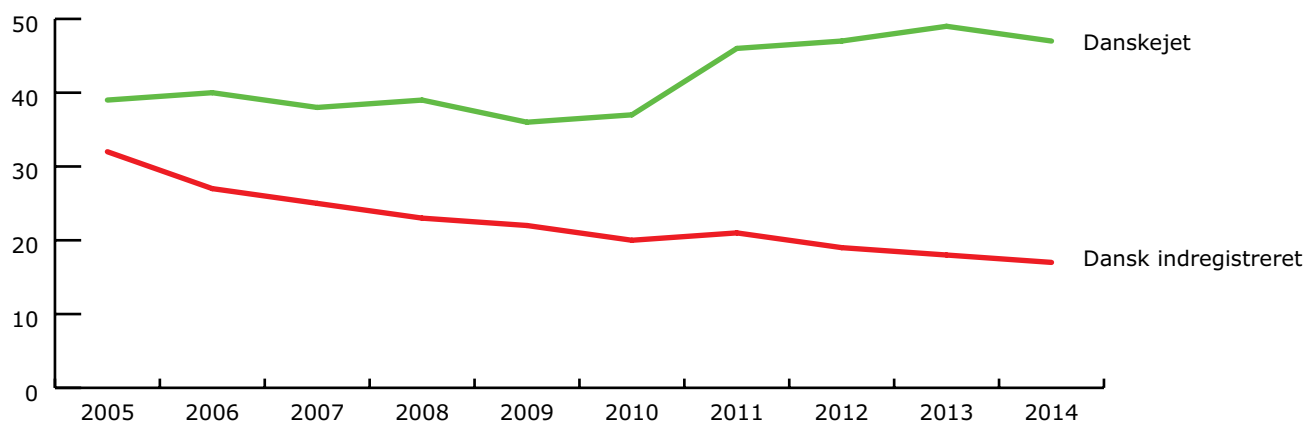
Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

Afsnit 1.7 . Udflagning

Siden starten af nullerne har de danske vognmandsvirksomheder, som udfører international transport og dermed agerer på et fuldt liberaliseret europæisk marked med hård priskonkurrence, i stigende grad etableret sig i udlandet med datterselskaber. Figur 14 viser udviklingen i markedsandelen for danskejede og dansk indregistrerede lastbiler over grænsen i Sønderjylland.

Samlet har andelen af danskejede lastbiler været stigende i perioden. Udflagningen af vognparken har betydet, at danske vognmandsvirksomheder har kunnet fastholde og endda have en stigende markedsandel i den grænseoverskridende transport til trods for åbningen af et marked, hvor danske eksportkunder frit kan vælge imellem transportører fra hele EU – herunder også lande med lavere omkostningsniveauer end det danske.

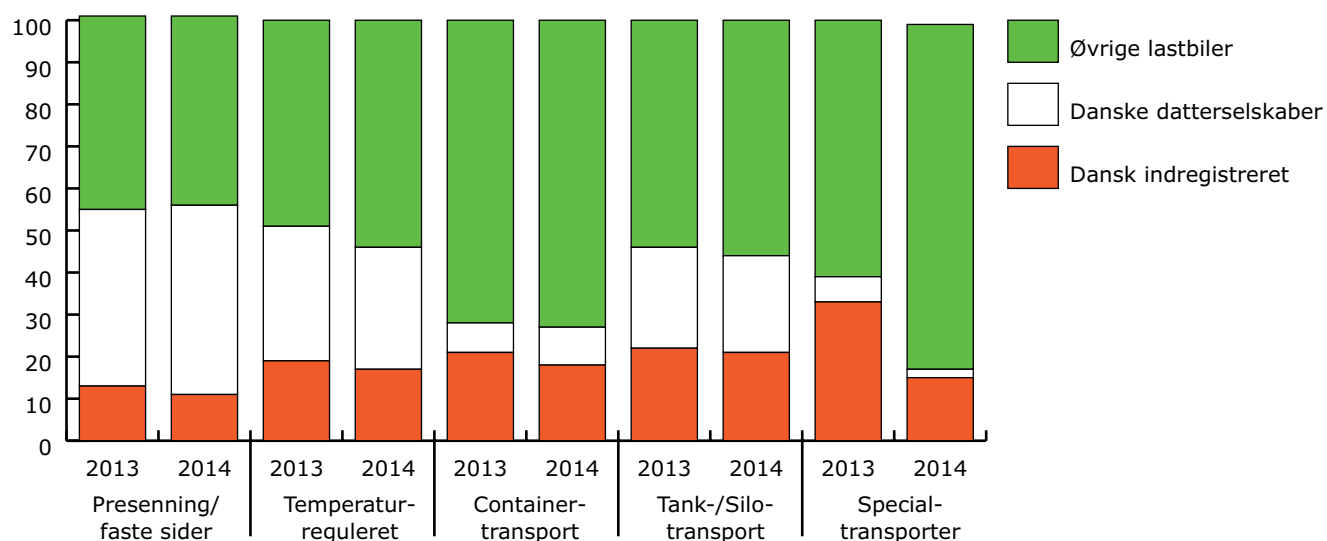
Figur 14 . Markedsandel for danskejede og dansk indregistrerede lastbiler over grænsen i Sønderjylland. Procent.



Kilde: Trafikstyrelsen

Figur 15 viser danske vognmandsvirksomheders markedsandel på segmenter i den sønderjyske grænsetrafik fordelt på dansk indregistrerede biler og biler indregistreret i udenlandske datterselskaber. Som det fremgår, er der en betydelig spredning mellem dansk indregistrerede biler og biler i udenlandske datterselskaber mellem de forskellige segmenter. Andelen af lastbiler indregistreret i udenlandske datterselskaber var størst inden for segmentet "presenning/faste sider".

Figur 15 . Grænsetællingen 2013 og 2014: Danske lastbilers markedsandel (dansk indregistrerede og danske datterselskaber) opgjort efter godstype over grænsen i Sønderjylland.

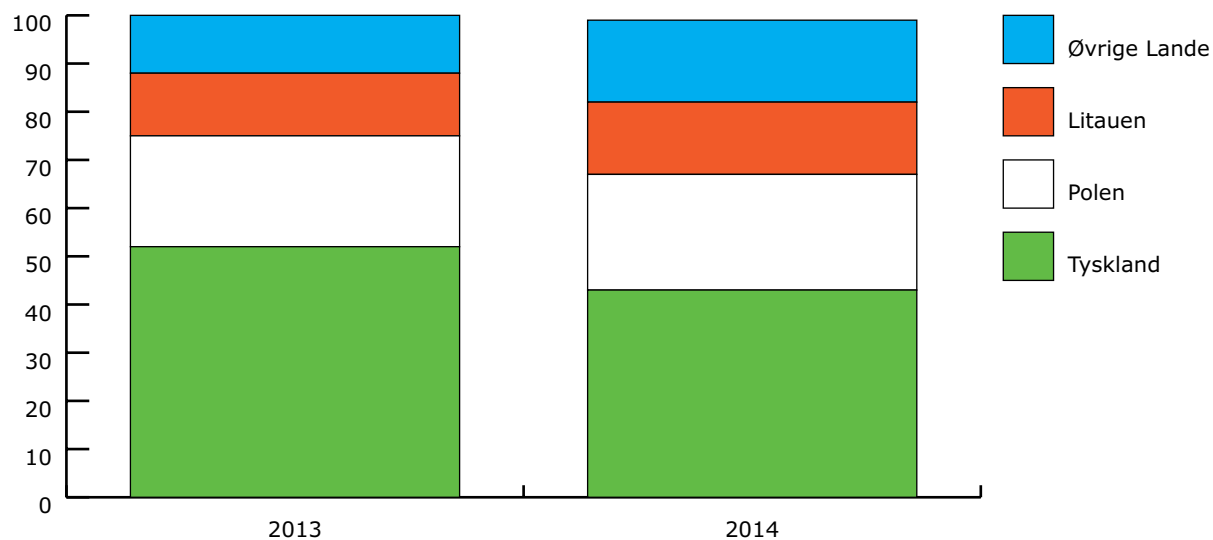


Kilde: ITD's grænsetælling

Figur 16 viser fordelingen af de danskejede lastbiler i udenlandske datterselskaber i trafikken over grænsen i Sønderjylland 2013 og 2014 opgjort efter nationalitet. Hovedparten af lastbilerne var indregistreret i Tyskland, Polen og Litauen. I 2014 tegnede disse tre lande sig for 83 procent af alle lastbiler indregistreret i danske datterskaber i udlandet.

Biler ejet af danske datterskabelser udgjorde i 2014 31 procent af lastbiltrafikken på den sønderjyske grænse. Det svarer til ca. 970 biler pr. døgn i retning mod Danmark.

Figur 16 . Nationalitet af lastbiler ejet af danske datterselskaber i udlandet over grænsen i Sønderjylland 2013 og 2014. Procentfordeling.



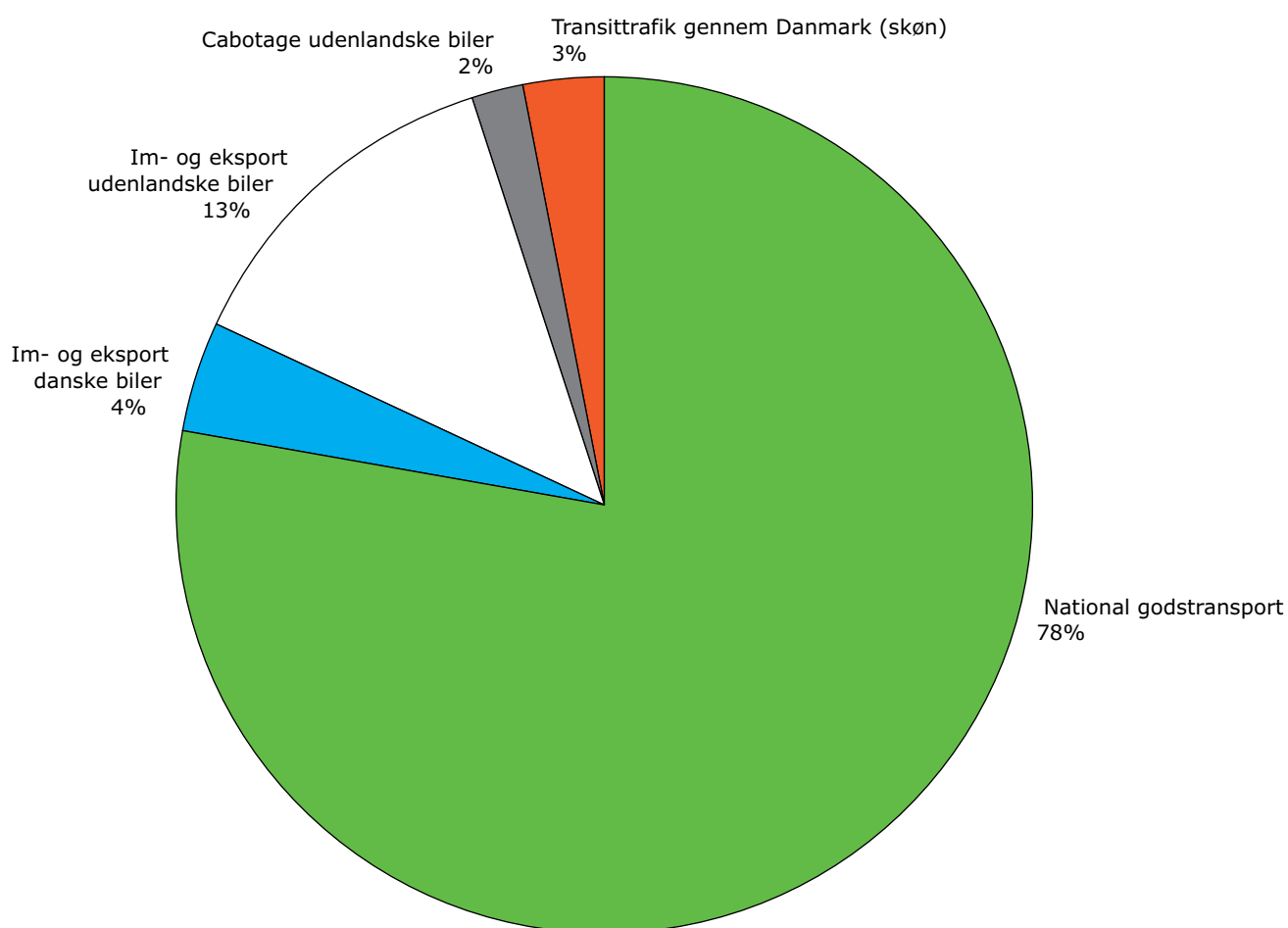
Kilde: ITD's grænsetælling

Kapitel 2 . Transportarbejdet med lastbil i Danmark

Afsnit 2.1 . Den samlede lastbilkørsel i Danmark – en oversigt

Det samlede godstransportarbejde med lastbil på dansk vej udgjorde i 2013 knap 16 mia. tonkm. Hovedparten, ca. 78 procent, var danske lastbilers nationale godstransporter. Udenlandske bilers nationale godstransporter i Danmark (cabotagekørsel) udgjorde ca. 2 procent, mens transportarbejde i forbindelse med international godstransport (im- og eksport samt transittrafik gennem Danmark) udgjorde ca. 20 procent. Målt i tonkm tegnede udenlandsk indregistrerede lastbiler sig for ca. 18 procent af det samlede godstransportarbejde i Danmark, hovedparten heraf i forbindelse med internationale transporter

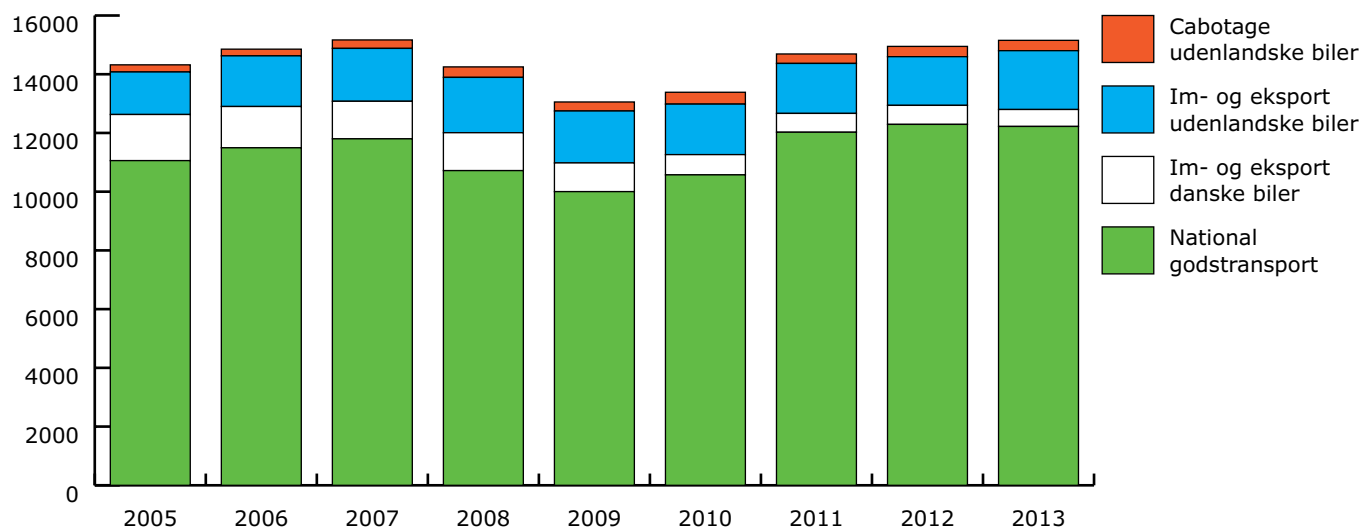
Figur 17 . Godstransportarbejdet i Danmark fordelt på kørselsform og danske og udenlandske lastbiler 2013. Mio. tonkm.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, Institut for Transportstudier og TransECO₂

Figur 18 viser udviklingen i det samlede godstransportarbejde på det danske vejnet (NB: Eksklusiv transittrafik, da der ikke er data herfor) fra 2005 til 2013. Andelen af udenlandsk indregistrerede lastbiler på det danske vejnet har været stigende fra 12 procent i 2005 til 16 procent i 2013.

Figur 18 . Godstransportarbejdet i Danmark fordelt på kørselsform og danske og udenlandske lastbiler 2005– 2013, eks. transittrafik med lastbil gennem Danmark. Mio. tonkm.



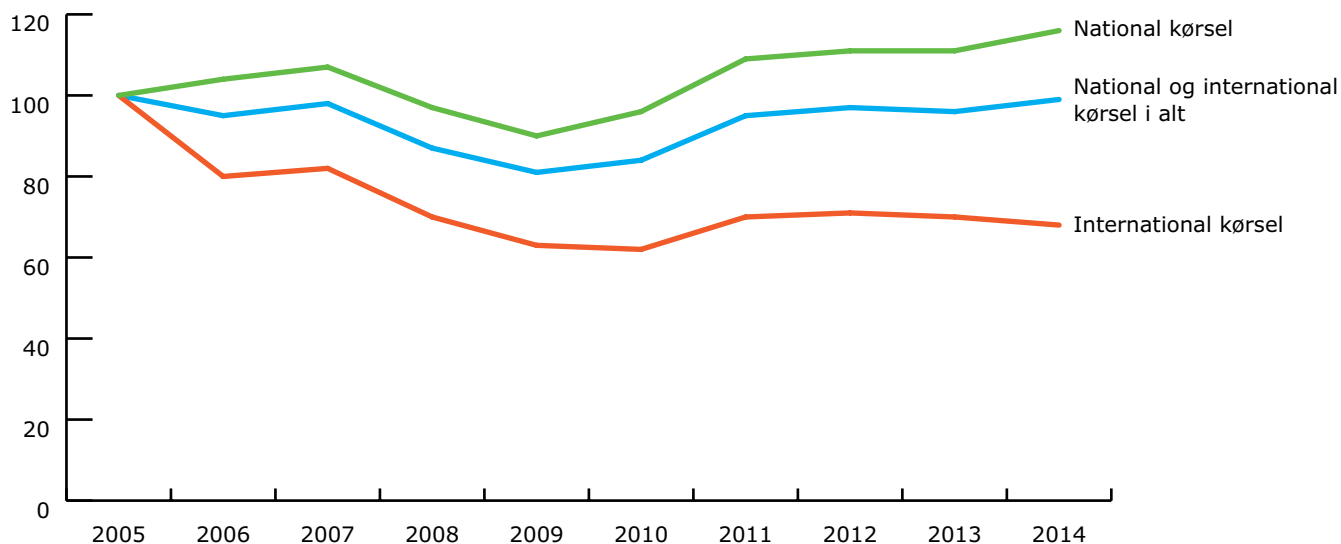
Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, TransECO₂

Afsnit 2.2 . Danske lastbilers transportarbejde

Transportarbejde udført af danske lastbiler opgøres af national transport på danske vejstræk og international transport på danske såvel som udenlandske vejstræk.

I figur 19 er vist udviklingen i danske lastbilers samlede godstransportarbejde fra 2005 til 2014. I forhold til 2005 var de danske lastbilers nationale godstransportarbejde vokset med 16 procent i 2014. Danske lastbilers internationale godstransportarbejde faldt med 32 procent fra 2005 til 2014. Samlet var godstransportarbejdet med danske lastbiler i 2014 på niveau med 2005. Som det fremgår, dækker det over et fald fra 2007 til 2009 og en vækst igen fra 2009 til 2014.

Figur 19 . Udviklingen i transportarbejdet med danske lastbiler 2005 – 2014. Indeks 2005 = 100.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, og ITD's grænsetælling.

Note: Udviklingen i internationalt transportarbejde er beregnet på grundlag af ITD's grænsetælling 2014 og opregnet på grundlag af de tre første kvartaler.

Afsnit 2.3 . National godstransport med danske lastbiler

Påvirkningen fra den globale finanskrisen i slutningen af "nullerne" skinner tydeligt igennem i udviklingen i danske lastbilers gods-transport. Statistikken indikerer, at der under og efter finanskrisen er sket en markant effektivisering i erhvervet.

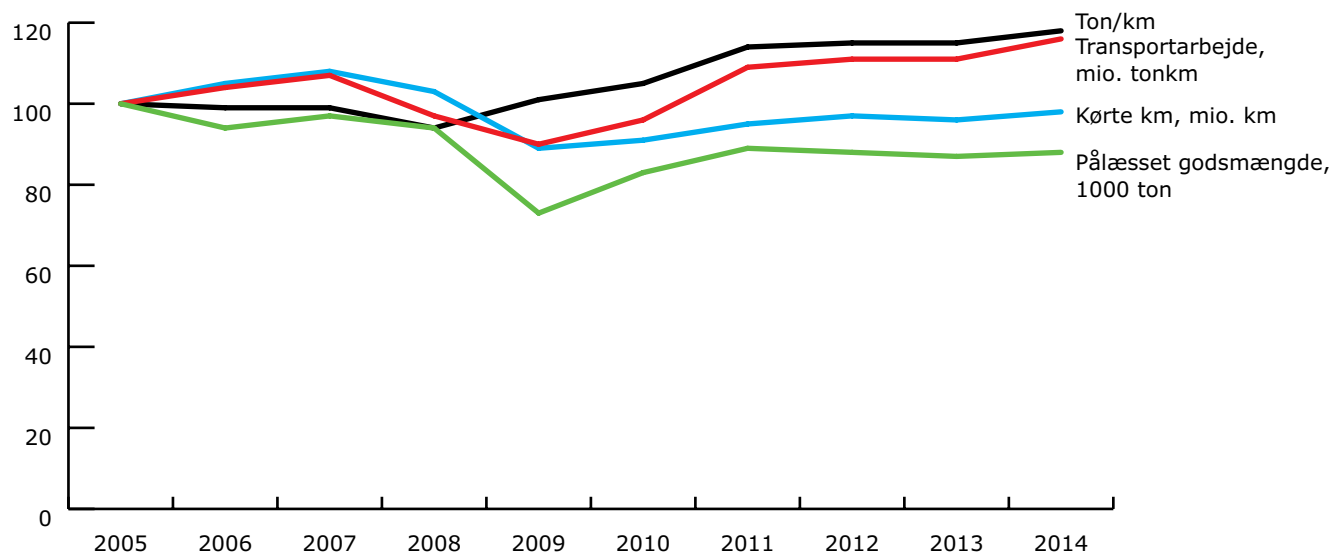
Figur 20 viser udviklingen af national godstransport med danske lastbiler fra 2005 til 2014 opgjort som kørte kilometer, pålæst godsmængde og transportarbejde. Desuden viser figuren udviklingen i udnyttelsen af lastbilerne opgjort som ton/km (ton pr. km).

Figur 21 viser udviklingen i den gennemsnitlige transportafstand opgjort for forskellige varegrupper fra 2005 til 2014. De to figurer viser samlet udviklingen i de transporterede godsmængder, men det er også tydeligt, at der i perioden er sket en strukturel ændring i den måde, som godstransport i Danmark gennemføres på.

Fra 2008 til 2009 faldt den samlede godsmængde i national godstransport med 23 procent. Fra 2009 til 2014 har der igen været vækst i godsmængderne. Væksten var størst i årene umiddelbart efter finanskrisen. Siden 2008 er den gennemsnitlige afstand, som godset er transporteret, steget med 3 procent. Kapacitetsudnyttelsen af lastbilerne er i gennemsnit steget med 20 procent fra 2005 til 2014. De samlede mængder, der er transporteret, er faldet med 12 procent.

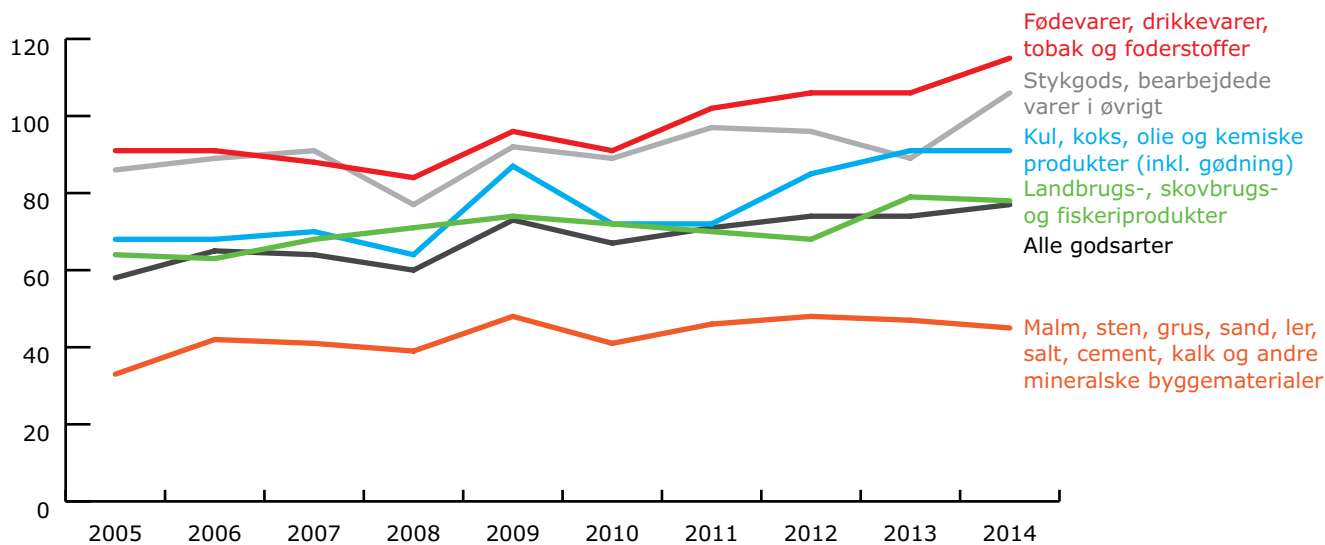
Siden finanskrisen slog igennem i 2008 og frem til 2014, er mængderne i national godstransport faldet med 7 procent. Men længere transportarbejde pr. lastbil har betydet, at godstransportarbejdet er steget med 19 procent. Lastbilerne er over perioden blevet bedre udnyttet, idet der i gennemsnit var 26 procent mere gods på bilerne i 2014 målt i vægt end i 2008. Den bedre kapacitetsudnyttelse af lastbilerne – dvs. færre lastbiler med mere pålæst gods – har betydet, at væksten i transportarbejdet er sket uden vækst i antal kørte kilometer. Faktisk kørte danske lastbiler i 2014 5 procent mindre end i 2008.

Figur 20 . Udviklingen i national godstransport med danske lastbiler. Transportarbejde (tonkm), mængder (ton), trafikarbejde (kørte km) og kapacitetsudnyttelsen (ton/km). Indeks 2005 = 100.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

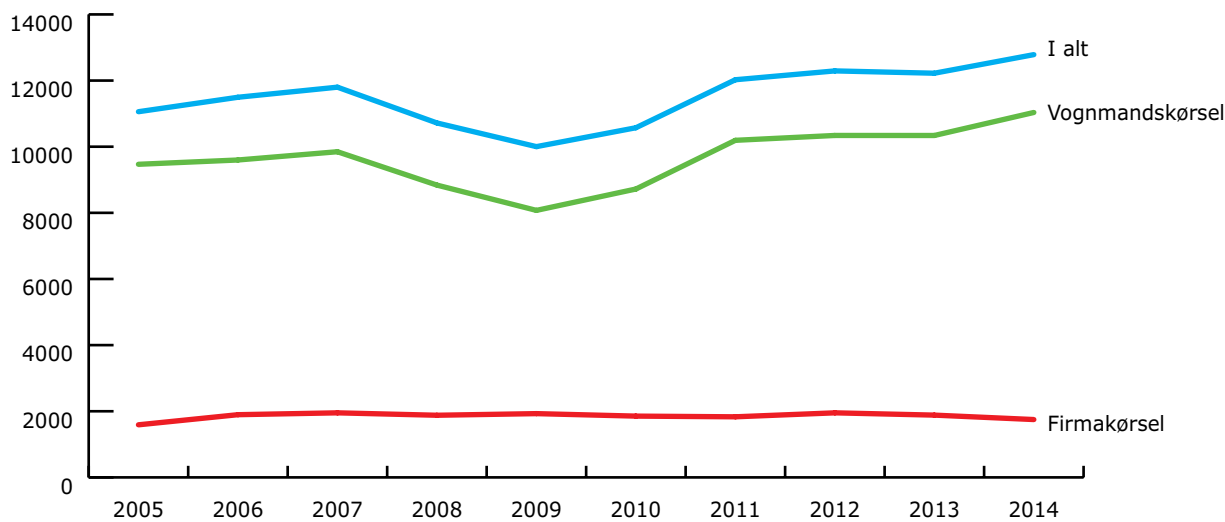
Figur 21 . Udviklingen i gns. transportafstand ved national godstransport i Danmark opgjort på varegrupper. Kilometer.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Figur 22 viser udviklingen i det nationale godstransportarbejde med danske lastbiler fordelt på vognmandskørsel og firma kørsel. Firmakørsel – hvor virksomheder dækker egne transportbehov med egne biler – har over perioden udgjort mellem 14 og 18 procent af det samlede transportarbejde. Vognmandskørsel er siden 2005 vokset med 17 procent.

Figur 22 . Udviklingen i national godstransport med danske lastbiler 2005 – 2014. Mio. tonkm .

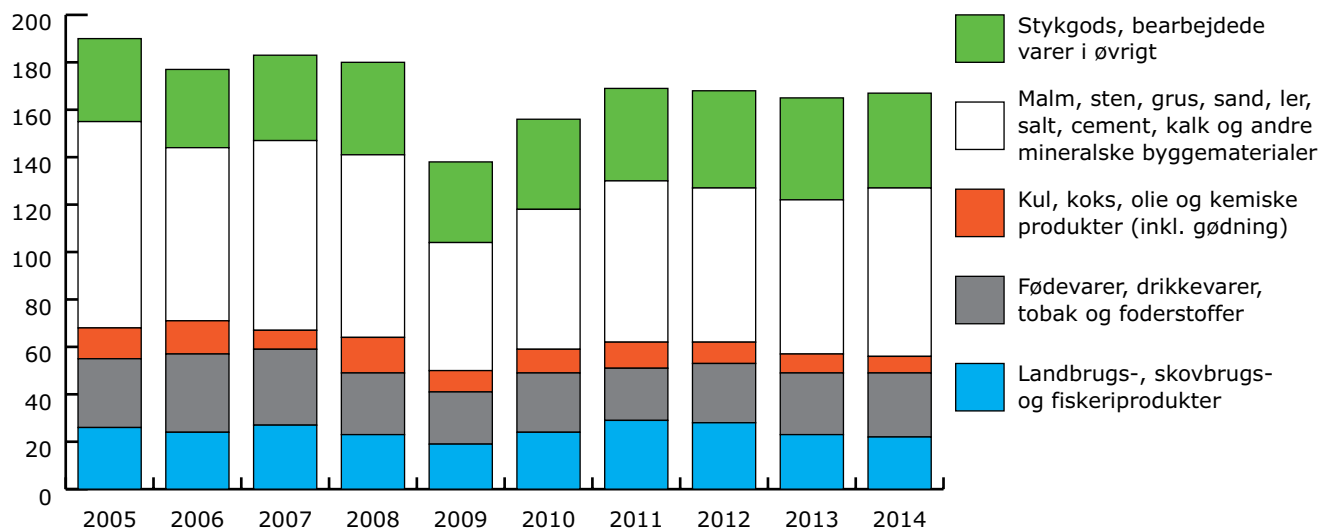


Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Figur 23 og 24 viser det nationale godstransportarbejde med danske lastbiler fordelt på en række godstyper. Figur 23 viser udviklingen målt som ton, og figur 24 viser udviklingen opgjort som tonkm.

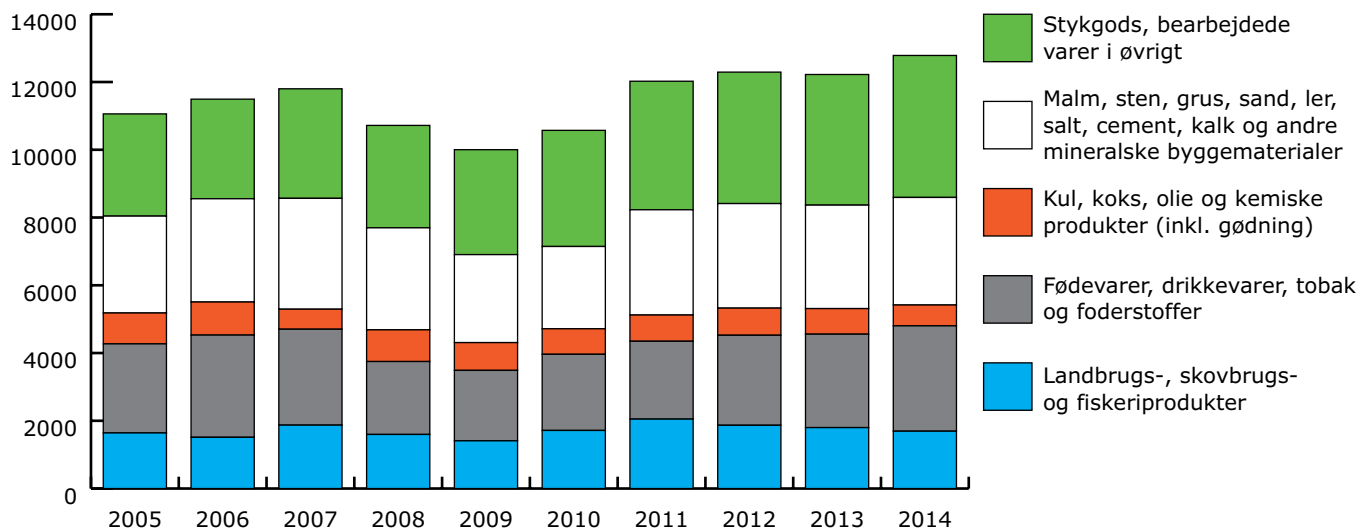
Det er værd at bemærk, at kategorierne "stygods" samt "fødevarer" fylder mere i statistikken over tonkm i forhold til statistikken opgjort i vægt. Det skyldes, at disse segmenter transporteres over længere afstande, medens "malm, sten, grus mv." samt "landbrugsprodukter mv." i højere grad fragtes lokalt.

Figur 23 . Udviklingen i national godstransport med danske lastbiler. Transporterede mængder fordelt på varegrupper. Mio. ton.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken
 Note: 2014-tal er opregnet på grundlag af de tre første kvartaler

Figur 24 . Udviklingen i national godstransport med danske lastbiler. Transportarbejde fordelt på varegrupper. Mio. tonkm.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken
 Note: 2014-tal er opregnet på grundlag af de tre første kvartaler

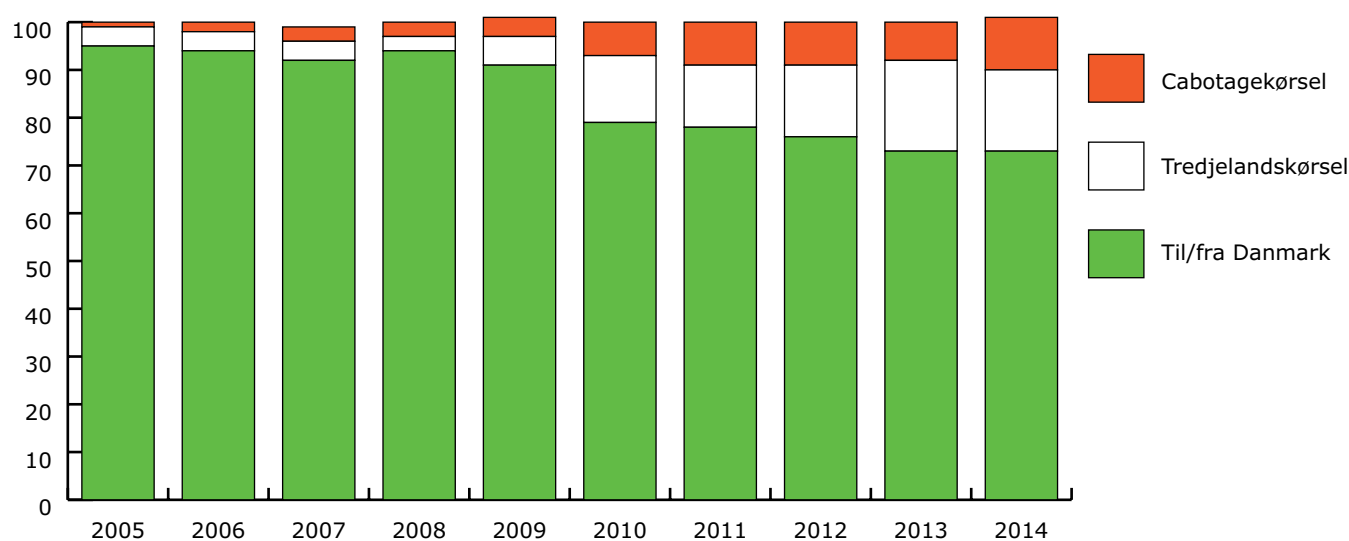
Afsnit 2.4 . Danske lastbilers internationale godstransporter

Som det er fremgået af tidligere afsnit (afsnit 2.2), er danske lastbilers samlede internationale kørsel faldet med i alt 32 procent fra 2005 til 2014. Der er samtidig også sket markante ændringer i den måde, der køres internationalt med danske lastbiler.

Figur 25 viser udviklingen i fordelingen af transportarbejdet udført med danske lastbiler på im- og eksport samt tredjelandskørsel (international kørsel imellem andre lande end lastbilens hjemland) og cabotagekørsel. I 2005 tegnede de to sidste kategorier sig for 6 procent, i 2014 var denne andel steget til 28 procent.

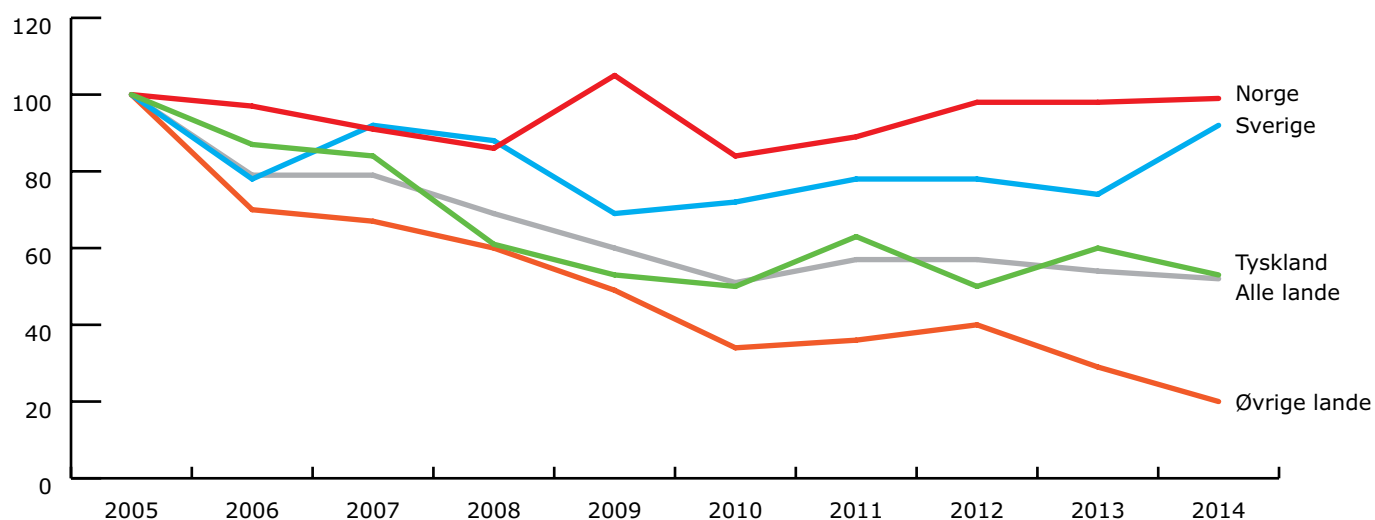
Figur 26 viser udviklingen i danske lastbilers internationale godstransportarbejde i forbindelse med im- og eksport fordelt på lande. Som det fremgår, sker en stigende del af det samlede transportarbejde i nærområderne, dvs. Sverige, Norge og Tyskland. Det er videre markant, at Sverige og Norge får en stadig vigtigere betydning som marked for danske lastbilers internationale kørsel. Hvor de to lande Sverige og Norge i 2005 lagde asfalt til 25 procent af danske lastbilers samlede internationale transportarbejde, var denne andel i 2014 vokset til 59 procent.

Figur 25 . Danske lastbilers internationale kørsel fordelt på im- og eksport, tredjelandskørsel og cabotagekørsel i udlandet. Fordelingen af det samlede transportarbejde i procent



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken og ITD's grænsetælling

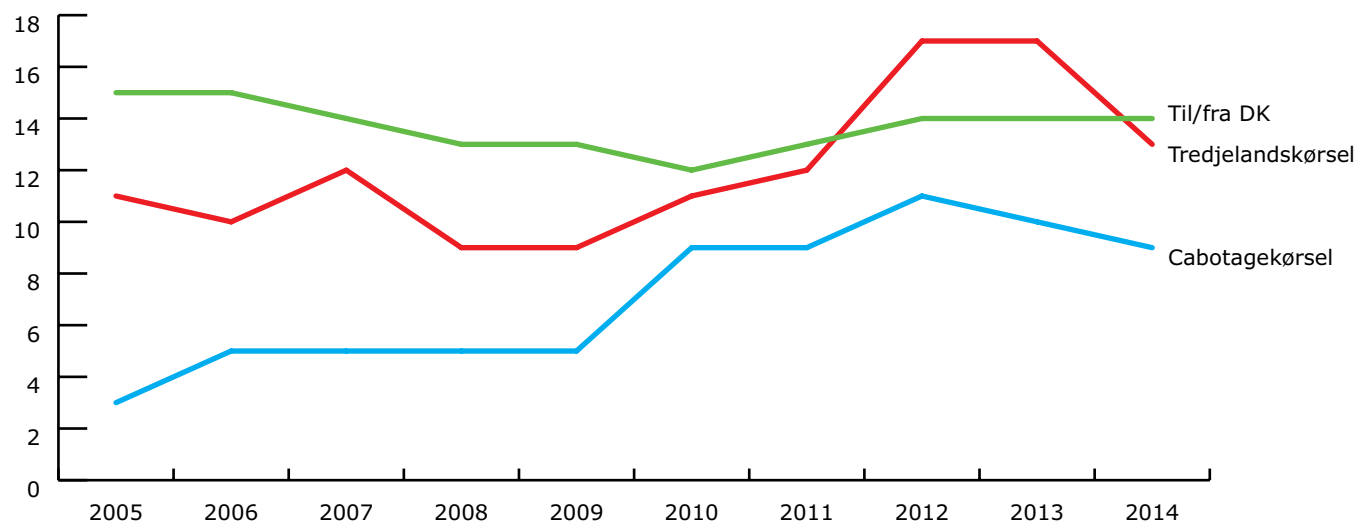
Figur 26 . Udviklingen i danske lastbilers internationale godstransportarbejde fordelt på lande. Indekseret udvikling, 2003 = 100



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Det er endvidere en markant udviklingstendens, at kapacitetsudnyttelsen i tredjelandskørsel og cabotagekørsel har bidraget til forbedring af den samlede kapacitetsudnyttelse i danske lastbilers internationale kørsel. Figur 27 viser udviklingen i kapacitetsudnyttelsen i international godstransport med danske lastbiler målt som det gennemsnitlige antal ton på bilen, når den kører. Hvor kapacitetsudnyttelsen ved im- og eksport over den samlede periode fra 2005 til 2014 er faldet svagt, er kapacitetsudnyttelsen ved både tredjelandskørsel og cabotagekørsel steget markant

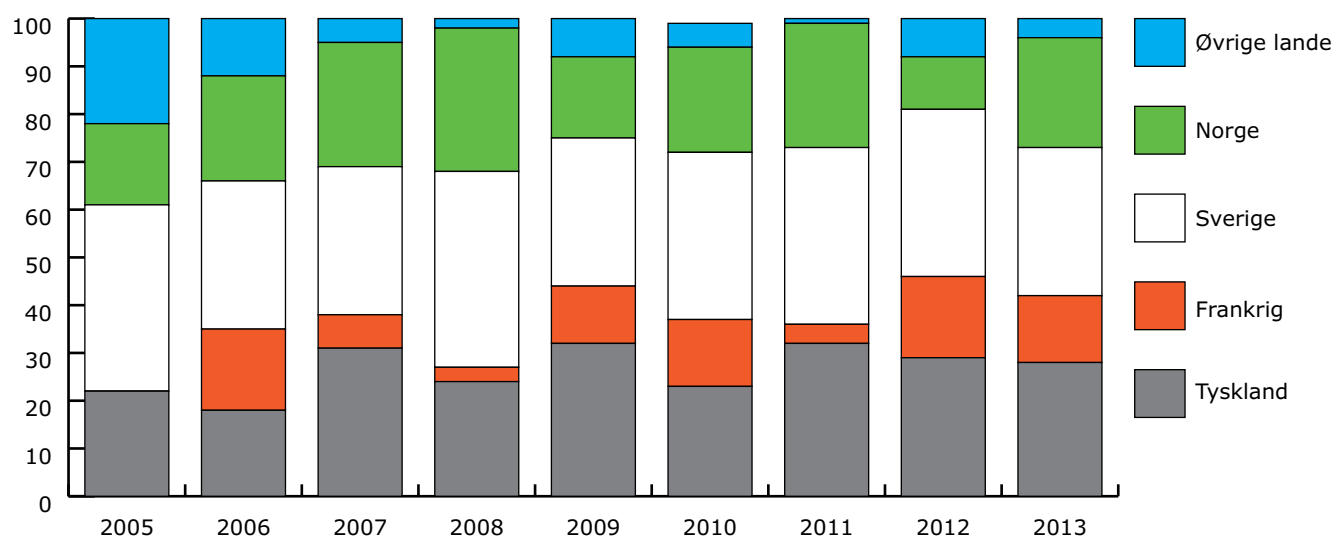
Figur 27 . Udviklingen i kapacitetsudnyttelsen i international godstransport med danske lastbiler. Gns. antal ton på lastbilen.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Figur 28 viser fordelingen af danske lastbilers cabotagekørsel efter lande, hvor cabotagekørsel er gennemført. Hovedparten af danske lastbilers cabotagekørsel gennemføres i nabolandene Sverige, Norge og Tyskland. I 2013 tegnede de tre lande sig for 82 procent af danske lastbilers samlede cabotagekørsel.

Figur 28 . Danmarks Statistik: Danske lastbilers cabotagekørsel i udlandet 2005-2013 fordelt på lande. Andel af danske lastbilers samlede cabotagekørsel i procent.



Kilde: Eurostat

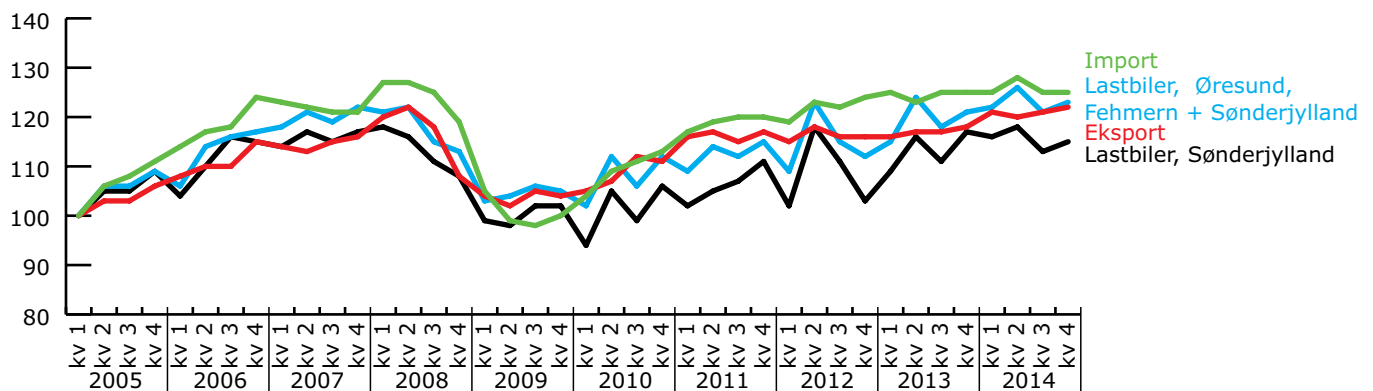
Kapitel 3 . Vejtrafikken i Danmark

Afsnit 3.1 . Grænsetællingerne

Den internationale lastbiltrafik til og fra Danmark har været i konstant vækst siden 2009. I 2014 kørte der 5.138 lastbiler pr. døgn over grænsen i Sønderjylland, på Øresundsbroen og via Scandlines A/S' ruter i retning mod Danmark. Det er det største antal lastbiler nogensinde. Siden 2009 er trafikken vokset med 18 procent.

Der er god sammenhæng mellem den internationale godstransport med lastbil til og fra Danmark og værdien af Danmarks udenrigshandel. Figur 29 viser udviklingen i lastbiltrafikken jf. ITD's grænsetælling sammenholdt med udviklingen i Danmarks im- og eksport

Figur 29 . Udviklingen i lastbiltrafikken til Danmark jf. ITD's grænsetælling sammenholdt med Danmarks im- og eksport opgjort som kvantumindeks. Indeks 1. kvartal 2005 = 100.



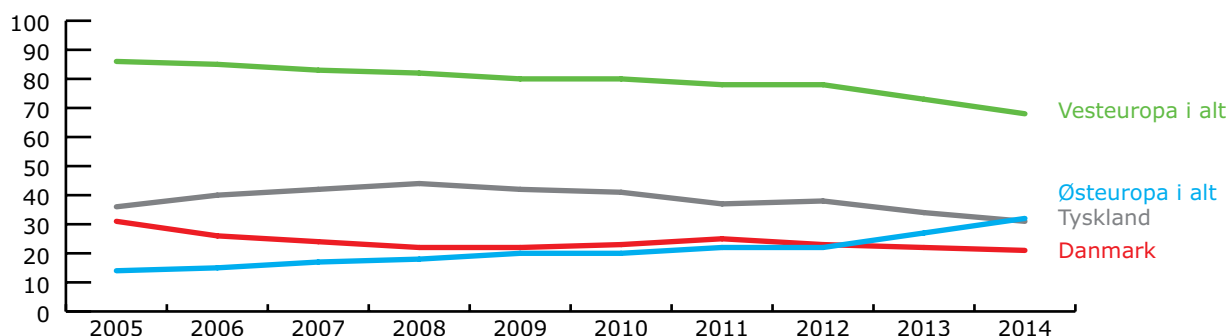
Kilde: ITD's grænsetælling og Danmarks Statistik, Statistikbanken

Figur 30 viser markedsandelen i den internationale vejgodstrafik til og fra Danmark målt som andel af den samlede trafik efter nationalitet af trækkende enhed. Som det fremgår, er der de seneste ti år sket en markant forskydning i trafikandele. Lastbiler fra Vesteuropa tegnede sig i 2009 for 86 procent af den samlede lastbiltrafik over grænserne. I 2014 var andelen 68 procent. Lastbiler fra Østeuropa havde i 2005 en andel på 14 procent, i 2014 var den vokset til 32 procent.

Andelen af danske lastbiler faldt fra 31 procent i 2005 til 22 procent i 2008. Fra 2008 til 2011 steg trafikandelen til 25 procent. Siden 2011 har der været et svagt fald i danske lastbilers trafikandel, så den i 2014 var 21 procent.

Andelen af tysk indregistrerede lastbiler i grænsetrafikken steg fra 2005 til 2008 fra 36 procent til 44 procent. I 2014 var andelen faldet til 31 procent.

Figur 30 . Udviklingen i lastbiltrafikken over grænsen i Sønderjylland og med Scandlines A/S's ruter efter nationalitet af trækkende enhed. Andel af samlet trafik i procent.



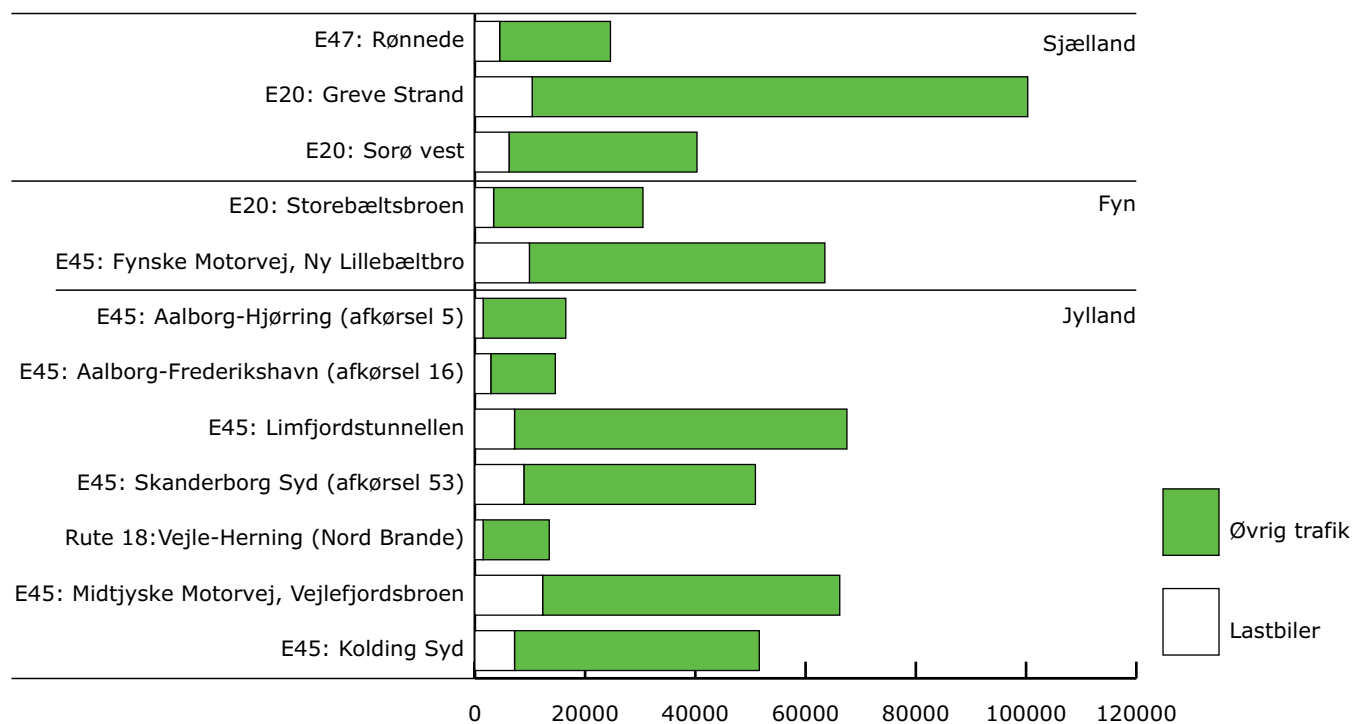
Kilde: ITD's grænsetælling

Afsnit 3.2 . Trafikken på danske veje

Der er en stor variation i intensiteten af vejtrafikken på det danske vejnet. Det gælder såvel den samlede trafik som lastbiltrafikken.

Figur 31 viser lastbiltrafikken og den samlede trafik på en række udvalgte vejafsnit i Danmark. Betydningen af E45 i Østjylland som en transportvej for gods er tydelig. Det er her, der er den største intensitet af lastbiltrafik sammen med indfaldsvejene til København. Motorvejsbroen over Vejle Fjord er det sted i Danmark, hvor der passerer flest lastbiler pr. døgn, og lastbilernes andel af den samlede trafik er størst på motorvejen i Østjylland.

Figur 31 . Lastbiltrafikken og den samlede trafik på en række vejstrækninger på det overordnede vejnet i Danmark. Trafik i begge retninger pr. døgn 2013. Antal biler.



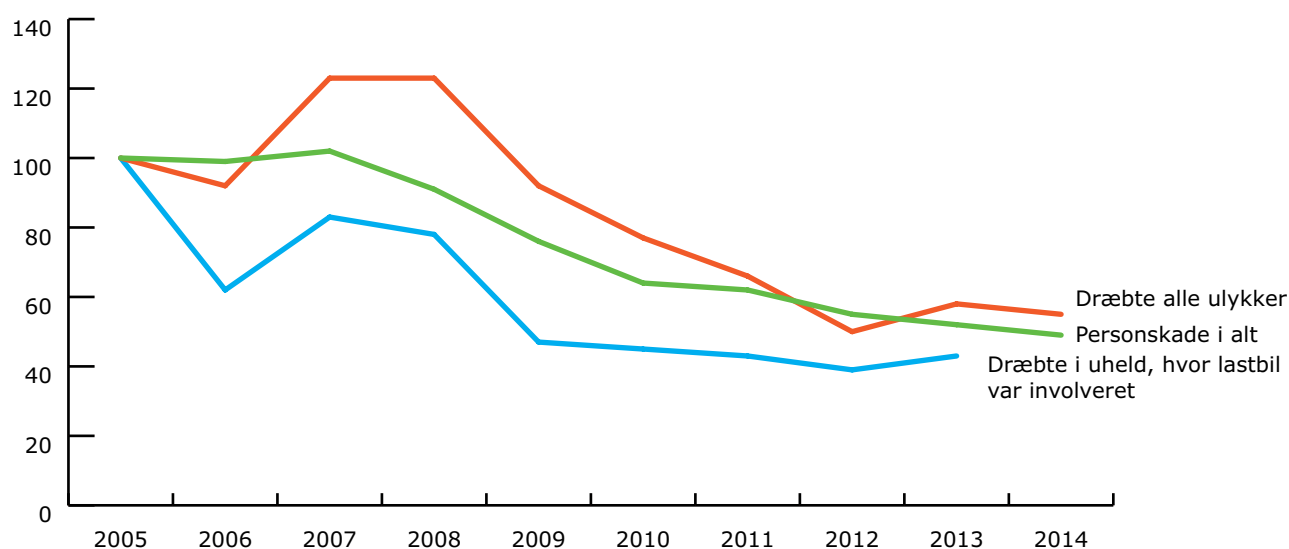
Kilde: Vejdirektoratet

Afsnit 3.3 . Dræbte og tilskadekomne ved trafikuheld

I 2014 kom i alt 3.393 personer til skade i trafikken, heraf var der 183 dødsfald. Udviklingen har dog i de sidste 10 år bevæget sig i den rigtige retning. Siden 2005 er antallet af tilskadekomne faldet med 51 procent, og antallet af dræbte er faldet med 45 procent.

Seneste statistik for antal dræbte i uheld, hvor lastbil var involveret, er for året 2013, hvor der i alt var 33 dræbte. Antallet af dræbte i uheld, hvor lastbil har været involveret, er faldet med 57 procent fra 2005 til 2013. Statistikken skelner ikke imellem uheld, som er forårsaget af lastbilen, og uheld forårsaget af andre trafikanter.

Figur 32 . Udviklingen i antal dræbte og tilskadekomne i trafikken 2005-2014.
Indekseret udvikling, 2005 = 100



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken og Vejdirektoratet

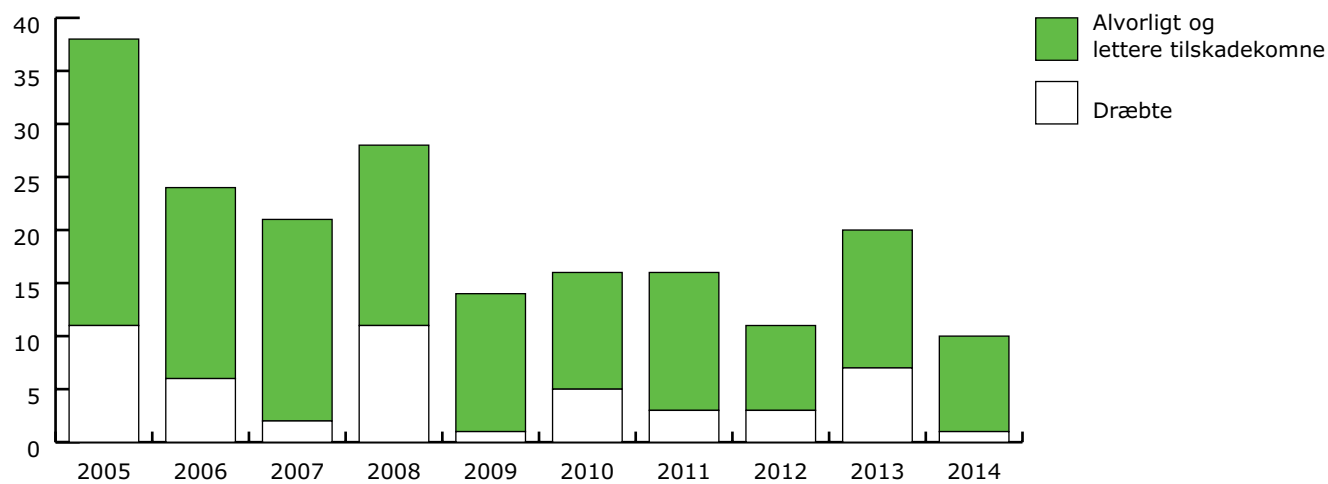
Table 1 . Udviklingen i antal dræbte og tilskadekomne i trafikken 2005-2014.
Indekseret udvikling, 2005 = 100

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Personskade i alt	6.919	6.821	7.062	6.329	5.250	4.408	4.259	3.778	3.586	3.393
Dræbte alle ulykker	331	306	406	406	303	255	220	167	191	183
Dræbte i uheld, hvor lastbil var involveret	77	48	64	60	36	35	33	30	33	

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Højresvingsulykker mellem cyklister og lastbiler, hvor lastbilerne drejer til højre, udgør et særligt fokusområde i trafiksikkerhedsarbejdet. Figur 33 viser udviklingen i antal dræbte og tilskadedekomne cyklister i forbindelse med højresvingsulykker. Det samlede antal er faldet fra 38 i 2005 til 10 i 2014. Antallet af dræbte cyklister var i 2005 8, i 2014 døde én cyklist efter at have været involveret i en højresvingsulykke.

Figur 33 . Udviklingen i dræbte og tilskadedekomne cyklister i forbindelse med højresvingsulykker.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Kapitel 4 . Samlet godstrafik i/til/fra Danmark med bil, tog, skib og fly

Afsnit 4.1 . Omfang af godstransport i Danmark, fordeling på transportmidler

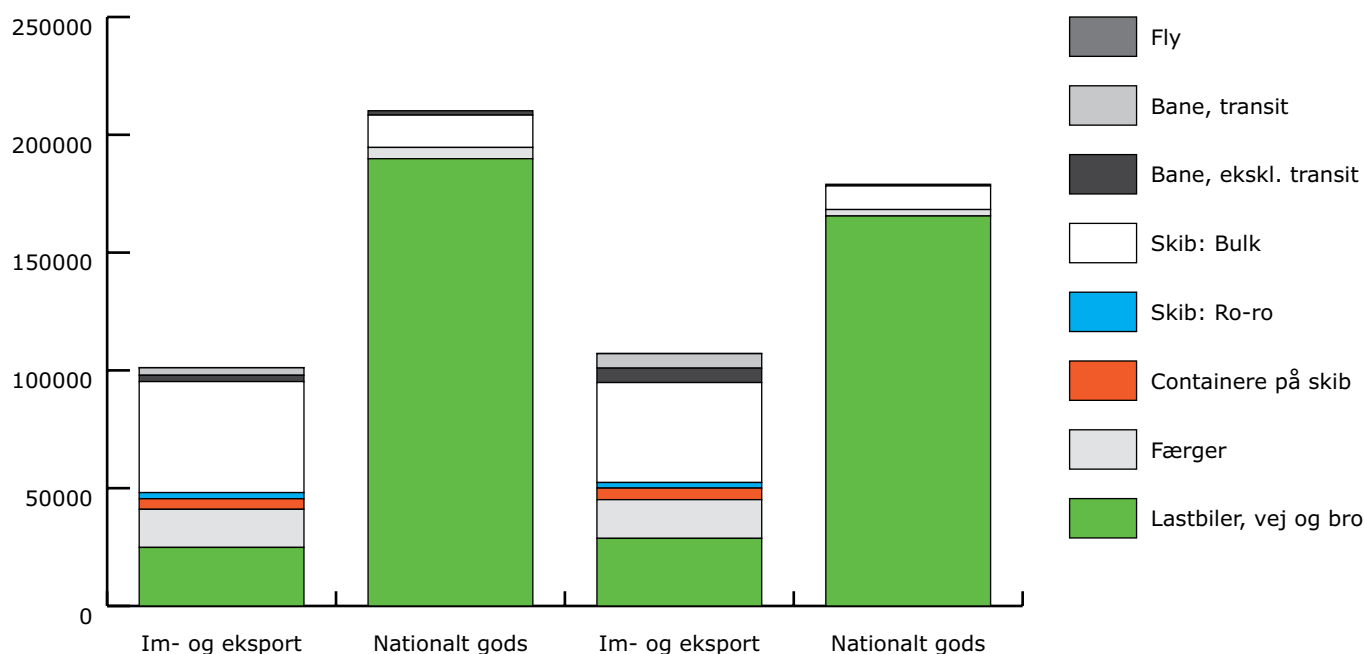
Omfanget af den samlede godstransport i Danmark og til- og fra Danmark er i figur 34 opgjort som de samlede transporterede godsmængder i 2005 og 2013.

Den samlede transporterede godsmængde i nationale transporter var i 2013 180 mio. ton, hovedparten heraf blev transporteret med lastbil. Den samlede transporterede godsmængde til/fra Danmark var i 2013 godt 107 mio. ton, dvs. ca. 60 procent af mængderne i national transport.

Figuren understreger således en betydelig internationalisering af godstransport i Danmark, hvor godt 1/3 af de samlede godsmængder sker ved transport til og fra Danmark. Bemærk, at tallene er inkl. transittrafik gennem Danmark. Det er videre bemærkelsesværdigt, at godsmængderne i national transport er faldende, medens godsmængderne i den internationale transport er stigende.

I international godstransport spiller skibstransport en betydelig rolle, ca. 2/3 af alle transporter til/fra Danmark sker med skib enten som lastbil på færgе, med containerskibe og ro-ro-skibe (løstrailere på skib) eller som bulktransporter. Bulktransport med skib dækker over en række forskellige varegrupper, bl.a. olie, kul, sand, sten og grus og fodderstoffer. Ca. 1/3 af disse transporter var i 2013 brændstof (dvs. olie og kul). International godstransport med lastbil (på vej, bro og færgе) udgjorde i 2013 godt 45 mio. ton, dvs. lidt mere end 1/3 af de samlede godsmængder i international transport. Langt hovedparten af trafikken i den internationale godstransport med bane er i dag transittrafik med bane gennem Danmark mellem Sverige og Centraleuropa.

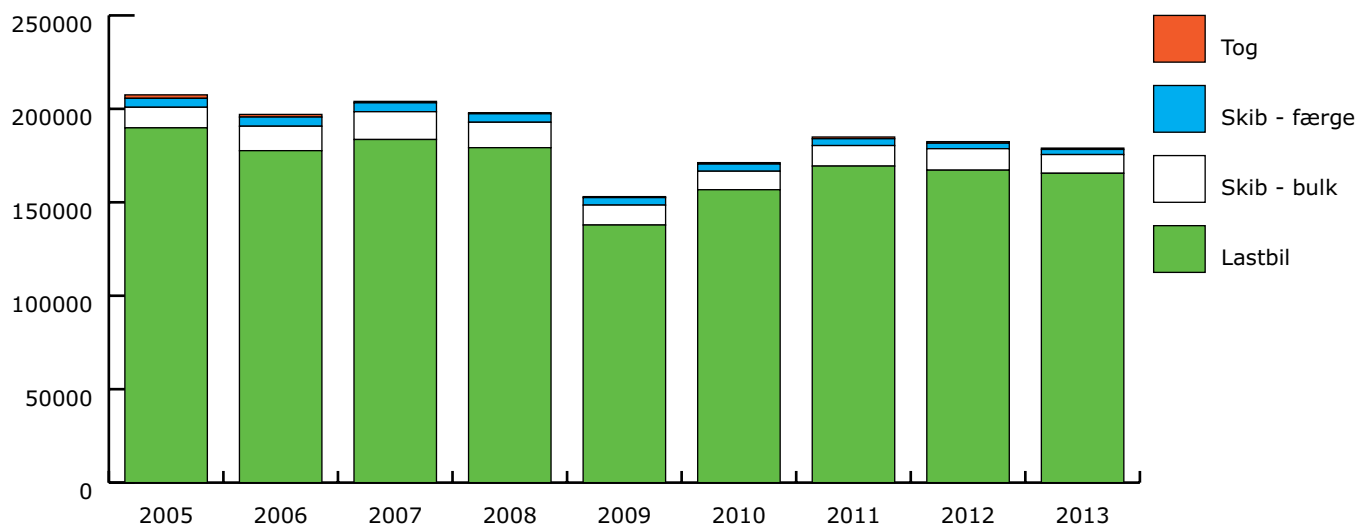
Figur 34 . Mængderne i national og international godstransport i, til og fra Danmark 2005 og 2013. Tusinde ton. NB: Inkl. transitkørsel gennem Danmark.



Kilde: Trafikstyrelsen

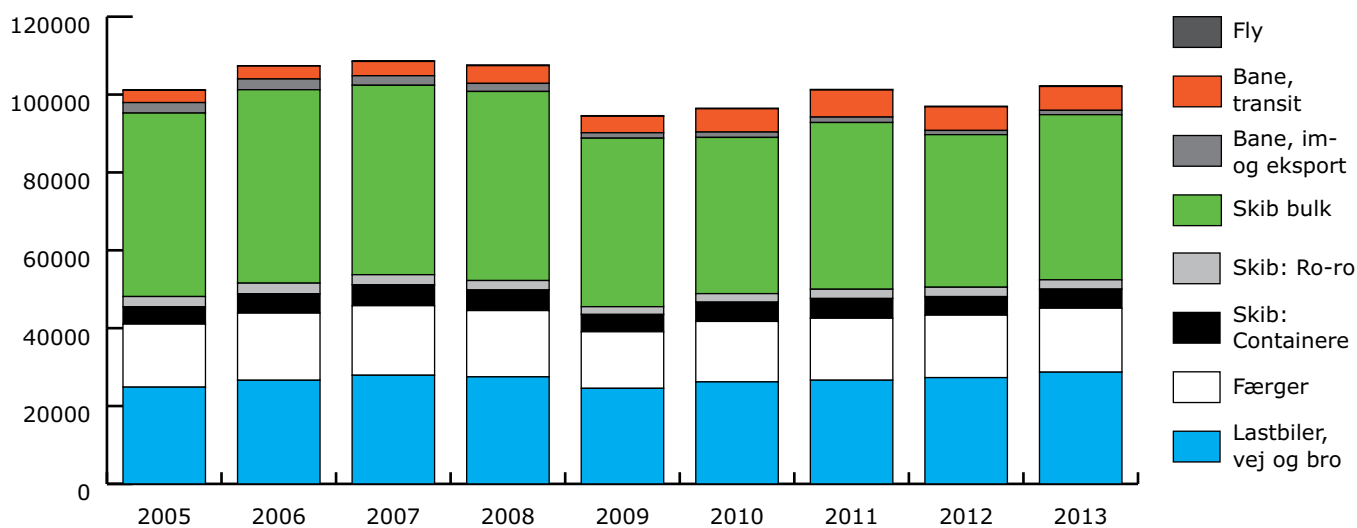
Figur 35 og 36 viser udviklingen i godsmængderne i hhv. national og international godstransport fordelt på transportmidler fra 2005 til 2013.

Figur 35 . Udviklingen i godsmængder i national godstransport. Tusinde ton.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Figur 36 . Udviklingen i godsmængder i international godstransport over Danmarks grænser. NB: Inkl. transittrafik gennem Danmark. Tusinde ton.



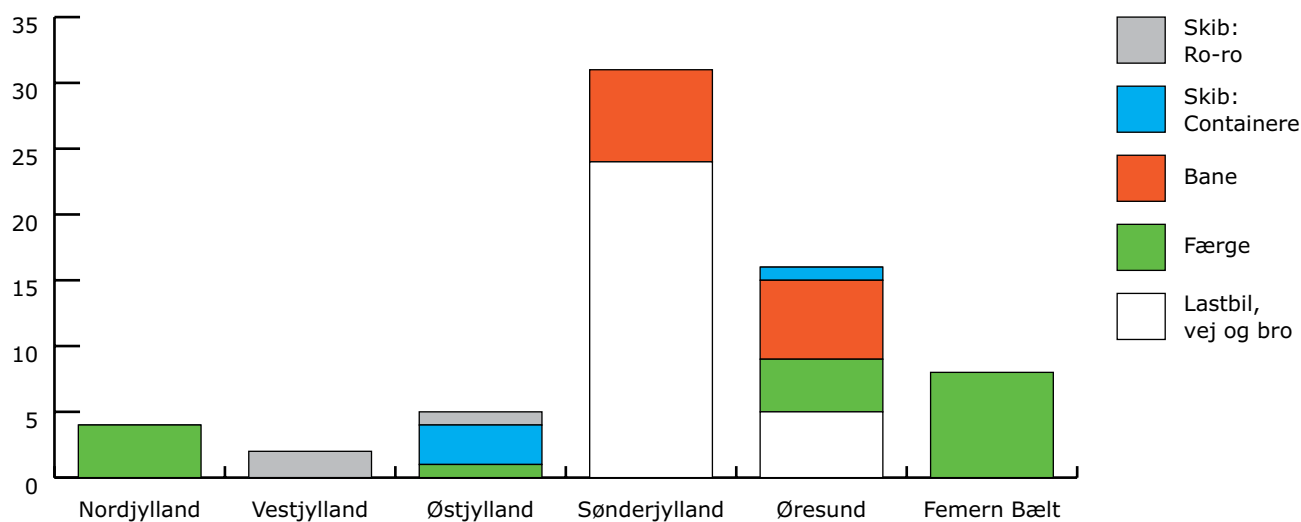
Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken. Gods med lastbil til/fra Danmark er opgjort på grundlag af antal biler over Øresund og grænsen i Sønderjylland

Afsnit 4.2 . Godstransport til/fra Danmark fordelt på transportmidler

Figur 37 viser fordelingen af den internationale godstransport til og fra Danmark med bil, tog, færgе, containerskib og ro-ro-skib på regioner, dvs. eksklusiv "bulk-transporter med skib". Inden for dette segment, der samlet udgør godt 60 procent af den samlede godstransport til og fra Danmark, er grænsen i Sønderjylland den vigtigste "internationale port".

Det er videre bemærkelsesværdigt, at der er en forskel i fordelingen på transportformerne fra region til region. Nordjylland er karakteriseret ved færgеhavnene her. I Øresundsregionen er transporterne fordelt mellem lastbil og tog på bro, lastbil på færgе og containerskib. Femern Bælt er domineret af lastbiler på færgе.

Figur 37 . Den samlede godstrafik med lastbil, færgе, tog, containerskib og ro-ro-skib til og fra Danmark i 2013 fordelt på regioner. Mio. ton.



Kilde: ITD's grænsetælling og Danmarks Statistik

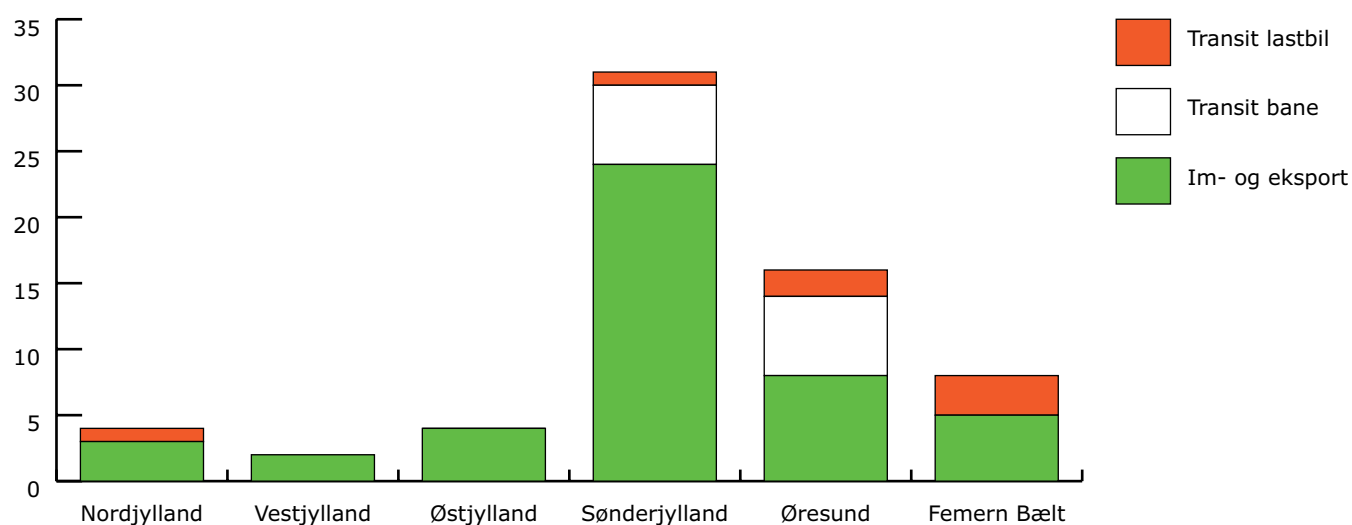
Figur 38 viser fordelingen af de internationale godstransporter til fra Danmark med de samme transportmidler som i figur 37. I figur 38 er mængderne i international transport opgjort efter, om der er tale om im- og eksport til/fra Danmark eller transittrafik gennem Danmark. Som det fremgår, er der også forskel fra region til region på, hvor stor en andel transittrafikken udgør af den samlede trafik over grænserne.

I Sønderjylland, der er den største grænseovergang, udgjorde transittrafikken 22 procent af den samlede grænseoverskridende trafik, langt hovedparten heraf var godstransport med bane.

På Femern Bælt udgjorde transittrafikken 35 procent af den samlede godstransport, transittrafikken her var godstransport med lastbil.

På Øresund udgjorde transittrafikken 50 procent af den samlede godstransport. Den største andel heraf var godstransport med bane mellem Sverige og Centraleuropa.

Figur 38 . Den samlede godstrafik med lastbil, færge, tog, containerskib og ro-ro-skib til og fra Danmark i 2013 fordelt på regioner og fordelt på im- og eksport samt transittrafik. Mio. tons.



Kilde: ITD's grænsetælling, Danmarks Statistik og Institut for Transportstudier (transittællingen "Nutrada")

Kapitel 5 . Den europæiske lastbiltrafik

Afsnit 5.1 . Samlet lastbiltrafik i EU

Det samlede godstransportarbejde med lastbil i EU udgjorde i 2013 ca. 1.700 mia. tonkm. Ca. 2/3 heraf var i forbindelse med national godstransport og 1/3 i forbindelse med international godstransport. Figur 39 viser udviklingen i det samlede europæiske godstransportarbejde fra 2005 til 2013 opgjort efter nationalt og internationalt gods.

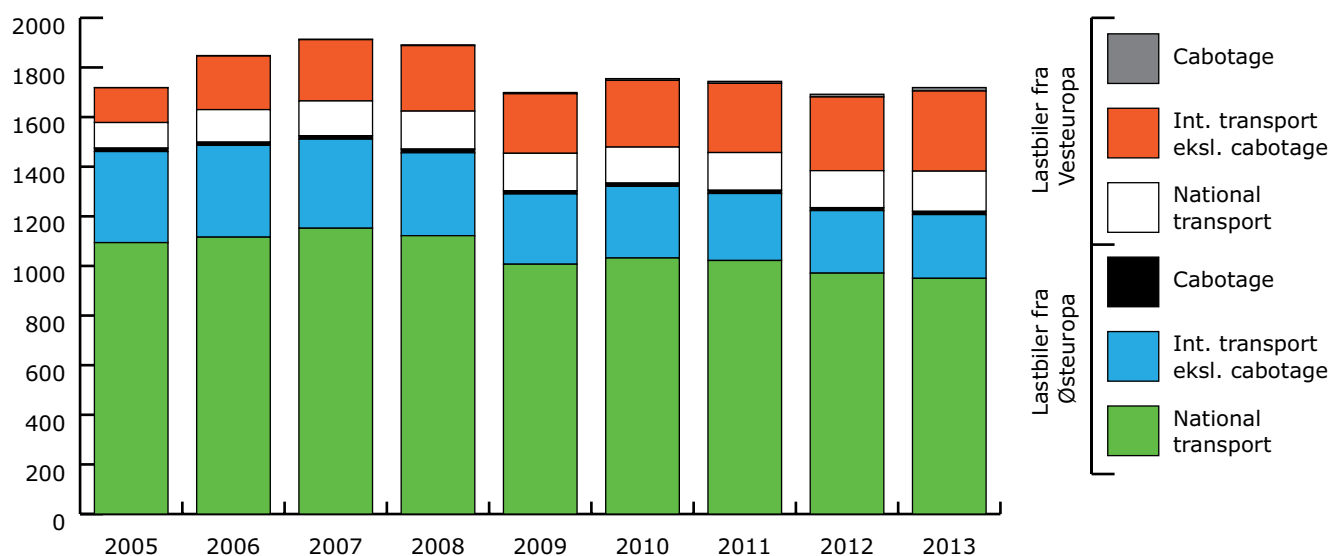
I tabel 2 er vist fordelingen af den nationale og internationale kørsel målt i tonkm og opgjort efter nationalitet af lastbilerne for alle EU-medlemslandene i 2013.

Den andel af de europæiske lastbilers internationale kørsel, som er cabotagekørsel, er vist i figuren. Cabotagekørslen udgjorde i 2013 i alt 1,6 procent af den samlede nationale og internationale kørsel opgjort som tonkm. Siden 2005 har cabotagekørsel udgjort en stigende andel af den samlede kørsel fra 0,9 procent i 2005 til 1,6 procent i 2015.

I figuren er det samlede transportarbejde endvidere opgjort efter, om lastbilerne er indregistreret i Vest- eller Østeuropa. Som det fremgår, tegnede lastbiler fra Vesteuropa sig for den største andel af det samlede transportarbejde nemlig godt 70 procent i 2013. I 2005 tegnede lastbiler fra Vesteuropa sig for godt 85 procent af det samlede transportarbejde. Hovedparten af det samlede transportarbejde udført med lastbiler fra Vesteuropa var national godstransport i de enkelte medlemslande.

Danske lastbiler tegnede sig for ca. 1 procent af det samlede godstransportarbejde i EU. Det svarer til Danmarks befolknings andel på ca. 1 procent af det samlede indbyggertal i EU.

Figur 39 . Den samlede lastbiltransport i EU fordelt på nationalt og internationalt gods samt andelen af internationalt gods, der er cabotagekørsel. Mia. tonkm.



Kilde: Eurostat

Tabel 2 . Den samlede lastbiltransport i EU fordelt på nationalt og internationalt gods samt andelen af internationalt gods, der er cabotagekørsel. Mia. tonkm

	Nationalt	Internationalt	Nationalt og internationalt (i alt)
Belgien	19,0	13,8	32,8
Bulgarien	7,2	19,9	27,1
Tjekkiet	15,4	39,5	54,9
Danmark	12,2	3,9	16,1
Tyskland	256,7	49,0	305,7
Estland	1,6	4,4	6,0
Irland	7,2	2,0	9,2
Grækenland	14,6	4,4	19,0
Spanien	127,0	65,6	192,6
Frankrig	155,7	15,8	171,5
Kroatien	4,3	4,8	9,1
Italien	112,0	15,3	127,2
Cypern	0,6	0,0	0,6
Letland	2,8	10,0	12,8
Litauen	2,5	23,8	26,3
Luxembourg	0,8	7,8	8,6
Ungarn	9,2	26,6	35,8
Holland	29,9	40,3	70,2
Østrig	13,9	10,4	24,2
Polen	100,3	147,3	247,6
Portugal	9,8	26,8	36,6
Rumænien	12,5	21,5	34,0
Slovenien	1,9	14,0	15,9
Slovakiet	4,6	25,6	30,1
Finland	21,0	3,5	24,4
Sverige	30,7	2,8	33,5
England	139,2	8,8	147,9
I alt	1.112,5	607,5	1.720,0

Kilde: Eurostat

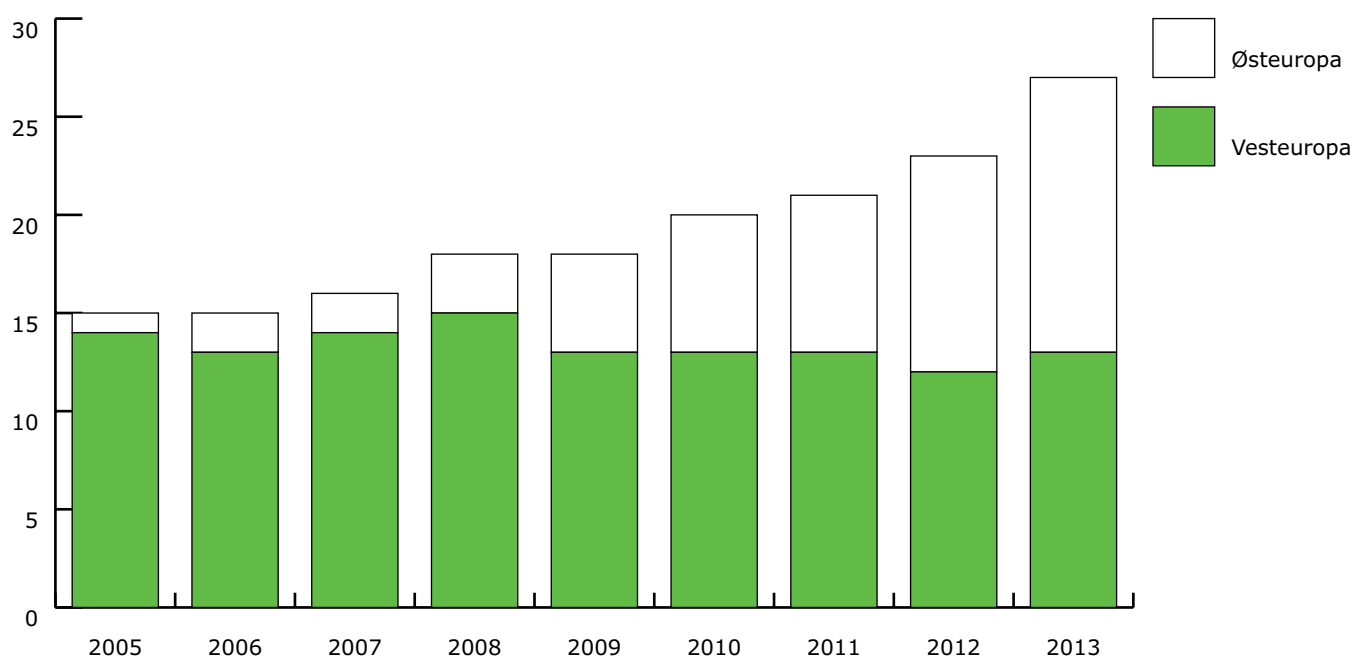
Afsnit 5.2 . Europæiske lastbilers cabotagekørsel

Det fælleseuropæiske statistikbureau Eurostat opgør den samlede cabotagekørsel udført af lastbiler i Europa. Statistikken er baseret på opgørelser i de enkelte medlemslande. I lyset af, at cabotagekørslen udgør en relativ beskeden del af den samlede godstransport med lastbil jf. det forrige afsnit, er usikkerheden i statistikken om cabotagekørsel relativt større end for statistikken om europæiske lastbilers samlede godskørsel.

I figur 40 er vist udviklingen i den samlede cabotagekørsel fordelt efter, om lastbilerne er indregistreret i Øst- eller Vesteuropa. Cabotagekørslen har været stigende siden 2005. Hvor hovedparten af cabotagekørslen i 2005 blev udført med lastbiler fra Vesteuropa (92 procent), tegnede de sig i 2013 for knap halvdelen af den samlede cabotagekørsel (49 procent).

Tabel 3 viser talgrundlaget for figur 40. Som det fremgår, er der indberetninger fra alle EU-medlemslande om cabotagekørsel.

Figur 40 . Udviklingen i cabotagekørslen i Europa fordelt på biler fra hhv. Øst- og Vesteuropa.
Mia. tonkm



Kilde: Eurostat (NB: Kroatien blev medlem af EU 1. juli 2013 og indgår ikke i opgørelsen i denne figur)

Tabel 3 . Den samlede cabotagekørsel i EU efter indberetningsland.
Mio. tonkm

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Belgien	1.597	1.552	1.529	1.546	1.458	1.363	1.099	947	944
Bulgarien	-	204	89	137	655	867	764	1.016	1.178
Tjekkiet	33	86	248	293	364	545	937	1.219	1.344
Danmark	129	239	293	254	257	310	371	389	321
Tyskland	2.257	2.273	2.546	2.781	1.785	1.975	2.028	1.764	1.789
Estland	138	102	163	216	207	268	273	311	281
Irland	462	434	418	573	310	348	318	253	216
Grækenland	-	89	65	18	-	-	-	-	3
Spanien	1.059	854	825	1.085	1.534	1.685	1.832	1.949	2.353
Frankrig	421	523	569	429	333	347	313	250	297
Italien	1.098	1.022	939	1.049	675	538	414	360	339
Letland	36	30	39	50	158	217	259	330	312
Litauen	50	66	69	75	70	74	82	160	311
Luxembourg	2.141	2.133	2.248	2.182	2.341	2.072	1.845	1.397	1.764
Ungarn	100	80	126	168	285	421	550	690	879
Holland	2.733	2.172	1.999	2.563	2.266	2.674	2.499	2.446	2.466
Østrig	573	717	686	642	643	609	498	514	612
Polen	653	1.273	1.098	954	2.601	3.920	3.797	5.285	7.379
Portugal	747	714	927	886	494	653	824	904	1.190
Rumænien	-	-	-	97	93	66	207	505	1.008
Slovenien	149	264	250	389	360	407	503	475	551
Slovakiet	87	125	216	264	350	528	647	832	860
Finland	54	89	147	44	49	138	118	110	239
Sverige	186	164	152	222	156	179	144	140	101
England	195	231	281	243	143	283	255	240	363
Norge	14	19	42	47	30	39	31	18	73
Schweiz	-	-	-	275	313	277	342	189	215
I alt	14.913	15.453	15.965	17.482	17.931	20.803	20.684	22.315	22.315

Kilde: Eurostat (NB: Kroatien blev medlem af EU 1. juli 2013 og indgår ikke i opgørelsen i denne tabel)

Afsnit 5.3 . Kørsel med lastbil på det tyske maut-net

Siden 2007 er der i Tyskland udarbejdet en særlig statistik over kørslen med lastbil på de strækninger, hvor der opkræves en vejafgift for lastbiler på over 12 ton totalvægt – den såkaldte maut. Statistikken er baseret på det faktiske trafikarbejde gennemført af lastbilerne på maut-strækningerne. Det er således en meget valid statistik.

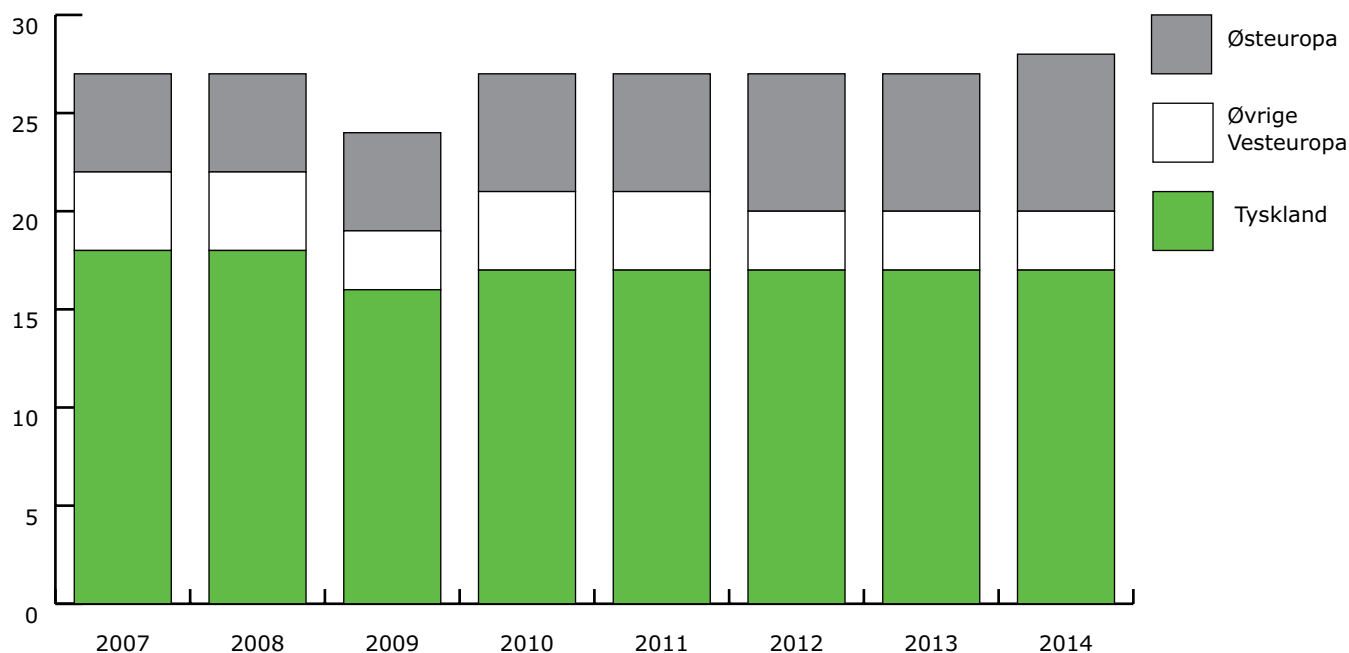
Maut-statistikken er på flere måder interessant: Først og fremmest må det vurderes at være en meget troværdig statistik, da den er baseret på en systematisk registrering af samtlige indbetalinger af maut fra lastbiler på maut-strækningerne.

Statistikken giver et interessant billede af udviklingen i lastbiltrafikken i Europa, da det overordnede vejnet i Tyskland i høj grad fungerer som en hovedfærdselsåre for samhandlen i EU.

Figur 41 viser udviklingen i den samlede lastbiltrafik på maut-strækningerne siden indførslen af maut 1. januar 2007. Kørslen er i figuren opdelt på lastbilkørsel gennemført af tysk indregistrerede lastbiler, og lastbiler indregistreret i det øvrige Vesteuropa og i Østeuropa. Den samlede lastbiltrafik faldt med 12 procent fra 2008 til 2009 som konsekvens af den internationale finanskrisen. Siden 2009 har lastbiltrafikken på maut-strækningerne været i vækst igen, fra 2009 til 2014 er den samlede lastbiltrafik vokset med 15 procent. Lastbiltrafik gennemført med udenlandske lastbiler er vokset med 32 procent, medens trafikken med tyske lastbiler er vokset med 6 procent. Lastbiltrafik med lastbiler fra Østeuropa er fra 2009 til 2014 vokset med 63 procent.

Tabel 4 på næste side viser datagrundlaget for figuren.

Figur 41 . Den samlede lastbiltrafik på de tyske maut-strækninger opgjort efter nationalitet af lastbilerne.
Mia. tonkm



Kilde: BAG, Bundesamt für Güterverkehr

Tabel 4 . Den samlede lastbiltrafik på de tyske maut-strækninger opgjort efter nationalitet af lastbilerne.
Vognkm

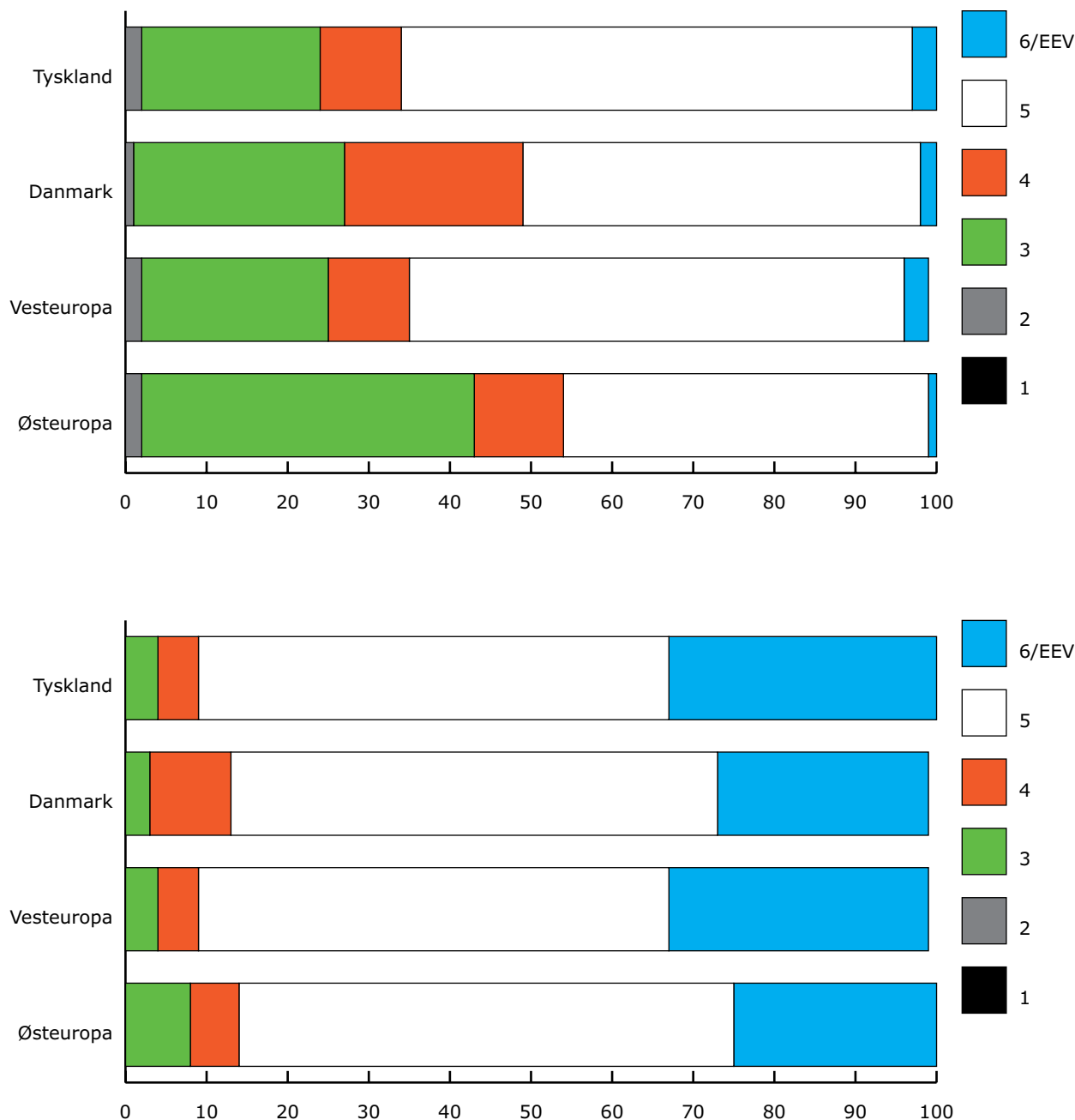
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tyskland	18.030.108	18.035.555	15.989.287	16.561.904	16.934.540	16.714.814	16.924.942	17.021.061
Belgien	275.956	248.191	194.536	200.530	189.673	164.530	145.888	136.392
Bulgarien	90.357	121.638	127.764	158.599	195.563	243.430	294.628	341.066
Danmark	180.680	153.350	120.411	120.616	113.415	95.717	87.792	81.808
Estland	60.422	61.001	57.434	61.777	62.745	58.265	56.916	61.945
Finland	38.107	32.424	27.861	31.104	29.148	24.372	23.552	22.967
Frankrig	107.396	97.283	77.741	79.297	80.845	77.680	74.937	69.790
Grækenland	46.025	39.153	33.256	31.053	28.184	25.398	25.179	25.230
Storbritanien	35.698	33.346	30.565	32.508	32.963	31.632	31.085	32.104
Irland	17.042	17.924	16.017	16.977	17.628	15.978	14.201	14.618
Italien	364.671	350.108	285.861	290.995	279.947	244.328	211.251	191.032
Kroatien (medlem fra 1.7.2013)							68.041	85.338
Letland	115.175	115.850	86.984	95.034	110.265	116.186	119.398	126.152
Lithaen	302.915	326.447	267.726	299.932	346.719	383.812	406.738	434.687
Luxembourg	127.126	131.259	113.351	113.282	111.681	99.146	92.133	87.040
Malta	652	775	870	1.029	1.140	1.226	1.274	1.357
Holland	1.328.774	1.266.178	1.083.849	1.135.913	1.136.426	1.066.610	1.044.408	1.015.925
Østrig	668.923	598.510	448.466	438.868	429.639	389.014	362.572	347.841
Polen	2.218.667	2.369.097	2.116.446	2.400.794	2.626.879	2.784.144	3.072.011	3.503.261
Portugal	73.442	74.243	68.665	80.147	87.101	81.168	78.748	82.216
Rumænien	218.074	270.698	270.019	341.806	426.557	494.485	589.925	709.307
Sverige	83.190	77.682	65.714	68.805	65.449	55.185	45.917	40.321
Slovakiet	378.591	407.651	356.706	408.590	472.845	496.614	524.625	556.503
Slovenien	229.319	268.993	244.277	270.466	281.799	277.629	285.050	296.421
Spanien	199.486	206.042	195.289	206.074	214.064	210.777	203.312	203.152
Tjekiet	991.895	1.040.188	929.340	1.022.309	1.075.246	1.071.593	1.098.835	1.168.397
Ungarn	430.792	461.765	419.089	501.408	573.187	597.153	634.293	669.340
Cypern	7.165	10.089	11.330	12.022	11.832	13.125	13.083	10.930
Ikke EU	760.625	778.147	669.283	715.656	740.002	742.554	681.733	678.545
Ukendt	42.822	61.469	52.034	35.875	11.010	13.501	15.460	17.186
Alle biler	27.424.095	27.655.056	24.360.171	25.733.370	26.686.492	26.590.066	27.227.927	28.031.932
Udenlandske lastbiler	9.393.987	9.619.501	8.370.884	9.171.466	9.751.952	9.875.252	10.302.985	11.010.871
Andel af alle biler	34%	35%	34%	36%	37%	37%	38%	39%

Kilde: BAG, Bundesamt für Güterverkehr

Afsnit 5.4 . Euronomer på maut-strækningerne i Tyskland

Den vejafgift, der opkræves for at benytte maut-strækningerne i Tyskland, er differentieret efter euronormen, dvs. udledninger af partikler og NO_x m.m. fra lastbilerne. Mindre udledning svarer til højere EU-norm og mindre afgift. Figur 42 viser lastbilkørslen efter indregistreringsland og på euronormen i 2010 og 2014. Som det fremgår, er der sket en betydelig udvikling i lastbilkørslen mellem de to år, når det gælder euronormen. Det er videre bemærkelsesværdigt, at hvor lastbiler fra Østeuropa i 2010 havde en betydelig lavere euronorm end lastbiler fra Vesteuropa, så var denne forskel tæt på at være udignet i 2014.

Figur 42 . Kørte km på de tyske maut-strækninger i 2010 og 2014 (nederste graf) efter nationalitet og euronorm.



Kilde: BAG, Bundesamt für Güterverkehr

Kapitel 6 . Om betydningen og kvaliteten af statistik

Afsnit 6.1 . Sammenligning mellem maut-statistikken og ITD's grænsetælling

En god og retvisende statistik er et vigtigt grundlag for udvikling af dansk transport og logistik. Det gælder både ved udvikling af gode og effektive rammebetingelser og for den enkelte virksomheds muligheder for at udvikle det langsigtede forretningsgrundlag for virksomheden.

Det er derfor vigtigt, som det er sket i denne årsrapport, at sammenstykke et sammenhængende billede af udviklingen i erhvervet på grundlag af forskellige datakilder nationalt og internationalt. Det er også vigtigt, at validiteten af de forskellige statistiske opgørelser løbende evalueres. Ændrede indsamlingsmetoder kan fx potentielt betyde brud i dataserier, som vi fx har set det med den internationale kørebogsundersøgelse i 2009.

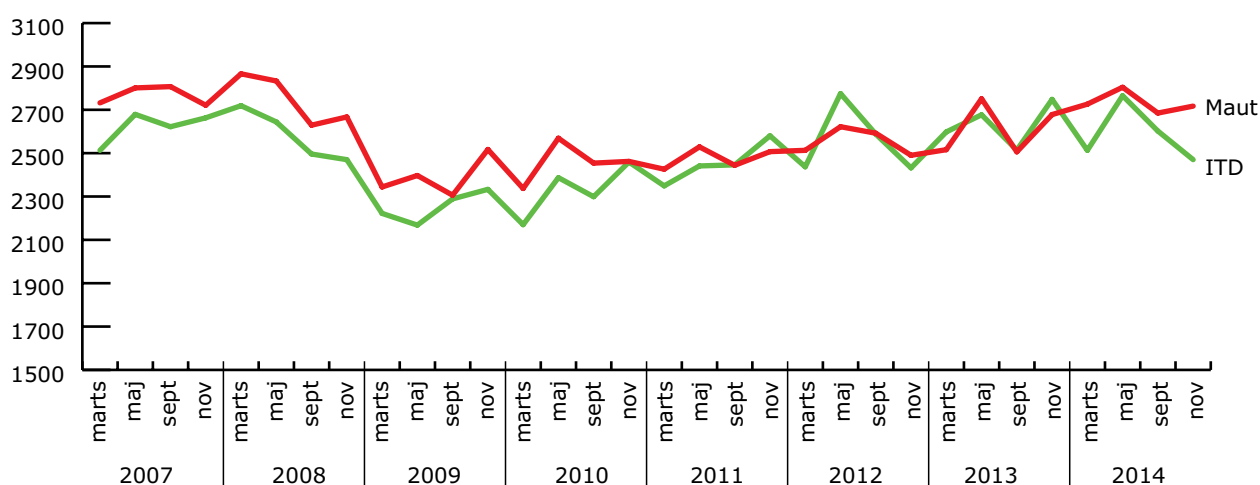
Den tyske maut-statistik er en potentiel god kilde til evaluering af andre statistikker, fordi den, som anført tidligere, er baseret på en 100 procent opgørelse af trafikken.

ITD's grænsetælling er baseret på en stikprøvetælling af lastbiltrafikken over grænserne over en enkelt uge fire gange om året. I tælleugen tælles der 1/7 af den totale trafik i ugen.

Udviklingen i den samlede lastbiltrafik over motorvejsgrænsen ved Frøslev er i figur 43 sammenlignet for ITD's tælling og maut-statistikken. Som det fremgår, er der god overensstemmelse mellem opgørelsen af udviklingen i den samlede lastbiltrafik over grænsen ved Frøslev i de to tællinger.

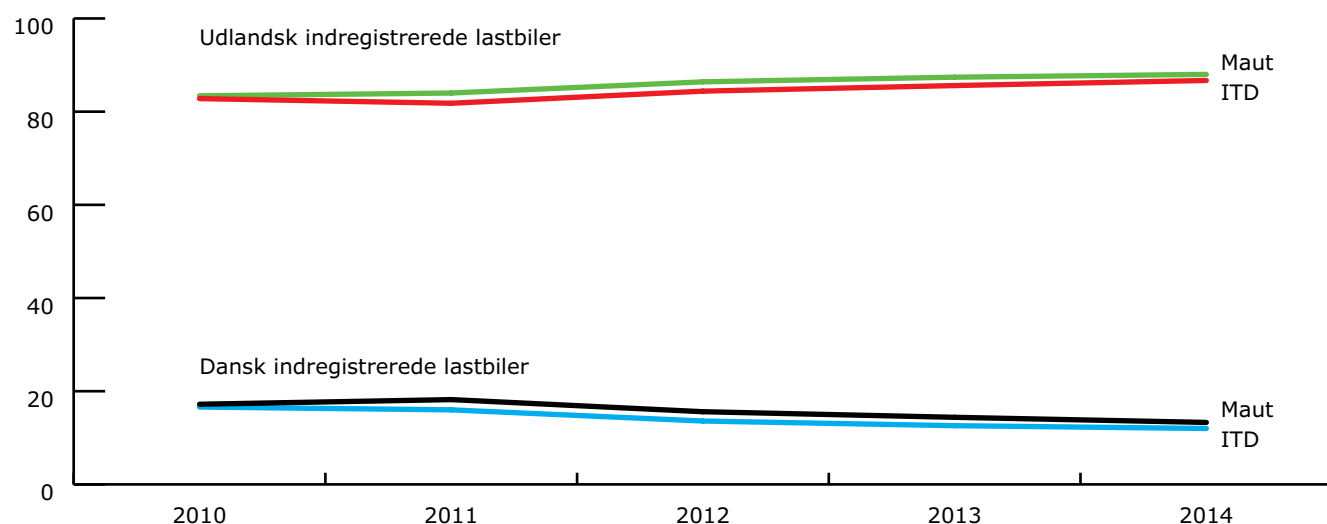
BAG, Bundesamt für Güterverkehr, der står for offentliggørelse af maut-statistikken, har siden 2010 årligt opgjort nationalitetsfordelingen for de fem største nationaliteter på de enkelte grænseovergange, som indgår i maut-strækningerne, herunder også Frøslev Grænse. I figur 44 er vist andelen af dansk indregistrerede og øvrige lastbiler opgjort hhv. i ITD's grænsetælling og i maut-statistikken. Som det fremgår, er der også god overensstemmelse mellem de to statistikker, når det gælder andelen af danske lastbiler over Frøslev Grænse.

Figur 43 . Udviklingen i lastbiltrafikken over Frøslev grænse i retning mod Danmark, som den er opgjort af BAG (maut-statistikken) og ITD. Antal biler i retning mod Danmark pr. døgn.



Kilde: ITD's grænsetælling og BAG, Bundesamt für Güterverkehr

Figur 44 . Udviklingen i markedsandelen for dansk og udenlandsk indregistrerede lastbiler over Frøslev Grænse opgjort i hhv. ITD's grænsetælling og i maut-statistikken.



Kilde: ITD's grænsetælling og BAG, Bundesamt für Güterverkehr

Afsnit 6.2 . Sammenligning mellem ITD's grænsetælling og kørebogsundersøgelsen

På næste side er i figur 45 vist udviklingen i danske lastbilers internationale kørsel belyst på grundlag af Danmarks Statistiks kørebogsundersøgelse og med udgangspunkt i ITD's grænsetælling. Figuren viser udviklingen i antal danske lastbiler over Øresund, Femern Bælt og landegrænsen opgjort i ITD's grænsetælling. På grundlag af Danmarks Statistiks kørebogsundersøgelse viser figuren udviklingen i antal internationale ture til/fra Danmark og pålæst gods.

Der er god overensstemmelse mellem udviklingen i antal lastbiler over grænsen opgjort af ITD og pålæst godsmængde opgjort i kørebogsundersøgelsen fra 2005 til 2008.

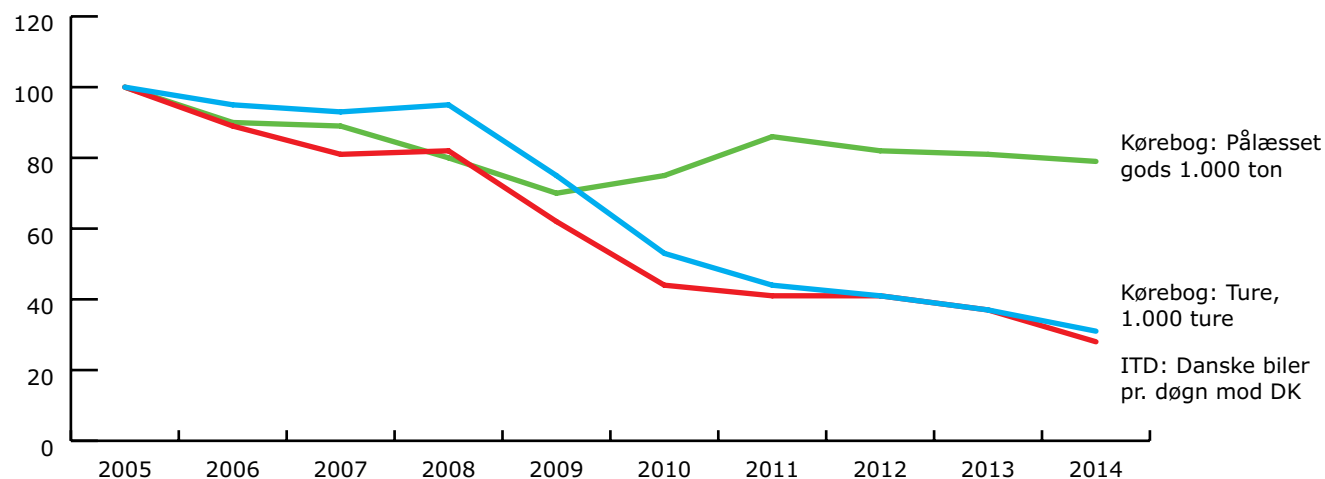
Fra 2009 til 2011 faldt den pålæssede godsmængde opgjort i kørebogsundersøgelsen med 34 procent, medens antal lastbiler over grænsen opgjort af ITD steg med 22 procent. Mellem 3. og 4. kvartal 2009 ændrede Danmark Statistik metode for valg af stikprøve. Meget peger på, at faldet i de danske lastbilers internationale kørsler fra 2009 til 2011 i kørebogsundersøgelsen må tilskrives ændret metode ved valg af stikprøve og opregning.

I denne årsberetning udgør en retvisende udvikling i danske lastbilers samlede kørselsaktivitet et vigtigt grundlag for at kunne vurdere fx udviklingen i produktivitet målt som udnyttelse af kapitalapparat og personale og for at kunne vurdere markedsudviklingen på det internationale marked.

Det er baggrunden for, at vi i denne rapport har valgt at bruge grænsetællingen som grundlag for at belyse udviklingen i danske lastbilers internationale kørsel. Grænsetællingerne er opgjort efter en uændret metode siden 2003. Data fra Danmarks Statistiks kørebogsundersøgelse er brugt til at fordele trafikken på lande og kørselsformer, dvs. im- og eksport samt cabotagekørsel og tredjelandskørsel.

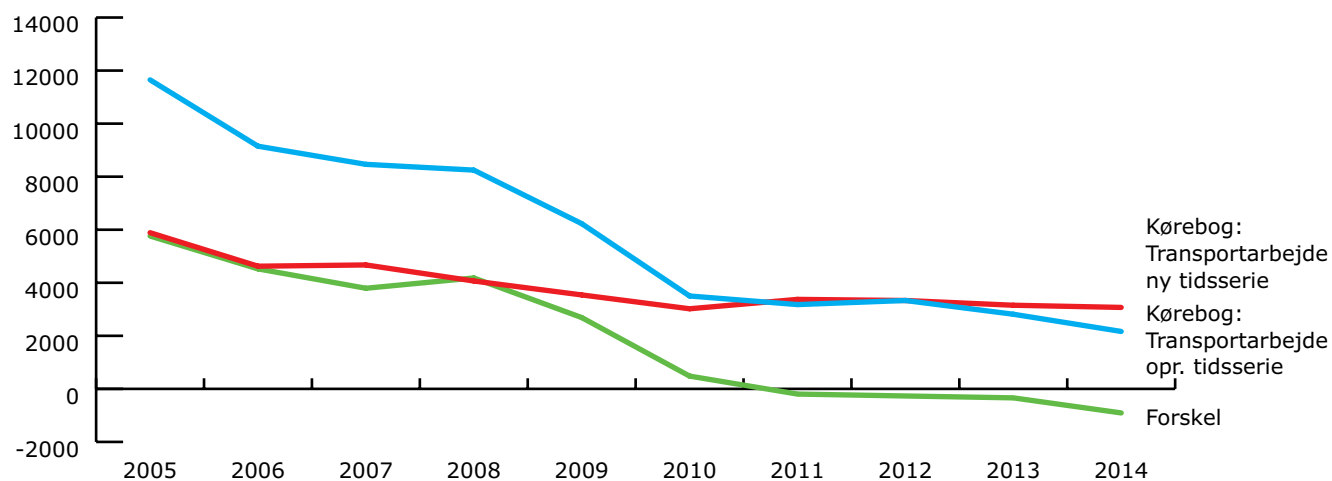
I figur 46 er vist udviklingen i danske lastbilers transportarbejde, som det er opgjort på grundlag af kørebogsundersøgelsen, samt den korrigerede tidsserie, der indgår i denne årsrapport.

Figur 45 . Udviklingen i danske lastbilers internationale godstransportarbejde jf. kørebogsundersøgelsen og antal danske lastbiler over grænserne jf. ITD's grænsetælling. Indeksret udvikling. 2005 = 100.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken og ITD's grænsetælling

Figur 46 . Udviklingen i det internationale godstransportarbejde med danske lastbiler. Tidsserie på grundlag af kørebogsundersøgelsen samt den korrigerede tidsserie, der er anvendt i denne årsrapport. Mio. tonkm.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken og ITD's grænsetælling

Danske transportvirksomheder i førerfeltet



**Brancheorganisation
for den danske
vejgodstransport**

Danmarks succes som handelsnation bygger på, at vi altid har haft godt styr på at transportere varer og gods. I dag er det ITD's medlemmer, der kører forrest og sikrer, at varestrømmene aldrig går i stå.

Vi er stolte af at arbejde for det erhverv, der mere end noget andet er med til at holde hjulene i gang i Danmark – nu og i fremtiden.

 Find os på
Facebook

www.facebook.com/itd.brancheorganisation



**Brancheorganisation
for den danske
vejgodstransport**

Lyren 1 . DK-6330 Padborg
Tlf. +45 7467 1233 . Fax +45 7467 4317
itd@itd.dk . www.itd.dk

 Find os på
Facebook
www.facebook.com/itd.brancheorganisation