

ÅRSRAPPORT

ITD'S AKTIVITETER I 2016

Brancheorganisation for den danske vejgodstransport



www.itd.dk

Udgivet af ITD

Ansvarlig redaktør: Kaspar W. Olesen
Redaktion: Kaspar W. Olesen og Julie Jensen Bendtsen
Analyse af statistisk materiale: Lars Dagnæs, transECO₂
Layout og sats: ITD

Redaktionen er afsluttet den 3. marts 2017.

Citat er tilladt med behørig kildeangivelse.

© ITD 2017

ITD, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
www.itd.dk | T: +45 7467 1233
CVR 40990917

INDHOLDSFORTEGNELSE

Transportbranchen	4
Fakta om ITD.	5
ITD i tal	6
Koncernregnskab	7
ITD stiller skarpt på jeres behov!	8
Frihed, fremgang og fremtid	12
Hvad vinder vi ved, at transportsektoren digitaliseres?	14
Netværket styrker min virksomhed!	15
Medlemmernes daglige sparringspartner	16
ITD's medlemsundersøgelse 2017	18
Fleksibilitet er nøglen til vækst og forandring	20
ITD opruster	21
ITD's medlemsundersøgelse 2017	22
Politik på vejen	24
Administrative byrder fylder stadig mere i ITD's juridiske rådgivning.	25
Fleksibilitet i overenskomster er vejen frem	26
ITD Forsikring går ind i Europa	27
 BRANCHESTATISTIK	
Kapitel 1 Branchens nøgletal.	28
Kapitel 2 Danske lastbilers transportarbejde.	36
Kapitel 3 Vejgodstrafikken i Danmark	41
Kapitel 4 Den europæiske lastbiltrafik	49
Kapitel 5 Samlet godstrafik til/fra Danmark med bil, tog, skib og fly	52

TRANSPORT- BRANCHEN

- En motor for vækst og arbejdspladser



Vi skriver 2017 og kigger tilbage på et år præget af vækst og travlhed på vejene. Der køres meget gods på de danske veje og til de europæiske markeder netop nu. Meldingerne fra jer ude på vejene bakker op om dette billede. Vi kan som branche og virksomhedsejere være stolte af, at vi bidrager til at understøtte denne vækst og dermed er med til at fastholde og skabe arbejdspladser i vores sektor. Vores syn på markedssituationen bakkes op af vores transportminister Ole Birk Olesen, der i et interview i denne årsrapport kalder vores branche "en motor for vækst og arbejdspladser". Det glæder mig, fordi det er netop det, vi er.

I disse tider bliver der snakket meget om digitalisering af sektoren og automatiseret kørsel. Politisk er fokus også på digitaliseringen, bare i regeringsgrundlaget nævnes digitalisering og ny teknologi over 40 gange. Vi ved alle godt, at det er på vej, men især for de automatiserede køretøjer vil der gå en stund, før vi ser fuldt selvkørende køretøjer på de danske veje. Men de kommer. Det er platooning-arrangementet i marts 2016 et godt eksempel på.

Til gengæld er digitaliseringen vigtig for alle – både den store internationale transportvirksomhed, men også den selvkørende vognmand. Mange af jer er i dag godt med og bruger flådesystemer og mobile app-løsninger, men hvis vi fremover vil stå styrket i konkurrencen i markedet, så er vi nødt til at være forberedte. Vi skal være klar til at favne digitaliseringen og tilpasse den til vores forretning, kunder og behov. For med digitaliseringen i hånden vil vi kunne effektivisere vores arbejde i højere grad. Også her er det vigtigt, at vi lærer af hinandens og andres erfaringer. Vi har i denne årsrapport spurgt transportordførere om deres syn på digitaliseringen af transportsektoren, og svaret er klart: Digitaliseringen af sektoren vil bidrage til vækst og arbejdspladser.

I årets medlemsundersøgelse svarer et stort flertal af jer, at vi inden 2020 vil se konsolideringer, nye samarbejder og partnerskaber i branchen, ikke mindst hos de små og

mellemstore virksomheder. Jeg lægger især mærke til ordene samarbejde og partnerskaber. Det tror jeg, vi kommer til at se mere af fremover. Flexibilitet er et nøgleord i vores branche, og kravene til det har aldrig været større. Der er som sådan ikke noget nyt i, at vi hjælper hinanden – transportvirksomheder imellem, hvad enten det er lån af en trækker eller mandskab til en opgave. Vi er faktisk rigtig gode til at træde til for hinanden, når der er brug for hjælp. Hvorfor fremhæver jeg dette? Det gør jeg, fordi jeg tror, vi i stigende grad vil se, at vi kommer langt ved at finde områder, hvor to virksomheder eller flere kan drage fordel af samarbejde med hinanden.

Samarbejde og fælles trav er også vigtigt i forhold til ITD som organisation. Vi repræsenterer store som små medlemmer under ITD-fanen, og nye er kommet til. ITD's rolle er at lægge den rigtige linje, der gavner hele branchen og det enkelte medlem. Det gælder både, når vi deltager i arbejdet for bedre rammebetingelser politisk, når vi svarer på branchespecifikke spørgsmål over telefonen, og når vi giver juridisk rådgivning i sager, som vedrører jeres virksomheder.

Inden længe begynder vi at kigge på en ny strategi for ITD – Strategi 2025. Her vil vi lægge linjerne for den fremtid, ITD skuer ind i. Det bliver en spændende og ikke mindst vigtig proces, og jeg ser frem til at arbejde tæt sammen om dette med vores nye direktør Carina Christensen.

En ting ligger helt fast; ITD er og bliver vognmændenes og transport- og logistikvirksomhedernes brancheorganisation, og vi vil sammen med jer sikre de bedst mulige arbejdsbetingelser i den verden, I driver forretning i.

Med venlig hilsen

Gert Jakobsen
Bestyrelsesformand i ITD

FAKTA OM ITD

ITD startede i efterkrigsårene som en samling af eksportvognmænd. I dag tæller foreningen mere end 800 transport- og logistikvirksomheder, der fragter gods i både Danmark og Europa. Dertil kommer en række associerede medlemmer.

ITD er en toneangivende brancheorganisation og et centralt rådgivnings- og videnscenter for medlemmerne.

Brancheorganisationen rummer alle typer transport- og logistikvirksomheder fra den selvkørende vognmand til de store internationale transport- og logistikvirksomheder, der har forretning i både Danmark og udlandet.

ITD's medlemmer transporterer gods for danske og udenlandske virksomheder, og de kører også i kommunalt regi. De transporterer alt fra eksempelvis fødevarer til vindmøller og udfører også transporter, der kræver en høj grad af specialisering.

ITD's hovedkontor ligger i Padborg. Her kan medlemmerne nyde godt af bl.a. ITD's medlemsservice og rådgivning, salg af produkter, teleløsninger og uddannelsesforløb.

ITD har også kontor i København og i Bruxelles.

ITD's eksperter er løbende med ved forhandlingsbordene og i arbejdsgrupper i både Bruxelles og på Slotsholmen i København. Alt sammen for at skabe de bedste politiske rammer og betingelser for den danske transport- og logistikbranche.

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 tilbyder ITD markedets bedste serviceløsninger til både medlemmer og kunder.

ITD sørger gennem sit innovationscenter for at være forrest på innovationsområdet, så alle i hele branchen kan få bedst mulig indsigt i og gavn af nye teknologier.

ITD har også etableret arbejdsgiverforeningen ITD Arbejdsgiver, der henvender sig til de uorganiserede vognmænd.



**Gert
Jakobsen**
Formand

**Christian
S. Madsen**

**Carina
Christensen**

**Lars Jørgen
Skov**

**Ib
Andersen**

**Niels Juel
Nielsen**

**Poul Henrik
Schou**
Næstformand

**Trine Støve
Kristiansen**

ITD I TAL

I det følgende giver vi et billede af den aktuelle status hos ITD's medlemmer på baggrund af data fra bl.a. medlemsundersøgelsen og interne opgørelser.

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



813 ITD-medlemmer

heraf 10 associerede (optalt pr. 31.12.16).
Samlet repræsenterer ITD således 1.200 medlemmer inkl. associerede hos RAV, DB og DKF.



Ca. 8.000

danske biler hos ITD-medlemmer.



Ca. 20.000

beskæftigede hos ITD-medlemmer.



1.000.000

køretimer analyserer ITD hver måned på TachoWeb.



20.000

eCMR-fragtbreve er blevet udstedt i ITD's eCMR i 2016.

KONCERNREGNSKAB

ITD ÅRSREGNSKAB 2016 (T. KR.)

Resultatopgørelse	2016	2015
Kontingenter	11.041	9.867
Øvrige nettoindtægter	18.695	21.094
	29.736	30.961
Andre eksterne omkostninger	-22.424	-23.150
Personaleomkostninger	-26.258	-27.873
Afskrivninger	-2.359	-2.063
Foreningens resultat før finansielle poster	-21.305	-22.125
Finansielle poster	23.544	22.811
Foreningens resultat før skat	2.239	686
Skat	-498	-227
Foreningens resultat	1.741	459
Resultat af dattervirksomhed*	76.196	78.213
ITD koncernresultat	77.937	78.672

Balance	pr. 31.12.2016	pr. 31.12.2015
Aktiver		
Immaterielle anlægsaktiver	3.137	4.681
Materielle anlægsaktiver	1.371	1.775
Kapitalandele i dattervirksomhed	547.000	490.608
Ansvarlig indskudskapital i dattervirksomhed	280.000	280.000
Anlægsaktiver i alt	831.508	777.064
Varebeholdninger	482	1.130
Tilgodehavender	34.856	69.451
Værdipapirer	11.801	10.651
Likvide beholdninger	252	686
Omsætningsaktiver i alt	47.391	81.918
Aktiver i alt	878.899	858.982
Passiver		
Foreningskapital	803.090	775.059
Forslag til udlodning for regnskabsåret	50.000	20.000
Foreningskapital i alt	853.090	795.059
Udskudt skat	391	433
Leverandører af varer og tjenesteydelser	6.746	54.022
Anden gæld	18.672	9.468
Gæld i alt	25.418	63.490
Passiver i alt	878.899	858.982

* Heri indgår driften af ITD's Innovationscenter (ILT).



ITD STILLER SKARPT
PÅ JERES BEHOV!

ITD's formål er at fremme vores medlemmers økonomiske, faglige og kollegiale interesser - og netop jeres interesser og behov er vores ypperste pejlemærker i alt, hvad vi gør i ITD nu og i fremtiden. Jeg har igennem de seneste måneder besøgt en række medlemsvirksomheder, som har givet mig god mulighed for at lære branchen at kende og få et godt indblik i de muligheder og udfordringer, I står over for i jeres dagligdag. Med hjem har jeg medbragt en lang række forslag til, hvordan vi sammen kan udvikle branchen og ITD.

For mig er det afgørende, at vi i ITD stiller skarpt på jeres aktuelle og fremtidige behov og sikrer jer de absolut bedste betingelser for at skabe vækst og udvikling i jeres virksomheder. Udgangspunktet for vores daglige arbejde i ITD er derfor at yde topprofessionel rådgivning og services. Vi skal også sikre en effektiv politisk interessevaretagelse, der skal give jer de absolut bedste betingelser for at drive jeres virksomheder fremad og for at klare jer godt i den nationale og internationale konkurrence.

Vi understøtter vores medlemmer

Det har høj prioritet for mig, at vi i ITD understøtter medlemsvirksomhederne, så I bliver i stand til at konkurrere på innovative, kvalitative løsninger og ny teknologi. ITD har derfor også sat endnu mere turbo på vores ambitiøse digitaliseringsindsats, som skal bidrage til, at langt flere transportvirksomheder høster gevinstene ved digitalisering. Jeg har fuld forståelse for, at det for mange kan være vanskeligt at løsrive sig fra den daglige drift for at arbejde strategisk med digitalisering og automatisering. De app-løsninger, som ITD allerede nu tilbyder til medlemmer og kunder, er gode eksempler på, hvordan innovation og effektivitet går hånd i hånd. Vi integrerer nu også vores innovationscenter ITL direkte ind i ITD for at sikre, at innovation tænkes bredest muligt ind i det daglige arbejde i alle afdelinger i ITD. Udviklingen i samfundet og sektoren går hurtigere end tidligere. Det vil i fremtiden stille store og vedvarende krav til transport- og logistikvirksomhedernes evne til at tænke nyt, effektivt og fleksibelt. I ITD vil vi bistå jer i hele den udvikling.

Tryk på ITD

I det seneste år har der været stort tryk på ITD Medlems-service. ITD's rådgivning inden for det juridiske område er den service, som flest medlemsvirksomheder lige nu gør brug af, og tendensen er stigende. Mange ønsker hjælp i forhold til juridiske kontrakter, overenskomster og ansættelsesret. Også nye særregler inden for mindsteløn i andre EU-lande har trukket mange ressourcer i juridisk afdeling. Mange af jer henter også råd og vejledning i ITD Medlems-service i forbindelse med køre- og hviletid, ADR sikkerhedsrådgivning, lastsikring, arbejdsmiljø, og mange bruger ITD's stærke forsikrings-service. Det glæder mig, at ITD's medlemmer generelt er rigtig gode til at søge rådgivning og sparring, når I støder på udfordringer i jeres hverdag. Det daglige samspil mellem vores medarbejdere og jer som

medlemmer gør, at vi sammen kan gøre jeres virksomheder endnu stærkere og transportbranchen som helhed endnu bedre.

Netværk i fremmarch

I ITD vil vi også i fremtiden gøre en dyd ud af at give jer stor indflydelse på, hvordan organisationens ydelser og tilbud løbende udvikler sig. Det sker blandt andet via en god dialog mellem ITD's medlemmer og medarbejdere, i ITD's netværk og på ITD's medlemsmøder. ITD kører lige nu 20 netværksgrupper, herunder både fagspecifikke og lokale netværk. Formålet er primært at tilføre deltagerne ny og vigtig viden samt at styrke relationerne og erfaringsudvekslingen mellem medlemmerne. Dertil kommer, at den tætte dialog mellem medlemmerne og ITD's medarbejdere i netværkene giver os god mulighed for hele tiden at udvikle og målrette vores indsats, så vi bliver en endnu mere relevant og kompetent sparingspartner for jer. Særligt de fagrelaterede netværk inden for særtransport,

affald, ledere og "Next generation" har stor tilslutning. Sidste nye skud på stammen er Netværk HR og Uddannelse.

Stærkt politisk fundament

I ITD vil vi fortsat arbejde proaktivt på at sikre en stærk politisk positionering af jeres ønsker og behov. ITD ønsker at præge og tage ansvar for udviklingen i transportbranchen for at sikre jer de bedst mulige betingelser og vilkår for udøvelsen af jeres erhverv. I ITD vil vi også i fremtiden nøje følge den politiske dagsorden i Danmark

og Europa, og vi vil aktivt sætte ind på de områder, der skaber de bedste vækstbetingelser for jer. Udgangspunktet for det politiske arbejde er jeres behov, uanset om I kører nationalt eller internationalt. Vi vil i arbejdet fortsat være stærkt optaget af at sikre fair konkurrencevilkår i transporterhvervet gennem fælles regler og et stærkt indre marked i EU. Vi kommer nemlig ikke udenom, at EU's indre marked er en helt afgørende platform for den danske transport- og logistikbranche.

Strategi for fremtiden

I 2017 vil vi sammen med bestyrelsen tage fat på arbejdet med at udvikle en ny strategi 2025. Strategien skal ikke mindst handle om, hvordan vi i ITD bedst kan ruste vores medlemsvirksomheder til den fremtid, vi kigger ind i. Vi skal stille skarpt på nye muligheder ved de store teknologiske forandringer, og vi skal bestræbe os på at være et skridt foran udviklingen, så vi kan hjælpe jer med at skabe fremtidig vækst. Fremgangen skal ikke kun være for nogle få virksomheder. Vi skal have flest muligt med. Er vi ikke hurtige nok til at omstille os og investere i teknologi, uddannelse og træning, så taber vi terræn. Vi skal bidrage til, at I får del i de vækstmuligheder, som ny teknologi og internationalisering giver mulighed for. Tilpasning til nye markedskrav er heldigvis en øvelse, som I er gode til. Vi skal sammen berede os på de vilkår, der kommer til at præge branchen markant de kommende år. Vi skal med i kapløbet og holde os helt i front.

"Det har høj prioritet for mig, at vi i ITD understøtter medlemsvirksomhederne, så I bliver i stand til at konkurrere på innovative, kvalitative løsninger og ny teknologi."

VÆKST I BRANCHEN

► De største forudsætninger for vækst

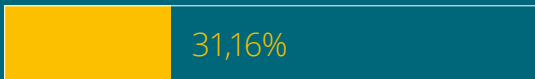
Lempelse af regler:



Bedre infrastruktur (veje):



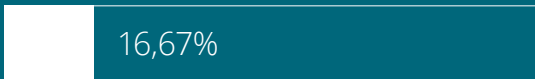
Bedre vilkår for transport- og logistikvirksomheder:



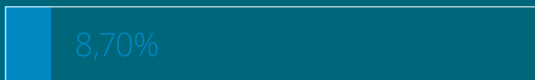
Bedre vilkår for forretningsudvikling:



Opkøb og samarbejde i branchen (konsolidering):



Forskning:

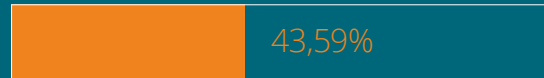


► De største hindringer for vækst

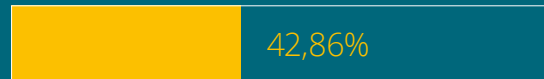
Øget konkurrence:



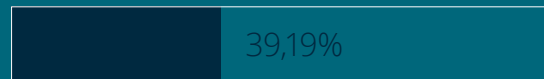
Stigende pres fra transportkøbere:



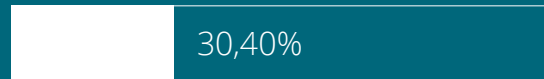
Lønninger:



Mangel på kvalificeret arbejdskraft:



Fleksibilitet til at drive sin forretning:



Daglig drift tager tiden:



9 ud af 10

ITD-medlemmer peger på, at det er chauffører, der kan indfri virksomhedens vækstpotentiale

BRANCHENS KONJUNKTURUDVIKLING



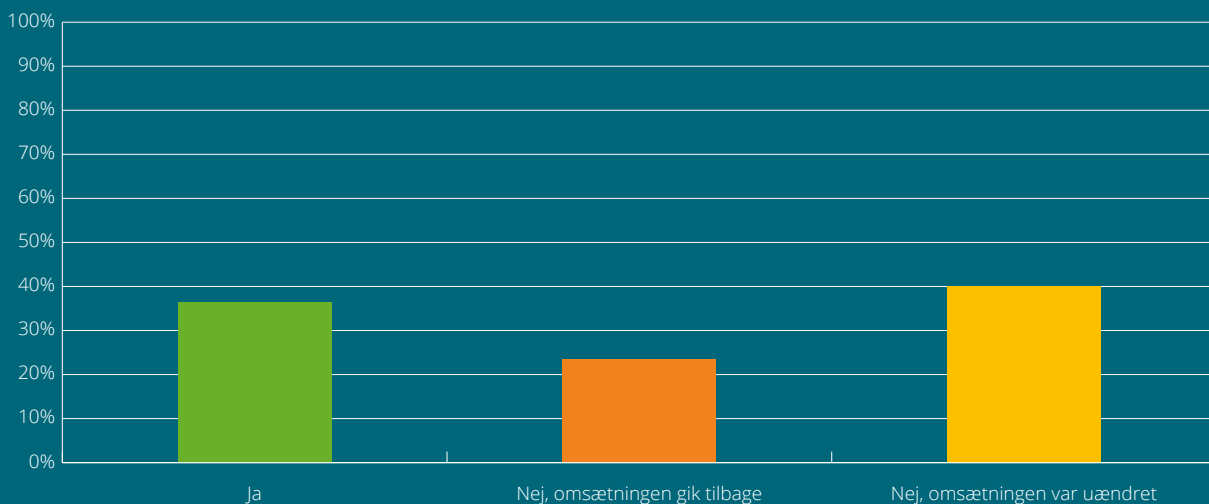
86%

af ITD's medlemmer
havde overskud i 2016

95%

forventer overskud
i 2017

► Øgede din virksomhed sin omsætning i 2016 (pct.)





FRIHED, FREMGANG OG FREMTID

Han er debattør, liberal og politiker, og så er han Danmarks transportminister. Vi har taget pulsen på Ole Birk Olesen, som karakteriserer transportpolitik med ordene: "Frihed, fremgang og fremtid", og som mener, at forbedring af reglerne er bedre end regulering.

Ole Birk Olesen er transport-, bygnings- og boligminister. Bag den lange titel gemmer sig en minister med et liberalt hjerte, der ser transportbranchen som en vigtig motor for vækst og arbejdspladser i Danmark.

Han ser det som en af sine vigtigste opgaver som minister at skabe de bedste betingelser for at drive virksomhed i Danmark. Her spiller transport- og logistikbranchen en vigtig rolle. I Ole Birk Olesens optik er transport- og logistikbranchen med til at binde Danmark sammen og gøre alle danskeres hverdag nemmere.

- Det er helt essentielt for et samfund som det danske, at virksomheder og borgere er i stand til at handle med hinanden og på tværs af grænser. På den måde er transport- og logistikbranchen en helt central branche, når det handler om at skabe mobilitet og sammenhængskraft. Men branchen er samtidig også en vigtig motor for at skabe vækst og arbejdspladser i hele Danmark, siger Ole Birk Olesen, der gerne lytter til, hvordan branchen ser den fremtidige udvikling af sektoren.

- Min tilgang til transportpolitik kan kort sammenfattes til frihed, fremgang og fremtid. Derfor står min dør også altid åben, hvis man ønsker at præsentere løsninger, som kan være med til at skabe en nemmere hverdag for vognmænd og chauffører, siger han.

Forlæns ind i fremtiden

Ole Birk Olesen er en fremtidens mand. Han mener, at man skal teste og udnytte de teknologier, der kan skabe gevinst til samfundet. Derfor håber han også, at 2017 bliver året, hvor vi begynder at kigge fremad og forsøger at komme forlæns ind i fremtiden.

- Jeg har en personlig ambition om, at jeg gerne vil se Danmark som et sted, hvor det er muligt at udvikle og demonstrere nye teknologier og forretningsmodeller inden for transportsektoren. Derfor er det også min klare holdning, at hvis nogen i transportbranchen oplever, at reguleringen står i vejen for at indføre ny teknologi, eller reguleringen betyder, at det er vanskeligt at få nye tiltag afprøvet i Danmark, så vil jeg gerne have besked om det, siger han og fortsætter:

- Jeg tror på, at de selvkørende teknologier kan være med til at løfte produktiviteten i transport- og logistikbranchen.

Ole Birk Olesen henviser blandt andet til platooningforsøget i 2016 som et godt eksempel på, hvor regeringen vil hen. I det pågældende forsøg deltog Danmark sammen med en række andre lande i et demonstrationsprojekt, hvor forbundne lastbiler kørte konvojkørsel i såkaldte platoons gennem Danmark på deres vej fra Sverige til Holland med stop i Padborg hos ITD. Regeringen vil derfor gerne gøre det muligt for branchen at få erfaringer med anvendelsen af de nye teknologier gennem egentlige forsøg. Hvis regeringens lovforslag opnår tilslutning i Folketinget, vil en forsøgsordning træde i kraft 1. juli 2017.

- Jeg håber, at branchen allerede nu overvejer, hvilke forsøg den gerne vil opnå erfaringer med gennem ordningen, lyder opfordringen fra Ole Birk Olesen.

Ifølge Ole Birk Olesen ønsker regeringen at udnytte de muligheder, som digitalisering giver, til at skabe vækst og arbejdspladser. Derfor er digitalisering ifølge ministeren også skrevet ind i regeringsgrundlaget.

- Vi skal udnytte de muligheder, som ny teknologi giver os til at skabe vækst via digitale løsninger til glæde for hele Danmark. Jeg er derfor glad for, at der i regi af Vejtransportrådet er igangsat et arbejde med at fremme digitaliseringen, så der i branchen samarbejdes om at udnytte de digitale muligheder, siger han og henviser til, at der også på europæisk plan arbejdes fra regeringens side for at fremme digitaliseringen.

Fokus på branchens gode sider

Ole Birk Olesen er også godt klar over branchens udfordring med arbejdskraftmangel i sektoren. Branchen kommer inden for de kommende 10-15 år til at mangle kvalificeret arbejdskraft. Årsagen er, at mange chauffører, lagerarbejdere og andre i erhvervet er over 50 år i dag. Derfor står branchen over for en massiv udfordring og et hul, der skal lukkes de kommende år. Kravet fra branchen er kvalifikationer og interesse for faget.

- Jeg tror, det er vigtigt, at vi begynder at tale branchen op i stedet for ned. På Christiansborg har man i de seneste år været meget flittige til at tale om alle de problemer og udfordringer, som transportbranchen står over for i disse år. I den diskussion glemmer vi ofte også at tale om de positive historier, siger Ole Birk Olesen.

Han understreger, at det er klart, at når man med den ene hånd fokuserer på alskens uhyrligheder og på, hvordan de danske chauffører mister deres arbejde, så er det svært samtidigt at tiltrække unge mennesker, der kunne have lyst til at blive vognmand eller chauffør.

- Jeg vil derfor gerne være med til at få sat fokus på de gode sider ved at arbejde i transport- og logistikbranchen, siger han.

Tæt dialog om udvikling af branchen

Hvis udviklingen af branchen skal lykkes, så ser Ole Birk Olesen arbejdet med at styrke den danske transport- og logistikbranche som et samarbejde mellem myndighederne og branchen. Han fremhæver blandt andet Færdselsstyrelsens målrettede virksomhedskontrol. Derudover nævner ministeren det

arbejde, der er sat i gang med at revidere de danske køre- og hviletidsregler, så vi kan få et mere fair sanktions- og frakendelsessystem. Et arbejde, en samlet branche har bidraget til.

- Det er vigtigt, at vi har en tæt dialog, så vi undgår byrdefuld lovgivning og dårlige løsninger. Jeg tror på, at vi gennem markeds løsninger opnår de bedste resultater, siger han.

Regulering er ifølge transportministeren ikke vejen frem.

- Jeg mener ikke, at vi altid styrker branchen og de danske arbejdspladser ved at regulere yderligere. Jeg mener, at vi skal kigge på de områder, hvor vi kan forbedre lovgivningen, så vi ikke skaber unødigt bureaukrati for små og mellemstore danske virksomheder, siger han.

Hvad byder fremtiden på?

Vejpakken som EU-Kommissionen har annonceret til foråret ligger lige for. Den, forventer Ole Birk Olesen, kommer til at fylde en del i 2017.

- Forhåbentligt vil Kommissionen fokusere på at få skabt klare og entydige regler og definitioner, som kan være med til at fjerne noget af den forvirring, som eksisterer i øjeblikket, siger Ole Birk Olesen.

På længere sigt forventer ministeren, at Danmark har taget nye innovative og effektive tiltag i brug, der skaber vækst til

landet, og som samtidig gavner miljøet og trafikikkerheden. Han henviser til, at Danmark i dag transporterer de samme godsmængder, som vi gjorde før finanskrisen. Samtidig kan vi se, at vi i dag kører færre kilometer for at transportere den samme mængde gods. Det ser han som et udtryk for, at vi har været i stand til at udnytte og effektivisere opgaveløsningen samt reducere tomkørslen.

- Jeg håber, at vi om ti år kan se, at vi har været i stand til at udnytte de teknologiske muligheder på en sådan måde, at vi ikke bare har skabt vækst og innovation, men at vi også har skabt mere bæredygtige og effektive løsninger til gavn for trafikikkerheden og miljøet, siger Ole Birk Olesen.

Afslutningsvis peger han på, at han ser frem til et godt og konstruktivt samarbejde med ITD på basis af fælles løsninger, som gør, at vi også i fremtiden har en stærk dansk transport- og logistikbranche, som er med til at binde Danmark sammen.



HVAD VINDER VI VED, AT TRANSPORTSEKTOREN **DIGITALISERES?**

Transport- og logistikbranchen undergår i disse år en transformation, hvor transport- og godshåndtering bliver stadig mere digitaliseret. Udviklingen går stærkt, men er der fordele at hente for transport- og logistiksektoren? ITD har spurgt to transportordførere, hvordan de ser på digitaliseringen af transportsektoren.

KRISTIAN PIHL LORENTZEN - Transportordfører for Venstre:

Hvad er i din optik de umiddelbare fordele i, at transport- og logistikbranchen bliver digitaliseret og automatiseret?

Venstre vil arbejde for at sikre flere virksomheder, som er helt i front med digitalisering og automatisering. Det har vi også skrevet ind i regeringsgrundlaget. Det er klart, at en transport- og logistikbranche, som bliver mere digitaliseret og automatiseret, vil øge både effektiviteten og produktiviteten. Så der ligger et klart vækstpotentiale i at få digitaliseret og automatiseret transportbranchen. Jeg tror på, at en digitalisering og automatisering kan være med til at effektivisere branchen, så tingene bliver gjort smartere, hurtigere og bedre. Det kan være med til at skabe et større flow i trafikken i Danmark. Og det kan for eksempel måske også være med til at reducere antallet af ulykker i trafikken.

Hvordan vil du som politiker understøtte udviklingen i at få digitaliseret og automatiseret transport- og logistikbranchen?

Det er selvfølgelig vigtigt, at vi sikrer gode rammevilkår for virksomhederne. Så vi sikrer, at de kan udnytte de digitale vækstmuligheder bedst muligt. Det kræver for det første, at vi løbende foreslår en mere tidssvarende digitaliseringsklar lovgivning. Det kræver også investeringer – vi skal have virksomheder, som investerer i forskning og innovation, og som arbejder for at fremme digitalisering og automatisering. Men det stiller også omvendt helt nye krav til medarbejderne i transportbranchen. Det er krav om større fleksibilitet og nye kompetencer. Men det er vores ansvar at sikre, at de medarbejdere oplever en løbende opkvalificering, så de følger med tiden. Så de ikke føler sig klemt og presset af stadigt stigende krav. For vi skal have alle med i digitaliseringen.

Mener du, at den danske transport- og logistiksektor kan skabe vækst gennem automatisering og digitalisering af vejgodstransporten? På hvilken måde?

Ja, jeg tror på, at der ligger et vækstpotentiale i at få digitaliseret og automatiseret vejgodstransporten. Hvis man kan automatisere og digitalisere flere processer, er man med til at effektivisere og øge produktiviteten. Det kan skabe grundlaget for vækst.



ANDREAS STEENBERG - Transportordfører for Radikale Venstre:

Hvad er i din optik de umiddelbare fordele i, at transport- og logistikbranchen bliver digitaliseret og automatiseret?

At det går på bundlinjerne. Det gør driften billigere og produktet bedre for kunderne, så det øger konkurrenceevnen.

Hvordan vil du som politiker understøtte udviklingen i at få digitaliseret og automatiseret transport- og logistikbranchen?

DF og S fik med taxaaftalen fastholdt, at taxaer skal bruge taxameter, som er en oldgammel teknologi. Det svarer til, at ITD's medlemmer blev holdt fast i at køre hestevogn. Taxa er et skidt eksempel på, at lovgivning kan forhindre fremdrift for erhvervet, fordi Christiansborg ikke tør forandringen. Det har taget lang tid at få elektroniske fragtbreve og vi skal modernisere lovene, så selvkørende biler er mulige. Desuden skal vi afsætte midler på uddannelses, markedsmodnings- og forskningsområdet. En logistikvækstplan er meget ønsket hos os i Radikale Venstre. Vi mener, at Danmark kunne blive et førende land i verden og ikke mindst EU inden for transportplanlægning, men det kræver, at vi kommer i gang og kommer væk fra diskussionen om nationale kørsler inden for landets grænser (cabotage).

Mener du, at den danske transport- og logistiksektor kan skabe vækst gennem automatisering og digitalisering af vejgodstransporten? På hvilken måde?

Ja, helt klart. Det skaber både bedre og billigere produkter. Hvis Danmark og ITD's medlemmer kommer forrest, så får vi skabt job og indtjening til virksomhederne.



NETVÆRKET STYRKER MIN VIRKSOMHED!

ITD's netværk har større tilslutning end nogen sinde før, og en række spændende nye netværk er kommet til det seneste år. Viden, sparring og gode forbindelser i branchen er ifølge deltagerne nogle af de fordele, som netværkene giver.

ITD har i dag 20 netværk, som medlemmerne kan blive en del af. Blot det sidste år er fem nye netværk kommet til, og interessen har været stor. Det nye netværk "Next Generation" har for eksempel mødt massiv interesse, og mange nye medlemmer er kommet til. Netværket henvender sig til unge vognmænd og tager fat på de emner, der rører sig, når man skal til at overtage familievirksomheden.

ITD's netværk samler branchefolk med fælles interesser. Det skaber grobund for dialog, videndeling og nye forretningsideer på tværs af medlemmerne. Det kommer der gode resultater af til gavn for branchen. ITD har spurgt en række netværksdeltagere og de ansvarlige for de enkelte netværk om, hvordan de ser på værdien i netværkene.

ITD udbyder blandt andet Netværk Europa, Netværk Ledere, Netværk Affald, Netværk International Dyretransport, Netværk Særtransport, Netværk Seniorer, Netværk Selvkørende, Netværk Uddannelse og HR, Netværk "Next Generation", Netværk Container og en række lokale netværk.

► NETVÆRK "NEXT GENERATION"

- I netværket "Next Generation" er der en rigtig god dialog, hvor man kan møde ligesindede og udveksle erfaringer. Netværket beskæftiger sig med, hvad unge skal forberede sig på ved et generationsskifte, og hvordan de kan præge forretningen, siger Ulla Mørck Thietje, specialkonsulent i ITD.

- Netværket er et rigtigt godt initiativ. Det er rart, at ITD er med til at bakke op om emnet, men også, at så mange medlemmer vil sætte tid af til dialog. Netværket kan være med til at styrke branchen i fremtiden, da vi er stærkere sammen end hver for sig. Det er vigtigt, at vi trækker på hinandens erfaringer, siger Thomas Søndergaard, Søndergaard Transport Aps.

► NETVÆRK SÆRTRANSPORT

- Medlemmer kan holde sig opdateret om de nyeste regler for særtransport, og de kan drage stor fordel af selve netværket. Der er rig mulighed for at udveksle erfaringer og lære andre vognmænd inden for særtransport at kende, siger Steffen Johannsen, teamleder og teknisk konsulent i ITD.

- Jeg er meget positiv over for ITD Netværk Særtransport, fordi det er meget oplysende, og der er mange gode input, når vi mødes. Vi diskuterer forskellige emner, som eksempelvis de ændringer, der kommer fra Færdselsstyrelsen, og hvordan ændringerne fungerer i praksis, siger Palle Staal, direktør i Palle Staal Transport ApS.

► NETVÆRK AFFALD

- Netværk Affald opdaterer virksomheden om relevante nationale og internationale regler. Myndighederne inviteres også løbende til dialog med virksomhederne. Netværket er en god mulighed for sparring med andre parter samt til at holde kontakt til myndighederne, siger Camilla Wiig, specialkonsulent i ITD.

- Vi har en positiv oplevelse af ITD Netværk Affald, fordi vi får andre indgangsvinkler, som udvider vores horisont. Vi kan snakke med andre kollegaer, som har samme problemer, men vi får også input fra myndighederne, siger Bjarne Callesen, Quality Manager i Eurobulk Logistics A/S.

► NETVÆRK UDDANNELSE OG HR

- Vi drøfter emner til vores uddannelses tilbud, og hvordan vi gør disse tilbud så attraktive og efterspurgte som muligt. Desuden drøfter vi uddannelsespolitiske tiltag, siger Jørgen Smed, specialkonsulent i ITD.

- ITD Netværk Uddannelse og HR virker meget lovende. Det er en god måde at bringe virksomheder sammen på og udveksle erfaringer. Det er på neutral grund, og vi drøfter de forskellige udfordringer, vi hver især har. Derudover har ITD kompetencerne til at byde ind og sætte diskussioner op ud fra den viden, som organisationen har, siger Jesper Hansen, projektansvarlig i E3 Spedition-Transport A/S.



MEDLEMMERNES DAGLIGE SPARRINGSPARTNER

ITD's medlemsservice er et fast holdepunkt for mange medlemmer. Hvad enten man har en udfordring her og nu eller har behov for sikkerhedsrådgivning, så står ITD Medlemsservice klar. ITD Medlemsservice indeholder et bredt spekter af fordele lige fra rådgivning til services og juridisk hjælp, der letter hverdagen for ITD-medlemmer.

ITD Medlemsservice tilbyder ITD's 813 medlemmer markedets bedste rådgivning og vejledning samt den nyeste branchespecifikke viden og information. ITD Medlemsservice er virksomhedernes sparringspartner i dagligdagen, hvor Frontoffice i Medlemsservice hele året rundt er klar til at besvare spørgsmål.

Formålet med ITD Medlemsservice er at hjælpe ITD-medlemmer, når de oplever problemer i hverdagen. Derfor følges udviklingen i branchen nøje, så Medlemservice kan være på forkant med nye produkter, der kan løse de problemer, der opstår. Medlemsservice informerer også medlemmer om relevante nyheder via udsendelser og hjemmesiden samt administrerer faglige netværk.

- Vores produkter har skabt en øget interesse for vores afdeling. Vi mærker også tydeligt opsvinget i markedet, ikke mindst i forhold til de skriftlige og telefoniske henvendelser, vi dagligt modtager. Vi fornemmer, at vores medlemmer har travlt ude på vejene, og det giver langt flere opgaver til os, siger Steffen Johannsen, teamleder for ITD Medlemsservice.

ITD Medlemsservice tilbyder et bredt udsnit af services samt digitale løsninger. Eksempelvis eSmiley, et elektronisk egenkontrolprogram, der letter hverdagen for både virksomheden og chaufførerne. Samtidig tilbyder ITD Medlemsservice også råd og vejledning i forbindelse med lastsikring, køre- og hviletid og ADR Sikkerhedsrådgivning samt hjælp til ISO Certificering, APV og arbejdsmiljø.

- Tilvæksten af medlemmer, der søger rådgivning inden for særlige områder, stiger i takt med, at vi ugentligt får flere nye medlemmer i ITD, men også de etablerede medlemmer efterspørger løbende rådgivning i ITD Medlemsservice. Det er altid dejligt, når vi kan hjælpe medlemmerne godt på vej, siger Steffen Johannsen.

ITD Medlemsservice arbejder ofte tæt sammen med ITD's juridiske afdeling, der kan træde til, når medlemmer har behov for råd, hjælp og vejledning i forbindelse med juridiske spørgsmål og sager. Afdelingen kan hjælpe medlemmer med alt fra juridiske kontrakter til spørgsmål om mindsteløn.

VOXPOP

Hvornår bruger I ITD Medlemsservice, og hvad er jeres oplevelse med det?

- ▶ Vi er glade for ITD som brancheorganisation og synes, der er god hjælp at hente hos ITD Medlemsservice. Vi bruger blandt andet ITD's køre- og hviletidsservice, sikkerhedsrådgivning, forsikringservice og den juridiske afdeling. Derudover finder vi information fra ITD's hjemmeside i forbindelse med kørselsforbud i Europa, siger Lars Stokholm, administrerende direktør i Stokholm Transport A/S.
- ▶ Vi har en positiv oplevelse med ITD Medlemsservice, der yder en nem, venlig og hurtig service. Vi bruger ITD Medlemsservice i forbindelse med beregning af miljøregnskab i forhold til brændstof, priser og tillæg. Derudover bruger vi Medlemsservice til at finde ud af, hvilke vejafgifter og vejskatter der er i Europa. Samtidig får vi også et regelmæssigt overblik over, hvilke nyheder der befinder sig i pressen om transportbranchen, siger Bent Weidinger, kontorchef i Blue Water Shipping A/S.

MEDLEMSSERVICE 2016

1.000.000

Knap 1.000.000 analyserede køretimer pr. måned, svarende til 11,28 million køretimer pr. år

9.158

udstedte 9.158 elektroniske fragtbreve i fjerde kvartal 2016

813

ITD servicerer 813 medlemmer (31.12.16)

849

Foretog 849 besøg hos medlemmer

600

600 ITD medlemmer har fået analyseret deres køre- og hviletid

154

Havde 154 virksomheder på APV i 2016

12.459

ITD Medlemsservice analyserede 12.459 chauffører i oktober måned 2016 på køre- og hviletidsordningen

272

Havde 272 virksomheder på sikkerhedsrådgivning i 2016

8.877

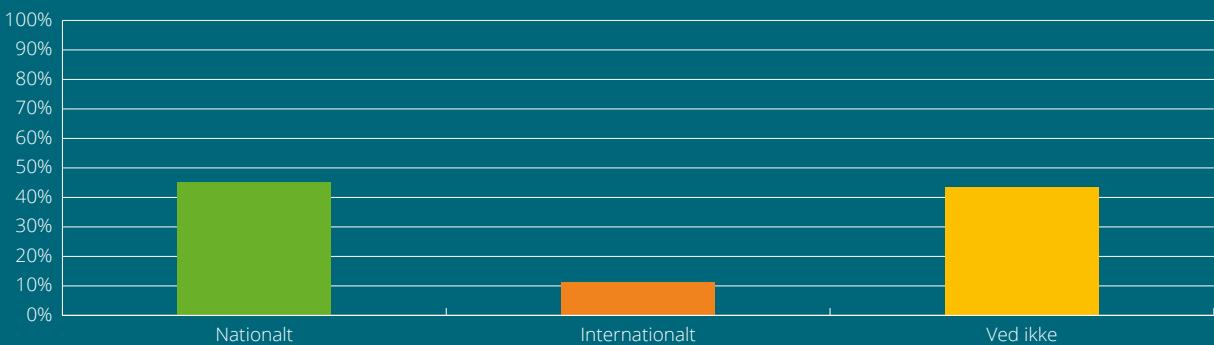
ITD Medlemsservice fuldførte 8.877 henvendelser (telefonisk, e-mail med mere)

ITD'S MEDLEMS- UNDERSØGELSE 2017

(Undersøgelsen baserer sig på 302 besvarelser fra ITD's medlemmer)



► Vil en potentiel sammenlægning eller opkøb i forbindelse med din virksomhed være nationalt eller internationalt rettet? (pct.)



30%

af ITD's medlemmer
ønsker at udvide deres
forretningsområde!



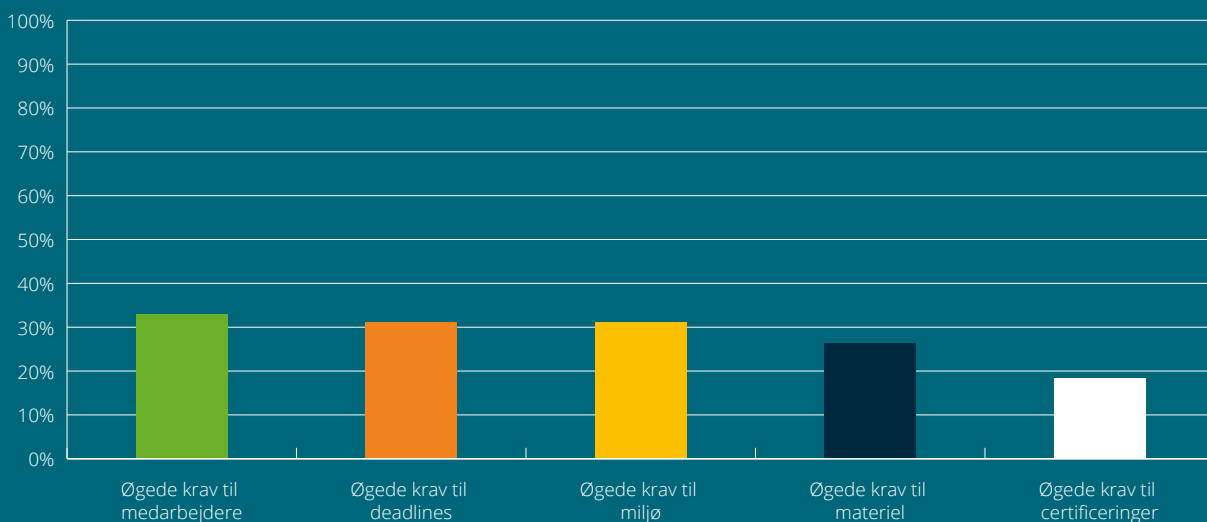
72%

er enige eller meget enige i, at IT er vigtig for evnen til at konkurrere!

MERE END HVER ANDEN

blandt ITD's medlemmer mangler faglig rådgivning og sparring til, hvordan man kan optimere sin forretning digitalt!

► På disse områder oplevede ITD's medlemmer skærpede krav (pct.)





FLEKSIBILITET ER NØGLEN TIL VÆKST OG FORANDRING

Den teknologiske og digitale virkelighed vil også ramme transport- og logistiksektoren. Udviklingen løber hurtigt, og derfor er man som virksomhedsejer nødt til at ruste sig til nye tider. Men hvor starter man, og hvilke systemer investerer man i?

Poul Bruun, innovationschef i ITD, giver her sit bud på, hvordan man ruster sin virksomhed til nye tider.

For mange små og mellemstore transport- og logistikvirksomheder handler den daglige drift fortsat om at gøre det, man altid har gjort – at holde bilerne på vejene med gods på ladet – men udviklingen nærmer sig bagfra og gør sig klar til at overhale.

Poul Bruun, innovationschef i ITD, peger på, at mange danske transport- og logistikvirksomheder selv er af den opfattelse, at de er godt med på IT-området.

- Set med mine øjne er problemet, at selvom en virksomhed betragter sig selv som moderne og digitaliseret, så viser forskellige analyser, at man sjældent er på forkant med de teknologiske muligheder, og at det er de færreste, der har kompetencer eller ressourcer til at omstille deres forretning til den nye disruptive tidsalder. Virksomhedsejerne skal forstå, at fremtidens konkurrence stiller krav om fleksibilitet og forståelse af IT-systemer, siger Poul Bruun.

Det var også konklusionen i Erhvervsministeriets rapport "Gå Digital". Rapporten konkluderede, at transportbranchen er en af de brancher, der har det sværest med at udvikle sig på dette område.

Brugerrettede apps effektiviserer

Apps tilføjer ifølge Poul Bruun den fleksibilitet, som mange transportvirksomheder søger. De er nemme at tage fat på og inkorporere i det daglige arbejde, fordi de fleste virksomheder allerede kommunikerer med deres chauffører og medarbejdere via mobil eller tablet.

- Via apps kan man hurtigt effektivisere sit arbejde, når man skriver en faktura, overvåger flåden eller styrer sit regnskab, og planlægge arbejdet elektronisk i virksomhedens IT-system. Det er afgørende i forhold til at effektivisere processerne i ens virksomhed, siger Poul Bruun og henviser til, at ITD allerede har udviklet en række app-løsninger til branchen, som ITD-Appen, Datalysator og eSmiley, for blot at nævne nogle af dem.

Fra blyant til kunstig intelligens

Som virksomhedsejer er man nødt til at gøre sig nogle tanker om fremtiden. Poul Bruun peger i den henseende på tre trin, som er vigtige at tage med sig. ►►

►► **Første trin** handler om at afdække de behov, der er i virksomheden for at lette administrationen og effektivisere forretningsgangene gennem brug af IT og digitalisering. Det er især de små og mellemstore virksomheder, der ifølge Poul Bruun bør starte her.

Andet trin i processen er at tænke IT ind i sin forretningsudvikling. Her handler det om at afdække kundemønstre, sikre simple forretningsmodeller og implementere det i sin strategi og ledelse. Det handler for eksempel om at være så tæt på sine kunder som muligt gennem elektronisk dataudveksling og hele tiden have styr på, hvordan tilstanden på ens udstyr og materiel er. Her kan IT-systemer bidrage til at forenkle processerne. Det er typisk lidt større virksomheder, der har musklerne til dette.

Tredje trin handler på den ene side om at være åben over for fremtidens teknologier og se mulighederne i dem. Det

handler også om at være først ude og deltage i de forsøgs- og demonstrationsprojekter, der findes i branchen. På den anden side handler trin tre om data. Efterhånden som teknologierne udvikles, kommer transportvirksomhederne til at anvende online-data og historiske dataserier til at optimere planlægning, gennemførelse og dokumentation af transporterne – for eksempel vejrdata til bedre at kunne forudsige sandsynligheder for vejrskabte forsinkelser. Der er ifølge Poul Bruun ingen tvivl om, at transportvirksomheder vil tage de teknologier til sig, fordi det ganske enkelt bliver et konkurrencemæssigt krav i fremtidens transport- og logistiksektor.

- Det handler i bund og grund om at forstå at anvende de nye digitale teknologiske muligheder til at flytte sine forretninger og sine beslutninger fra brancheekspertise kombineret med god mavefornemmelse til brancheekspertise baseret på datadrevet viden, siger Poul Bruun.

ITD OPRUSTER

...med digitaliseringsløsninger, der letter transportvirksomhedernes hverdag!

ITD har igennem de seneste år udviklet et bredt udsnit af digitaliseringsværktøjer, som på enkel og fleksibel vis kan lette transport- og logistikvirksomhedernes hverdag og hjælpe til med de udfordringer, der kan opstå i løbet af en almindelig arbejdsdag.

Digitalisering og de muligheder, udviklingen medfører, er for alvor i fremdrift, hvilket også gør sig gældende for transportområdet. Derfor har ITD oprustet på området de seneste år og udviklet forskellige former for digitale løsninger, der letter vognmandens og chaufførens hverdag med alt fra anmeldelse af trailerskader til forsikring af virksomhedens IT-systemer, data og netværk.

- ITD's digitaliseringsprodukter skal både være med til at skabe værdi for virksomheder og myndigheder. Den øgede digitalisering skal lette administration, skabe bedre overblik og reducere udgifter for virksomhederne og derved være en hjælpende hånd samt skabe økonomiske fordele. Samtidig skal værktøjerne være med til at give myndigheder konkrete tal og fakta samt den fornødne information, der gør, at de er opdateret omkring forholdene i transport- og logistikbranchen, siger Anne Thyssen, salgschef i ITD og fortsætter:

- Det er vigtigt, at vi er bevidste om, hvordan transport- og logistikvirksomhederne kan anvende digitale løsninger som fordel for deres forretning. Derfor har vi gennem hele 2016 haft fokus på, hvordan vores medlemmers digitale behov dækkes bedst muligt, tilføjer Anne Thyssen.

ITD har derfor blandt andet udviklet TrILERmate, der er en digital løsning, hvor chaufføren registrerer trailerens stand ved afhentning og aflevering via en app på sin tablet eller smartphone. Herved overvåger systemet trailerrapporter og fremhæver, hvis nogle registreres med afvigelser eller skader, hvilket er med til at lette administrationen.

ITD har også udviklet eCMR, som er det elektroniske fragtbrev, der erstatter papirfragtbrev. ITD har også udviklet et digitalt egenkontrolprogram, eSmiley, som hjælper chauffører med at overholde regler og kontroller i løbet af en hverdag. Ved hjælp af systemet SmartTID kan medarbejdere på enkel og effektiv vis lave deres tidsregistreringer, som blot skal godkendes inden næste lønkørsel.

ITD's digitaliseringsprodukter:

TrILERmate | digital skadesrapportering

eCMR | elektronisk fragtbrev

eSmiley | digital egenkontrol

seek4cars | online markedsføring

SmartTID | enkel og effektiv tidsregistrering

ITD Hosting | mobil og sikker arbejdssky

Datalysator | dataindsamling

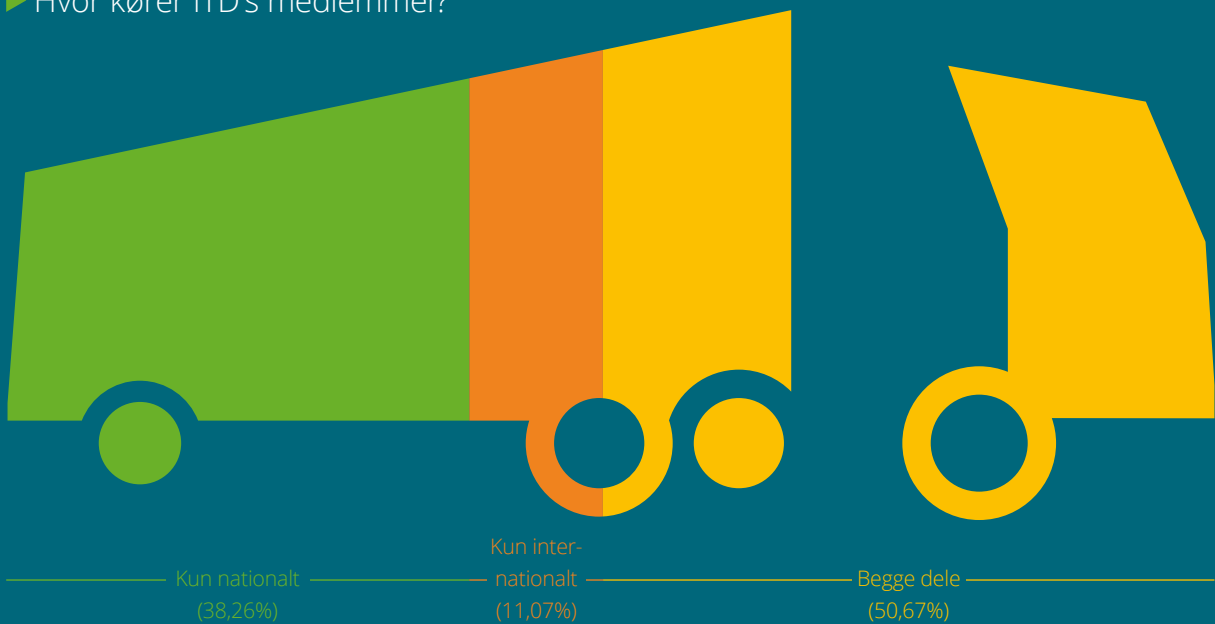
ITD-app | elektronisk håndbog til udenlandske chauffører

eProtect fra TRYG | beskytter mod virusangreb

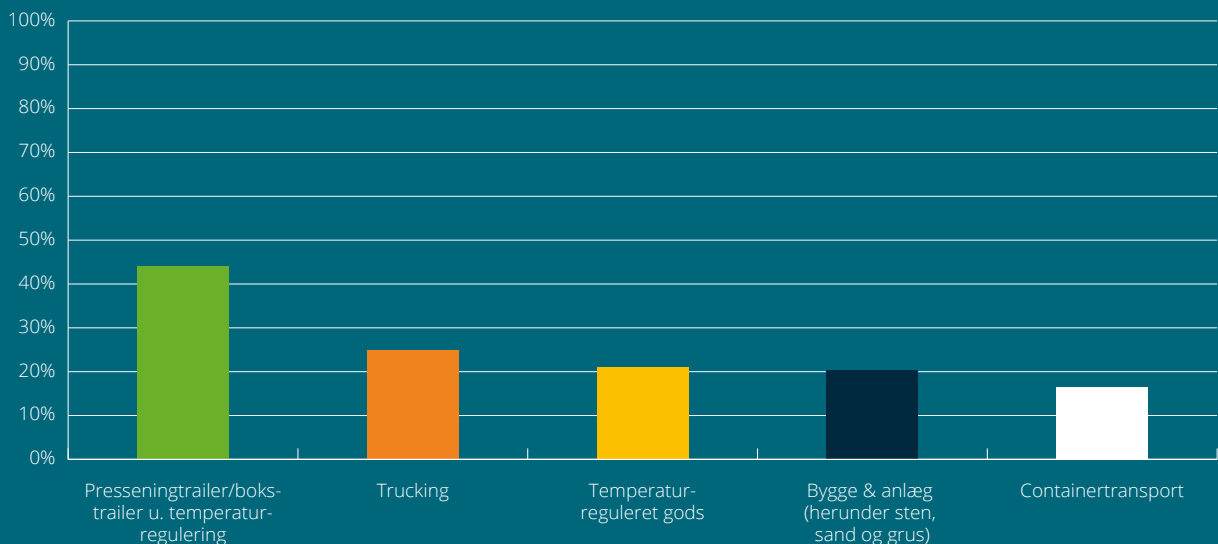
ITD'S MEDLEMS-UNDERSØGELSE 2017

(Undersøgelsen baserer sig på 302 besvarelser fra ITD's medlemmer)

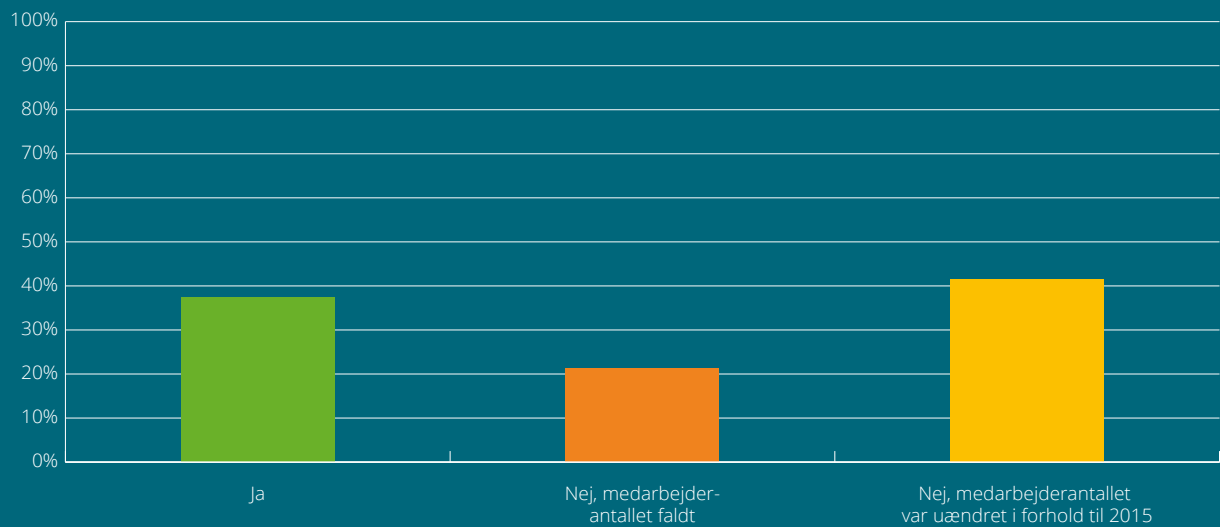
► Hvor kører ITD's medlemmer?



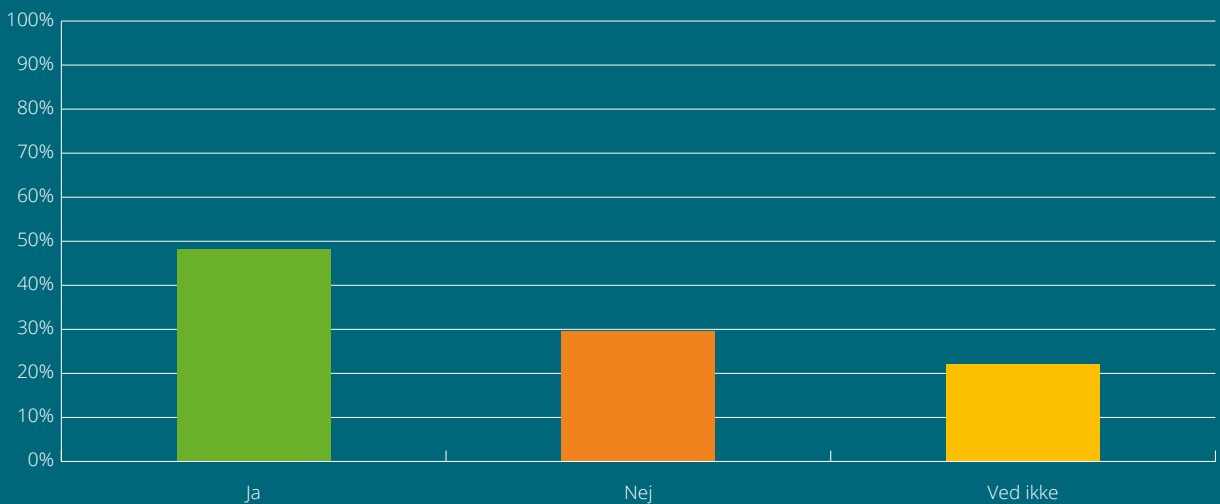
► Det transporterer vi mest af (pct.)



► Har din virksomhed øget antallet af medarbejdere i Danmark i 2016? (pct.)



► Har I svært ved at rekruttere kvalificeret arbejdskraft i jeres virksomhed? (pct.)



94%

af ITD's medlemmer mener, at kvalificerede chauffører er vanskeligst at rekruttere!

POLITIK PÅ VEJEN

- ITD's politiske mærkesager i 2016

ITD arbejder målrettet på at sætte den politiske dagsorden på transportområdet. Det handler om at skabe resultater, der gavner ITD's medlemmer, lyder det fra ITD's politiske chef Karen Roiy.

Som brancheorganisation for de danske transport- og logistikvirksomheder er det en vigtig opgave at forme og påvirke lovgivningsprocessen og rammebetingelser for sektoren, så branchen og ITD's medlemmer får det bedste grundlag at arbejde ud fra. ITD følger den politiske dagsorden i Danmark og Europa tæt, og sætter ind der, hvor der er mulighed for at skabe de bedste vækstbetingelser for ITD's medlemmer eller der, hvor man flytter knaster, som står i vejen for medlemmerne.

- DNA'et i vores politiske arbejde finder vi hos vores medlemmer og i deres hverdag, hvad enten de kører nationalt eller europæisk. Det er her, vores arbejde starter, og det er også hos medlemmerne, at vi ser resultaterne af den implementerede lovgivning, siger Karen Roiy, public affairs chef i ITD.

2016 har for ITD's erhvervspolitiske indsats sikret såvel store som små politiske sejre, både nationalt og i Bruxelles. Karen Roiy fremhæver i denne sammenhæng særligt udkast til lovforslag om ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet, som kom i høring i november 2016.

- Der er tale om en historisk vigtig ændring for branchen, som vil sikre mere rimelige sanktioner. ITD har gennem mange år lagt en massiv indsats for at samle branchens synspunkter og sikre mere proportionalitet i sanktionerne, og vi ser forslaget som en historisk sejr. Forslaget bliver fremsat i Folketinget i 2017, hvor det forventes vedtaget med et bredt flertal, siger hun.

ITD har været den samlende funktion for hele branchen, hvad angår arbejdet med en nytænkning af sanktioneringsmodeller inden for køre- og hviletidsområdet.

Således har ITD fået gennemført en juridisk analyse af hele køre- og hviletidsområdet, som blandt andet har dannet baggrund for revisionen af reglerne. Derudover samlede ITD branchen i et fælles høringssvar til transportministeren og et fælles foretræde for Transportudvalget.

2016 blev også året, hvor et udkast til et lovforslag, der for første gang giver mulighed for kontrollerede forsøg med selvkørende køretøjer, kom i høring. ITD har arbejdet hårdt for at sikre, at også Danmark skal være på forkant, så danske vejgodsttransport- og logistikvirksomheder i lighed med vores nabolande kan udnytte de nye digitale teknologier. ITD har blandt andet været en del af et såkaldt rundbordsforum bestående af udvalgte eksperter under

Transport- bolig og bygningsministeriet, hvor man drøftede lovgivningsmodeller og perspektiver for test af selvkørende køretøjer på de offentlige danske veje. Forslaget er fremsat i starten af 2017 og forventes vedtaget af et bredt flertal.

ITD har desuden været meget aktiv på digitaliseringsfronten både nationalt og i EU. ITD's arbejde inden for dette område har primært rettet sig mod at sikre fælleseuropæisk anerkendelse af digitale kørsels- og fragtdokumenter og elektroniske kørekort. Samtidig

fokuserer ITD' på EU standarder og harmonisering af regler på transport- og logistikområdet.

ITD har også markeret sig stærkt inden for en række andre områder i løbet af 2016. Diskussionerne om vækst, ny infrastruktur, modulvogn tog i Fredensborg og i Tyskland, fair konkurrence baseret på fælles regler i Europa og uddannelses- og rekrutteringsområdet har fyldt meget i ITD's politiske arbejde.

"DNA'et i vores politiske arbejde finder vi hos vores medlemmer og i deres hverdag, hvad enten de kører nationalt eller europæisk."





ADMINISTRATIVE BYRDER FYLDER STADIG MERE I ITD'S JURIDISKE RÅDGIVNING

ITD's juridiske afdeling oplever et stigende antal henvendelser fra transport- og logistikvirksomheder, som har behov for juridisk hjælp og rådgivning i regeljunglen af europæiske og nationale regler. 2017 synes at fortsætte tendensen.

Der har været pres på i ITD's juridiske afdeling det seneste år. Flere tusinde henvendelser er blevet besvaret og særligt områderne mindsteløn, overenskomster og arbejdsret har været populære blandt medlemmerne. ITD's juridiske afdeling mærker en opadgående tendens i henvendelser og træder til, når transportvirksomhederne har behov for juridisk rådgivning.

- Behovet for juridisk hjælp vokser i takt med at lovgivning og regler bliver mere komplekse og omfattende. Vi får dagligt nye henvendelser ind, som vi skal håndtere for vores medlemmer med alt fra spørgsmål om ansættelsesforhold og køre- og hviletid til mindstelønsregler. ITD's juridiske afdeling arbejder derfor også meget på tværs af huset både internt mellem afdelinger og eksternt med søsterorganisationer og myndigheder for at kunne yde den bedste service til vores medlemmer, siger Jane Aakjær Madsen, teamleder for ITD's juridiske afdeling.

ITD's juridiske afdeling hjælper medlemmer med de problemer, som opstår i forbindelse med deres forretning og færden i Danmark og på tværs af Europa. Det gælder alt fra inkassosager til rådgivning om karteldannelsessager, hvor ITD's jurister løbende er i dialog med de relevante myndigheder, så problemerne kan løses.

- Vi oplever flere henvendelser om eksempelvis mindsteløn. Flere lande sætter i øjeblikket fokus på området, og samtidig afviger EU-landenes regler meget fra hinanden. Det kan derfor være meget omfattende og uigennemskueligt for vognmænd at forholde sig til de mange regler, siger Jane Aakjær Madsen. Et af de medlemmer, juridisk afdeling har hjulpet, er virksom-

heden Kb Transport & Søn A/S, som fik hjælp i forbindelse med en stikprøvekontrol i en sag om tysk mindsteløn. Her assisterede ITD virksomheden omkring, hvilket materiale der skulle indsendes til kontrollen, så reglerne på området blev overholdt.

- Vi kan altid få hjælp hos ITD. De ved, hvad de snakker om og hvis ikke, så finder de lynhurtigt ud af det. Vi oplever som virksomhed, at der kommer stadig flere regler ude i Europa, når man kører gods. Derfor er ITD's juridiske rådgivning vigtig, fordi den viden, vi får her, kan spare os mange penge i bøder, siger Kenneth Buch fra Kb Transport & Søn A/S, der kører i stort set hele Europa.

Stadig flere henvendelser

Med det stigende antal henvendelser forventer ITD's juridiske afdeling, at man vil gå en travl tid i møde i 2017 med henvendelser om persondatalovgivning, cabotageregler, spørgsmål om social sikring, udstationeringsregler med mere. Samtidig ser ITD også, at flere lastbilproducenter i 2016 fik bøder for deltagelse i karteldannelse, hvilket formodentlig også bliver et travlt område for ITD's jurister den kommende tid.

- Der kommer til at ske meget det kommende år, hvor en række nye regelsæt bliver implementeret i EU. Det har stor betydning for vores medlemmer, og derfor forventer vi, at travlheden fortsætter, siger Jane Aakjær Madsen.

ITD's juridiske afdeling beskæftiger i dag fem jurister. ITD's juridiske afdeling har desuden en samarbejdsaftale med advokatfirmaet ITD HjulmandKaptain, som i forbindelse med retssager kan træde til med advokathjælp.

FLEKSIBILITET I OVERENS- KOMSTER ER **VEJEN FREM**

Lidt mere end et år er gået, siden ITD Arbejdsgiver første gang så lyset. På trods af, at organisationen af nogle blev opfattet som en døgnflue, så er den nye spiller i markedet mere levende end nogensinde før, og medlemstilgangen opretholdes. I mere end et år har ITD Arbejdsgiver eksisteret, og interessen for den nye forening har været pæn fra starten.

- Vi er godt på vej i forhold til de målsætninger, vi har sat op for ITD Arbejdsgiver og har fået et solidt fodfæste blandt de vognmænd, som vi henvender os til, siger Kim Høi.

Ifølge Kim Høi er det gået rigtigt godt med tilgang af medlemmer, og den oprindelige målsætning er opfyldt. En af ideerne med en ny arbejdsgiverorganisation var at sikre en større organisationsgrad i vognmandsbranchen blandt transport- og logistikvirksomheder, der ikke i dag er arbejdsgiverorganiserede. Det, mener Kim Høi, er lykkedes.

Gennemskuelig og fleksibel overenskomstmodel

En anden faktor, der har trukket mange nye medlemmer til, er ITD Arbejdsgivers ønske om at etablere en overenskomstmodel, der på en gang er mere gennemskuelig og som indeholder en fleksibilitet, som passer til de vilkår, hverdagen byder for en vognmand. Samtidig skal den også sikre gode løn- og ansættelsesforhold, som ligger inden for rammerne af den danske arbejdsmodel. ITD Arbejdsgiver giver medbestemmelse om løn ud til medarbejdere og virksomheder, da der er tale om en mindstelønsoverenskomst.

- På overenskomstdelen har vi ramt helt rigtigt. Vi har formået at skabe en virksomhedstilpasset overenskomst, der tilgodeser den enkelte virksomheds behov bedst muligt.

Overenskomsten bygger på en mindsteløn, hvilket betyder, at den personlige løn forhandles mellem arbejdsgiver og arbejdstager med udgangspunkt i særlige tillæg og anciennitet. At vi er på rette spor, ser vi tydeligt i, at andre overenskomstparter på vores område forsøger at trække i samme retning som os for at sikre mere fleksibilitet i deres overenskomster, siger Kim Høi og fortsætter:

- Mange af de virksomheder, som vi er i dialog med om at blive medlem, ser positive muligheder i den overenskomst, vi tilbyder, og samtidig er mange af dem forundrede over, at mange af deres kollegaer, der allerede har indgået overenskomst med andre overenskomstparter i markedet siger, de er bundet på hænder og fødder. Det undrer egentlig også mig, at man kan have et overenskomsts system, der nærmest "stavsbinder" folk, selvom vi skriver år 2017, siger Kim Høi.

Politisk afklaring venter forude

En politisk afklaring af hele området venter forude, da der fortsat ikke er etableret politisk enighed om lovgivningens ordlyd.

- Vi kan blot konstatere, at der i den tid, hvor lovgivningen i markedet har været ikke-eksisterende siden NORTRA-dommen fra februar 2015, har vi og markedet klaret os ganske fint uden monopol. Vi har hverken set en stigning i, at medarbejdere er blevet udnyttet eller grelle eksempler på social dumping, som det ellers var blevet spået fra flere kanter. I stedet har vi set en branche, der har taget den nye ITD Arbejdsgiver/Krifa overenskomst til sig, fordi konkurrencen og de arbejdsbetingelser, vores medlemmer arbejder under i dag, kræver en stor mængde fleksibilitet og omstillingsparathed i en omskiftelig hverdag, siger Kim Høi.

VÆSENTLIGE ELEMENTER I ITD ARBEJDSGIVERS OVERENSKOMSTAFTALE:

- Der er tale om en mindstelønsoverenskomst, hvor mindstetimen lønnen for chauffører, lagermedarbejdere, mekanikere og øvrige ansatte ligger på mindst 137,00 kr. pr. time.
- Der er fastlagt et mindstelønsniveau, som ikke underbyder markedet i forhold til eksisterende overenskomster.
- Der er med ITD Arbejdsgivers og Krifas overenskomst blevet skabt grundlag for individuelle lønaftaler for medarbejderne i den enkelte virksomhed.
- Da der for mange virksomheder er tale om et skift fra normalløn til mindsteløn, er det vigtigt at fastslå, at hensigten hermed på ingen måde er, at nogen skal gå ned i løn.
- Overenskomsten er tværfaglig og dækker alle ansatte i virksomheder. *(Dele af en virksomhed dækket af anden overenskomst kan dog undtages).*
- Overenskomstens regulering af arbejdstid skal afspejle værdien omkring det ønskelige i en god balance mellem arbejdsliv og familieliv.
- Organisationerne vil sammen finde en model for at følge op på overenskomsten, så man sikrer dens overholdelse og sikrer gode arbejdsforhold og lige konkurrence for ITD's medlemsvirksomheder.
- Den normale ugentlige arbejdstid kan planlægges med op til 45 timer, således at mængden af overarbejde (den ukendte arbejdstid) reduceres. Denne mulighed afspejler værdien omkring det ønskelige i en god balance mellem arbejdsliv og familieliv.
- Overenskomsten indebærer en stor fleksibilitet med mulighed for lokale fravigelser flere steder, nogle betinget af valg af tillidsrepræsentant (trivselsagent) eller kun efter aftale med organisationerne.
- Ud over mindstelønnen skal der i hvert enkelt tilfælde forhandles personlig løn mellem virksomheden og den ansatte, som baseres på erfaring og anciennitet. Diverse tillæg vil også indgå i denne del.

ITD FORSIKRING GÅR IND I EUROPA

ITD Forsikring spotter morgenlys på forsikringsmarkedet. Ambitionerne for det nationale marked og de europæiske markeder er store og potentialet lige for, men det kræver en målrettet tilgang og en god portion vilje at gå ind i det europæiske forsikringsmarked. Arne H. Hansen, direktør i ITD Forsikring, er fortrøstningsfuld og giver her sit bud på, hvordan ITD Forsikring vil gå til opgaven.

ITD Forsikring er kendt af de fleste danske vognmænd for gode solide forsikringsordninger, og ifølge Arne H. Hansen har det været en kerneopgave siden 1966.

- Nationalt går vi efter et endnu stærkere koncept, hvor vi fremover vil kunne tilbyde flere ydelser inden for blandt andet skadeshåndtering, priser og sparring omkring skader, siger han.

Men samtidig med, at ITD Forsikring styrker sine nationale kompetencer, så arbejder ITD Forsikring også med at styrke sin forretning ude i Europa og tilbyde forsikringer i de markeder, hvor danske vognmænd agerer og lokalt til udenlandske vognmænd.

- Stadig flere danske vognmænd har interesser uden for landets grænser og opretter datterselskaber i de markeder, som de agerer i. Det betyder også, at vi ser et stigende antal danskejede biler indregistreret i lande som Tyskland og Polen. Vi skal selvfølgelig være til stede for at kunne skabe de bedst mulige rammer samt sikre de bedst mulige ydelser og rådgivning for vores medlemmer, siger Arne H. Hansen, der understreger, at den internationale satsning understøtter den nationale, og at potentialet er stort.

- Vi kigger ind i et marked med kæmpe potentiale, hvis vi lægger os rigtigt i markedet, og vi formår at skabe den kundebase, som vi mener, der er grundlag for netop nu, siger Arne H. Hansen.

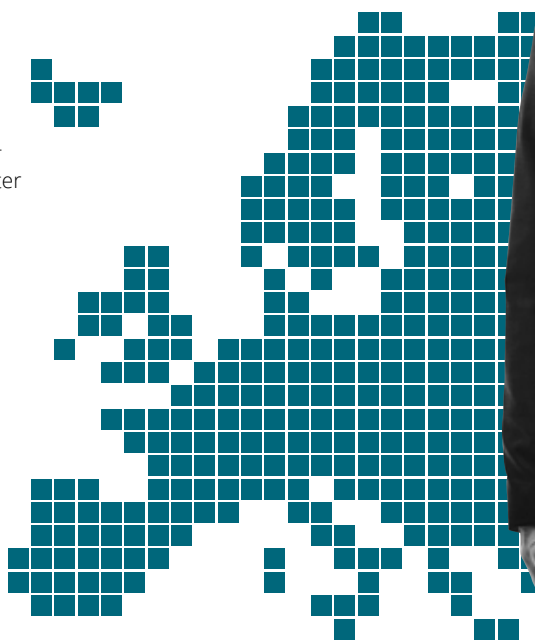
Han slår på, at ITD Forsikrings satsning bygger på en speciel strategi, hvor man henvender sig til de små og mellemstore virksomheder i Europa. Dem, som de store europæiske forsikringsmæglere ifølge Arne H. Hansen, ikke dækker i dag.

Afventer nationale godkendelser

For at kunne agere forsikringsmægler i et andet land kræver det godkendelse fra den nationale myndighed. Først derefter kan man åbne en filial i det pågældende land og ansætte folk. Arne H. Hansen fortæller, at der allerede nu arbejdes målrettet for at åbne markedet op i en række europæiske lande, og at ITD Forsikring blandt andet vil bruge ITD-koncernens brede kendskab til de europæiske markeder som brohoved.

- Det er klart, at vi i vores europæiske satsninger bruger den viden og det lokalkendskab, som Vialtis og FDE har skabt igennem en årrække. Her har vi en naturlig indgang til godt 25.000 potentielle kunder og deres samarbejdspartnere, og det vil vi selvfølgelig udnytte efter bedste evne, siger Arne H. Hansen.

De første lande, ITD Forsikring vil gå ind i, vil være Polen, Rumænien og Tyskland, hvor man for sidstnævnte lands vedkommende allerede i dag samarbejder med det tyske forsikringsmæglerfirma Oskar Schunck.



BRANCHESTATISTIK

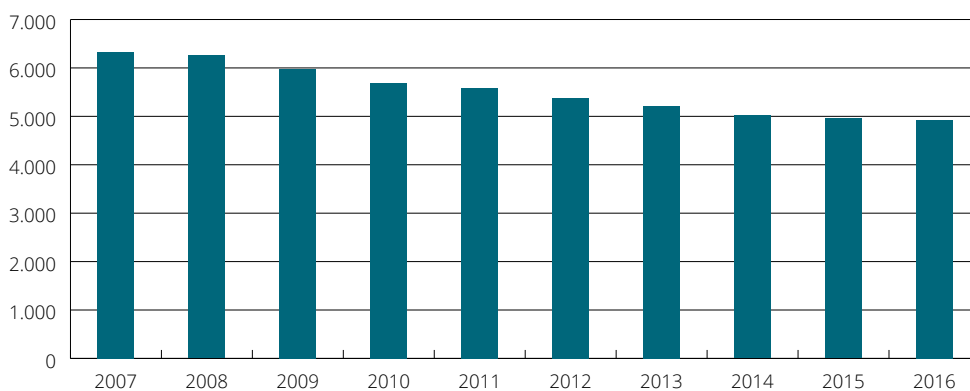
Kapitel 1 | Branchens nøgletal

Afsnit 1.1 Antal virksomheder og beskæftigede

Der var i 2016 godt 4.900 vognmandsvirksomheder i Danmark. Det samlede antal beskæftigede er senest opgjort for primo 2015, her var der cirka 29.100 beskæftigede (opgjort som fuldtidsbeskæftigede). Fra 2007 til 2016 er antallet af virksomheder faldet med cirka 1.400 svarende til 22 procent.

► FIGUR 1

Antal vognmandsvirksomheder

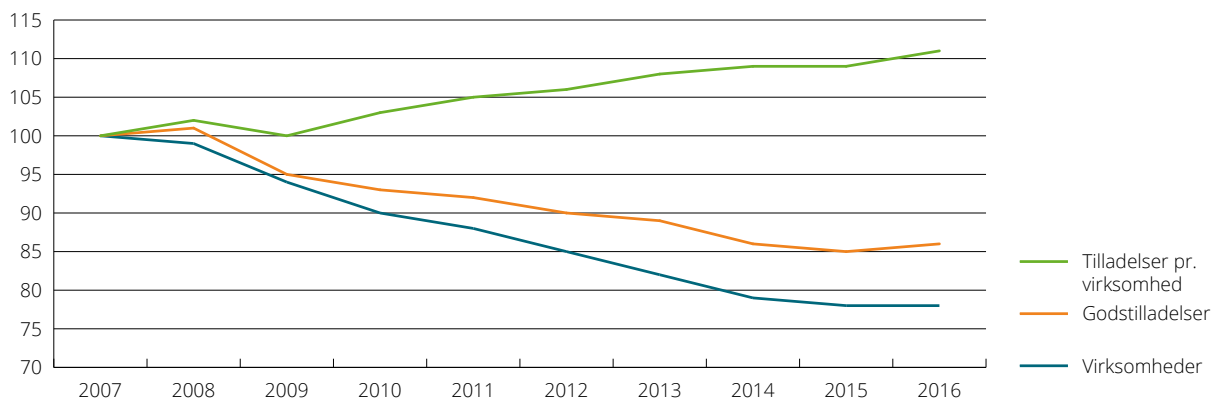


Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Udviklingen i antallet af virksomheder skal ses i lyset af, at der siden 2007 er sket en koncentration og konsolidering i vognmandserhvervet. Figur 2 viser udviklingen i antal virksomheder, antal godstilladelser og antal tilladelser pr. virksomhed. Som det fremgår, er den gennemsnitlige vejgodstransportvirksomhed blevet 11 procent større siden 2007 målt på antal tilladelser pr. virksomhed.

► FIGUR 2

Udviklingen i antal vejgodstransportvirksomheder, antal godstilladelser og antal tilladelser pr. virksomhed. Indeks 2007 = 100



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

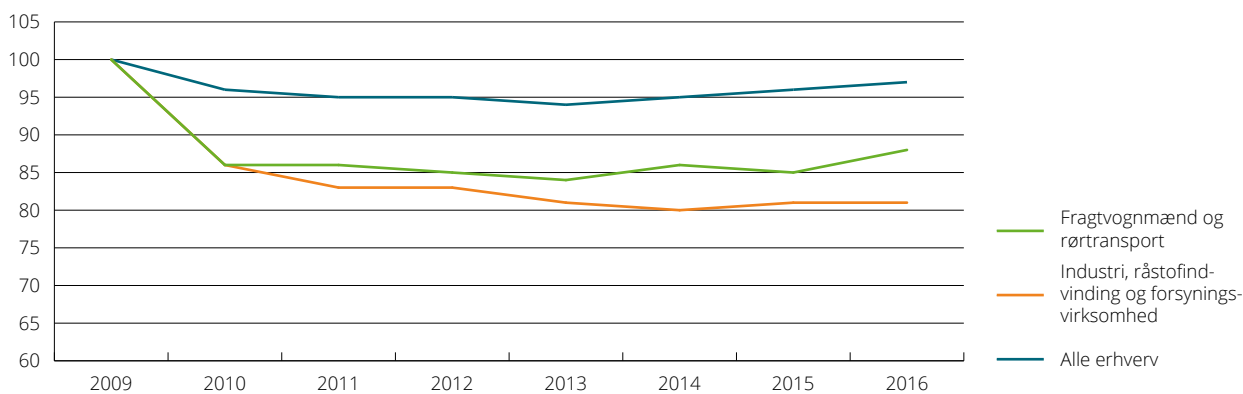
Figur 3 viser udviklingen i industribeskæftigelsen i vognmandserhvervet fra 2009 til 2016 sammenholdt med udviklingen i alle erhverv samt industri og råstofforsyning.

Antal beskæftigede i vognmandserhvervet faldt fra 2009 til 2010 (umiddelbart efter den globale finanskrisen) med 14 procent. Industribeskæftigelsen faldt også med 14 procent fra 2009 til 2010.

Hvor industribeskæftigelsen fortsatte med at falde frem til 2014, har beskæftigelsen i vognmandserhvervet været på samme niveau fra 2010 til 2015. Fra 2015 til 2016 er beskæftigelsen steget med godt 2 procent, det gælder både den samlede beskæftigelse og beskæftigelsen inden for industri og vognmandserhvervet. Den samlede beskæftigelse i vognmandserhvervet primo 2016 var 2 procent højere end i 2010, mens industribeskæftigelsen primo 2016 var 6 procent lavere end i 2010. Samlet set var beskæftigelsen i vognmandserhvervet i 2016 12 procent mindre end i 2009.

► FIGUR 3

Udvikling i beskæftigelsen for alle erhverv, industri og råstofforsyning samt for vognmandserhvervet 2009 – 2016. Indeks 2009 = 100



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken (Den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik. Opgørelsen viser antallet af beskæftigede ved udgangen af året inden). Beskæftigelsen i vognmandserhvervet er her opgjort for grupperingen "Fragtvognmænd og rørtransport" i Danmarks Statistik.

BRANCHESTATISTIK

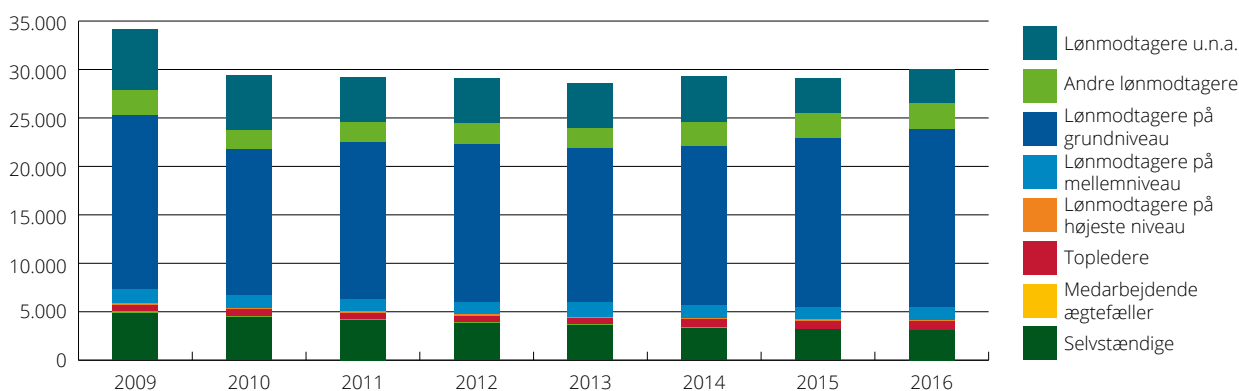
Kapitel 1 | Branchens nøgletal

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. Siden 2010 har beskæftigelsen inden for de to grupper været svagt stigende, således at antallet af beskæftigede er steget med 6 procent fra 2010 til 2016.

Der er i samme periode, det vil sige fra 2010 til 2016, sket et fald i antallet af selvstændige og medarbejdende ægtefæller på 31 procent. Vognmandserhvervet er karakteriseret ved en relativ stor andel medarbejdere på over 40 år (figur 5). Andelen har været stigende de sidste 7 år. I 2009 var andelen af medarbejdere på 40 år eller mere 60 procent. I 2016 var denne andel steget til 67 procent.

► FIGUR 4

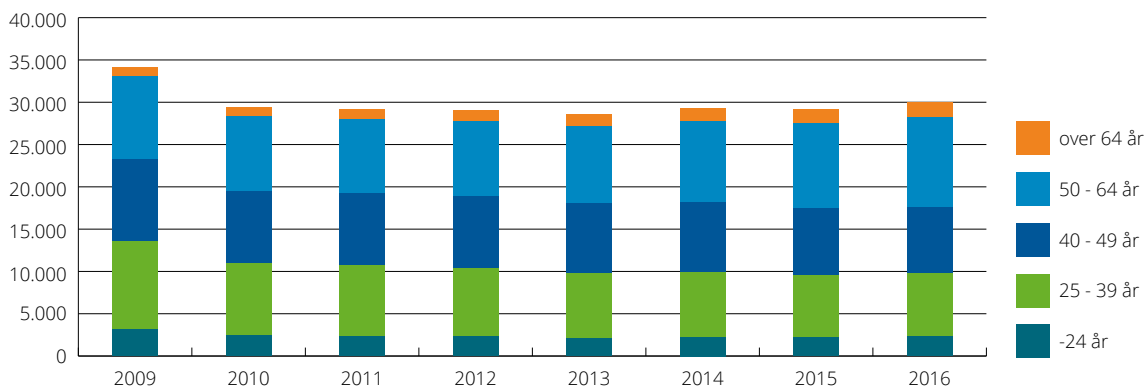
Beskæftigelsen i vognmandserhvervet efter "socioøkonomisk status". Antal beskæftigede



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken (se note til figur 3)

► FIGUR 5

Beskæftigelsen i vognmandserhvervet efter alder. Antal beskæftigede



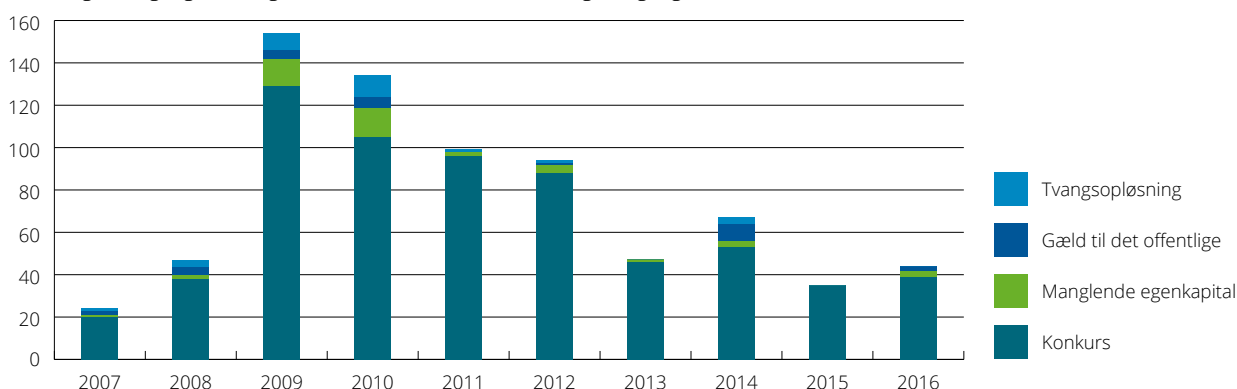
Kilde: Danmarks Statistik, Databanken (se note til figur 3)

Afsnit 1.2 Konkurer

Antallet af konkurer i vognmandserhvervet har siden 2013 ligget på samme niveau som før finanskrisen. Efter en række år med et højt antal konkurer i årene fra 2009 til 2012 faldt antallet i 2013. Antallet af vognmandsvirksomheder, der blev opløst som følge af konkurs, var i 2016 44. Det er en lille stigning i forhold til året før.

► FIGUR 6

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



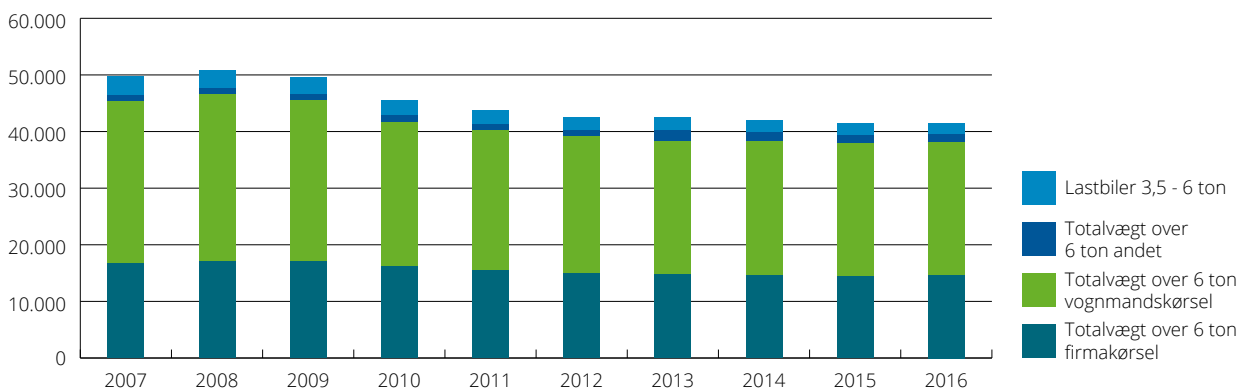
Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Afsnit 1.3 Antal lastbiler

Der var primo 2016 knap 41.500 lastbiler indregistreret i Danmark, langt hovedparten var lastbiler på over 6 ton totalvægt. Knap 14.700 af lastbilerne over 6 ton totalvægt blev anvendt til firmakørsel, mens godt 23.500 blev anvendt til vognmandskørsel, det vil sige kørsel for fremmed regning. Antallet af lastbiler til vognmandskørsel steg med cirka 2 procent fra 2007 til 2008. Fra 2008 og frem til 2013 er antallet af lastbiler til vognmandskørsel faldet med 21 procent. Siden 2013 har antallet af lastbiler til vognmandskørsel været på samme niveau. Antallet af lastbiler til firmakørsel voksede med 2 procent fra 2007 til 2008. Fra 2008 til 2016 er antallet af lastbiler til firmakørsel faldet med cirka 15 procent.

► FIGUR 7

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



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

BRANCHESTATISTIK

Kapitel 1 | Branchens nøgletal

Afsnit 1.4 Modulvogntog

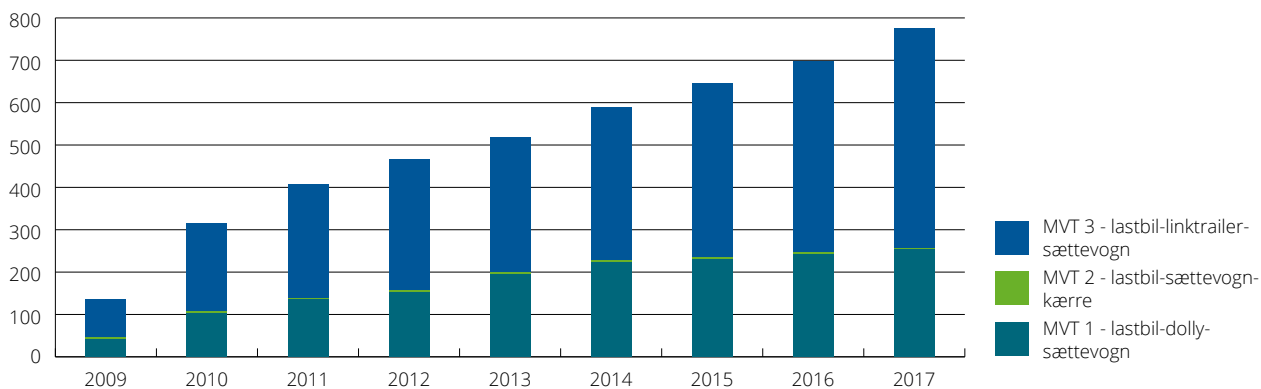
Modulvogntog er vogntog på op til 25,25 meter i længden og op til 60 ton totalvægt. Der blev i 2008 startet et forsøg med modulvogntog på det overordnede vejnet. Forsøget er af to omgange forlænget og løber nu frem til 2030. Der er gradvist sket en udvidelse af vejnettet, hvor det er tilladt at køre med modulvogntog, så det nu omfatter stort set hele statsvejnettet og en lang række større kommuneveje, der forbinder havne, terminaler, industrikvarterer og virksomheder med det overordnede vejnet. Vejnettet til modulvogntog udvides fortsat.

Modulvogntogenes største fordel er øget areal og volumen, hvorfor de egner sig bedst til let og mellemtungt gods. Antallet af dansk indregistrerede modulvogntog er her opgjort på antallet af dolly'er (MVT type 1), sættevogne registreret som trækraft for kærre (MVT type 2) samt linktrailere (MVT type 3). Den sidste type modulvogntog, der indgår i det danske forsøg (MVT type 4), som 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 ikke at være særligt udbredt i Danmark.

Antallet af modulvogntog er gradvist vokset siden introduktionen i 2008, således at der ultimo 2016 var knap 780 dansk indregistrerede modulvogntog.

► FIGUR 8

Antallet af dansk indregistrerede modulvogntog 2009-2017. Antal vogntog pr. 1. januar



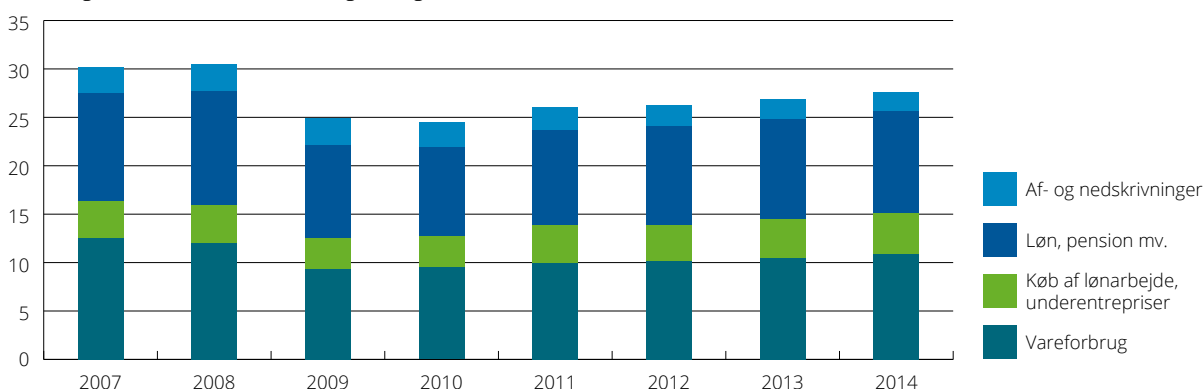
Kilde: ITD/Det digitale Motorregister

Afsnit 1.5 Regnskabstal og produktivitet for vognmandsvirksomheder

Danmarks Statistik udarbejder en regnskabsstatistik for vognmandserhvervet. Statistikken er registerbaseret, det vil sige opgjort på baggrund af oplysninger fra told og skat. Hovedparten af omkostningerne i vognmandserhvervet er til løn og vareforbrug (det sidste primært brændstof til lastbilerne). De to poster tegner sig for cirka ¾ af de samlede omkostninger.

► FIGUR 9

Udviklingen i de samlede omkostninger i vognmandserhvervet. Mia. kr.

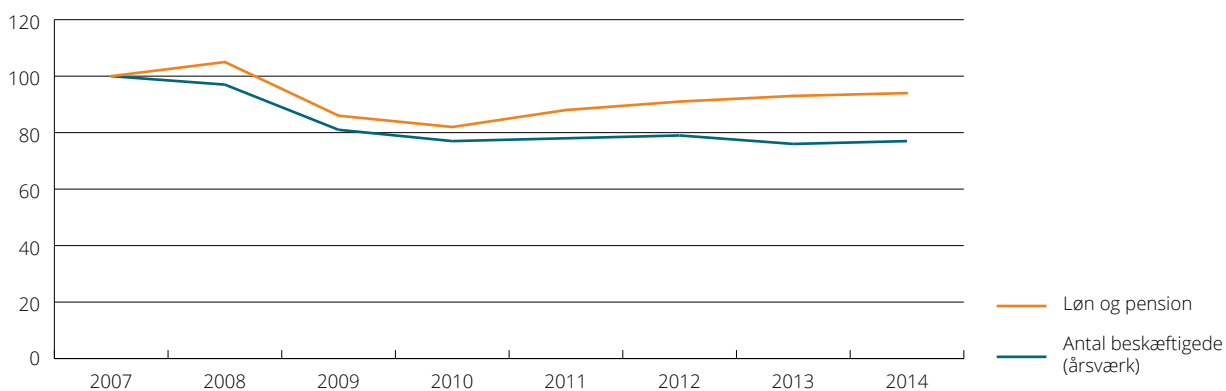


Kilde: Danmarks Statistik, Databank. Omfatter her virksomheder i grupperingen "Fragtvogmænd og rørtransport"

Hvor beskæftigelsen faldt med 3 procent fra 2007 til 2008, steg lønomkostningerne i samme periode med 5 procent. Fra 2008 til 2011 faldt lønomkostningerne med 22 procent og beskæftigelsen 21 procent. Fra 2011 til 2014 er lønomkostningerne steget med 7 procent, mens beskæftigelsen er faldet med 1 procent.

► FIGUR 10

Udviklingen i antal beskæftigede (årsværk) og udgift til løn og pension i vognmandserhvervet. Indeks 2007 = 100



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken (se note til figur 3)

BRANCHESTATISTIK

Kapitel 1 | Branchens nøgletal

Afsnit 1.6 Produktivitet

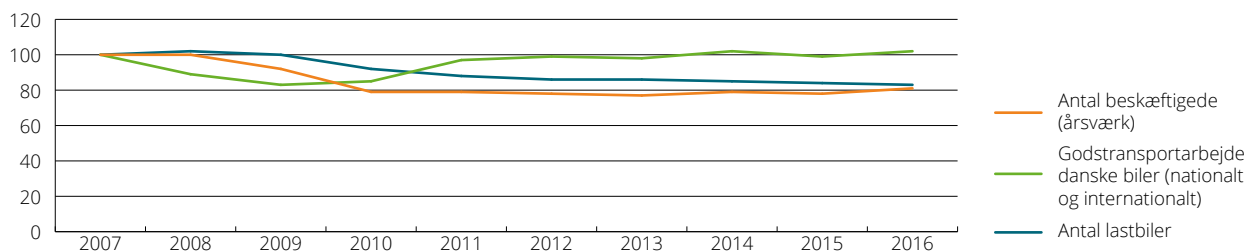
Produktiviteten i erhvervet kan opgøres som udviklingen i udnyttelsen af kapitalapparat og personale i forhold til produktionen (udført transportarbejde) eller som forholdet i udviklingen mellem værditilvæksten og beskæftigelsen. Den sidste indikator vil således afspejle erhvervets evne til at øge værdien for kunden og at kunne omsætte det til øget indtjening.

Indikatoren baseret på udnyttelsen af produktionsapparatet og personalet (figur 11) viste et fald i produktiviteten fra 2007 til 2009. Transportarbejdet udført med dansk indregistrerede lastbiler faldt, samtidigt med at beskæftigelsen og antallet af lastbiler steg svagt. Fra 2009 til 2015 er transportarbejdet udført med danske lastbiler steget, medens antallet af lastbiler og beskæftigelsen er faldet. Der er således indikation for en betydelig udvikling i produktiviteten i denne periode. Transportarbejde pr. beskæftigede er fra 2009 til 2016 vokset med 40 procent og transportarbejdet pr. lastbil er vokset med 47 procent.

Indikatoren baseret på udvikling i værditilvæksten i forhold til beskæftigelsen (figur 12) viser en beskedne vækst på 3 procent fra 2007 til 2008, når værditilvæksten opgøres i løbende priser. Fra 2008 til 2009 umiddelbart efter finanskrisen faldt værditilvæksten pr. beskæftigede med knap 5 procent. Fra 2010 og frem til 2014, hvor de seneste data fra regnskabsstatistikken foreligger, var der igen vækst på 12 procent. Tages der højde for prisudviklingen, er værditilvæksten pr. beskæftigede steget med beskedne 2 procent fra 2010 til 2014.

► FIGUR 11

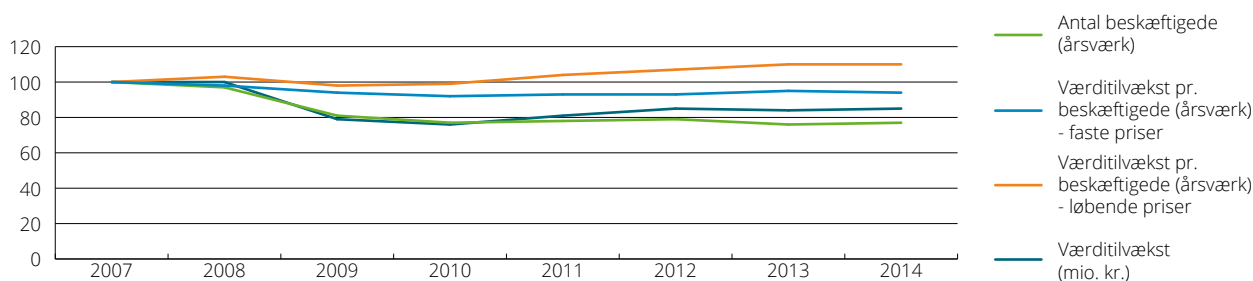
Udviklingen i danske indregistrerede lastbiler, godstransportarbejde med danske lastbiler og beskæftigelsen i danske vognmandsvirksomheder. Indeks 2007 = 100



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken, ITD's grænsetælling (se note til figur 3)

► FIGUR 12

Udviklingen i værditilvækst og beskæftigelse i vognmandserhvervet. Indeks 2007 = 100



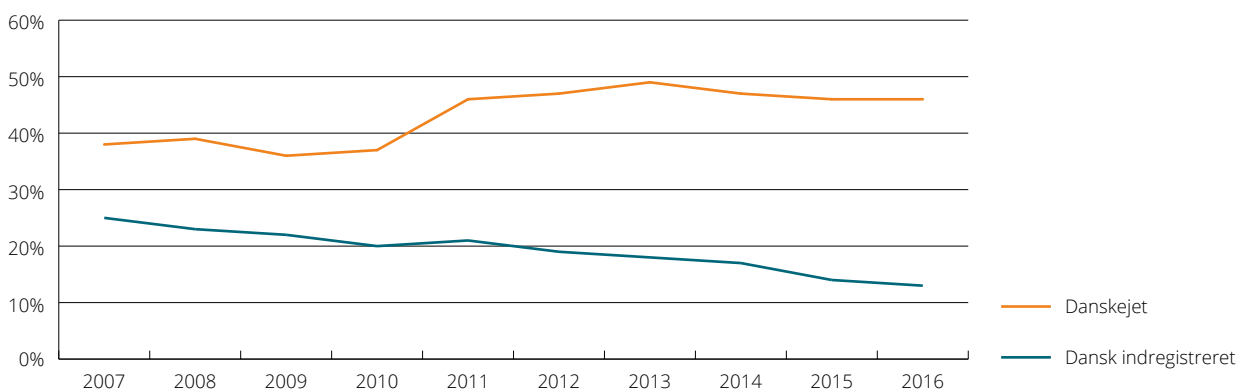
Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

Afsnit 1.7 Udflugning

Siden starten af nullerne har danske vognmandsvirksomheder i stigende grad valgt at anvende lastbiler indregistreret i udenlandske datterselskaber til international godskørsel. Figur 13 viser udviklingen i markedsandelen for danskejede og dansk indregistrerede lastbiler over grænsen i Sønderjylland. Samlet er danskejede lastbilers markedsandel steget fra 38 procent i 2007 til 46 procent i 2016.

► FIGUR 13

Markedsandel for danskejede og dansk indregistrerede lastbiler over grænsen i Sønderjylland i procent

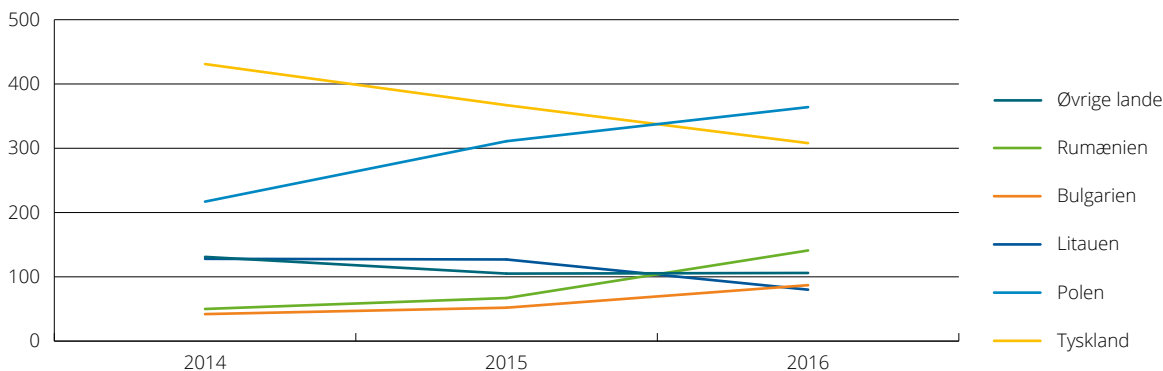


Kilde: ITD's grænsetælling

Hovedparten af lastbilerne ejet af danske datterselskaber var indregistreret i Tyskland, Polen, Litauen, Bulgarien og Rumænien. I 2016 tegnede disse fem lande sig for 90 procent af alle lastbiler ejet af danske datterskaber i udlandet. Figur 14 viser fordelingen af de danskejede lastbiler i udenlandske datterselskaber i trafikken over grænsen i Sønderjylland 2014, 2015 og 2016 opgjort efter indregistreringsland af trækkende enhed. Som det fremgår, er der i de seneste år sket en forskydning, så flere biler er indregistreret i Polen, Rumænien og Bulgarien, mens andelen af lastbiler indregistreret i Tyskland og Litauen er faldet. Biler ejet af danske datterselskaber udgjorde i 2016 33 procent af lastbiltrafikken på den sønderjyske grænse. Det svarer til cirka 1.090 biler pr. døgn i retning mod Danmark.

► FIGUR 14

Nationalitet af lastbiler ejet af danske datterselskaber i udlandet over grænsen i Sønderjylland 2014, 2015 og 2016



Kilde: ITD's grænsetælling

BRANCHESTATISTIK

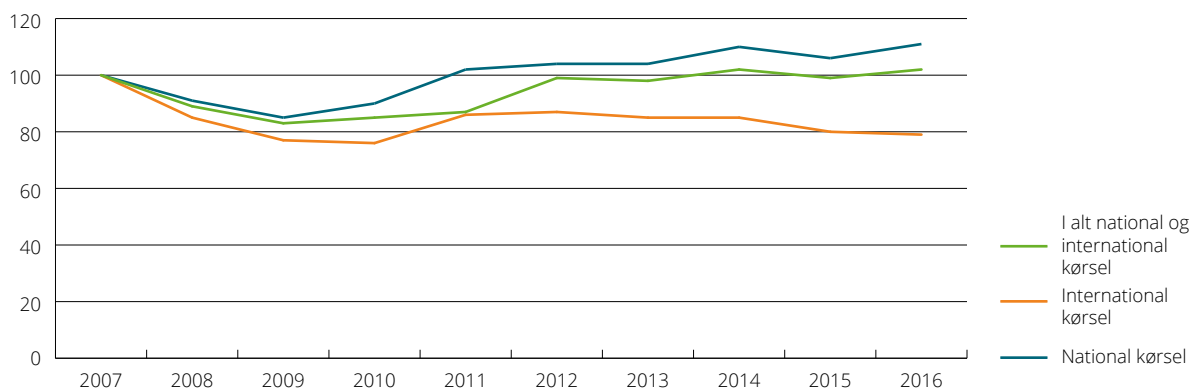
Kapitel 2 | Danske lastbilers transportarbejde

Afsnit 2.1 Danske lastbilers transportarbejde

Transportarbejde udført af danske lastbiler udgøres af national transport på danske vejstræk og international transport på danske såvel som udenlandske vejstræk. I figur 15 er vist udviklingen i danske lastbilers samlede godstransportarbejde fra 2007 til 2016. I forhold til 2007 var de danske lastbilers nationale godstransportarbejde 11 procent større i 2016. Danske lastbilers internationale godstransportarbejde var i 2016 21 procent lavere end i 2007. Samlet var godstransportarbejdet udført med danske lastbiler i 2016 knap 2 procent større sammenlignet med 2007. Som det fremgår, dækker dette over et fald fra 2007 til 2009 og en vækst igen fra 2009 til 2016.

► FIGUR 15

Udviklingen i transportarbejdet med danske lastbiler 2007 – 2016. Indeks 2007 = 100



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken og ITD's grænsetælling

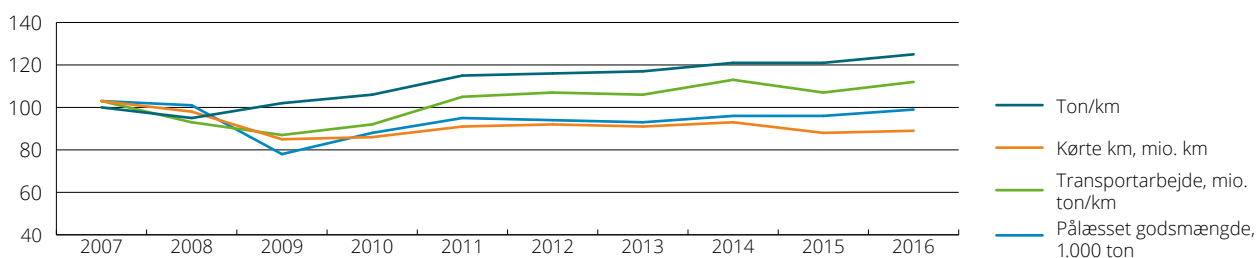
Note: Udviklingen i internationalt transportarbejde er beregnet på grundlag af ITD's grænsetælling. 2016 er opregnet på grundlag af de første kvartaler.

Afsnit 2.2 National godstransport med danske lastbiler

Over en tiårsperiode er betydningen af den globale finanskriser i slutningen af nullerne synlig, når det gælder udviklingen i danske lastbilers godstransport. Det er imidlertid også tydeligt, at der under og efter finanskrisen er sket en markant udvikling af effektiviseringen i godstransporterne. Figur 16 viser den indekserede udvikling i national godstransport med danske lastbiler fra 2007 til 2016 opgjort som kørte kilometer, pålæsset godsmængde og transportarbejde. Desuden viser figuren udviklingen i udnyttelsen af lastbilerne opgjort som ton/kilometer.

► FIGUR 16

Udviklingen i national godstransport med danske lastbiler. Transportarbejde (ton/km), mængder (ton), trafikarbejde (kørte km) og kapacitetsudnyttelse (ton/km). Indeks 2007 = 100



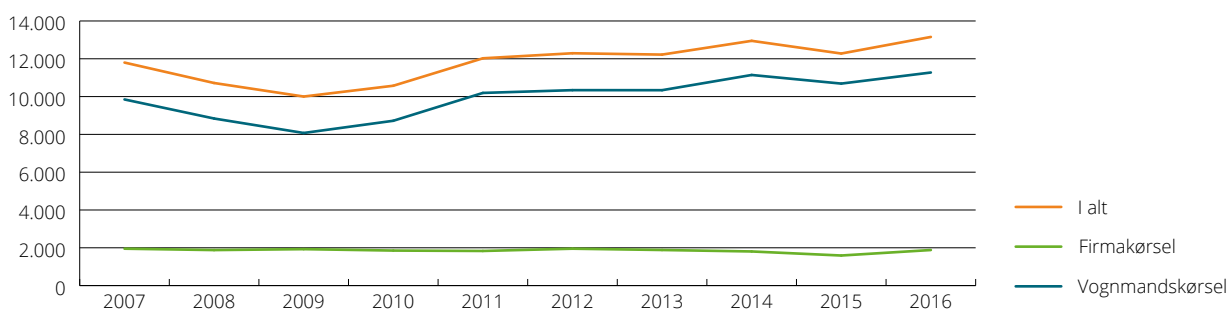
Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Fra 2007 til 2009 faldt den samlede godsmængde i national godstransport med 25 procent. Fra 2009 til 2016 har der igen været vækst i godsmængderne. Væksten var størst i årene umiddelbart efter finanskrisen. Fra 2009 og frem til 2016 er mængderne i national godstransport steget med 32 procent. Transportarbejdet, det vil sige mængderne ganget med transportafstanden, er også steget med 32 procent. Lastbilerne er over perioden blevet bedre udnyttet, og der var i 2016 sammenlignet med 2009 i gennemsnit 22 procent mere gods på bilerne målt i vægt. Den bedre udnyttelse af lastbilerne har betydet, at væksten i transportarbejdet er sket, uden at antal kørte km er steget lige så meget. Faktisk kørte danske lastbiler i 2016 11 procent mindre end i 2007 i national kørsel. I samme periode er transportarbejdet steget med 12 procent.

Figur 17 viser udviklingen i det nationale godstransportarbejde med danske lastbiler fordelt på vognmandskørsel og firmakørsel. Firmakørsel, hvor virksomheder dækker egne transportbehov med egne biler, udgjorde i 2016 14 procent af det samlede godstransportarbejde. Siden 2007 er firmakørslen faldet med 4 procent. Vognmandskørsel er siden 2007 vokset med 14 procent.

► FIGUR 17

Udviklingen i national godstransport med danske lastbiler 2007 – 2016. Mio. ton/km



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

BRANCHESTATISTIK

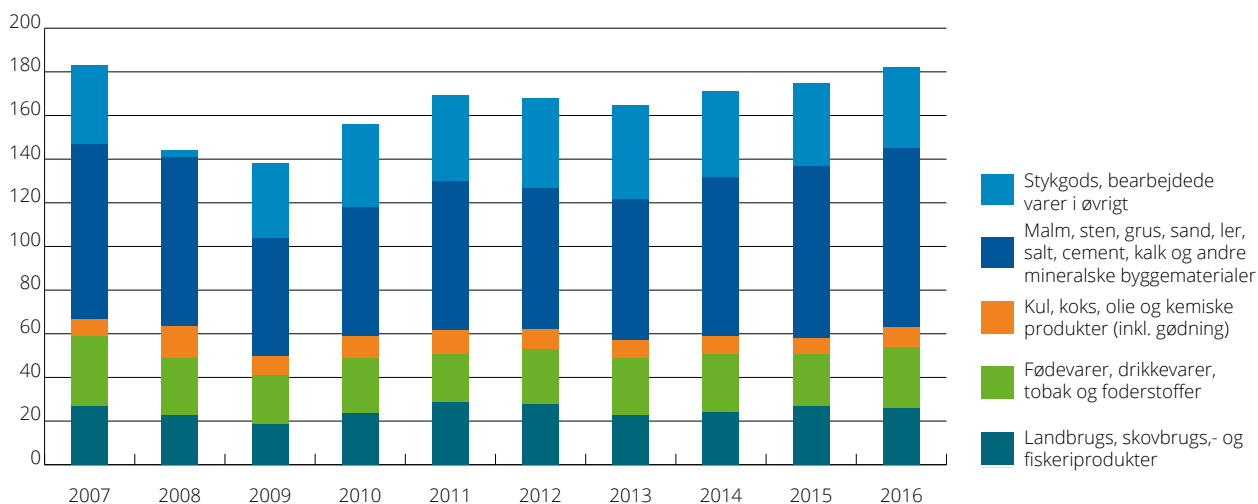
Kapitel 2 | Danske lastbilers transportarbejde

Figur 18 og 19 viser det nationale godstransportarbejde med danske lastbiler fordelt på en række godstyper. Figur 18 viser udviklingen målt som ton, og figur 19 viser udviklingen opgjort som ton/km.

Det er værd at bemærke, at kategorierne "stygods" samt "fødevarer" fylder mere i statistikken over ton/km i forhold til statistikken opgjort i vægt. Det skyldes, at disse segment transporteres over længere afstande, mens "malm, sten, grus mv." samt "landbrugsprodukter mv." i højere grad fragtes lokalt.

► FIGUR 18

Udviklingen i national godstransport med danske lastbiler. Transporterede mængder fordelt på varegrupper. Mia. ton

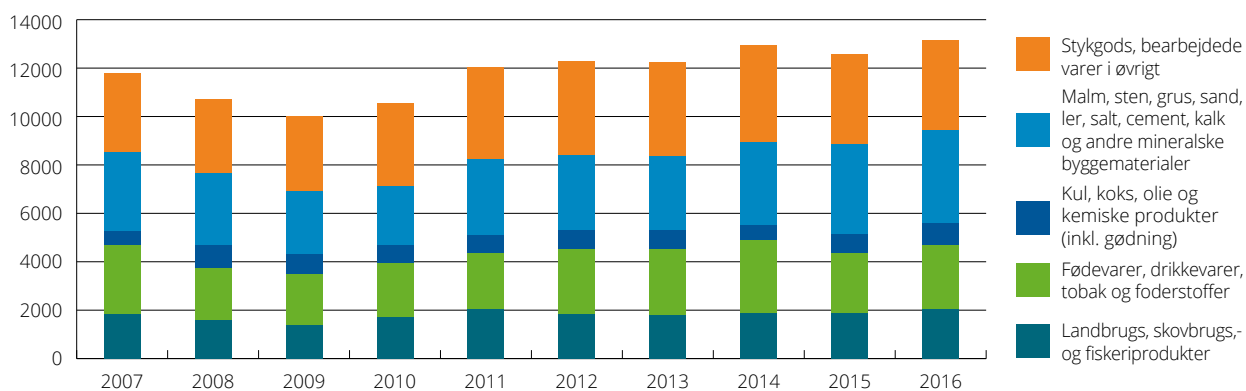


Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Note: 2016-tal er opregnet på grundlag af de 3 første kvartaler

► FIGUR 19

Udviklingen i national godstransport med danske lastbiler. Transportarbejde fordelt på varegrupper. Mia. tonkm



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

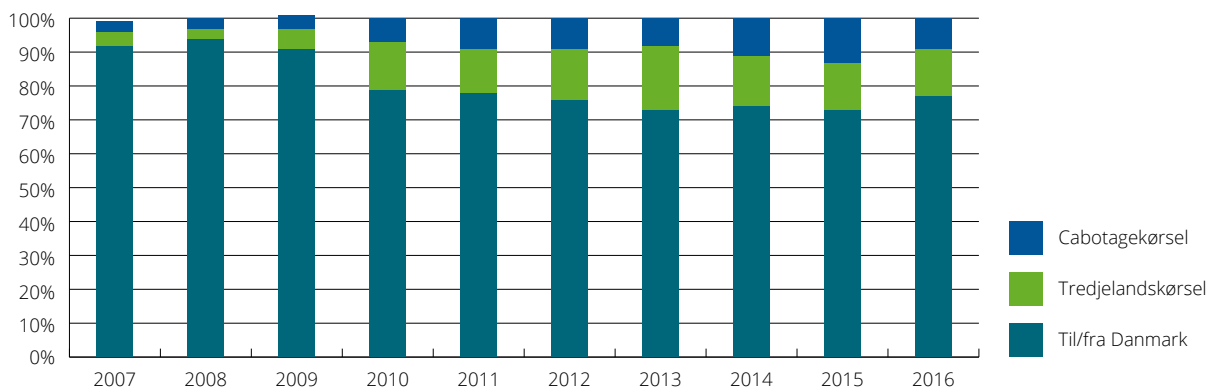
Note: 2016-tal er opregnet på grundlag af de 3 første kvartaler

Afsnit 2.3 Danske lastbilers internationale godstransporter

Der er samtidigt også sket markante ændringer i den måde, der køres internationalt med danske lastbiler. En stigende andel af danske lastbilers internationale kørsel sker ved tredjelandskørsel og cabotagekørsel. I 2007 udgjorde de to kategorier 8 procent af det samlede transportarbejde udført af danske lastbiler i international kørsel. I 2016 var denne andel steget til 23 procent.

► FIGUR 20

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

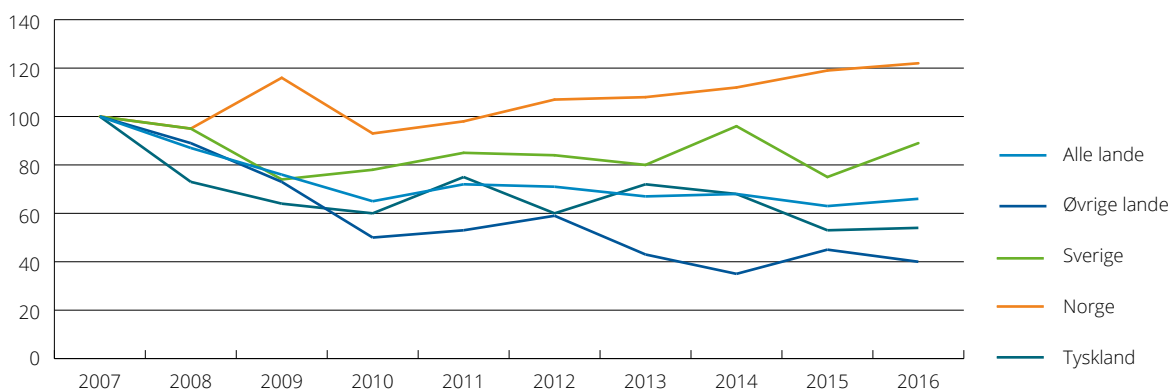


Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, og ITD's grænsetælling (se note til næste figur)

En stigende del af danske lastbilers internationale godstransportarbejde i forbindelse med im- og eksport sker i nærområderne, det vil sige Sverige, Norge og Tyskland. Det er videre markant, at Sverige og Norge får en stadig vigtigere betydning for markedet for danske lastbilers internationale kørsel. Hvor de to lande Sverige og Norge i 2007 stod for 38 procent af danske lastbilers samlede transportarbejde ved im- og eksportkørsel, var denne andel i 2016 vokset til 57 procent.

► FIGUR 21

Udviklingen i danske lastbilers internationale godstransportarbejde fordelt på lande. Indeks 2006 = 100



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken og ITD's grænsetælling

Note: Opgørelsen er beregnet af transEco₂ på grundlag af DS' kørebogsundersøgelse (fordelingen af det samlede transportarbejde på lande) og ITD's grænsetælling (udviklingen i den grænseoverskridende lastbiltrafik med danske lastbiler).

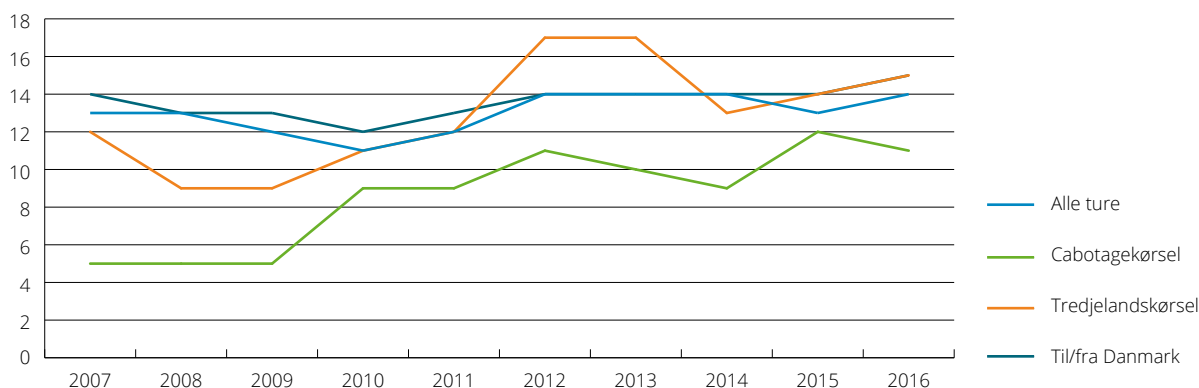
BRANCHESTATISTIK

Kapitel 2 | Danske lastbilers transportarbejde

Som ved den nationale godskørsel er der også sket en udvikling i kapacitetsudnyttelsen i den internationale godskørsel med danske lastbiler. Figur 22 viser udviklingen i kapacitetsudnyttelsen målt som antal ton på lastbilen i gennemsnit over alle kørte km. Fra 2007 og frem til 2016 er kapacitetsudnyttelsen samlet forbedret med 12 procent. Den mest markante udvikling er sket for den cabotagekørsel, danske lastbiler har foretaget i udlandet. Her er kapacitetsudnyttelsen forbedret med næsten 100 procent fra 2007 til 2016.

► FIGUR 22

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

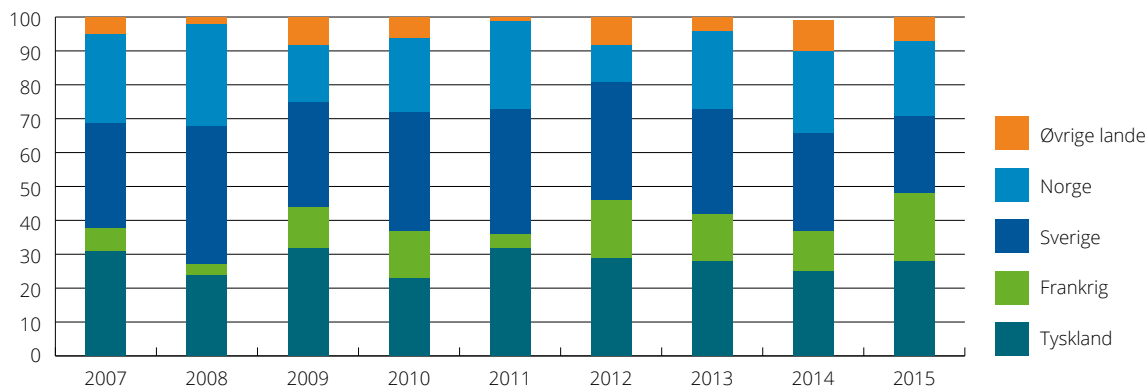


Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Hovedparten af danske lastbilers cabotagekørsel gennemføres i nabolandene Sverige, Norge og Tyskland. I 2015 tegnede de tre lande sig for 73 procent af danske lastbilers samlede cabotagekørsel.

► FIGUR 23

Danske lastbilers cabotagekørsel i udlandet 2007 - 2015 fordelt på lande. Andel af danske lastbilers samlede cabotagekørsel i procent



Kilde: Eurostat

BRANCHESTATISTIK

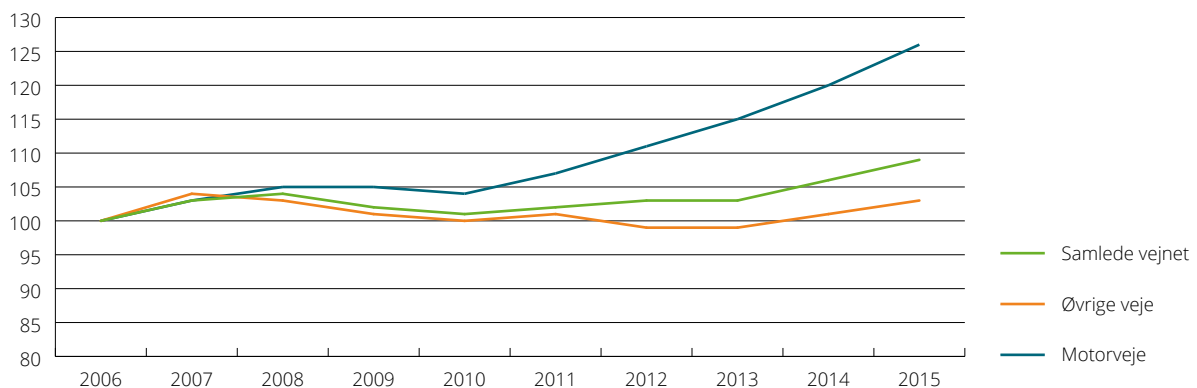
Kapitel 3 | Vejgodstrafikken i Danmark

Afsnit 3.1 Den samlede vejtrafik i Danmark

Trafikken på det danske vejnet er stigende. Siden 2007 er den samlede vejtrafik steget med 6 procent. Væksten har været størst på motorvejsnettet. Hver er trafikken steget med 22 procent siden 2007. Væksten er især sket fra 2010 og frem til 2015. Motorvejsnettet tegner sig således for en stigende andel af den samlede vejtrafik. I 2014 foregik 33 procent af den samlede biltrafik på motorvejsnettet.

► FIGUR 24

Udviklingen i den samlede vejtrafik i Danmark fordelt på motorvejsnettet og det øvrige vejnet. Indeks 2006 = 100

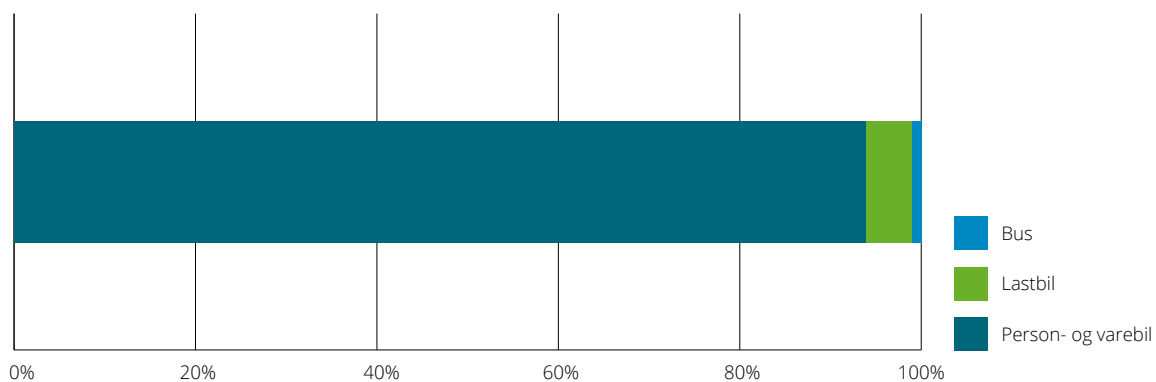


Kilde: Vejdirektoratet

Lastbilerne tegner sig for cirka 5 procent af den samlede biltrafik, mens person- og varebiltrafikken udgør hovedparten, nemlig cirka 94 procent af den samlede biltrafik.

► FIGUR 25

Fordelingen af den samlede vejtrafik i Danmark i 2014 på person- og varebiler, lastbiler og busser. Procentfordeling



Kilde: Vejdirektoratet

BRANCHESTATISTIK

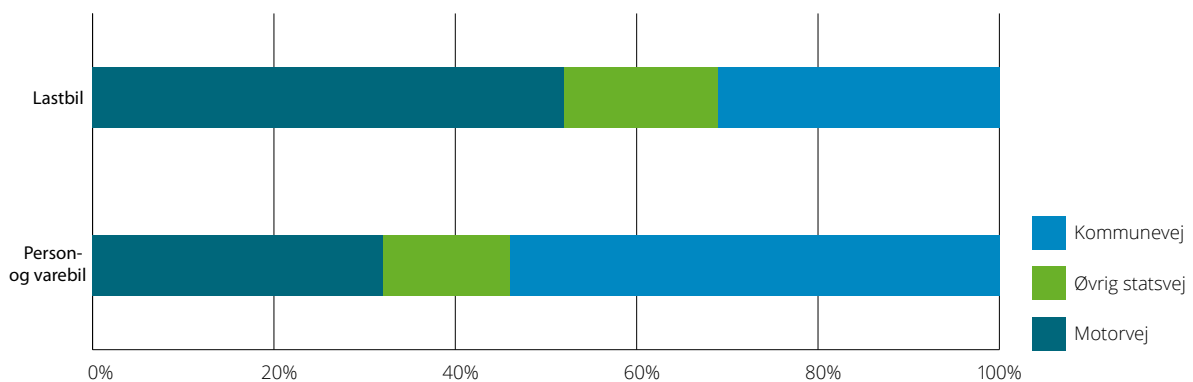
Kapitel 3 | Vejgodstrafikken i Danmark

Lastbiltrafikken er mere koncentreret på det overordnede vejnet, som udgøres af statsvejnettet, end person- og varebiltrafikken. Knap 70 procent af den samlede lastbiltrafik foregik i 2014 på statsvejnettet, mens den tilsvarende andel var godt 45 procent for person- og varebiltrafikken.

Vejdirektoratet gennemførte i 2014 en særtælling af dansk- og udenlandsk registrerede biler på vejnettet i Danmark. Tællingen blev gennemført som punkttælling ved udvalgte punkter på vejnettet. På grundlag af tællingen har Vejdirektoratet opgjort, at udenlandsk indregistrerede lastbiler udgjorde cirka 20 procent af den samlede lastbiltrafik på vejnettet. Andelen var størst på motorvejsnettet. Her er andelen af udenlandsk registrerede lastbiler godt 30 procent. Hovedparten af trafikken med udenlandsk indregistrerede lastbiler på vejnettet er lastbiler i im- og eksportkørsel samt lastbiler, der kører i transit gennem Danmark.

► FIGUR 26

Fordelingen af person- og varebiltrafikken og lastbiltrafikken på motorvejsnettet, øvrige statsveje og det øvrige vejnet 2014. Procentfordeling

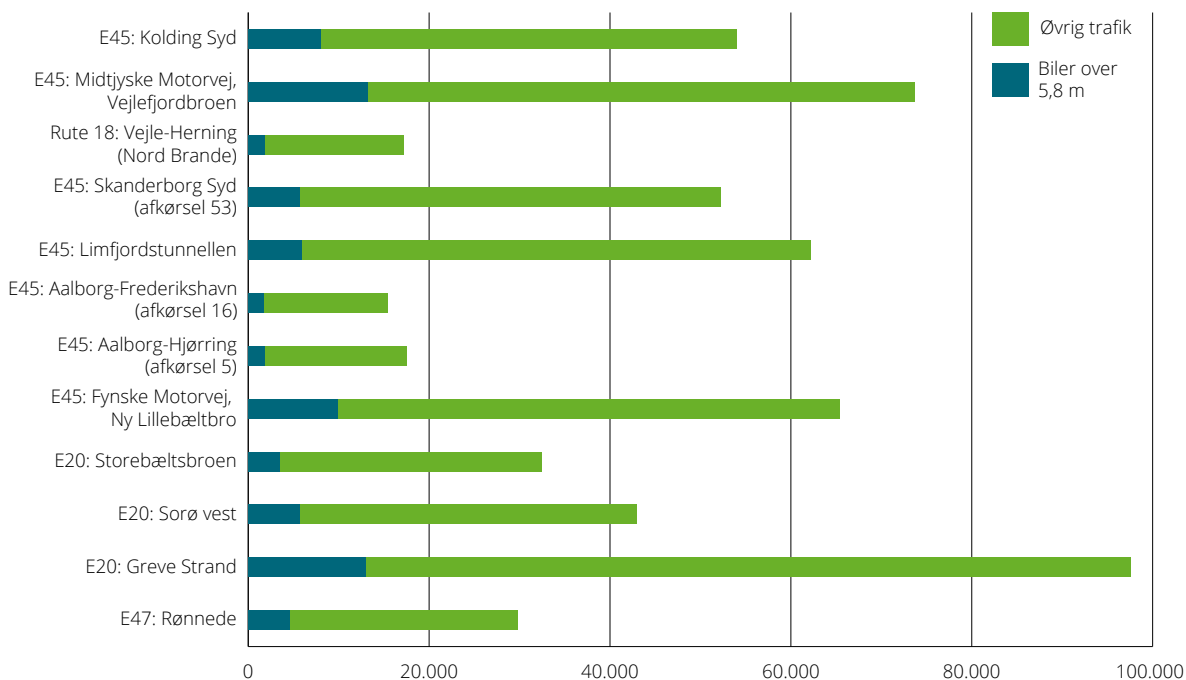


Kilde: Vejdirektoratet

Der er en stor variation i intensiteten af vejtrafikken på det danske vejnet, det gælder såvel den samlede trafik som lastbiltrafikken. Figur 27 viser lastbiltrafikken (opgjort som biler over 5,8 meter) og den samlede trafik på en række udvalgte vejafsnit i Danmark. Betydning af E45 på langs af Østjylland som en transportvej for nationalt og internationalt gods er tydelig. Det er her, der er den største intensitet af lastbiltrafik sammen med indfaldsvejen til København. Motorvejsbroen over Vejle Fjord er det sted i Danmark, hvor der er flest lastbiler pr. døgn.

► FIGUR 27

Lastbiltrafikken og den samlede trafik på en række vejstrækninger på det overordnede vejnet i Danmark. Trafik i begge retninger pr. døgn 2015



Kilde: Vejdirektoratet

BRANCHESTATISTIK

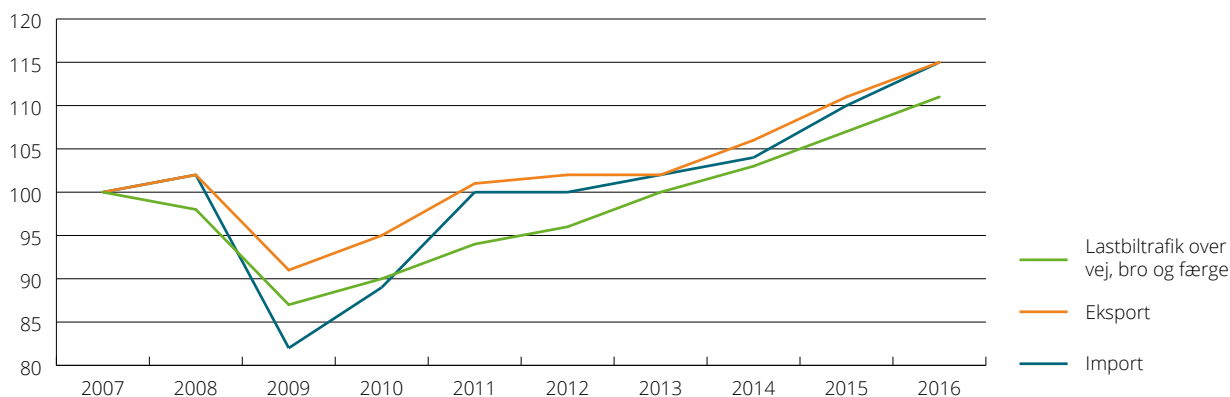
Kapitel 3 | Vejgodstrafikken i Danmark

Afsnit 3.2 Den grænseoverskridende lastbiltrafik

Den internationale lastbiltrafik til og fra Danmark har været i konstant vækst siden 2009. I 2016 kørte der cirka 5.555 lastbiler pr. døgn ind i Danmark på vej, Øresundsbroen, Scandlines A/S' og HH Ferries' færgeruter. Det er det største antal lastbiler nogensinde. Siden 2009 er lastbiltrafikken vokset med 27 procent. Der er god sammenhæng mellem den internationale godstransport med lastbil til og fra Danmark og Danmarks udenrigshandel. Figur 28 viser udviklingen i den samlede lastbiltrafik over vej, bro og færge til Danmark sammenholdt med udviklingen i Danmarks im- og eksport opgjort som kvantumindekset, det vil sige udviklingen i im- og eksport opgjort som mængder.

► FIGUR 28

Udviklingen i den samlede lastbiltrafik på vej, over bro og med færge til Danmark og im- og eksport opgjort på grundlag af kvantumindekset 2007 – 2016. Indeks 2007 = 100

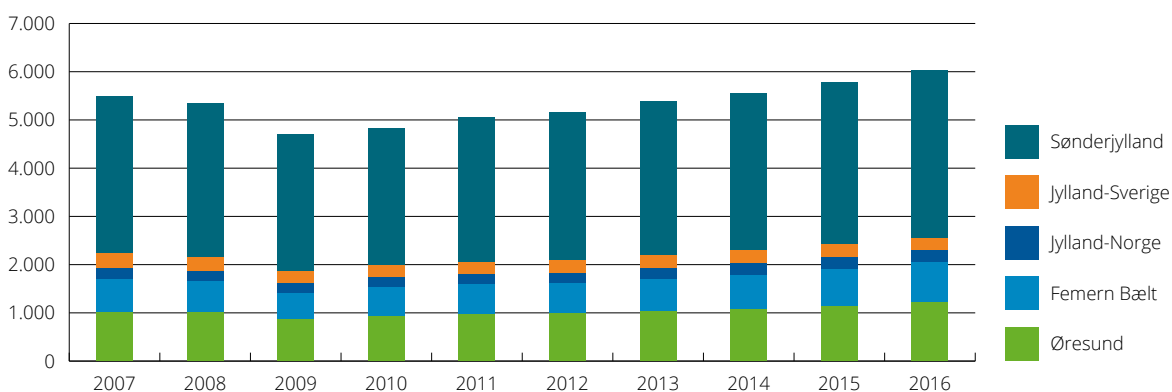


Kilde: ITD's grænsetælling og Danmarks Statistik

Grænsen i Sønderjylland er den største grænseovergang for international lastbiltrafik til og fra Danmark. Cirka 57 procent af den samlede lastbiltrafik til Danmark kom via disse vejovergange. 20 procent kom over Øresund (bro og færgeruter), Femern Bælt tegnede sig for 14 procent, mens cirka 8 procent kom til Danmark via færgeruterne mellem Jylland og Norge/Sverige.

► FIGUR 29

Udviklingen i den samlede lastbiltrafik på vej, over bro og med færge til Danmark fordelt på regioner. Antal lastbiler pr. årsdøgn i retning mod Danmark

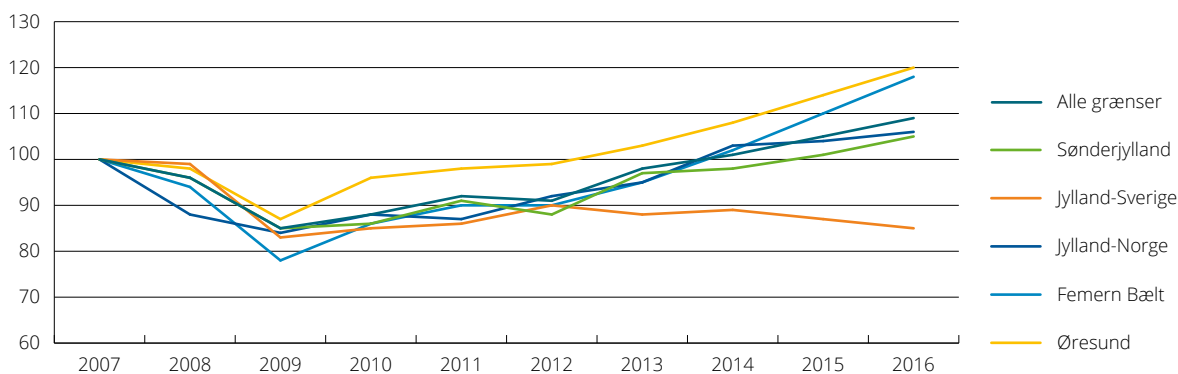


Kilde: ITD's grænsetælling og Danmarks Statistik

Den største vækst i lastbiltrafikken til og fra Danmark er siden 2009 sket over Øresund og Femern Bælt. Her er trafikken vokset med hhv. 38 og 52 procent.

► FIGUR 30

Udviklingen i den samlede lastbiltrafik på vej, over bro og med færge til Danmark fordelt på regioner. Indeks 2007 = 100



Kilde: ITD's grænsetælling og Danmarks Statistik

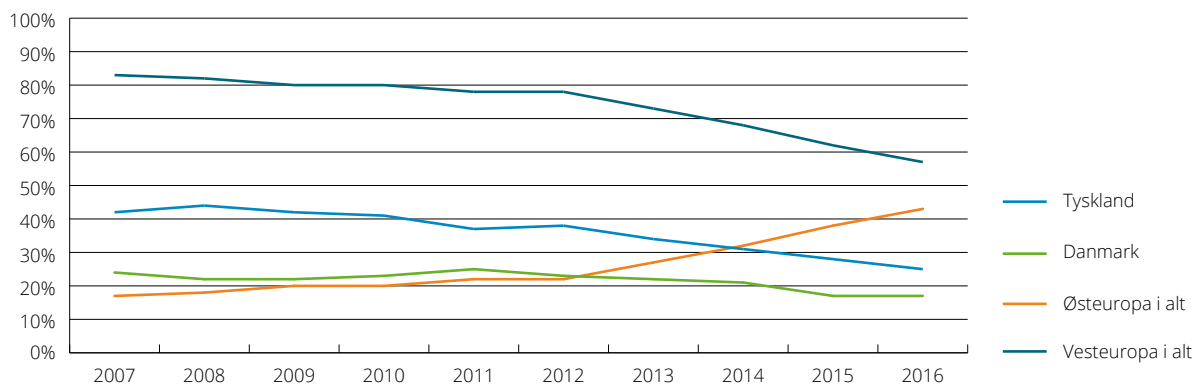
BRANCHESTATISTIK

Kapitel 3 | Vejgodstrafikken i Danmark

Figur 31 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 markedsandele. Lastbiler fra Vesteuropa tegnede sig i 2007 for 83 procent af den samlede lastbiltrafik over grænserne, i 2016 var markedsandelen 57 procent. Lastbiler fra Østeuropa havde i 2007 en markedsandel på 17 procent, i 2016 var den vokset til 43 procent. Andelen af danske lastbiler faldt fra 24 procent i 2007 til 17 procent i 2016. Andelen af tysk indregistrerede lastbiler er faldet fra 42 procent i 2007 til 25 procent i 2016.

► FIGUR 31

Udviklingen i lastbiltrafikken over grænsen i Sønderjylland og med Scandlines A/S' og HH Ferries' ruter efter nationalitet af trækkende enhed. Markedsandel af samlet trafik i procent



Kilde: ITD's grænsetælling

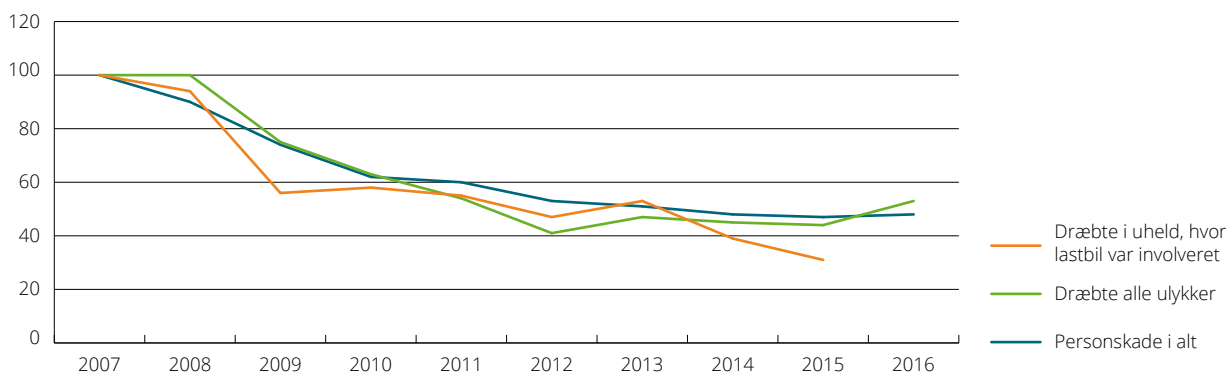
Afsnit 3.3 Dræbte og tilskadekomne ved trafikuheld

I 2016 kom i alt 3.418 personer til skade i trafikken, heraf var der 215 dødsfald. Udviklingen har dog i de sidste 10 år bevæget sig i den rigtige retning. I forhold til 2007 er antallet af tilskadekomne faldet med 52 procent, og antallet af dræbte er faldet med 47 procent. Som det fremgår af figur 32, er der desværre sket en stigning i antallet af dræbte i trafikken de seneste år. I 2012 blev der dræbt 167 personer, i 2016 var antallet af trafikdræbte 215.

Seneste statistik for antal dræbte i uheld, hvor lastbil var involveret, er for året 2015, hvor der i alt var 20 dræbte. Antallet af dræbte i uheld, hvor lastbil har været involveret, er faldet med 69 procent fra 2007 til 2015. 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 2007-2016. Indeks 2007 = 100.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken og Vejdirektoratet

► TABEL 1

Udviklingen i antal dræbte og tilskadekomne i trafikken 2006-2015. Antal dræbte og tilskadekomne

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Personskade i alt	7.062	6.329	5.250	4.408	4.259	3.778	3.586	3.377	3.334	3.418
Dræbte alle ulykker	406	406	303	255	220	167	191	182	178	215
Dræbte i uheld, hvor lastbil var involveret	64	60	36	37	35	30	34	25	20	

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken og Vejdirektoratet

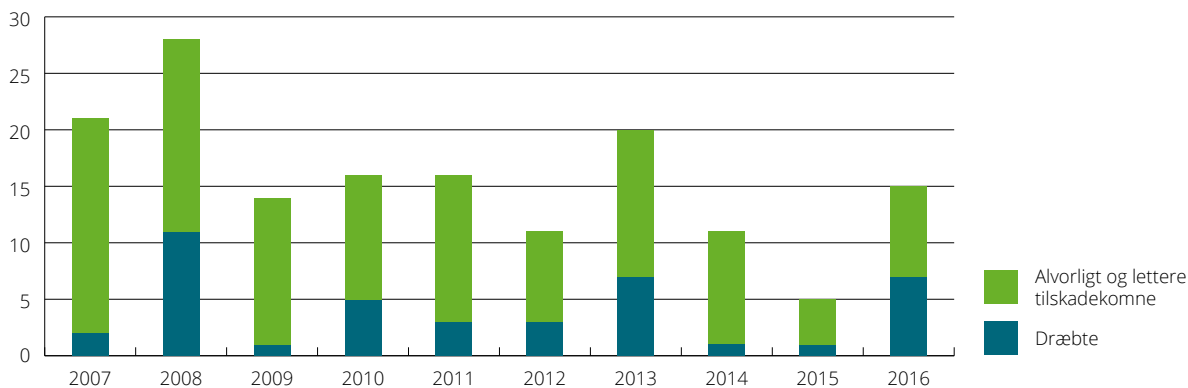
BRANCHESTATISTIK

Kapitel 3 | Vejgodstrafikken i Danmark

Højresvingsulykker mellem cyklister og lastbiler, hvor lastbilerne drejer til højre, udgør et særligt fokusområde i trafiksikkerhedsarbejdet. Det samlede antal dræbte og tilskadekomne cyklister er faldet fra 28 i 2008 til 15 i 2016. Antallet af dræbte cyklister var i 2008 11, i 2016 døde 7 cyklister efter at have været involveret i højresvingsulykker.

► FIGUR 33

Udviklingen i dræbte og tilskadekomne cyklister i forbindelse med højresvingsulykker. Antal dræbte og tilskadekomne



Kilde: Vejdirektoratet

BRANCHESTATISTIK

Kapitel 4 | Den europæiske lastbiltrafik

Afsnit 4.1 Samlet lastbiltrafik i EU

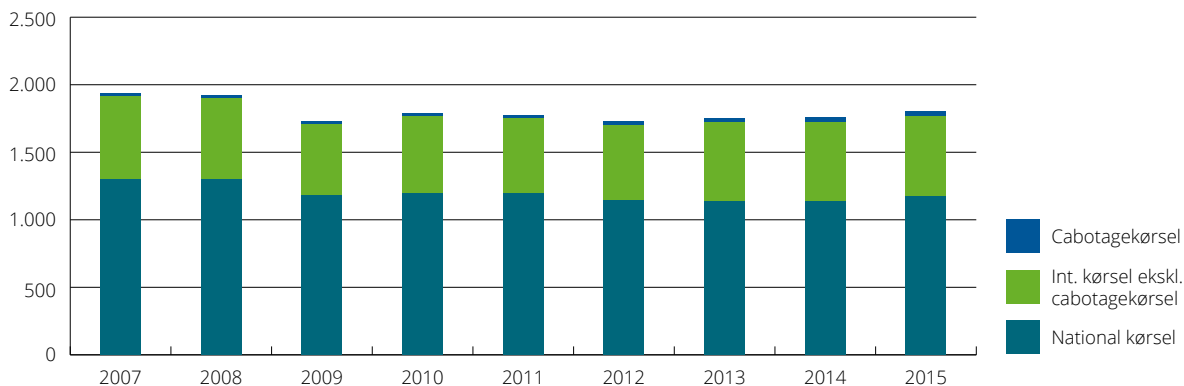
Den europæiske statistikorganisation Eurostat opgør godstransport med lastbil i Europa. Opgørelsen udarbejdes på grundlag af kørebogsundersøgelser, som gennemføres i alle EU-medlemslande samt Norge og Schweiz efter et fælles regelgrundlag. Det samlede godstransportarbejde med lastbil i EU udgjorde i 2015 cirka 1.800 mia. ton/km.

Cirka 2/3 af det samlede godstransportarbejde er national kørsel, det vil sige godstransport inden for de enkelte EU-medlemslande, mens international godstransport udgør cirka 1/3. Cabotagekørsel udgjorde i 2006 0,9 procent af den samlede godstransport, i 2015 var det vokset til 1,8 procent, stadig en meget beskednen del af den samlede godstransport.

Danske lastbiler tegnede sig for cirka 1 procent af det samlede godstransportarbejde i EU.

► FIGUR 34

Den samlede lastbiltransport i EU samt Norge og Schweiz fordelt på nationalt og internationalt gods samt andelen af internationalt gods, der er cabotagekørsel. Mia. ton/km



Kilde: Eurostat

Note: Der er ikke data for Tyskland i Eurostat for 2015, derfor er opgørelsen af tysk indregistrerede lastbilers transportarbejde opgjort som transportarbejdet i 2014.

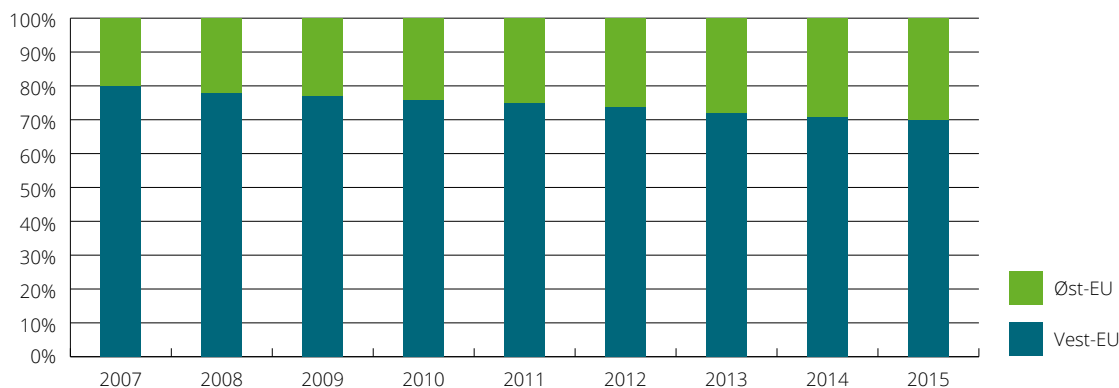
BRANCHESTATISTIK

Kapitel 4 | Den europæiske lastbiltrafik

Lastbiler fra Vesteuropa tegner sig for den største andel af det samlede transportarbejde, nemlig godt 70 procent i 2015. I 2007 tegnede lastbiler fra Vesteuropa sig for 80 procent af det samlede transportarbejde. Hovedparten af det samlede transportarbejde udført med lastbiler fra Vesteuropa var national godstransport i de enkelte medlemslande.

► FIGUR 35

Den samlede lastbiltransport i EU samt Norge og Schweiz opgjort efter, om lastbilerne er indregistreret i Øst- eller Vesteuropa. Fordeling af transportarbejdet i procent



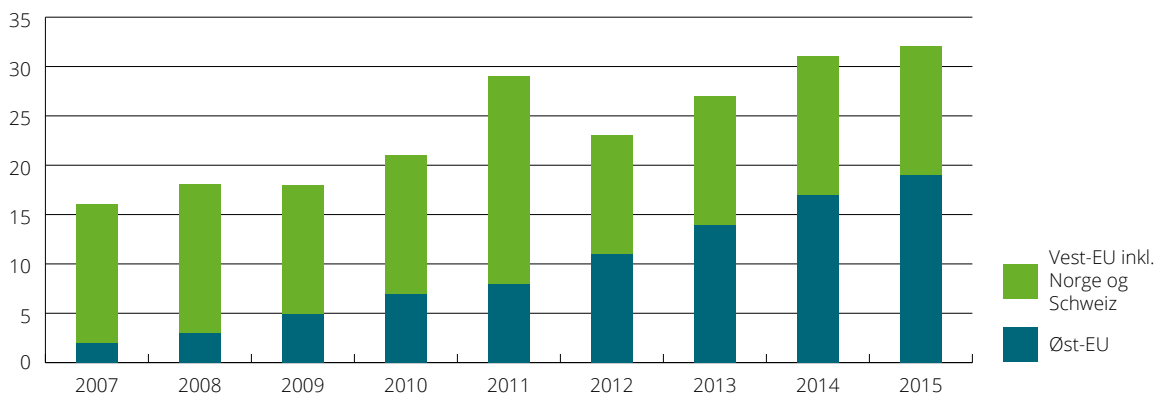
Kilde: Eurostat

Afsnit 4.2 Europæiske lastbilers cabotagekørsel

Det fælles europæiske statistikbureau Eurostat opgør den samlede cabotagekørsel gennemført af lastbiler i Europa. Statistikken er baseret på opgørelser i de enkelte medlemslande og er en del af den samlede statistik, der indsamles om europæiske lastbilers nationale og internationale transporter. Cabotagekørsel udgør en beskednen del af den samlede godstransport med lastbil, derfor er statistikken om cabotagekørsel også behæftet med en større statistisk usikkerhed. Cabotagekørslen har været stigende siden 2007, hvor hovedparten af cabotagekørslen i 2007 blev udført med lastbiler fra Vesteuropa (85 procent), tegnede de sig i 2015 for godt 40 procent af den samlede cabotagekørsel.

► FIGUR 36

Udviklingen i cabotagekørslen i Europa fordelt på biler fra henholdsvis Øst- og Vesteuropa. Mia. ton/km



Kilde: Eurostat

Afsnit 4.3 Kørsel med lastbil på det tyske mautnet

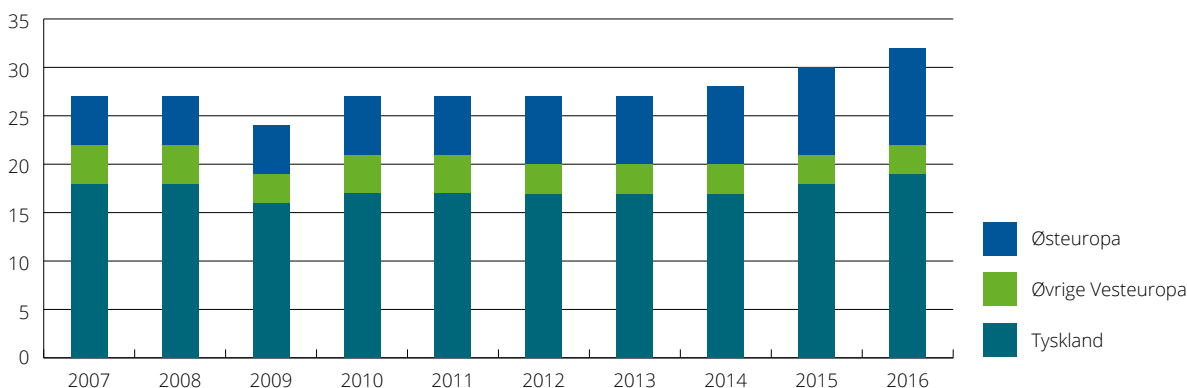
Siden 2007 er der i Tyskland udarbejdet en særlig statistik over kørslen med lastbil på de strækninger, hvor der opkræves en særlig vejafgift for lastbiler på over 7,5 ton totalvægt. Frem til 30. september 2015 blev mautafgiften opkrævet for alle lastbiler over 12 ton totalvægt. Dette er fra 1. oktober 2015 ændret til alle lastbiler over 7,5 ton totalvægt. Statistikken er baseret på det faktiske trafikarbejde gennemført af lastbilerne på mautstrækningerne. Det er således en meget valid statistik.

Mautstatistikken er på flere måder interessant. Først og fremmest må det vurderes at være en meget troværdig statistik, da den er baseret på en registrering af samtlige lastbiler på mautstrækningerne. Herudover giver mautstatistikken et interessant billede af udviklingen i lastbiltrafikken i Europa, da den viser udviklingen i lastbiltrafikken på det overordnede vejnet i Tyskland. Et vejnet, der i høj grad fungerer som den interne færdselsåre for EU's samhandel.

Figur 37 viser udviklingen i den samlede lastbiltrafik på mautstrækningerne siden indførslen af maut 1. januar 2007. Kørslen er i figuren opdelt på lastbilkørsel gennemført af tysk indregistrerede lastbiler, lastbiler indregistreret i det øvrige Vesteuropa og i Østeuropa. Den samlede lastbiltrafik faldt med, hvad der svarer til 12 procent fra 2008 til 2009, som konsekvens af den internationale finanskrisen. Siden 2009 har lastbiltrafikken på mautstrækningerne været i vækst igen. Fra 2009 til 2016 er den samlede lastbiltrafik vokset med 33 procent. Lastbiltrafik gennemført med udenlandske lastbiler er vokset med 59 procent, mens trafikken gennemført med tyske lastbiler er vokset med 20 procent. Lastbiltrafik gennemført med lastbiler fra Østeuropa er fra 2009 til 2016 vokset med 110 procent. Ændringen i vægtgrænserne i efteråret 2015 er en del af forklaringen på væksten i lastbiltrafikken fra 2014 til 2016. Det må dog vurderes, at den største del af væksten må tilskrives trafikvækst.

► FIGUR 37

Den samlede lastbiltrafik på de tyske mautstrækninger opgjort efter nationalitet af lastbilerne. Mia. vogn/km



Kilde: BAG, Bundesamt für Güterverkehr

BRANCHESTATISTIK

Kapitel 5 | Samlet godstrafik til/fra Danmark med bil, tog, skib og fly

Afsnit 5.1 Omfang af godstransport i Danmark, fordeling på transportmidler

Den samlede transporterede godsmængde i nationale transporter var i 2015 samme tal som i 2014, hovedparten heraf blev transporteret med lastbil. Den samlede transporterede godsmængde til/fra Danmark var i 2015 godt 119 mio. ton, det vil sige cirka 64 procent af mængderne i national transport.

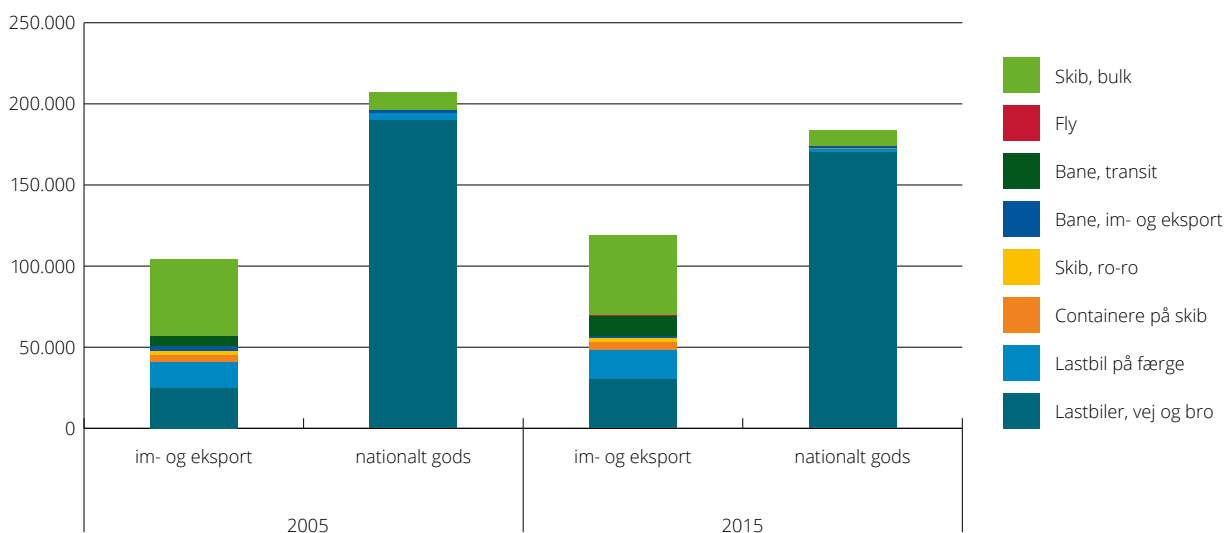
Omfanget af den samlede godstransport i Danmark og til og fra Danmark er i figur 38 opgjort som de samlede transporterede godsmængder i 2005 og 2015. Figuren understreger en betydelig internationalisering af godstransport i Danmark, hvor godt 1/3 af de samlede godsmængder sker ved transport til og fra Danmark. Bemærk, at tallene er inklusive transittrafik gennem Danmark. Det er videre bemærkelsesværdigt, at godsmængderne i national transport er faldende, mens godsmængderne i den internationale transport er stigende.

I international godstransport spiller skibstransport en betydelig rolle, cirka 2/3 af alle transporter til/fra Danmark sker med skib, enten som lastbil på færge, med containerskibe og ro-ro-skibe (løstrailere på skib) eller som bulktransporter. Bulktransport med skib dækker over en række forskellige varegrupper, blandt andet olie, kul, sand, sten og grus og foderstoffer. Knap 60 procent af disse transporter var i 2015 brændstof (olie og kul). International godstransport med lastbil (på vej, bro og færge) udgjorde i 2015 godt 48 mio. ton, det vil sige 2/5 af de samlede godsmængder i international transport. Langt hovedparten af trafikken i den internationale godstransport med bane er i dag transittrafik gennem Danmark mellem Sverige og Centraleuropa.

► FIGUR 38

Mængderne i national og international godstransport i, til og fra Danmark 2005 og 2015. Tus. ton.

NB: Inklusive transitzones med tog og lastbil gennem Danmark

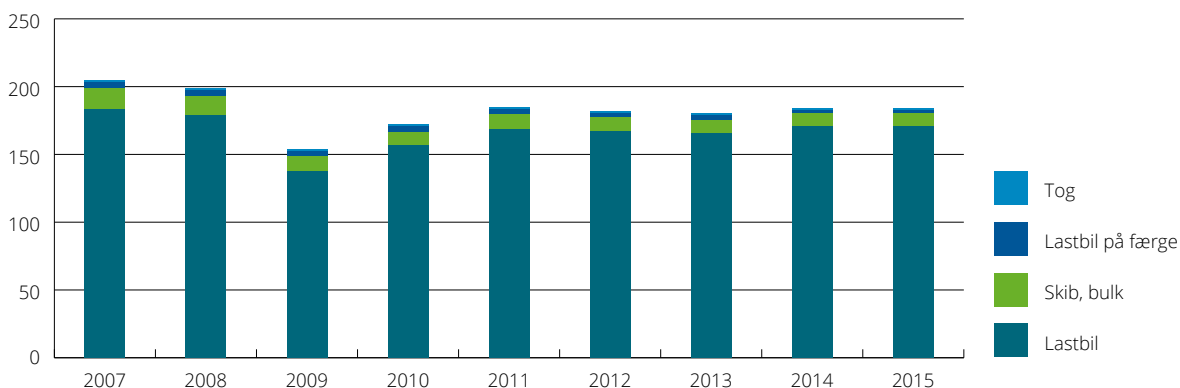


Kilde: transEco₂ på grundlag af ITD's grænsetælling og Danmarks Statistik

Figur 39 og 40 viser udviklingen i godsmængderne i henholdsvis national og international godstransport fordelt på transportmidler fra 2007 til 2015.

► FIGUR 39

Udviklingen i godsmængder i national godstransport. Mio. ton

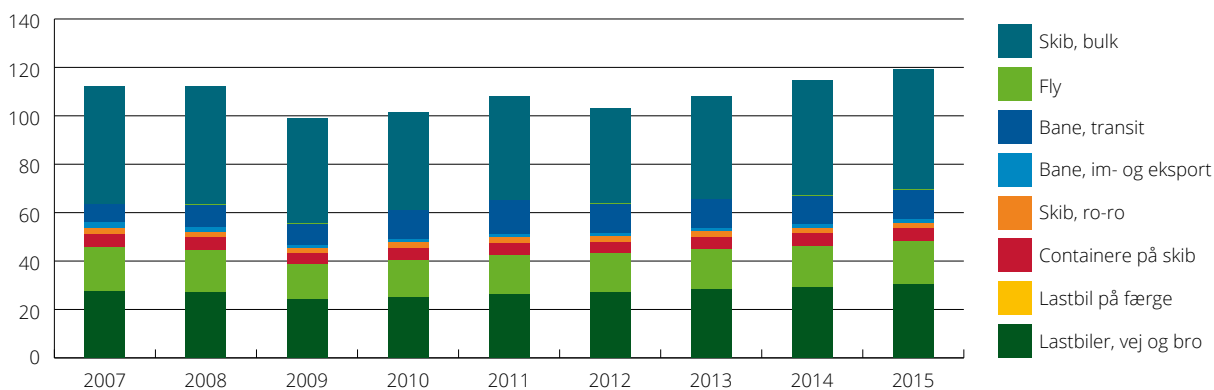


Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

► TABEL 40

Udviklingen i godsmængder i international godstransport over Danmarks grænser.

NB: Inkl. transittrafik gennem Danmark. Mio. ton



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



Lyren 1, 6330 Padborg

Telefon: +45 7467 1233
itd@itd.dk

Læs mere: www.itd.dk



Her kan du møde
ITD, FDE og VIALTIS