

Analyserapport om vejtransportbranchen



Økonomi- og Erhvervsministeriet
Transport- og Energiministeriet

April 2007

Økonomi- og Erhvervsministeriet

Transport- og Energiministeriet

ANALYSERAPPORT OM VEJTRANSPORTBRANCHEN

April 2007

Analyserapport om vejtransportbranchen

Udarbejdet af Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet i samarbejde med Justitsministeriet og Skatteministeriet.

Publikationen kan bestilles hos:
Schultz Information
Herstedvang 12
DK-2620 Albertslund

Telefon: 43 63 23 00
E-mail: Schultz@schultz.dk

Publikationen kan også hentes på www.oem.dk eller www.trm.dk

Omslag: Schultz Grafisk
Oplag: 500
Pris: 150,00 inkl. moms
ISBN: Trykt udgave 87-7862-242-5
ISBN: Elektronisk udgave 87-7862-243-3

Redaktionen er afsluttet den 30. marts 2007

Trykt i Danmark, april 2007 af: Schultz Grafisk

Økonomi- og Erhvervsministeriet
Slotsholmsgade 10-12
DK-1216 København K
Telefon: 33 92 33 50
E-mail: oem@oem.dk
Hjemmeside: www.oem.dk



Forord	5
Sammenfatning	7
Vejgodstransport:	
1. Produktion og værdiskabelse	17
2. Produktivitet og effektivitet	29
3. Beskæftigelse, løn og kompetencer	39
4. Iværksætterier og konkurrence	49
5. Teknologi, innovation og investeringer	59
6. Samspil med andre brancher og transportformer	71
Bustransport:	
7. Bustransport	79
Rammevilkår:	
8. Regulering	89
9. Skatter og afgifter	103
10. Appendiks	109

Forord

En forudsætning for globalisering er transport. Væksten og den internationale specialisering indebærer et stigende behov for erhvervsmæssig vejtransport i både Danmark og internationalt.

Transport er nødvendig for langt de fleste virksomheder. Og navnlig vejgodstransport har betydning som bindeled mellem andre brancher. Et velfungerende og effektivt transporterhverv er en vigtig forudsætning for den økonomiske vækst.

De danske virksomheder inden for vejgodstransport står i dag over for en række udfordringer. Danmark har i dag ud fra en international betragtning en god infrastruktur, og der arbejdes hele tiden på, at den bliver bedre. Det er dog klart, at vi allerede i dag ser et stigende pres på infrastrukturen. Inden for produktivitet og effektivitet er udfordringen

størst for de små vognmandsvirksomheder. Virksomhederne inden for vejgodstransport har også en udfordring i at tiltrække en bredere kreds af medarbejdere og forebygge nedslidning. Endelig er der en udfordring i at sikre rammevilkår for transporterhvervet, der bevirker, at branchen er internationalt konkurrencedygtig.

Staten har en vigtig opgave i at skabe rammevilkår for et velfungerende transporterhverv. Udviklingen af rammevilkårene sker bedst i en tæt dialog med transportbranchen om udfordringerne.

Som led i regeringens samlede godsstrategi analyseres der i denne rapport de udfordringer, som primært vejgodstransportbranchen står overfor. Rapporten sætter desuden fokus på udfordringerne for bustransportbranchen. Regeringen vil blandt andet på baggrund heraf fremlægge en strategi for vejgodstransport i 1. halvår 2007.



Økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen og transport- og energiminister Flemming Hansen

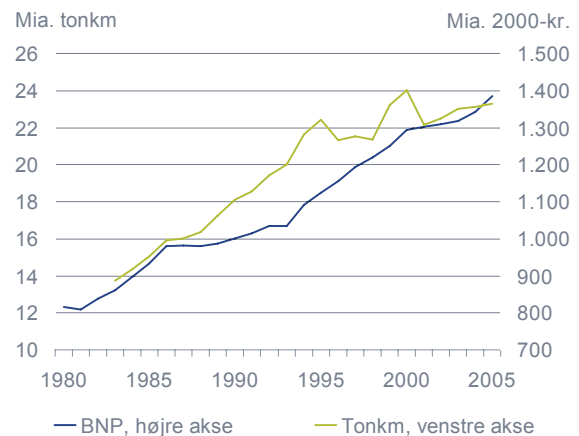
Produktion og værdiskabelse

Udviklingen i erhvervmæssig vejtransport hænger uløseligt sammen med den økonomiske udvikling i både Danmark og hos vore nære handelspartnere. Et velfungerende transporterhverv er et centralt rammevilkår for vækst i Danmark. Vejgodstransporten har oplevet stor fremgang i de seneste årtier, se figur 1. Og med udsigt til at integrationen af økonomierne i Europa og den internationale specialisering vil fortsætte, er der også fremover udsigt til solid vækst i udenrigshandelen og den internationale transport. Presset på infrastrukturen udgør imidlertid allerede i dag et stigende problem for transportbranchen, selvom Danmark ud fra en international betragtning har en velfungerende infrastruktur. De stigende trafikmængder skærper vejtransportbranchens behov for god adgang til infrastrukturen i de kommende år, se boks 1.

Boks 1 Udfordringer

- **Pres på infrastrukturen:** I årene fremover er der udsigt til en fortsat solid vækst i vejgodstransporten. Presset på infrastrukturen udgør imidlertid et stigende problem for den erhvervmæssige vejtransport. Det peger på, at der er behov for at fastholde en fortsat god trafikafvikling gennem en velfungerende infrastruktur.
- **Tab af markedsandele og udflagning:** Der er vigende markedsandele for danske lastbiler og øget etablering i udlandet. Dertil kommer et stigende konkurrencepres fra især østeuropæiske lande, hvor omkostningerne er lavere. Det stiller krav til, at de danske virksomheder inden for vejgodstransport har en høj produktivitet for at kunne fastholde deres konkurrenceevne. Ligesom det er væsentligt at sikre rammevilkår for et velfungerende transporterhverv i Danmark.

Figur 1 Samlet godstransport med danske lastbiler og BNP-udviklingen



Anm.: Se figur 1.1 i kapitel 1.

Kilde: Danmarks Statistik.

Vejtransporterhvervet er en sammensat branche, der består af vognmænd, speditører og busvognmænd, som varetager en bred vifte af funktioner inden for vejgodstransport og persontransport. Disse funktioner spænder over fragt af gods med lastbiler, logistikløsninger, terminalbehandling, lagerhotelfaciliteter, speditorydelser, rutefart med busser, turistbuskørsel mv.

Det primære fokus i denne rapport er lagt på vejgodstransport. En række centrale udfordringer for denne branche er analyseret i kapitlerne 1 til 6. I kapitel 7 fokuserer på nogle udfordringer for bustransporten. Taxikørsel er ikke omfattet af analyserne i denne rapport. I kapitlerne 8 og 9 behandles regulering af erhvervet og skatter og afgifter.

Vejtransporterhvervet bærer præg af mange små virksomheder. Der er 7.500 vognmandsvirksomheder, 600 speditørvirksomheder og 700 buskørselsvirksomheder i Danmark. Virksomhederne inden for vejgodstransport beskæftiger omkring 50.000 personer og tegner sig for 2 pct. af den samlede værdiskabelse (bruttoværditilvækst) i Danmark. Inden for bustransport er der beskæftiget omkring 27.000 personer og virksomhederne står for 0,7 pct. af den samlede

Sammenfatning

bruttoværditilvækst. Vejtransportbranchens størrelse er dog ikke i sig selv et retvisende mål for dens betydning, da transporterhvervet har betydning som bindeled mellem andre dele af erhvervslivet. Vejgodstransporterhvervet er centralt, da lastbiler er en meget fleksibel transportform, og næsten alle transportkæder starter og slutter med lastbil.

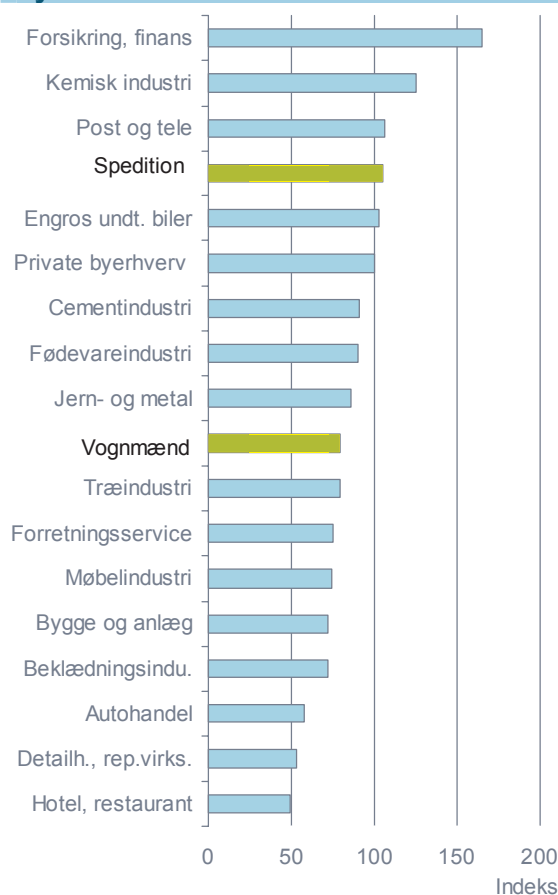
Inden for vejgodstransport er der en tendens til, at speditørvirksomhederne har en stærk vækst, mens væksten i vognmændenes produktion er svagere. Det afspejler blandt andet, at industrien og serviceerhvervene har fået større fokus på styring af logistikken som en væsentlig faktor for deres produktivitet og effektivitet. Denne tendens bekræftes også af en interviewundersøgelse blandt transportvirksomheder, som er foretaget til denne rapport.

De internationale godstransporter udgør ca. halvdelen af transportarbejdet målt i tonkilometer, og især på de lange internationale transporter er der fokus på styring af logistikken.

Danske lastbiler har en relativt høj markedsandel i den internationale vejgodstransport, når man tager højde for størrelsen af dansk økonomi og udenrigshandel. Men markedsandelen er vigende for danske lastbiler. Optællinger ved den danske grænse viser, at tyske og østeuropæiske lastbiler vinder frem. Der er også eksempler på, at danske vognmænd udnytter fordelene ved globaliseringen og etablerer datterselskaber i udlandet, hvilket kan afspejle, at branchen ønsker at tilpasse sig og være tæt på sine kunder samt drage nytte af lavere omkostninger i andre lande. Det kan dog også være et symptom på, at vejgodstransportbranchen finder det mindre attraktivt at drive virksomhed i Danmark. Interviewundersøgelsen peger på, at det især er selve transportydelsen, der outsources til udlandet, mens logistikarbejdet fastholdes i Danmark.

I et internationalt perspektiv vil der også i stigende grad blive stillet krav til virksomhederne inden for vejgodstransport, efterhånden som konkurrencen øges på tværs af landegrænserne, se boks 1. Det skyldes først og fremmest det høje danske lønniveau, der kræver en tilsvarende høj produktivitet, for at konkurrenceevnen kan fastholdes.

Figur 2 Arbejdsproduktivetsniveau i byerhverv



Anm.: Se figur 2.2 i kapitel 2. Private byerhverv under ét er indeks 100.

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken og egne beregninger.

Boks 2 Udfordringer

- **Beskeden produktivitet i små vognmandsvirksomheder:** Den beskeden produktivitet blandt især vognmandsvirksomheder skyldes især, at virksomhederne i gennemsnit er små og derfor ikke kan udnytte de mulige stordriftsfordele. Det peger på behovet for et større fokus på en effektiv udnyttelse af ressourcerne, og der synes at være grundlag for en fortsat konsolidering i branchen samt for et styrket samarbejde inden for godstransport.

Produktivitet og effektivitet

Danmarks velstand er bestemt af, hvor meget danske virksomheder er i stand til at producere og sælge af varer og serviceydelser. Med det relativt høje danske lønniveau er udviklingen i produktiviteten vigtig. Også for virksomhederne i transportbranchen er en solid udvikling i produktiviteten afgørende for indtjeningen og konkurrenceevnen.

Overordnet set er udviklingen i produktiviteten inden for vejgodstransport – målt ved værditilvæksten pr. ansat – omtrent fulgt med udviklingen i de andre private erhverv.

Blandt vognmænd er værditilvæksten pr. ansat i de seneste årtier fulgt med udviklingen i andre private byerhverv og ligger i dag på 80 pct. af niveauet i andre private byerhverv, se figur 2. Til gengæld er produktiviteten blandt speditører steget mere end i andre erhverv og er i dag lidt højere end gennemsnittet for de private erhverv – også når produktiviteten bliver korrigeret for betydningen af kapital, uddannelse og andre forhold. Det understreges også af, at speditørvirksomheder generelt forrenter den investerede kapital forholdsvis højt.

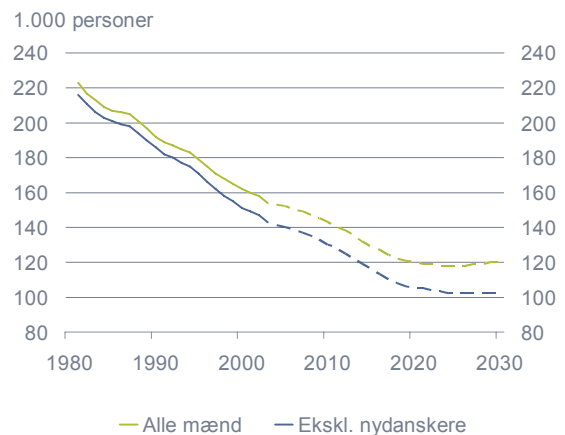
Dette er med til at understrege den stigende betydning af logistikstyring inden for vejgodstransport. At vognmandsvirksomheder i gennemsnit er små kan til gengæld begrænse mulighederne for at opnå stordriftsfordele og kan dermed hæmme produktivitetsudvik-

lingen. Der synes navnlig at være en udfordring for branchen i at få en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne blandt de mindre vognmænd, se boks 2. I en europæisk sammenhæng har de danske vognmænd dog en relativt høj produktivitet, hvilket er en nødvendighed for et højomkostningsland.

Beskæftigelse, løn og kompetencer

I den nuværende situation med høj beskæftigelse og lav ledighed præger manglen på arbejdskraft virksomhederne inden for vejtransport såvel som resten af økonomien. Men især for vognmændene kan der også på længere sigt være en udfordring forbundet med at rekruttere medarbejdere. Det skyldes, at der de kommende år vil blive væsentligt færre personer i de alders- og uddannelsesgrupper, som vognmandsvirksomhederne fortrinsvist rekrutterer medarbejdere blandt i dag, se figur 3.

Figur 3 Fremskrivning af antallet af 30-49-årige mænd uden kompetencegivende uddannelse



Anm.: Se figur 3.9 i kapitel 3.

Kilde: Egne beregninger.

Boks 3 Udfordringer

- **Rekruttering af medarbejdere:** Med det nuværende rekrutteringsmønster kan især vognmændene på længere sigt have vanskeligheder ved at tiltrække medarbejdere. Derfor er der behov for at udvide medarbejderrekrutteringen, herunder blandt nydanskere.
- **Modvirke tidlig tilbagetrækning:** Der er forholdsvis mange af de beskæftigede inden for vejgodstransport, der trækker sig tidligt tilbage fra arbejdsmarkedet. Blandt andet i lyset af manglen på arbejdskraft er der behov for at finde måder, hvorpå tendensen til førtidspensionering kan forebygges.

Samlet set er det en udfordring for virksomhederne inden for vejgodstransport at udvide deres medarbejderrekruttering – ikke mindst blandt nydanskere, som det hidtil har vist sig vanskeligt for virksomhederne at tiltrække, se boks 3. Hertil kommer rekruttering af udenlandsk arbejdskraft. Derudover kan især vognmændene imødegå manglen på arbejdskraft ved at forebygge førtidspensionering blandt medarbejderne, da beskæftigede i vognmandsvirksomhederne i højere grad end andre personer på arbejdsmarkedet bliver førtidspensioneret, inden de er fyldt 60 år.

Boks 4 Udfordringer

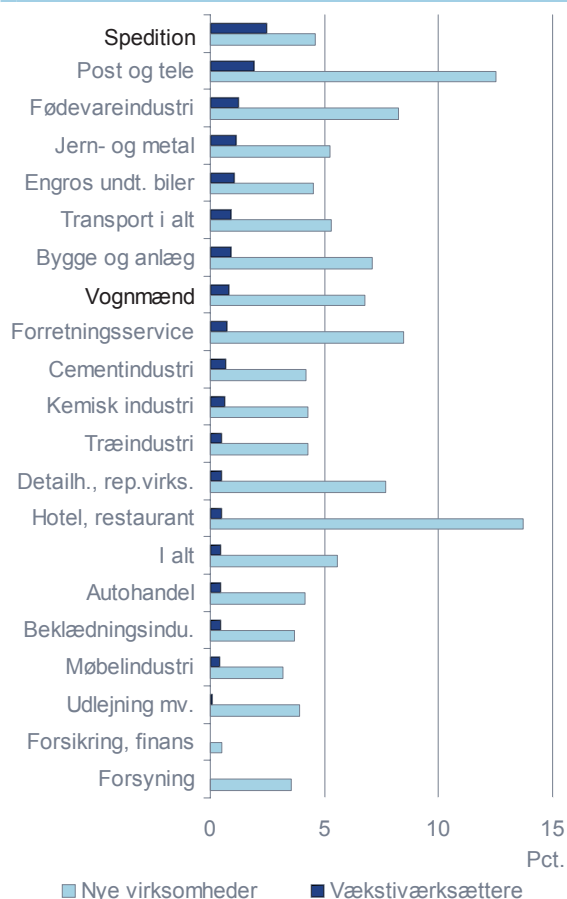
- **Flere vækstiværksættere blandt nystartede vognmænd:** Det er vigtigt, at flere af navnlig de nystartede vognmænd kommer ind i solide vækstforløb. Der kan være grundlag for en mere vækstorienteret virksomhedskultur i nogle vognmandsvirksomheder.

Iværksætterier og konkurrence

Der er forholdsvis mange mindre virksomheder inden for vejgodstransport. Det gør sig navnlig gældende inden for vognmandsvirksomhed, mens speditørvirksomheder typisk er større.

Iværksættere spiller en vigtig rolle for dynamikken og væksten i den danske økonomi. Der er også forholdsvis mange nystartede virksomheder inden for vejgodstransport, se figur 4. Det er dog vigtigt, at iværksætterne kommer ind i et solidt vækstforløb. Der er forholdsvis mange nye speditører, der kommer ind i solide vækstforløb. Dette skal ses i lyset af, at logistik får stadig større betydning for industri- og servicevirksomhederne. Til gengæld er der færre nystartede vognmænd bliver vækstiværksættere, og her synes der at være en udfordring for branchen, se boks 4.

Figur 4 Nye virksomheder og vækstiværksættere i pct. af virksomheder i branchen



Anm.: Se figur 4.9 i kapitel 4.

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

Konkurrence bidrager til vækst og fornyelse i vejtransporterhvervet. Og konkurrence i Danmark ruster de danske vognmandsvirksomheder til at kunne konkurrere på pris og kvalitet i forhold til de udenlandske vognmænd. Der er tegn på betydelig konkurrence blandt vognmandsvirksomhederne, selvom branchen er delt op i en række nicher, og Konkurrencestyrelsen finder ikke tegn på konkurrenceproblemer for hverken vognmandsvirksomhed eller spedition.

Teknologi, innovation og investeringer

Anvendelse af ny teknologi og udvikling af nye produkter og produktionsmetoder er med til at forbedre produktiviteten inden for såvel vejtransport som i andre erhverv. Vognmænd anvender kun i forholdsvist begrænset omfang it i deres daglige drift, se figur 5. Det er særligt de mindre vognmandsvirksomheder, der i relativt begrænset omfang udnytter de muligheder, der er i anvendelse af it. Det kan være med til at hæmme produktivitetsudviklingen i branchen. En forklaring på den forholdsvis beskedne it-anvendelse blandt de mindre vognmænd kan være, at disse opgaver er udliciteret til speditører, der i større udstrækning anvender it.

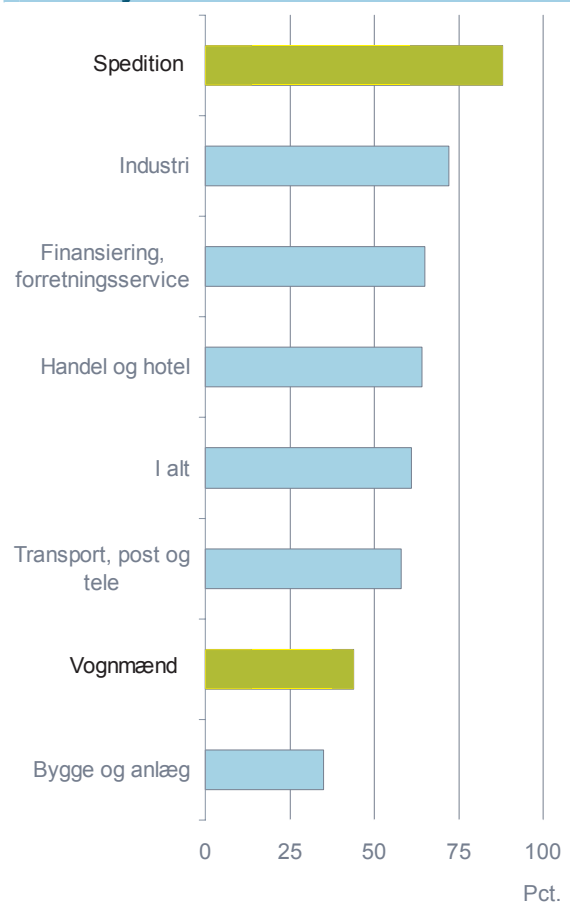
Anvendelse af ny teknologi i køretøjerne har blandt andet som følge af krav fra EU bidraget til at reducere erhvervets miljøgener og forbedre trafiksikkerheden.

Boks 5 Udfordringer

- **Anvendelse af ny teknologi og bruger-dreven innovation:** Særligt de små vognmandsvirksomheder anvender kun it i begrænset omfang. Det kan være med til at hæmme deres produktivitetsudvikling. Der til kommer, at især vognmændene har et potentiale for at styrke den bruger-drevne innovation for at forbedre deres konkurrenceevne.

Der sker i et vist omfang innovation inden for processer, produkter og organisationsformer i vejgodstransportbranchen, men innovationsomfanget er på et lidt lavere niveau end i andre brancher. Interviewundersøgelsen peger på, at der navnlig er et vækstpotentiale for virksomhederne i den bruger-drevne innovation, se boks 5. Samtidig bliver der investeret i moderne kapital, der kan være med til at øge produktiviteten, da den seneste teknologi i nogen grad vil være indbygget i de nye investeringer.

Figur 5 Virksomheder der bruger it til styring af produktion, logistik eller serviceydelser



Anm.: Se figur 5.3 i kapitel 5.

Kilde: Danmarks Statistik, særkørsel fra 'Danske virksomheders brug af it 2006'.

Vejgodstransportbranchen har ganske meget kapital primært i form af lastbiler. Men virksomhederne har typisk relativt beskedne midler bundet i anden kapital som fx bygninger, anlæg, driftsmaskiner mv. Samlet set har branchen således lidt mindre kapital end andre byerhverv både målt ved kapital pr. beskæftiget og ved branchens investeringer i forhold til værditilvæksten.

Samspil med andre brancher og transportformer

Danske lastbiler transporterer hver dag store mængder gods til erhvervene i Danmark og resten af verden. Få erhverv har som vejgodstransport så omfattende et samspil med andre erhverv – og tendensen er stigende. Vognmænd og speditører udgør således et vigtigt bindemiddel mellem virksomheder, der er afhængige af leverancer af råvarer til produktionen og transport af produkter til andre virksomheder mv. Også inden for det bredere transporterhverv er der et betydeligt samspil. Vognmænd køber i stort omfang transportydelser hos andre vognmænd, skibsfart og jernbaner, se figur 6. Der er også en tendens til, at virksomheder inden for vejgodstransport er særligt stærkt repræsenteret i afgrænsede regionale områder. Koncentrationen af virksomheder inden for vejgodstransporterhvervet i disse områder kan være historisk betinget som følge af infrastrukturens placering og store virksomheders beliggenhed, men kan også være udtryk for klyngedannelse som følge af viddensdeling mv.

Boks 6 Udfordringer

- **Udnyttelse af potentialet for øget samspil med andre transportformer:** Udsigten til en fortsat solid vækst i godstransport giver grundlag for en fortsat styrkelse af samsillet mellem de forskellige transportformer, og at deres styrker hver for sig og i samspil udnyttes bedst muligt. Det gælder ikke mindst samsillet mellem vej, jernbane og havne.

Figur 6 Top 10 over brancher der leverer til vognmændene



Anm.: Se figur 6.5 i kapitel 6. Brancherne er rangeret efter, hvor stor en andel deres leverance til vognmændene udgør af det samlede omfang af leverancer, som vognmændene modtager.

Kilde: Danmarks Statistik, Input-output tabeller.

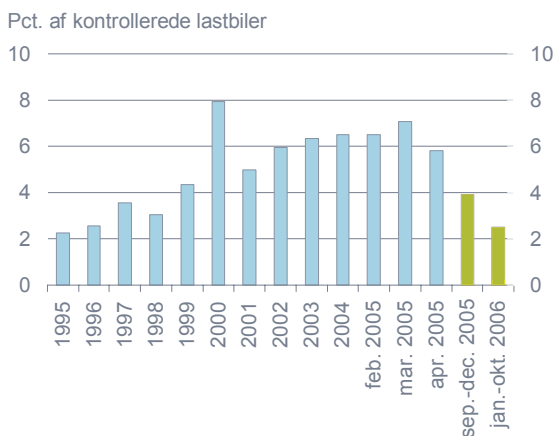
Den fortsatte økonomiske vækst vil også fremover betyde et stigende transportbehov. Dette må forventes at indebære et øget pres på infrastrukturen, hvilket blandt andet giver grundlag for et styrket samspil mellem transportformerne, se boks 6. Flere af de interviewede virksomheder er interesseret i at øge samsillet mellem jernbane og lastbiler, hvis dette gøres mere effektivt og fleksibelt, end forholdene opfattes i dag.

Regulering

Generelt er den offentlige regulering af vejgodstransport relativt moderat i Danmark sammenlignet med andre europæiske lande. Og i Danmark er den offentlige regulering primært bestemt af fælles EU-regler. At reguleringen af branchen primært bliver vedtaget i EU-regi er en fordel for virksomhederne inden for vejtransport, da det medvirker til, at de europæiske virksomheder konkurrerer på lige vilkår.

De administrative byrder for vejgodstransporterhvervet er især påvirket af omkostninger ved at efterleve reglerne om køre- og hviletid. I mange tilfælde er der forskel på den statistiske opgørelse af omfanget af administrative byrder, og hvordan branchen oplever omfanget af administrative byrder. Dertil kommer, at administrative byrder ikke alene påvirker produktiviteten, men også kan have afledte virkninger på fx udflagning af virksomheder, rekruttering af medarbejdere, iværksætterier mv.

Figur 7 Køre- og hviletidsovertrædelser ved kørsel i Danmark



Anm.: Se figur 8.4 i kapitel 8. Perioden efter skærpelsen af sanktionerne pr. 1. september 2005 er markeret med grønt.

Kilde: Rigspolitiet.

Boks 7 Udfordringer

- **Sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsregler:** Udformningen af sanktionssystemet skal balancere hensynet til færdselssikkerheden med hensynet til en velfungerende transportsektor. Sanktionerne i Danmark er væsentligt højere end i vore nabolande – Tyskland og Sverige – og kan have betydning for i hvilket land, vognmanden vælger at placere sin virksomhed. Justitsministeriet har dog besluttet at gennemføre visse lempelser af sanktionerne pr. 11. april 2007. Justitsministeriet har i øvrigt igangsat en undersøgelse af sanktionsniveauerne i Frankrig og Spanien, og resultatet heraf ventes at foreligge i løbet af foråret 2007. Hvis Rigsadvokatens redegørelse ved årsskiftet 2007/2008 giver anledning dertil, vil justitsministeren tage initiativ til drøftelser af yderligere administrative lempelser eller lovgivningsinitiativer med Folketingets partier.

Reglerne om køre- og hviletid er EU-regler, som gælder for alle EU- og EØS-lande. Reglerne er indført for at sikre lige konkurrencevilkår for vognmænd i Europa, forbedre færdselssikkerheden og forbedre chaufførernes arbejdsvilkår.

Sanktioner (dvs. bøder og frakendelse af førerret) for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne er derimod et rent nationalt anliggende og kan derfor være forskellige i de forskellige europæiske lande.

Overtrædelser af køre- og hviletidsregler vil indebære bøder efter det sanktionssystem, der gælder i det pågældende land. Udenlandske chauffører vil således blive straffet efter samme regler som danske chauffører, hvis de overtræder køre- og hviletidsreglerne i Danmark. Det gælder også for vognmandsvirksomhederne. Hidtil har det dog været forbundet med vanskeligheder at retsforfølge udenlandske vognmandsvirksomheder, men retsforfølgelsen på tværs af EU-landene smidiggøres fra 1. marts 2007 som følge af nye EU-regler.

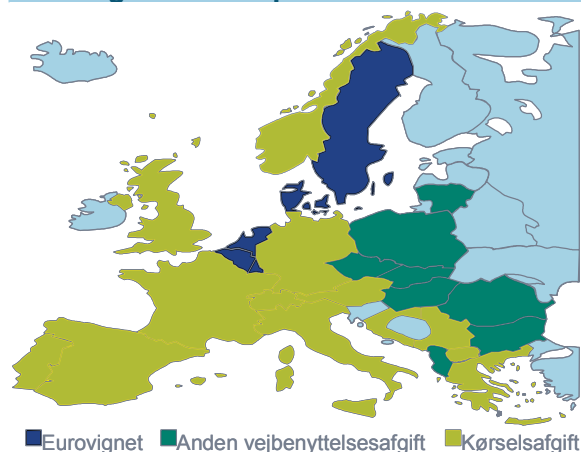
Boks 8 Udfordringer

- **Potentielle produktivitetsgevinster ved modulvogn tog:** Generel tilladelse til kørsel med modulvogn tog i Europa vil – ligesom de øvrige liberaliseringer af markedet – kunne øge produktiviteten i vognmandsvirksomhederne.
- **Bedre overholdelse af regler om dyrevelfærd:** Hver fjerde af de kontrollerede dyretransporter har overtrådt de fælles EU-regler om dyrevelfærd. Der er behov for en bedre overholdelse af EU-regelsættet på dette område.

Sanktionerne for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid i Danmark blev skærpet i 2005. Overordnet set er sanktionsniveauet i Danmark væsentligt højere end i visse af vore nabolande. Det viser en undersøgelse af, hvorledes Tyskland og Sverige sanktionerer overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, herunder reglerne om kontrolapparatet. Det højere danske sanktionsniveau skyldes grundlæggende højere bødesatser, men også at Tyskland giver mulighed for nedslag i sanktionerne efter myndighedernes vurdering af overtrædelsens karakter, mens der i Sverige gives nedslag i sanktionerne gennem en fast procentuel reduktion ved flere overtrædelser af samme forordning. Endelig spiller det også en rolle, at det objektive virksomhedsansvar, som gælder i Danmark, ikke kendes i samme udformning i Tyskland og Sverige. Dertil kommer, at førerretten ikke fratages ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne i Tyskland og Sverige.

Forskelle i sanktionerne over for vognmandsvirksomhederne vil kunne have betydning for, i hvilket land vognmanden vælger at placere sin virksomhed. Det gælder for det særlige forhold, at de overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, som konstateres ved en virksomhedskontrol, indebærer bøder efter det sanktionssystem, der gælder i det land, hvor vognmandsvirksomheden er placeret.

Figur 8 Vejbenyttelsesafgifter og kørselsafgifter i Europa



Anm.: Se figur 9.3 i kapitel 9. Lyseblå lande har hverken vejbenyttelsesafgifter eller kørselsafgifter.
Kilde: International Transport Danmark og ECMT database – transport taxes and charges, nationality based charges.

Også ved transport af dyr gælder der fælles EU-regler. Færdselspolitiet viser imidlertid, at hver fjerde af de kontrollerede dyretransporter har overtrådt reglerne om dyrevelfærd, se boks 8. Omfanget af overtrædelser er lige stort for danske og udenlandske vognmænd.

Skatter og afgifter

Stigende international handel og specialisering indebærer et stigende behov for transport af varer over grænserne. Skatter og afgifter er med til at øge omkostningerne ved transport. Den samlede afgiftsbelastning for vejgodstransporterhvervet i Danmark vurderes overordnet set at være på niveau med afgiftsbelastningen for vognmænd i andre europæiske lande.

Beskatningsforholdene påvirker ikke vognmændenes internationale konkurrenceevne i forhold til andre vognmænd, men kan forrykke konkurrencen mellem transportformerne. Når to vognmænd byder på den samme opgave med at transportere varer fra ét sted i Europa til et andet, vil der ikke væ-

re forskel på, hvor meget de skal betale i afgifter. De kan tanke brændstof de samme steder, og alle lastbiler – uanset nationalitet – skal betale det samme beløb i vejbenyttelses- og kørselsafgift for at køre den pågældende strækning.

Vejbenyttelsesafgifter findes i Danmark, Sverige, Benelux-landene (Eurovignet) og i flere af de østeuropæiske lande, mens kørselsafgifter, hvor der betales efter antal kørte kilometer, især er udbredt i Sydeuropa, se figur 8.

Forskellige systemer for vejbenyttelses- og kørselsafgifter i Europa udgør i dag en teknisk barriere for den internationale transport, ligesom de kan indebære større administrative omkostninger for vejgodstransport-erhvervet. Dette problem minimeres dog fra omkring 2009-2010, hvor nye EU-regler indebærer, at det enkelte køretøj kun skal have én OBU (On Board Unit), der vil være kompatibel med alle systemer.

Derimod vil forskellige vejbenyttelses- og kørselsafgifter i Europa påvirke den internationale konkurrenceevne for det øvrige erhvervsliv. Transportomkostningerne for danske eksportører vil – ligesom for andre eksportører i yderkanten af Europa – blive højere end transportomkostningerne for eksportører i lande med en mere central beliggenhed.

Afrunding

Samlet set peger analyserapporten om vejtransportbranchen på en række udfordringer, som branchen står overfor. Det gælder inden for produktivitet og effektivitet, hvor udfordringen er størst for de små vognmandsvirksomheder. Virksomhederne inden for vejgodstransport har også en udfordring i at tiltrække en bredere kreds af medarbejdere og forebygge nedslidning. Endelig er der en udfordring i at sikre rammevilkår for vejtransporten, der bevirker, at branchen er internationalt konkurrencedygtig.

Rapporten peger på, at mange virksomheder inden for vejgodstransport allerede er i gang med tage disse udfordringer op og viser positive udviklingstræk. Det er også op til branchen at håndtere udfordringerne vedrørende produktivitet, effektivitet og rekruttering af medarbejdere. Men derudover er der udfordringer, der kræver udvikling og tilpasning af rammevilkårene for erhvervet. Netop udviklingen af rammevilkårene for erhvervet kræver en tæt dialog mellem en række forskellige ministerier og erhvervet selv, så der sikres en hensigtsmæssig balance mellem de forskellige hensyn.

På Justitsministeriets område er der taget initiativ til en vurdering af grundlaget for yderligere tilpasninger af sanktionssystemet for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

På Transport- og Energiministeriets område har regeringen med investeringsplanen fra 2003 og de efterfølgende trafikaftaler taget initiativ til en række investeringer i forbedret infrastruktur. Senest har regeringen nedsat en Infrastrukturkommission, som er bredt sammensat af forskere, repræsentanter fra transportorganisationerne og brugere af transportsystemet. Infrastrukturkommissionen skal analysere fremtidens behov for infrastruktur og komme med forslag og strategier vedrørende håndteringen af de langsigtede udfordringer for transportinfrastrukturen, som skal danne grundlag for en kommende investeringsplan.

Hertil kommer, at regeringen har etableret Godstransportens Tænk tank, der er et forum med en bred vifte af transporterhvervets organisationer og interessenter, der drøfter godstransporterhvervets udfordringer.

Regeringen vil i 1. halvår 2007 fremlægge en strategi for vejgodstransport, der vil indeholde konkrete overvejelser om håndteringen af en række af de udfordringer, som erhvervet står overfor.

1. Produktion og værdiskabelse

Udviklingen i vejgodstransport hænger uløseligt sammen med den økonomiske udvikling i både Danmark og hos vore nære handelspartnere. Et velfungerende transporterhverv er et centralt rammevilkår for vækst i Danmark. Vejgodstransporten har oplevet stor fremgang i de seneste årtier. Og med udsigt til at integrationen af økonomierne i Europa og den internationale specialisering vil fortsætte, er der også fremover udsigt til solid vækst i udenrigshandelen og den internationale transport. Presset på infrastrukturen udgør imidlertid allerede i dag et stigende problem for vejgodstransporterhvervet, selvom Danmark ud fra en international betragtning har en velfungerende infrastruktur.

Virksomhederne inden for vejgodstransport, dvs. vognmænd og speditører, tegner sig for 2 pct. af den samlede værdiskabelse i Danmark. Branchens størrelse er dog ikke i sig selv et retvisende mål for dens betydning, da transporterhvervet har betydning som bindeled mellem andre dele af erhvervslivet. Inden for vejgodstransport er der en tendens til stærk vækst inden for spedition, mens væksten i vognmændenes produktion er svagere. Det afspejler blandt andet, at industrien og serviceerhvervene har fået større fokus på styring af logistikken som en væsentlig faktor for deres produktivitet og effektivitet. Denne tendens bekræftes også af en interviewundersøgelse blandt transportvirksomheder, som er foretaget til denne rapport.

De internationale transporter udgør ca. halvdelen af transportarbejdet målt i tonkilometer, og især på de lange internationale transporter er der fokus på styring af logistikken. Danske lastbiler har en relativt høj markedsandel i den internationale transport, når man tager højde for størrelsen af dansk økonomi og udenrigshandel. Men markedsandelen er vigende for danske lastbiler. Optællinger ved den danske grænse viser, at tyske og østeuropæiske lastbiler vinder frem. Der er også eksempler på, at danske vognmænd udnytter fordelene ved globaliseringen og etablerer datterselskaber i udlandet, hvilket kan afspejle, at branchen ønsker at tilpasse sig og være tæt på sine kunder samt drage nytte af lavere omkostninger i andre lande. Det kan dog også være et symptom på, at vejgodstransportbranchen finder det mindre attraktivt at drive virksomhed i Danmark. Interviewundersøgelsen peger på, at det især er selve transportydelsen, der outsources til udlandet, mens logistikarbejdet fastholdes i Danmark.

Udviklingen i vejgodstransport er knyttet til økonomisk vækst

Udviklingen i vejgodstransporten hænger naturligt sammen med den generelle økonomiske udvikling i Danmark og den danske udenrigshandel. Transport er central for handelen med varer, og transporterhvervet er et uundværligt bindemiddel mellem regionerne i Danmark og mellem Danmark og udlandet. Et velfungerende og effektivt transporterhverv er en vigtig forudsætning for den økonomiske vækst.

Den tætte kobling mellem varehandel og transport indebærer også, at transporterhvervet i høj grad er påvirket af udviklingen i de økonomiske konjunkturer i både Danmark og i vore samhandelslande.

Godstransporten vokser – ligesom udenrigshandelen – hurtigere end bruttonationalproduktet. Siden begyndelsen af 1980'erne er bruttonationalproduktet i Danmark vokset med godt 2 pct. om året, mens godstransporten med danske lastbiler er vokset med knap 2½ pct. årligt, se figur 1.1. Den større vækst

1. Produktion og værdiskabelse

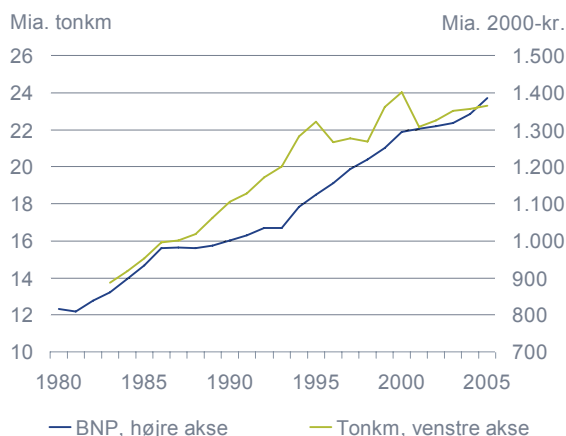
i vejgodstransport end i BNP afspejler, at globaliseringen og den internationale specialisering indebærer et stigende behov for især international transport. Den internationale vejgodstransport med danske lastbiler vokser også i gennemsnit med 2,9 pct. om året, mens den nationale vejgodstransport vokser med 1,9 pct., omtrent svarende til den trendmæssige vækst i dansk økonomi.

Vejgodstransporterhvervet vil også i årene fremover have en væsentlig betydning for den danske økonomi. Med udsigt til, at integrationen af økonomierne i Europa og den internationale specialisering vil fortsætte, er der også fremover udsigt til solid vækst i udenrigshandelen og den internationale transport. En fremskrivning fra Danmarks Transportforskning viser, at den internationale godstransport med danske lastbiler vil vokse med ca. 2,8 pct. om året frem til 2025 under forudsætning af, at der fortsat er en årlig økonomisk vækst i Europa på ca. 2 pct. i gennemsnit. Det svarer til en fortsættelse af den trendmæssige vækst, der har været i den internationale vejgodstransport med danske lastbiler i de seneste årtier.¹

Danske lastbiler transporterede 206 mio. ton gods i 2005. Målt i tonkilometer var transportarbejdet med danske lastbiler 23,3 mia. tonkilometer i 2005. Tonkilometer er et ofte anvendt mål for mængden af transportarbejde, der bliver udført, når et ton gods bliver transporteret en kilometer. Tonkilometer måler dermed både antallet af ture med lastbil, godsets vægt og den tilbagelagte distance. Godstransporten med danske lastbiler vokser hurtigere målt i tonkilometer end målt i ton, fordi godset i dag transporteres over større afstande end tidligere. Det hænger blandt andet sammen med den internationale specialisering.

¹ Jf. Danmarks Transportforskning, Fremtidens godsstrømme, International godstransport til, fra og gennem Danmark, Rapport 1, 2005.

Figur 1.1 Samlet godstransport med danske lastbiler og BNP-udviklingen

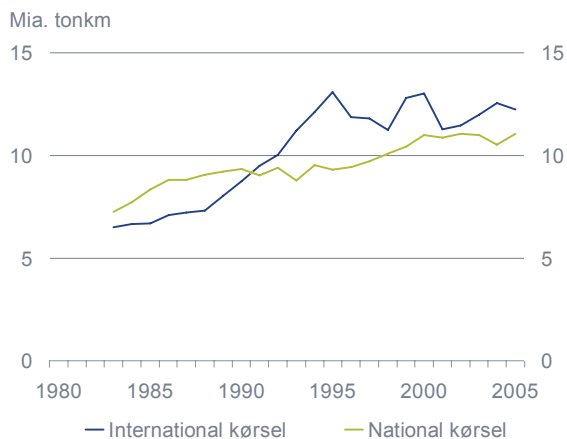


Anm.: 1 tonkilometer angiver mængden af transportarbejde, når et ton gods transporteres en kilometer. Internationale transporter er frem til 1993 baseret på Udenrigshandelsstatistikken (ekskl. cabotagekørsel og tredjelandskørsel). Efter 1993 er omfanget af internationale transporter baseret på stikprøver. Der findes ikke tal for transportarbejdet før 1983. Kilde: Danmarks Statistik.

Lidt over halvdelen af transportarbejdet målt i tonkilometer med danske lastbiler er international transport, se figur 1.2. Den internationale transport med danske lastbiler voksede navnlig i begyndelsen af 1990'erne i forbindelse med EU's indre marked og liberaliseringer af det europæiske transportmarked. Den nationale lastbiltransport er derimod mere jævnt stigende over perioden.

1. Produktion og værdiskabelse

Figur 1.2 National og international transport med danske lastbiler i tonkm

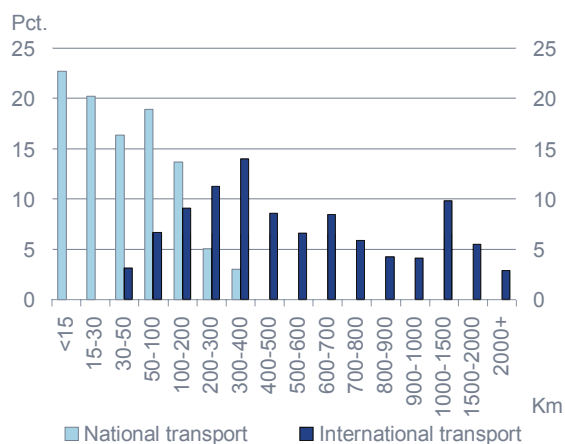


Anm.: Internationale transporter er frem til 1993 baseret på Udenrigshandelsstatistikken (ekskl. cabotagekørsel og tredjelandskørsel). Efter 1993 er omfanget af internationale transporter baseret på stikprøver. Der findes ikke tal for transportarbejdet før 1983.

Kilde: Danmarks Statistik.

Den omtrent ligelige fordeling af transportarbejdet mellem nationale og internationale kørsler dækker over, at der bliver kørt mange, kortere ture i Danmark og færre, men længere ture i udlandet. Danske lastbiler kører 92 pct. af deres ture i Danmark og 8 pct. af turene i udlandet. Men hvor turene i Danmark er på ca. 70 km i gennemsnit, er turene i udlandet i gennemsnit 600 km. Turenes længde er ikke jævnt fordelt. Halvdelen af turene i Danmark er på under 50 km, og halvdelen af turene i udlandet er på under 500 km, se figur 1.3. Selvom der er relativt få ture til udlandet, har de en stor betydning for værdiskabelsen i vejgodstransporterhvervet. De internationale transporter med danske lastbiler går overvejende til Tyskland og Sverige, hvilket hænger naturligt sammen med, at Tyskland og Sverige vejer tungt i Danmarks samlede udenrigshandel.

Figur 1.3 Afstande i national og international transport med danske lastbiler



Anm.: Data for 2005. Procentvis fordeling af antal ture efter turlængde. Vognmandskørsel med danske lastbiler over 6 ton. Afstandsintervallerne er af forskellig længde.

Kilde: Danmarks Statistik.

Pres på infrastrukturen

Regeringen har med investeringsplanen fra 2003 og de efterfølgende trafikaftaler taget initiativ til en række investeringer i forbedret infrastruktur. Senest har regeringen nedsat en Infrastrukturkommission, som er bredt sammensat af forskere, repræsentanter fra transportorganisationerne og brugere af transportsystemet.

Pres på transportsystemet er ikke et særskilt dansk problem, men gør sig gældende i de fleste af de lande, vi normalt sammenligner os med. I et internationalt perspektiv vurderes den danske infrastruktur som værende forholdsvis god. Således vurderer IMD, at Danmark har et af de mest effektive distributionssystemer, hvor vejtransporten spiller en vigtig rolle.²

Uanset Danmarks internationale udgangspunkt vil det stigende behov for vejgodstransport fremover betyde, at vejgodstrans-

² Jf. IMD, World Competitiveness Yearbook, 2006.

1. Produktion og værdiskabelse

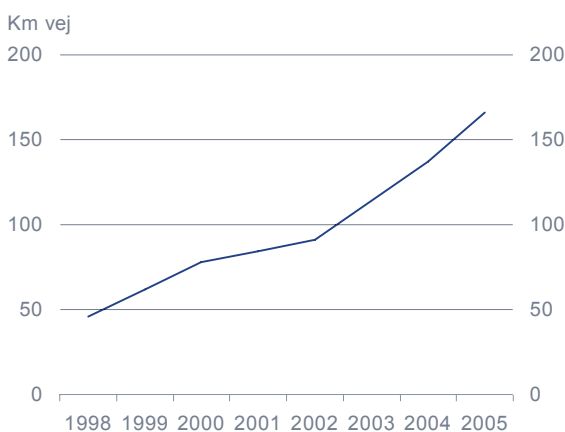
porterhvervet – alt andet lige – kan imødesæ større trængselsproblemer i Danmark.

Dertil kommer øget trængsel på grund af en koncentration af virksomheder nær de større byer og langs det overordnede vejnet, flere og længere pendlerrejser samt tilpasninger af nye transport- og logistikmuligheder som følge af Storebæltsbroen og Øresundsbron.

Udsigten til tættere trafik skal ses i lyset af, at der de senere år har været en markant stigning i trængslen på vejene. I 2005 var der kapacitetsproblemer på mere end 150 km af de statslige veje mod knap 50 km i 1998, se figur 1.4. De største kapacitetsproblemer findes på motorvejsnettet i Hovedstadsområdet, i Trekantsområdet, på Vestfyn, mellem Vejle og Århus samt ved Aalborg.

Øget pres på infrastrukturen og deraf følgende omkostninger er også et gennemgående træk ved interviewundersøgelsen blandt ti virksomheder inden for vejgodstransport, se boks 1.1.

Figur 1.4 Vejlængde med kapacitetsproblemer



Anm.: Antal kilometer statsvej, der er belastet med over 70 pct. af vejens beregnede kapacitet i mere end 200 timer om året.

Kilde: Vejdirektoratet, Statsvejnettet, Oversigt over tilstand og udvikling, Rapport nr. 314, 2006.

Boks 1.1 Interviewundersøgelsen: Pres på infrastrukturen

De interviewede virksomheder giver generelt udtryk for, at det øgede pres på infrastrukturen er en væsentlig udfordring for vejgodstransporterhvervet. Virksomhederne peger på, at en velfungerende infrastruktur er væsentlig for udviklingsmulighederne for ikke alene transportvirksomhederne, men også transportkunderne, dvs. industri- og servicevirksomhederne.

Øget trængsel bliver også fremhævet som en af de vigtigste årsager til stigende omkostninger for transportvirksomhederne. Det gælder i særlig grad for de virksomheder, som har mange transporter i centrum af de større byer.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

Kapacitetsproblemerne på vejene vil dog blive imødegået af, at der som led i finanslovsaftalerne for 2007 er aftalt en udbygning af kapaciteten på det statslige vejnet, herunder ikke mindst på de veje, som staten overtager fra amterne.³

Derudover har regeringen nedsat en Infrastrukturkommission. Infrastrukturkommissionen har fået til opgave at analysere og vurdere de centrale udfordringer og udviklingsmuligheder for infrastrukturen og de statslige trafikinvesteringer frem til 2030 i lyset af de langsigtede forventninger til transportbehov og transportmønstre som følge af demografi, urbanisering og byudvikling, pendling, samhandel mv. Samtidig skal Infrastrukturkommissionen kortlægge og vurdere de strategiske valg og prioriteringsmuligheder og komme med forslag, der kan styrke grundlaget for de statslige investeringsbeslutninger på transportområdet. Infrastrukturkommissionen afslutter sit arbejde i oktober 2007.

³ Jf. Aftale mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om: Trafik for 2007 (26. oktober 2006).

1. Produktion og værdiskabelse

Logistik får stadig større betydning

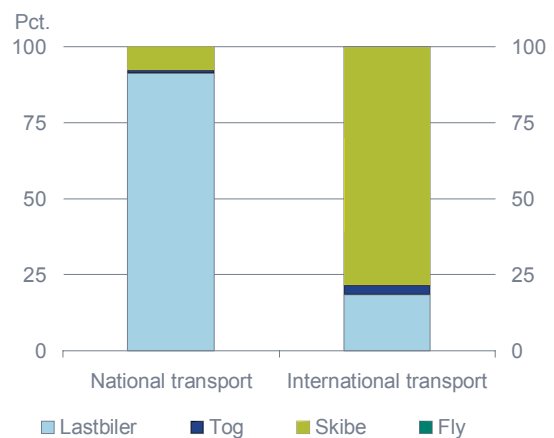
Værdien af produktionen (dvs. omsætningen) i det samlede transporterhverv var på 258 mia. kr. i 2005. Det svarer til, at transporterhvervet tegner sig for knap 10 pct. af hele produktionen i Danmark.

Når man vurderer værdiskabelsen i et erhverv, betragter man som hovedregel bruttoværditilvæksten frem for produktionsværdien. Bruttoværditilvæksten er den del af produktionen, der er tilbage til aflønning af medarbejdere og forrentning af den investerede kapital, når andre udgifter i forbindelse med produktionen (fx køb af brændstof) er trukket fra.

Bruttoværditilvæksten i hele transporterhvervet var 90 mia. kr. i 2005. Det svarer til knap 7 pct. af al bruttoværditilvækst i Danmark. Selve vejgodstransporterhvervet står for 2 pct. af værdiskabelsen i Danmark, idet vognmænd og speditører udgør henholdsvis 1,4 og 0,6 pct. af bruttoværditilvæksten. Det er et omfang, der er på linje med andre vest-europæiske lande.

Vejgodstransporterhvervet er en sammensat branche, der består af vognmænd og speditører, som varetager en bred vifte af funktioner inden for vejgodstransport. Disse funktioner spænder over fragt af gods med lastbiler, logistikløsninger, terminalbehandling, lagerhotelfaciliteter, speditorydelser mv. Statistisk set er det imidlertid vanskeligt at foretage en klar afgrænsning af vejgodstransporterhvervet, da der er grænser for, hvor detaljerede de foreliggende statistikker er, se boks 10.1 i Appendiks. Der er således ikke en klar afgrænsning mellem vognmandsvirksomheder og speditørvirksomheder. Dertil kommer, at speditørvirksomhedernes aktiviteter også omfatter andre transportformer end vejgodstransport.

Figur 1.5 National og international godstransport i ton fordelt på transportformer



Anm.: Data for 2004. Godstransporten er målt i ton. Mængden af gods transporteret med fly er så beskedent, at den ikke kan ses af figuren.

Kilde: Danmarks Statistik.

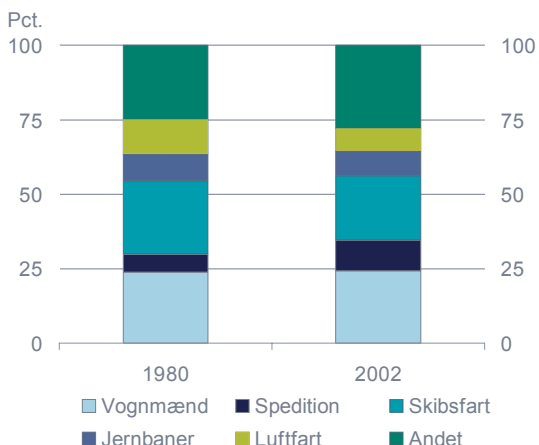
Størrelsen af produktionen i vejgodstransporterhvervet er ikke i sig selv et retvisende mål for branchens betydning for den danske økonomi, da vejgodstransporterhvervet er karakteriseret ved et samspil med mange andre brancher. Transport er nødvendig for langt de fleste virksomheder, og vejgodstransporterhvervet fungerer dermed som et vigtigt bindeled mellem andre brancher.⁴

Vejgodstransporterhvervet spiller også sammen med de andre dele af transporterhvervet. Der er i vid udstrækning tale om, at de enkelte transportformer udfylder forskellige led i en kæde af transporter. For eksempel ankommer der oversøisk gods til de europæiske havne og lufthavne, som hurtigt og effektivt skal distribueres videre til europæiske virksomheder og forbrugere. Vejgodstransporterhvervet er centralt, da lastbiler er en meget fleksibel transportform, og næsten alle transportkæder starter og slutter med lastbil.

⁴ Se også kapitel 6.

1. Produktion og værdiskabelse

Figur 1.6 Bruttoværditilvækst fordelt på transportformer



Anm.: Pct.vise andele af bruttoværditilvæksten i transporterhvervet målt i årets priser. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomheder, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409). Spedition omfatter speditørvirksomheder, skibsmæglervirksomheder, vejere og målere samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport (dvs. NR-branche 634000). Data på dette detaljerede brancheniveau findes kun frem til 2002.

Kilde: Danmarks Statistik, Nationalregnskabet.

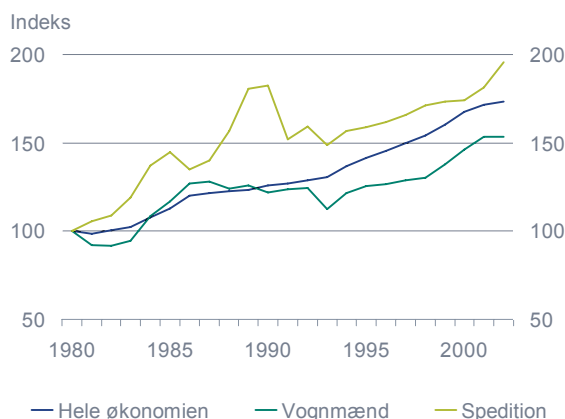
Lastbiler er dermed den dominerende transportform ved godstransporter inden for Danmarks grænser, mens søtransporten står for hovedparten af de internationale transportere, se figur 1.5. Det betyder også, at udviklingen i vejgodstransporten er tæt knyttet til væksten i Danmark og den økonomiske udvikling på de nære markeder, mens udviklingen i søtransporten hænger sammen med den økonomiske udvikling på de globale markeder.

Ser man på værdiskabelsen i transporterhvervet står vognmænd og speditører for henholdsvis 24 og 10 pct. af bruttoværditilvæksten i transporterhvervet, se figur 1.6. Især spedition udgør en stigende andel af værdiskabelsen. Søtransporten bidrager med en femtedel af bruttoværditilvæksten inden for transport, og jernbaner og fly bidrager tilsammen med en sjettedel. Når flytransport udgør en større andel målt i værdier end

målt i ton, skyldes det, at der hovedsagelig transporteres højværdivarer med fly.

Set i et længere tidsperspektiv vokser vognmændenes produktion målt i faste priser lidt langsommere end produktionen i hele økonomien, se figur 1.7.⁵ Den lidt svagere vækst inden for vognmændenes produktion modsvarer dog af en stærkere vækst inden for spedition, som blandt andet afspejler, at industrien og serviceerhvervene har fået større fokus på styring af logistikken som en væsentlig faktor for deres produktivitet og effektivitet. Ændrede produktions- og distributionsprocesser i industri og serviceerhverv har således en afsmittende virkning på vejgodstransporterhvervet.

Figur 1.7 Udvikling i produktionen



Anm.: 2000-priser, kædede værdier. Udviklingen er vist for produktionen i stedet for bruttoværditilvæksten, da bruttoværditilvæksten i faste priser er mere usikker for vejgodstransporterhvervet, se boks 10.1 i Appendiks. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomheder, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409). Spedition omfatter speditørvirksomheder, skibsmæglervirksomheder, vejere og målere samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport (dvs. NR-branche 634000). Data på dette detaljerede brancheniveau findes kun frem til 2002.

Kilde: Danmarks Statistik, Nationalregnskabet.

⁵ Omregningen til faste priser er imidlertid behæftet med en vis usikkerhed, og væksten kan derfor være undervurderet for vognmandsvirksomhed, se boks 10.1 i Appendiks.

1. Produktion og værdiskabelse

Boks 1.2 Interviewundersøgelsen: Øget fokus på logistik

Interviewundersøgelsen tegner billedet af et vejgodstransporterhverv i forandring, hvor flere virksomheder udvikler deres forretningsgrundlag med nye koncepter og logistikløsninger. Godstransportarbejdet er voksende, og samtidig får logistik og effektiv distribution en stadig vigtigere strategisk rolle for industri- og servicevirksomhederne.

Et gennemgående træk ved de interviewede transportvirksomheder har været, at de oplever en hård konkurrence på prisen inden for vejgodstransport. Priskonkurrencen indebærer, at virksomheder så vidt muligt forsøger at differentiere sig fra andre konkurrenter i Danmark og i udlandet for at sikre deres indtjening og konkurrenceevne. Virksomheder differentierer sig blandt andet ved at tilbyde forskellige logistikløsninger og tilknyttede services til selve transportydelsen. Virksomhederne inden for vejgodstransport oplever også, at industrien og serviceerhvervene har ændret deres måde at købe transport på, og at kunderne har fået mere fokus på logistikdelen.

Virksomhederne vurderer generelt, at der er et stort udviklingspotentiale inden for logistik. Der peges på, at deres kunder ofte har betydelige lageromkostninger og omkostninger ved, at varerne ikke er fremme til rette tid. Det indebærer, at der for transportvirksomhederne er et potentiale for vækst gennem udvikling af særlige kundespecifikke løsninger, som sigter mod at reducere kundens samlede logistikomkostninger eller forbedre leveringsservicen. Samspillet med kunderne er et fundament for udviklingen af værdiskabelsen i branchen.

Eksempel:

Frode Laursen A/S er en virksomhed, der har valgt at fokusere på lager og distribution i forhold til dagligvarebranchen. Virksomheden har i dag etableret lagerhoteller i Jylland, på Sjælland og i Sverige. Siden 1998 har virksomheden tredoblet sin kapacitet inden for lagerhoteller i forhold til dagligvarebranchen.

Dagligvarebranchen har fokuseret meget på outsourcing, hvilket betyder, at lagerdrift ikke er en kernekompetence for dagligvareproducenterne. Heri ligger der et vækstpotentiale, som Frode Laursen A/S har udnyttet. I første omgang er udviklingen sket ved at etablere lagerhoteller i Danmark. Siden 2000 har virksomheden udvidet

forretningen med også at etablere lagerhoteller i Sverige.

Virksomhedens kunder har især fokus på, at der er sikkerhed for, at varerne kommer frem til tiden, at varerne bliver opbevaret rigtigt, og at der er styr på, hvor varerne er. Sporbarhed af produkterne er i dag et vigtigt krav i branchen. Hvis der eksempelvis bliver konstateret en fejl i et produkt, skal det kunne spores, hvilke butikker der har modtaget varer fra det parti af varer, hvori fejlen er konstateret.

For at kunne imødekomme disse krav har Frode Laursen A/S udviklet et koncept, hvor virksomheden varetager alle de mellemliggende opgaver fra en vare er produceret, til den ligger ude i butikkerne. Gennem løsningen af denne opgave, har Frode Laursen A/S opbygget en stadig større knowhow om lagerdrift og om dagligvaresektorens behov.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

Eksempelvis ændrer transportmønstrene sig som følge af en udbredelse af just in time-produktion og nedbringelse af lagrene. Just in time-produktion, hvor de forskellige råvarer og komponenter først skal leveres på de tidspunkter, hvor de indgår i produktionen, indebærer, at vejgodstransporterhvervet kan møde krav om større leveringsfrekvens, mindre mængde pr. levering og større leveringspræcision.

Logistik får også en mere afgørende betydning for virksomhederne inden for vejgodstransport i takt med den stigende godstransport, da de er underlagt en begrænsning i tidsvinduerne for, hvornår godset kan hentes fra lagre og terminaler, samt hvornår godset kan afleveres hos butikker mv.

Velfungerende logistik- og produktionsstyringssystemer er også en forudsætning for at kunne leve op til fremtidens krav om sporbarhed. Eksempelvis stilles der på fødevarerområdet krav om, at alle virksomheder i fødevarerækeden skal være i stand til at identificere, hvem der har leveret dem fødevarer, foder og dyr, som anvendes i fødevarerpro-

1. Produktion og værdiskabelse

duktionen, og hvem de har leveret sådanne produkter til.⁶

Disse tendenser til, at logistik får stigende betydning bekræftes af interviewundersøgelsen blandt virksomheder inden for vejgodstransport, se boks 1.2.

Afgørende for andre eksport-erhverv

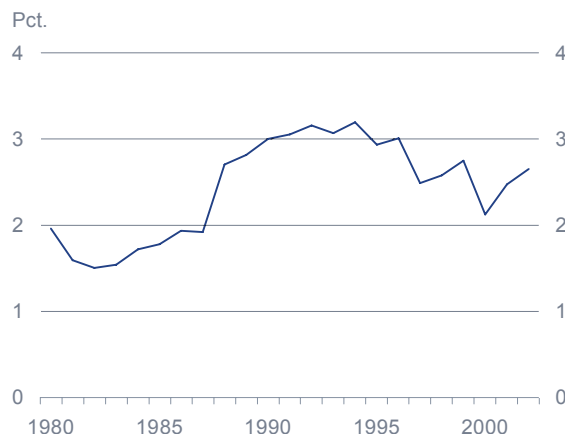
Vejgodstransporterhvervet står direkte for eksport for 17 mia. kr. (2002-tal). Det svarer til omkring 2¾ pct. af den samlede danske eksport, se figur 1.8. Dette tal dækker over tjenesteeksporten af transportydelser og speditorydelser, når danske lastbiler transporterer varer til og fra udlandet. Danske lastbiler står også for en del af importen, men tjenesteimporten af transportydelser er undervurderet i statistikkerne, se boks 10.1 i Appendiks.

Ud over det direkte bidrag til udenrigshandelen gennem import og eksport af transportydelser og speditorydelser yder vejgodstransport et afgørende indirekte bidrag til udenrigshandelen gennem den vareimport og vareeksport, som transporteres på lastbiler for andre erhverv. Transport med lastbiler har særligt betydning ved samhandel med de nære lande.⁷

⁶ Jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 178/2002.

⁷ Opgørelse af fordelingen på transportformer i udenrigshandelen med EU-landene ophørte i forbindelse med omlægningerne af udenrigshandelsstatistikken ved indførelsen af det indre marked.

Figur 1.8 Vejgodstransporterhvervets direkte andel af samlet eksport



Anm.: Pct.vis andel af samlet eksport af varer og tjenester målt i årets priser. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomheder, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409), og Spedition omfatter speditørvirksomheder, skibsmæglervirksomheder, vejere og målere samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport (dvs. NR-branche 634000). Kilde: Danmarks Statistik, Input-output tabeller.

Omkring halvdelen af transportarbejdet med danske lastbiler er international kørsel. Men langt den overvejende del af den internationale kørsel med danske lastbiler består af transporter til og fra Danmark. Kun 5 pct. af den internationale transport med danske lastbiler både starter og slutter i udlandet. Cabotagekørsel og tredjelandskørsel er ellers en måde, hvorpå vognmændene kan øge deres kapacitetsudnyttelse ved de internationale transporter.

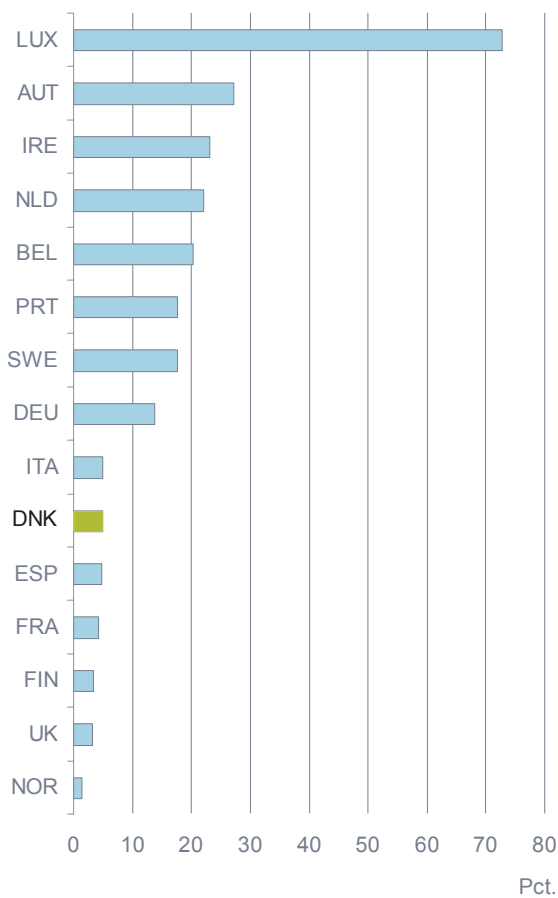
Disse tal belyser dog ikke det forhold, at danske vognmænd kan have outsourcet en del af deres internationale transporter til udenlandske vognmænd. Tilsvarende indgår udenlandske lastbiler, der er ejet af danske vognmænd ikke i statistikken.

Sammenlignet med andre europæiske lande er det danske vejgodstransporterhvervs internationale transporter forholdsvis orienteret mod aktiviteter på det hjemlige marked. For svenske og tyske lastbiler er det hen-

1. Produktion og værdiskabelse

holdsvis 18 og 14 pct. af de internationale transporter, der både starter og slutter i udlandet, se figur 1.9. Vejgodstransporterhvervet i Luxembourg er særdeles orienteret mod aktiviteter i andre lande, hvilket blandt andet kan tilskrives landets centrale beliggenhed og lille størrelse.

Figur 1.9 Andel af international transport med lastbiler, der både starter og slutter i udlandet



Anm.: Data for 2005, dog 2004 for Luxembourg, UK og Italien. Cabotagekørsel og tredjelandskørsel i pct. af samlet international lastbiltransport. Cabotagekørsel er midlertidige transporter i ét land udført af vognmænd fra et andet land. Tredjelandskørsel er transporter mellem to lande udført af vognmænd fra et tredje land. De 10 nye EU-lande er ikke medtaget i sammenligningen, da der ved EU-udvidelsen blev aftalt en overgangsordning vedrørende cabotagekørsel for visse af de nye medlemslande.

Kilde: Eurostat.

Relativt høj, men vigende markedsandel for danske lastbiler

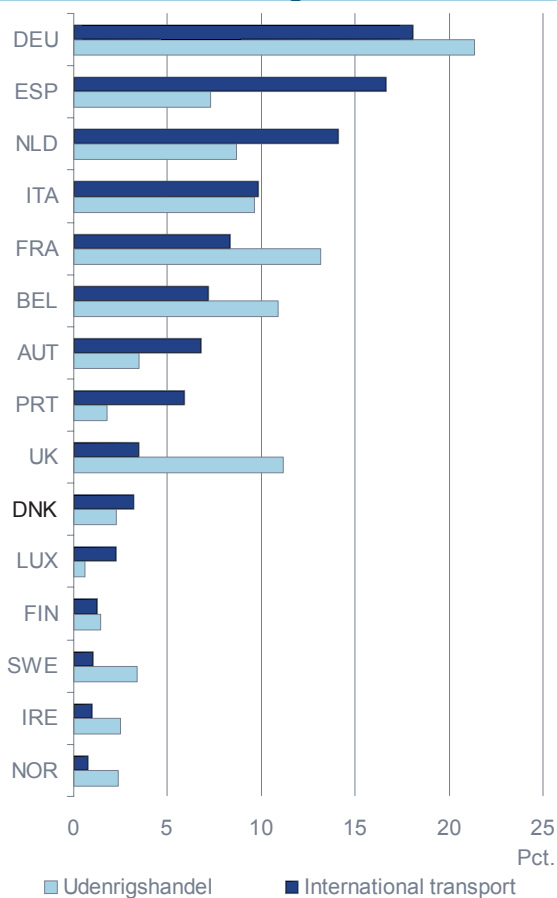
Danske lastbiler havde en markedsandel på knap 3¼ pct. af EU15-landenes internationale transport med lastbiler i 2004. Det er en forholdsvis høj markedsandel for danske lastbiler, når den sættes i forhold til, at markedsandelen i udenrigshandelen var 2¼ pct. af EU15-landenes udenrigshandel med EU-landene, se figur 1.10.

Til sammenligning har Tyskland absolut set en høj markedsandel på 18 pct. af den internationale transport med lastbiler. Men relativt set har de tyske lastbiler en lille markedsandel, da deres markedsandel er mindre end Tysklands markedsandel i den samlede udenrigshandel på 21 pct. Britiske lastbiler har en særdeles lav markedsandel i den internationale vejgodstransport sammenlignet med landets markedsandel i udenrigshandelen, hvilket især skal tilskrives UK's geografiske placering.

Særligt Spanien og Nederlandene skiller sig ud ved at have forholdsvis store markedsandele. En medvirkende årsag er Spaniens placering i den geografiske udkant af Europa, der medfører lange distancer, når varer skal transporteres internationalt. For Nederlandene spiller den betydelige godstransport via Rotterdam en stor rolle. Men disse to forhold kan næppe alene forklare, hvorfor de to lande klarer sig så godt. De overordnede rammevilkår i disse lande kan også være med til at forklare, at de gennem flere år har fået oparbejdet en stærk position inden for den europæiske vejgodstransport.

1. Produktion og værdiskabelse

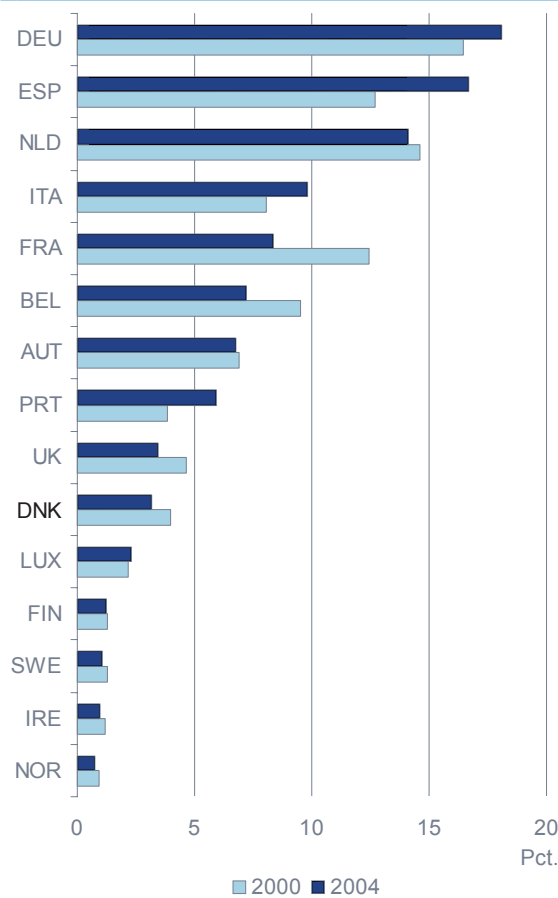
Figur 1.10 Markedsandele i international transport med lastbiler og markedsandele i udenrigshandel



Anm.: Data for 2004. Markedsandelene er beregnet for EU15-landene ekskl. Grækenland, men inkl. Norge. International transport med lastbiler er målt i tonkm inkl. cabotagekørsel og tredjelandskørsel. Udenrigshandelen er summen af de pågældende landes import og eksport af varer til og fra EU25-landene. Søjlerne for alle lande summer til 100 pct. Kilde: Egne beregninger, Eurostat og OECD Standedatabasen.

Selvom danske vognmænd altså har et godt udgangspunkt på det europæiske transportmarked, er markedsandelen faldende. Danske lastbilers markedsandel i den europæiske transport er faldet fra 4 pct. i 2000 til anførte 3¼ pct. i 2004, se figur 1.11. Navnlig for Spanien og Portugal er markedsandelene vokset, mens markedsandelene er faldet for Frankrig og Belgien.

Figur 1.11 Udvikling i markedsandelene i international transport med lastbiler



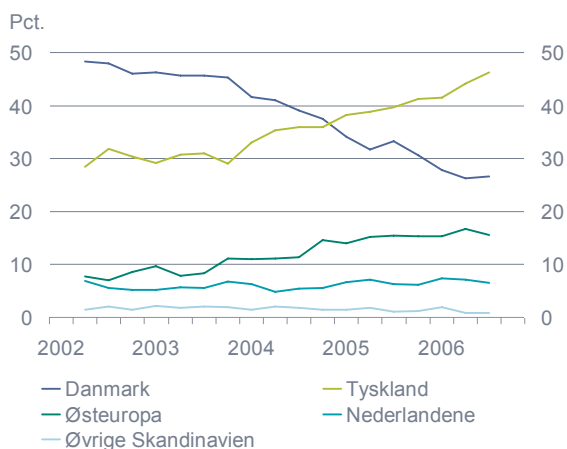
Anm.: International transport er målt i tonkm inkl. cabotagekørsel og tredjelandskørsel. Markedsandelene er beregnet for EU15-landene ekskl. Grækenland, men inkl. Norge. Søjlerne for alle lande summer til 100 pct.

Kilde: Egne beregninger og Eurostat.

Den vigende markedsandel for danske lastbiler fremgår også af optællinger af lastbiler ved den danske grænse. Blandt lastbiler, der kører fra Tyskland til Danmark over landgrænsen, er markedsandelen for lastbiler med danske nummerplader faldet fra knap 50 pct. i 2002 til godt 25 pct. i 2006, se figur 1.12. I samme periode er markedsandelen steget for tyske og østeuropæiske lastbiler. Det samme billede gør sig gældende, hvis man medtager lastbiler, der ankommer med færger fra Sverige og Tyskland.

1. Produktion og værdiskabelse

Figur 1.12 Markedsandele blandt lastbiler over den dansk-tyske landgrænse



Anm.: Nationaliteten er bestemt på baggrund af nummerpladen på den trækkende enhed.

Kilde: International Transport Danmark, Konjunkturindeks, 2. kvartal 2002 - 3. kvartal 2006.

Udflagning

En større markedsandel for udenlandske lastbiler kan blandt andet være tegn på, at danske vognmænd i stigende grad udnytter globaliseringen og outsourcer opgaver til udenlandske vognmænd eller etablerer sig i udlandet. Der findes dog ikke præcise statistiske oplysninger om, hvor mange danske vognmænd, der har outsourcet eller etableret sig i udlandet. Tilsvarende findes der heller ikke data for, hvor mange udenlandske vognmænd, der har outsourcet transportopgaver til danske vognmænd eller etableret sig i Danmark.

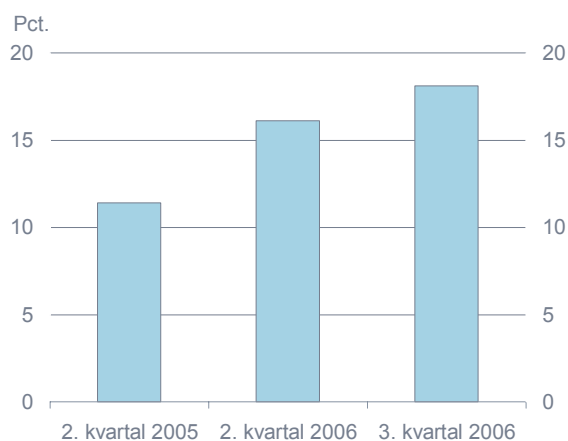
Opkøb af udenlandske vognmandsvirksomheder eller etablering af datterselskaber i udlandet kan for eksempel afspejle, at danske vognmænd ønsker at placere sig tættere på deres kunder og de vigtigste internationale erhvervscentre samt drage nytte af mulige omkostningsreduktioner. Direkte investeringer i udlandet indebærer derved ikke nødvendigvis, at vognmændene indskrænker deres aktiviteter i Danmark. Udflagning kan dog også være et symptom på, at vejgods-

transportbranchen finder det mindre attraktivt at drive virksomheder i Danmark.

Interviewundersøgelsen peger på, at virksomhedernes etableringer i hovedsagelig Tyskland og Østeuropa skyldes to forhold. For det første er der tale om, at vognmændene har udviklet deres markedsgrundlag ved at følge med deres kunder til udlandet, se boks 1.3. For det andet søger vognmændene at mindske deres omkostninger ved at benytte chauffører fra lande med lavere lønomkostninger og etablere datterselskaber i udlandet. Der er især tale om etablering af datterselskaber umiddelbart syd for den dansk-tyske grænse.

En særtælling af lastbiler over den dansk-tyske grænse indikerer også en tendens til, at flere danske vognmænd etablerer datterselskaber i udlandet, se figur 1.13. I 2006 tilhører 18 pct. af de udenlandske lastbiler danske vognmænd, som har etableret datterselskaber i udlandet. Det er flere end i 2005, hvor 11 pct. af de udenlandske lastbiler var ejet af danske vognmænd.

Figur 1.13 Andel af udenlandske lastbiler, der er ejet af danske vognmænd



Anm.: Pct. vis andel af udenlandske lastbiler, som er ejet af danske vognmænd. Optælling ved kørsel over den dansk-tyske landgrænse.

Kilde: ITD, særtælling af udenlandske lastbiler, uge 23 i 2005 samt uge 20 og 38 i 2006.

1. Produktion og værdiskabelse

Boks 1.3 Interviewundersøgelsen: Internationalisering

Virksomhederne i interviewundersøgelsen har generelt lagt en strategi for, hvordan de vil håndtere de udfordringer, som globaliseringen og den internationale specialisering indebærer for virksomhederne. Der er overordnet to motiver bag virksomhedernes internationalisering. For det første kan virksomhederne udvide deres markedsgrundlag gennem etableringer i udlandet og samarbejde med udenlandske transportvirksomheder. For det andet kan virksomhederne mindske deres omkostninger gennem outsourcing af chaufføropgaverne til udlandet og etablering af virksomheder i lande med et generelt lavere omkostningsniveau.

Flere af virksomhederne i interviewundersøgelsen fortæller, at deres internationalisering er sket i samarbejde med kunderne. I mange tilfælde har transportkunderne etableret afdelinger i udlandet, og i den forbindelse er transportvirksomhederne fulgt med deres kunder og har ligeledes etableret sig i udlandet. På den måde har internationaliseringen medført, at markedsgrundlaget for de danske transportvirksomheder er blevet udvidet og ikke indskrænket.

En anden kilde til internationalisering er mulighederne for at reducere omkostningerne. Det sker især ved at benytte chauffører fra lande med lavere lønomkostninger. Når det gælder outsourcing af chaufføropgaverne til udenlandske chauffører, har virksomhederne forskellige vurderinger af fordelene herved. Nogle virksomheder peger på, at tilpasning af omkostningsniveauet og dermed fastholdelse af virksomhedernes konkurrenceevne er afhængig af, at der kan benyttes chauffører fra de østeuropæiske lande. Andre virksomheder peger på, at der er sproglige og kulturelle barrierer ved at bruge udenlandske chauffører. Virksomhederne anfører især, at de ikke kan fastholde serviceniveauet, hvis virksomheden og kunderne ikke kan kommunikere med chaufførerne på dansk, engelsk eller tysk. For så vidt angår outsourcing til tyske chauffører, er de sproglige og kulturelle barrierer mindre. Flere af virksomhederne har

desuden etableret datterselskaber i udlandet med henblik på at drive den internationale gods-transport derfra. Der er især tale om etableringer i Nordtyskland umiddelbart syd for den danske landgrænse. Der er kun få virksomheder i undersøgelsen, der har etableret datterselskaber i Østeuropa.

Eksempel:

Andreas Andresen A/S blev etableret i 1916 og har udviklet sig til at være en betydelig transportør inden for distribution af ferske og frosne fødevarer i Europa. Hovedkontoret ligger i Padborg, mens virksomhedens lastbiler til internationale transporter er placeret i datterselskaber i Tyskland, Polen, Litauen og Luxembourg.

Forskelle i lønomkostninger og større muligheder for at rekruttere arbejdskraft har været nogle af bevæggrundene for Andreas Andresen A/S for at placere de trækkende enheder i selskaber uden for Danmark. Dertil kommer, at østudvidelsen har ændret godsstrømmene. Hvor godstrafikken tidligere var koncentreret omkring en nord-sydgående korridor med Padborg som knudepunkt, er godstrafikken i dag meget mere spredt. Der er opstået en betydelig vækst i de øst-vestgående godsstrømme til og fra de nye EU-medlemslande.

Mens Andreas Andresen A/S har flyttet chaufførdelen af virksomheden til udlandet, er logistikdelen koncentreret i hovedkontoret i Padborg, og væksten i virksomheden har siden 2000 været på ca. 25 pct. om året. Denne vækst har også betydet, at antallet af ansatte inden for administration og logistik i Padborg er voksende.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

2. Produktivitet og effektivitet

Danmarks velstand er bestemt af, hvor meget danske virksomheder er i stand til at producere og sælge af varer og serviceydelser. Med det høje danske lønniveau er udviklingen i produktiviteten vigtig. Også for virksomhederne i transportbranchen er en solid udvikling i produktiviteten afgørende for indtjeningen og konkurrenceevnen.

Overordnet set er udviklingen i produktiviteten inden for vejgodstransport – målt ved værditilvæksten pr. ansat – omtrent fulgt med udviklingen i de andre private erhverv. Blandt vognmænd har værditilvæksten pr. ansat således ligget forholdsvis stabilt på 80 pct. af niveauet i andre private erhverv i de seneste årtier. Til gengæld er produktiviteten blandt speditører steget mere end i andre erhverv, og niveauet er i dag lidt højere end gennemsnittet for de private erhverv – også når produktiviteten bliver korrigeret for betydningen af kapital, uddannelse og andre forhold. Dette understreges også af, at speditørvirksomheder generelt forrenter den investerede kapital forholdsvis højt.

Dette er med til at understrege den stigende betydning af logistikstyring inden for vejgodstransport. At vognmandsvirksomhederne i gennemsnit er små kan til gengæld begrænse mulighederne for at opnå stordriftsfordele og kan dermed hæmme produktivitsudviklingen. Der synes navnlig at være en udfordring for branchen i at få en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne blandt de mindre vognmænd. I en europæisk sammenhæng har de danske vognmænd dog en relativt høj produktivitet, hvilket er en nødvendighed for et højomkostningsland.

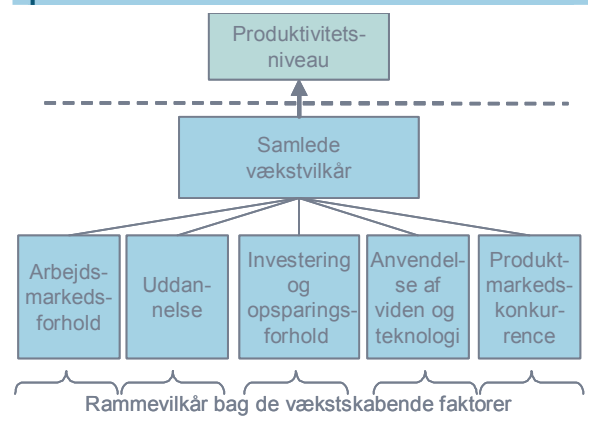
Effektiv udnyttelse af produktionsmidlerne

For en virksomhed gælder det om at udnytte arbejdskraften og produktionsudstyret (kapitalen) bedst muligt for at maksimere sit overskud. En effektiv udnyttelse af arbejdskraft og kapital er også en forudsætning for at kunne klare sig i den internationale konkurrence. De virksomheder, der ikke løbende forbedrer sig vil typisk lukke, mens nye og mere effektive virksomheder åbner i deres sted. Forudsætningen for et lands velstand er, at virksomhederne hele tiden satser på at skabe høj produktivitet.

Der er mange ting, der er med til at påvirke væksten og produktivitsudviklingen i Danmark. Høj produktivitet kræver først og fremmest gode rammevilkår, der sikrer en veluddannet arbejdskraft, og som gør det attraktivt at spare op og investere i Danmark. Samtidig skal virksomhederne være gode til at anvende de muligheder, som den nye tek-

nologi medfører, og det skal sikres, at der er en sund konkurrence på alle produktmarkederne, se figur 2.1.

Figur 2.1 Vilkår der påvirker produktiviteten



For vejgodstransportbranchen – som for andre erhverv – er der en række branchespecifikke forhold, der har været med til at påvirke produktivitsudviklingen. Den stigende

2. Produktivitet og effektivitet

containerdrift har fx effektiviseret måden at drive stykgodstransport på. Derudover har mange af de førende danske vognmænd og speditører arbejdet på at forbedre deres logistiksystemer og ad den vej forbedret deres produktivitet. Bedre planlægning af kørslerne kan være med til at øge det antal kilometer en lastbil kører med gods, og derved stiger produktiviteten. Den tiltagende trængsel på vejnettet trækker derimod i retning af lavere produktivitet, da det bliver sværere at få godsmængderne hurtigt og effektivt fra sælgeren til køberen. Det er løbende en stor udfordring for virksomhederne at effektivisere deres drift, og der er mange forskellige løsningsmodeller, se boks 2.1.

Boks 2.1 Interviewundersøgelsen: Effektiv udnyttelse af lastbilerne

Virksomheder i interviewundersøgelsen peger på, at der er stort fokus på effektivisering og dermed på midler til at reducere omkostningerne pr. transporterede enhed.

Konsolideringen i branchen vurderes generelt som det vigtigste middel til at skabe grundlag for effektivisering. Konsolideringen betyder større enheder og dermed realiseringen af mulige stordriftsfordele. Det giver også bedre mulighed for at samle gods fra flere kunder i samme system og skaber generelt grundlag for effektivisering. Stordriftsfordelene indebærer lavere stykomkostninger for det transporterede gods.

Når det gælder stykgods, betyder konsolideringen, at fællesomkostningerne bliver mindre, og at kapacitetsudnyttelsen på de enkelte ruter bliver bedre.

It er et andet middel til effektivisering, og der kan med baggrund i undersøgelsen peges på to forhold, hvor it har betydning for effektivisering. Det første vedrører bedre planlægningsdata fra transportkunden og dermed bedre mulighed for at fordisponere transportmateriellet. Den anden vedrører bedre overblik over aktiviteterne og dermed bedre mulighed for at optimere den samlede kørsel.

Endelig arbejder flere af de deltagende virksomheder på at reducere de administrative omkostninger ved at skabe grundlag for at modtage booking online fra kunderne.

Hvis vejgodstransportbranchen skal være konkurrencedygtig i forhold til udenlandske vogn-

mænd, er det nødvendigt hele tiden at have fokus på at være en effektiv virksomhed med en høj produktivitet.

Eksempel:

Kim Johansen A/S startede i 1980, og virksomheden fik især succes, da den skiftede fokus fra lastbilernes kvalitet til en optimalt fungerende logistik.

Så vidt muligt skal den enkelte bil rulle døgnet rundt. Det kan gøres, fordi chauffører og biler ikke er bundet sammen. Det indebærer, at der kan køres over distancer, hvor der skiftes chauffører undervejs. Der anvendes chaufførstationer, og en chauffør kører ikke den samme bil hver dag, men den bil som passer ind i afviklingen af transporterne.

Effektiviseringerne har medført, at lastbilerne kører langt flere kilometer. Tidligere kørte en lastbil 150.000 km pr. år, hvilket steg til 400.000 km pr. bil pr. år i starten af 1990'erne. I dag er der adskillige lastbiler, som kører over 400.000 km pr. år.

Eksempel:

En udfordring, som nogle virksomheder oplever, er, at deres kunder siden udvidelsen af EU i 2004 er blevet langt mere geografisk spredt. Det kan mindske mulighederne for en effektiv drift. Det gælder således om at bevare effektiviteten på trods af kundernes større spredning.

Andreas Andresen er en ældre virksomhed fra 1916, der er specialiseret inden for international transport af fødevarer. De er i dag hovedsagelig ejet af tyske Kraftverkehr Nagel.

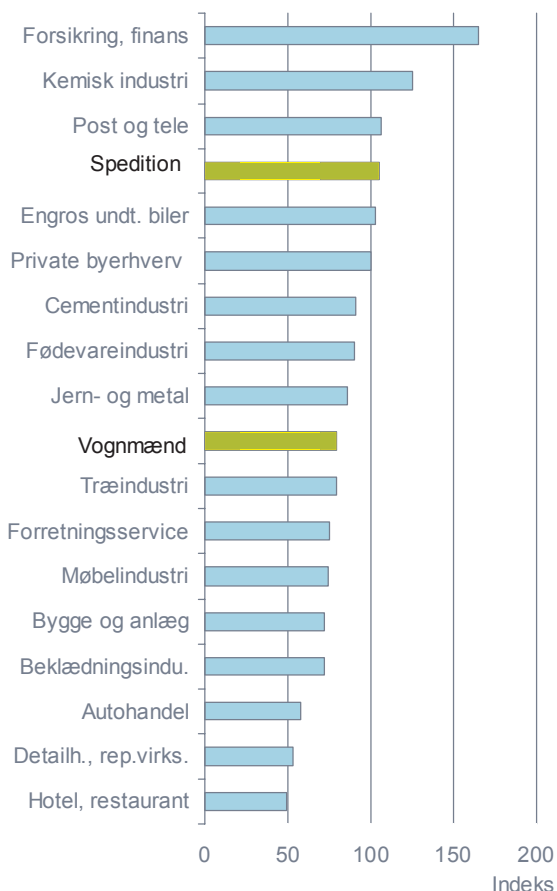
Udviklingen siden østudvidelsen i 2004 har medført en nedgang i den nord-syd korridor, der tidligere var væsentligste transportkorridor. Nu er enhedsomkostninger i stykgodstrafikken steget markant som følge af de stigende geografiske afstande og spredning. Gennem ejerskab af Kraftverkehr Nagel, har virksomheden fået adgang til et paneuropæisk distributionsnet. Dermed kan Andreas Andresens kunder få flyttet deres gods over store afstande i Europa, selvom Andreas Andresen ikke selv kører strækningen.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

2. Produktivitet og effektivitet

Figur 2.2 Arbejdsproduktivetsniveau i byerhverv



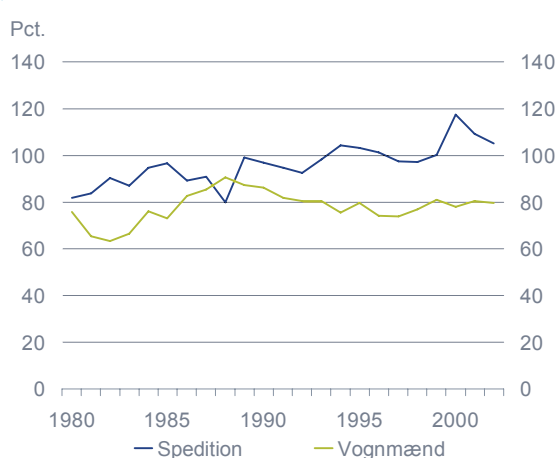
Anm.: Data for 2002. Private byerhverv under ét er indeks 100. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomheder, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409). Spedition omfatter speditørvirksomheder, skibsmæglervirksomheder, vejere og målere samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport (dvs. NR-branche 634000). Udlejning og forsyning er ikke vist i figuren, da de har et indeks på 561 og 362. Det skyldes den meget store mængde kapital (udlejningsejendomme, boliger, kraftværker mv.), der anvendes pr. arbejdstime i netop disse to brancher.

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken og egne beregninger.

Relativt høj produktivitet inden for spedition

Arbejdsproduktiviteten viser, hvor meget værdi der bliver skabt pr. arbejdstime inden for et erhverv.

Figur 2.3 Relativ arbejdsproduktivitet for erhverv inden for vejgodstransport



Anm.: Private byerhverv under ét er hvert år sat til indeks 100. Relativ arbejdsproduktivitet er målt i løbende priser. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomheder, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409). Spedition omfatter speditørvirksomheder, skibsmæglervirksomheder, vejere og målere samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport (dvs. NR-branche 634000).

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken og egne beregninger.

Niveauet for arbejdsproduktiviteten blandt vognmænd er noget lavere end for de private byerhverv, se figur 2.2. Men der er dog brancher, der har et endnu lavere produktivitetniveau. Speditørerne har til gengæld en høj arbejdsproduktivitet sammenlignet med andre erhverv. Inden for vejgodstransport er værdiskabelsen pr. arbejdstime således noget højere i speditionsdelen sammenholdt med vognmandsdelen. Denne forskel er ydermere vokset gennem de seneste årtier og kan afspejle den stigende betydning af optimering af logistikken inden for vejgodstransport.

Arbejdsproduktivetsniveauet for vognmænd sammenlignet med private byerhverv i alt, har ligget forholdsvis stabilt på omkring 80 pct. af niveauet i alle private byerhverv fra 1980 til 2002, se figur 2.3. Der var et forholdsvis kraftigt dyk i det relative produktivitetniveau i starten af 1980'erne, som blev fulgt af en betydelig vækst i anden

2. Produktivitet og effektivitet

halvdel af 1980'erne. Derefter er niveauet vendt nogenlunde tilbage til udgangspunktet.

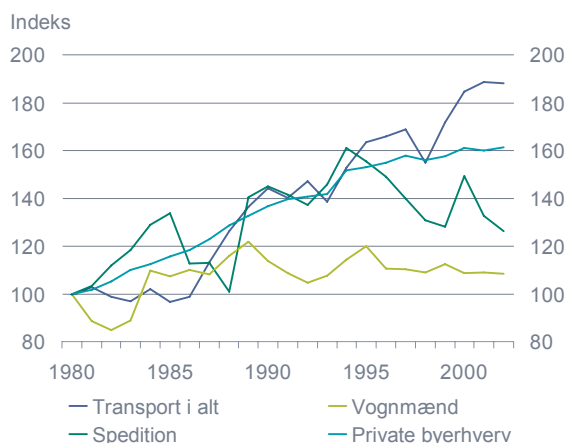
Speditørerne har til gengæld haft en stigning i arbejdsproduktivtetsniveauet målt i forhold til øvrige private byerhverv i løbet af perioden. Grunden kan være, at netop speditørerne er blandt de danske brancher, der har været bedst til at udnytte it-teknologien og de muligheder, der har været for at forbedre logistiksystemer mv. via den nye teknologi, se også kapitel 5.

For de enkelte virksomheder er det væsentligste, hvor meget de tjener i kroner og ører. Det er underordnet, om der bliver produceret flere varer/tjenester eller, om virksomheden bliver i stand til at tage en højere pris for den enkelte vare. Begge dele vil øge indtjeningen hos virksomheden. Men for Danmarks samlede velstand er det vigtigt, hvor meget der bliver produceret i mængder. Jo større den samlede producerede mængde bliver, desto rigere bliver alle danskere.

Når vognmændenes produktivtetsniveau har været nogenlunde konstant i forhold til andre danske erhverv, så er hovedforklaringen, at branchen har været i stand til at hæve priserne mere end gennemsnittet for de andre erhverv. Ses der på den producerede mængde pr. arbejdstime i vejgodstransportbranchen, så har den udviklet sig forholdsvis langsomt. Væksten i arbejdsproduktivteten – målt i mængder – for speditører og særligt vognmænd har været noget lavere end for alle de private byerhverv under ét, se figur 2.4.

Det er umiddelbart ganske overraskende, at der ikke har været en kraftigere udvikling i produktivteten for vognmændene i løbet af så lang en periode. Det skal dog understreges, at opgørelsen af produktionen i faste priser er underlagt ganske betydelig usikkerhed, se boks 10.1 i Appendiks.

Figur 2.4 Udvikling i arbejdsproduktivteten (målt i mængder)



Anm.: 2000-priser kædede værdier. Indeks 1980=100. Private byerhverv er ekskl. boliger og udlejning af erhvervsejendomme. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomheder, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409). Spedition omfatter speditørvirksomheder, skibsmæglervirksomheder, vejere og målere samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport (dvs. NR-branche 634000). Data på dette detaljeringsniveau findes kun frem til 2002.

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.

Effektiviteten af arbejdskraft og kapital

Arbejdsproduktivteten afhænger i vid udstrækning af, hvor meget kapital (dvs. køretøjer, maskiner, bygninger mv.) der anvendes pr. arbejdstime. De brancher, der har særligt meget kapital pr. arbejdstime, vil normalt have en væsentligt højere arbejdsproduktivteten, da en stor del af værditilvæksten går til at forrente den investerede kapital. Hertil kommer, at uddannelsesniveaet blandt de ansatte også påvirker arbejdsproduktivteten. Når man sammenligner produktivteten mellem forskellige brancher, giver det derfor bedst mening at søge at korrigere for disse forhold, der ofte er branchespecifikke. Derfor kan der ses på den såkaldte totalfaktorproduktivteten, hvor der tages højde for, hvor meget kapital der er til rådighed i de forskellige brancher, hvor veluddannet arbejdskraften er mv. For en nær-

2. Produktivitet og effektivitet

mere beskrivelse af beregningerne, se boks 2.2.

Når der korrigeres for indsatsen af kapital, uddannelsesniveau mv., tyder de foreliggende beregninger på en relativt lav produktivitet i vognmandsvirksomhederne, mens produktiviteten inden for spedition ligger i den bedre halvdel blandt de private byerhverv, se figur 2.5. Derved bekræftes billedet af, at værditilvæksten for en given indsats af produktionsfaktorer er ganske betydelig inden for logistikydelse som spedition.

Boks 2.2 Beregning af totalfaktorproduktivitet

Med totalfaktorproduktivitet menes den produktivitet, der ikke er et resultat af mere kapital eller kvalificeret arbejdskraft i produktionsprocessen. Vækst i totalfaktorproduktiviteten kan fx skyldes tekniske fremskridt eller bedre organisering af produktionen på arbejdspladsen. Udviklingen på et mere overordnet (makro)niveau kan også være forårsaget af omfordeling af ressourcer mellem virksomhederne, så de mere produktive virksomheder får en højere andel af arbejdsstyrken eller kapitalapparatet.

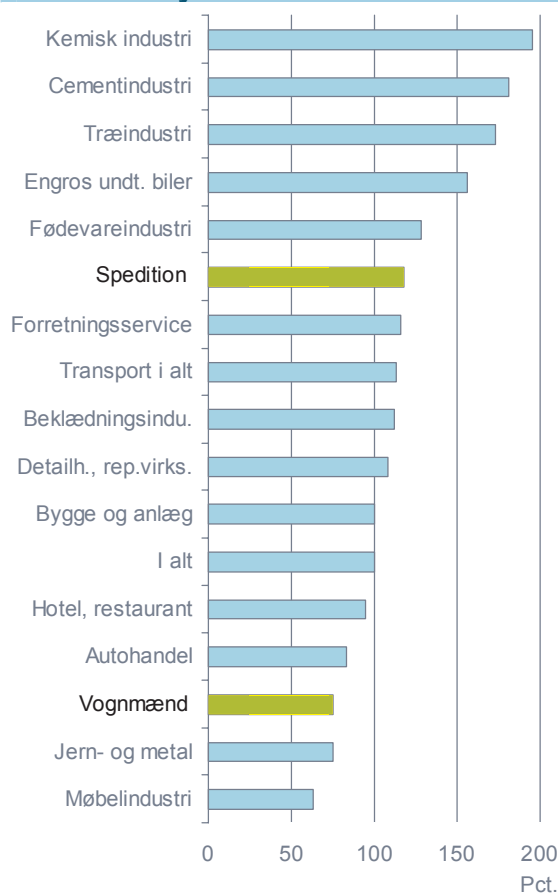
Niveauet for totalfaktorproduktiviteten i virksomhederne er i dette kapitel beregnet på baggrund af den log-transformerede Cobb-Douglas produktionsfunktion:

$$\ln VT_{it} = \alpha_j + \beta_L \ln L_{it} + \beta_K \ln K_{it} + \beta_X \ln X_{it} + \varepsilon_{it}$$

Beregningerne omfatter alle danske virksomheder i perioden 1999-2002 opdelt på 14 brancher. VT er værditilvækst, L og K hhv. arbejdskraft og kapitalapparat, og X er en vektor indeholdende en række kontrolvariable såsom konkurrence, uddannelse og eksportorientering. α_j er totalfaktorproduktivitetsniveauet i en given sektor, hvormed den enkelte virksomheds totalfaktorproduktivitet i år t bestemmes sammen med residualen, $\alpha_j + \varepsilon_{it}$.

For en nærmere gennemgang af beregningerne af totalfaktorproduktivitet se Økonomi- og Erhvervsministeriets, Vækstredgørelse 05.

Figur 2.5 Totalfaktorproduktivitetsniveauet i byerhverv



Anm.: Data for 2002. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410). Spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020).

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

Forrentning af kapitalen

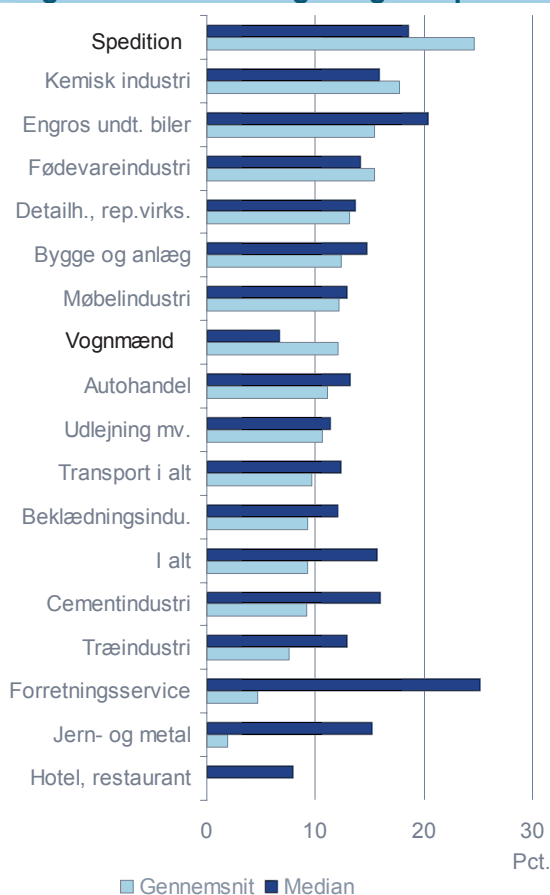
Når en branches effektivitet skal vurderes, er det ydermere relevant at se på dens indtjening. Hvis en branche har en høj arbejdsproduktivitet, men ikke er i stand til at tjene penge til ejerne, så vil det være meget vanskeligt for branchen at tiltrække kapital til nye investeringer.

Det er væsentligt, at virksomhedernes investeringer giver såvel et privatøkonomisk som et samfundsøkonomisk rentabelt (før skat) afkast. For så vidt angår det samfunds-

2. Produktivitet og effektivitet

økonomiske afkast kan det ud fra en snæver økonomisk betragtning beregnes ved at sætte branchens bruttooverskud i forhold til den samfundsøkonomiske værdi af beholdningen af kapital (som opgjort i nationalregnskabet). Det kan kun beregnes for store og aggregerede brancher, men for vejgodstransportbranchen findes der ikke disse detaljerede nationalregnskabsoplysninger. Det samfundsøkonomiske afkast kan således ikke umiddelbart beregnes, men det er stadig muligt at se på det privatøkonomiske afkast.

Figur 2.6 Forrentning af egenkapital



Anm.: Data for 2002. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410). Spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020).

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.

Det er et problem at sammenligne regnskabstal for selvstændige med oplysninger fra selskaber, da de selvstændige ikke modtager løn, men en del af overskuddet. Derfor bliver overskuddet pr. definition højere for brancher med mange selvstændige. I det følgende er der således kun set på selskaber, mens enkeltmandsvirksomhederne er udeladt. Det kan medføre en vis usikkerhed, da der er forholdsvis mange selvstændige inden for vejgodstransport.

Hvis det skal være interessant for investorer at sætte penge i en branche, skal der være en rimelig forrentning af egenkapitalen i branchen. Vognmændene har i gennemsnit en højere forrentning af egenkapitalen end forrentningen for alle brancher under ét, se figur 2.6.

Frem for at se på den gennemsnitlige forrentning af egenkapitalen kan der ses på, hvordan medianvirksomheden forrenter egenkapitalen. Medianvirksomheden er den virksomhed, hvor der er præcis lige mange virksomheder, der har en højere forretning og en lavere forrentning end den pågældende virksomhed. Her ligger forrentningen betydeligt lavere for vognmandsvirksomhederne. Faktisk hører vognmændene til den branche, hvor medianforrentningen er lavest. Når forrentningen for medianvirksomheden er lavere end den gennemsnitlige forrentning, betyder det, at nogle enkelte store virksomheder klarer sig godt og opnår en høj forrentning af deres egenkapital, mens det går knap så godt for en række af de mindre virksomheder.

Der er også en forholdsvis høj spredning i forrentningen i vognmandsvirksomhederne, se kapitel 4. Det betyder, at der er relativt store forskelle på forrentningen blandt de virksomheder, der klarer sig godt og de virksomheder, der klarer sig mindre godt.

De specialiserede virksomheder er dem, der tilsyneladende klarer sig bedst. De virksomheder, der klarer sig bedst, fokuserer enten

2. Produktivitet og effektivitet

på det internationale marked eller kun på det danske marked. Virksomheder med spredte aktiviteter på det danske og internationale marked har den laveste forrentning af kapitalen.⁸

Produktivitet i et internationalt perspektiv

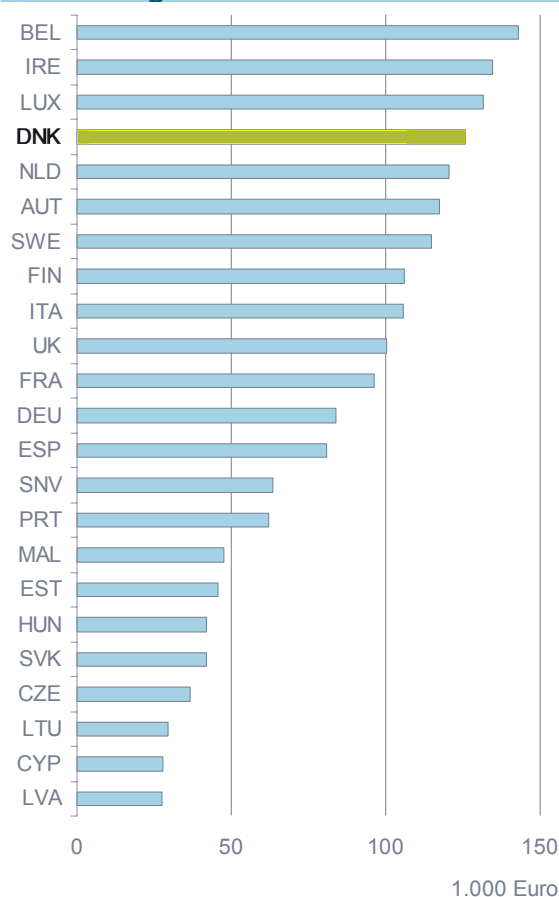
En høj produktivitet er en forudsætning for at være et rigt land. I lande med en høj produktivitet vil der være råd til, at virksomhederne betaler mere i løn til de ansatte, hvilket vil øge velstanden for den enkelte.

Det er ikke umiddelbart muligt at skaffe internationalt sammenlignelige tal for arbejdsproduktiviteten for europæiske vognmænd. Men der kan i stedet ses på omsætningen pr. beskæftiget hos vognmænd i forskellige lande. Her viser det sig, at de danske vognmandsvirksomheder i international sammenligning har en forholdsvis høj omsætning pr. beskæftiget, se figur 2.7.

En stor omsætning pr. beskæftiget kan ikke direkte fortolkes som en produktivitetsskel, da produktiviteten også afhænger af, hvor meget erhvervet køber af varer og service. Men der er ikke umiddelbart nogen grund til at formode, at der skulle være markante forskelle på købet af varer og tjenester i de forskellige lande. Omsætning pr. beskæftiget giver antagelig en nogenlunde fornuftig indikation af produktivitetsskelle i de forskellige lande.

⁸ Jf. Dansk Transport og Logistik, Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark, analyse-rapport, 10. maj 2006.

Figur 2.7 Omsætning pr. beskæftiget blandt vognmænd



Anm.: Data for 2003. For NACE 6024 svarende til landtransport og rørtransport i det danske nationalregnskab.

Kilde: DG Transport/Energy, BNP Eurostats database.

Den relativt høje produktivitet, der ser ud til at være i de danske vognmandsvirksomheder sammenlignet med de andre lande, er en forudsætning for, at de danske virksomheder har råd til at betale den høje løn, som de gør. Det er dog ikke nødvendigvis tilstrækkeligt til, at virksomhederne ikke vil outsource en del af kørslerne til udlandet. Lønningerne er væsentligt lavere i mange andre europæiske lande, hvilket kan gøre det attraktivt at lade udenlandske chauffører tage sig af kørslerne, mens logistikdelen forsat vil blive i Danmark.

2. Produktivitet og effektivitet

Kapacitetsudnyttelse

En effektiv udnyttelse af kapaciteten indebærer blandt andet en minimering af kørsler uden gods. Det er vigtigt at minimere såvel de nationale, som de internationale kørsler uden gods. Men som en følge af, at de internationale ture i gennemsnit er væsentligt længere end de nationale, er det særligt vigtigt at begrænse andelen af de tomme ture i udlandet.

En forudsætning for, at de danske vognmænd kan konkurrere internationalt, er, at de er gode til at udnytte kapaciteten i lastbilerne, da de danske lønninger er forholdsvist høje i en international sammenligning, se kapitel 3. Derfor er det vigtigt, at danske vognmænd er blandt de lande, der har den laveste andel af tomme kilometer.

Der vil være en grænse for, hvor meget andelen af tomme ture kan begrænses, da der findes nogle typer af transportere, hvor kørslerne nærmest pr. definition må være tomme halvdelen af tiden. Det gælder fx kørsel med grus til byggeriet, indsamling af mælk fra landbruget og leverancer af varer til detailhandelens butikker. Derudover kan nogle virksomheder have krav til levering på specielle tidspunkter, hvilket kan gøre det vanskeligt at undgå tomme kørsler, se boks 2.3.

Når der kun ses på national vognmandskørsel, så er de danske vognmænd umiddelbart helt i top i Europa til at begrænse både antallet af tomme ture og antallet af tomme kilometer, se figur 2.8.

Når der ses på den internationale lastbilkørsel, er andelen af tomme ture og tomme kilometer væsentligt lavere for alle lande, se figur 2.9. Det skyldes især, at de internationale transportere foregår over længere afstande, hvilket gør det mere væsentligt at begrænse omfanget af kørsler uden gods. Danske vognmænd er også, når det gælder de internationale ture, blandt de bedste til at begrænse andelen af tomme ture og tomme kilometer, men der er enkelte lande, der er

endnu bedre. En god logistikplanlægning kan være en væsentlig grund til en god kapacitetsudnyttelse i Danmark.

Boks 2.3 Interviewundersøgelsen: Snævre tidsvinduer hos kunderne

Det er en generel tendens, at der er øget fokus på lead-time, dvs. tid fra godset er frigivet hos producenten eller distributionscentret, til det modtages hos kunden. Samtidig har flere kunder meget korte tidsvinduer, hvor de kan modtage godset. Det kan fx være et centrallager, som af hensyn til effektiv udnyttelse af læsseramper angiver, hvornår den enkelte producent må aflevere sine varer. Inden for fx forskvarer kan aflevering til det aftalte tidspunkt være afgørende for, om kunden vil acceptere at have modtaget produktet. Inden for bydistribution kan det være et krav, at privatkunderne er hjemme for at modtage produktet.

Eksempel:

Alex Andersen Ølund A/S blev startet i 1964 af Alex og Elin Andersen. Op gennem 1970'erne begyndte virksomheden at fokusere på transport af potteplanter. Virksomheden har 350 ansatte og er den førende transportvirksomhed inden for området i Danmark. Virksomhedens transportnet dækker i dag Norden og Nordvesteuropa.

Alex Andersen Ølund udbyder transport af potteplanter på basis af blomster-containerer. Det er særlige rullecontainerer, der anvendes inden for branchen. Tidligere blev transport af potteplanter solgt på kilometerbasis, dvs. som hele lastbiltransporter.

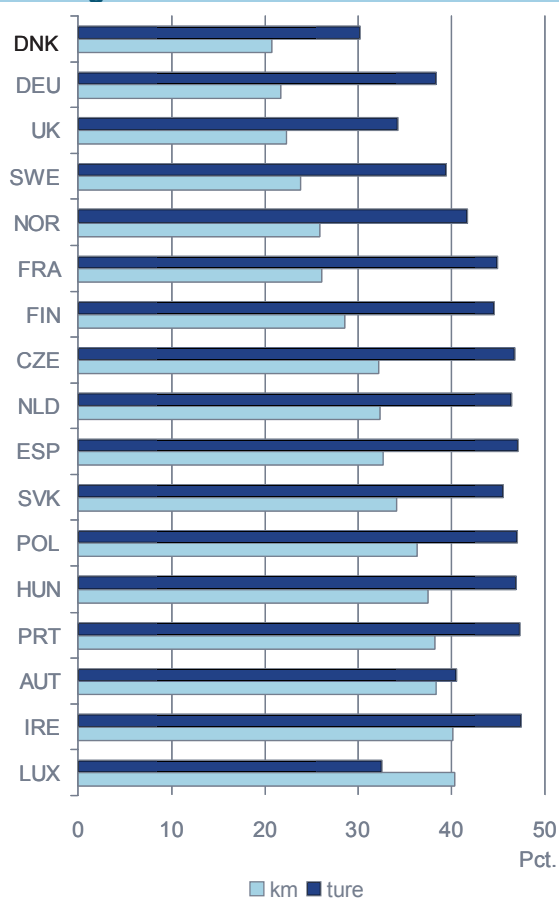
Ændringen i logistikkonceptet har sammen med indførelse af it-systemer til booking og administration af systemet forbedret transportservicen. For eksempel har alle kunder i dag adgang til et distributionsnet i hele det geografiske område, som Alex Andersen Ølund dækker. Det forbedrer mulighederne for at kunne levere potteplanter til mange leveringsadresser og inden for de kritiske tidsvinduer, som branchen arbejder med.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

2. Produktivitet og effektivitet

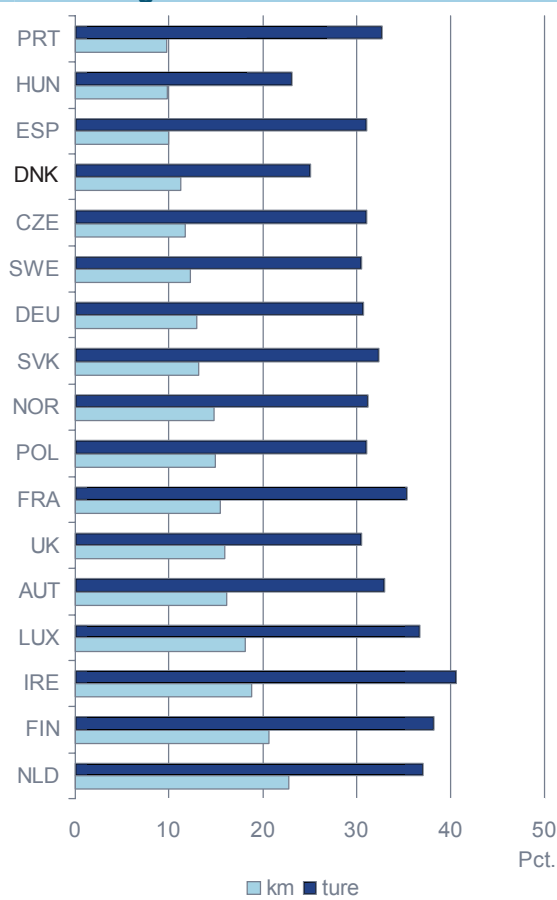
Figur 2.8 Andel af nationale kørsler uden gods



Anm.: Data for 2003.

Kilde: Eurostat, Statistics in focus, Specific aspects of road freight transport 1999-2003.

Figur 2.9 Andel af internationale kørsler uden gods



Anm.: Data for 2003.

Kilde: Eurostat, Statistics in focus, Specific aspects of road freight transport 1999-2003.

3. Beskæftigelse, løn og kompetencer

I den nuværende situation med høj beskæftigelse og lav ledighed præger manglen på arbejdskraft virksomhederne inden for vejgodstransport såvel som resten af økonomien. Men især for vognmændene kan der også på længere sigt være en udfordring forbundet med at rekruttere medarbejdere. Det skyldes, at der de kommende år vil blive væsentligt færre personer i de alders- og uddannelsesgrupper, som vognmandsvirksomhederne fortrinsvist rekrutterer medarbejdere blandt i dag.

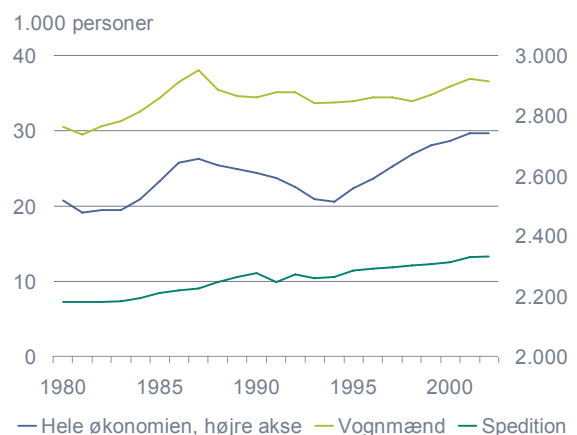
Samlet set er det en udfordring for virksomhederne inden for vejgodstransport at udvide deres medarbejderrekruttering – ikke mindst blandt nydanskere, som det hidtil har vist sig vanskeligt for virksomhederne at tiltrække. Hertil kommer rekruttering af udenlandsk arbejdskraft. Derudover kan især vognmændene imødegå manglen på arbejdskraft ved at forebygge førtidspensionering blandt medarbejderne, da beskæftigede i vognmandsvirksomhederne i højere grad end andre personer på arbejdsmarkedet trækker sig tilbage, inden de er fyldt 60 år.

I et internationalt perspektiv vil der også i stigende grad blive stillet krav til virksomhederne inden for vejgodstransport, efterhånden som konkurrencen øges på tværs af landegrænserne. Det skyldes først og fremmest det høje danske lønniveau, der kræver en tilsvarende høj produktivitet for at konkurrenceevnen kan fastholdes.

Voksende beskæftigelse inden for spedition

Der er omkring 50.000 beskæftigede inden for vejgodstransport, svarende til ca. 1¾ pct. af den samlede beskæftigelse. Af disse beskæftiger vognmændene knap 37.000 personer, mens speditørerne tegner sig for godt 13.000 personer, se figur 3.1.⁹ Beskæftigelsen i vognmandsvirksomhederne har stort set fulgt udviklingen i den samlede beskæftigelse. Derimod har beskæftigelsen inden for spedition været jævnt stigende siden 1980.

Figur 3.1 Beskæftigelsen inden for vejgodstransport



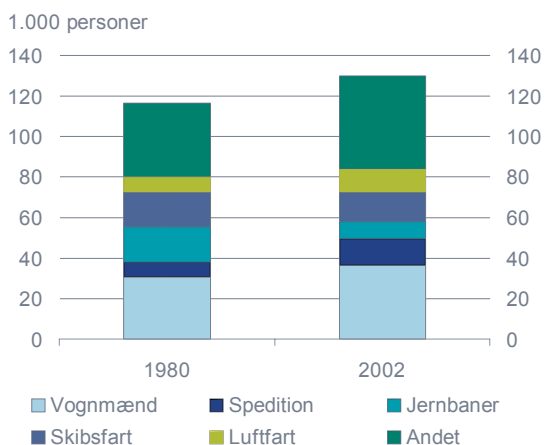
Anm.: Beskæftigelsen er ekskl. orlov. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomheder, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409). Spedition omfatter speditørvirksomheder, skibsmæglervirksomheder, vejere og målere samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport (dvs. NR-branche 634000). Data på dette detaljeringsniveau findes kun frem til 2002.

Kilde: Danmarks Statistik, Nationalregnskabet.

⁹ De beskæftigede inden for spedition kan dog ikke alene tilskrives vejgodstransport, da speditørvirksomhedernes aktiviteter også omfatter andre transportformer end vejgodstransport.

3. Beskæftigelse, løn og kompetencer

Figur 3.2 Beskæftigelsen fordelt på transportformer



Anm.: Vognmænd omfatter vognmandsvirksomheder, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409). Spedition omfatter speditørvirksomheder, skibsmæglervirksomheder, vejere og målere samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport (dvs. NR-branche 634000). Andet dækker bl.a. bus-, taxikørsel og rejsebureauer. Data på dette detaljeringsniveau findes kun frem til 2002.

Kilde: Danmarks Statistik, Nationalregnskabet.

I forhold til transporterhvervet som helhed har andelen af beskæftigede inden for vejgodstransport været svagt stigende de seneste 20-25 år, fra godt 30 til knap 40 pct. Det skyldes blandt andet den stigende beskæftigelse blandt speditører, se figur 3.2. Samtidig er beskæftigelsen faldet inden for jernbaner og skibsfart.

Samlet set tegnede transporterhvervet sig for 129.000 beskæftigede i 2005, svarende til ca. 5 pct. af den samlede beskæftigelse. Denne andel har ligget forholdsvis konstant siden 1980. Det afspejler, at beskæftigelsen i transporterhvervet nogenlunde følger udviklingen i den samlede beskæftigelse.

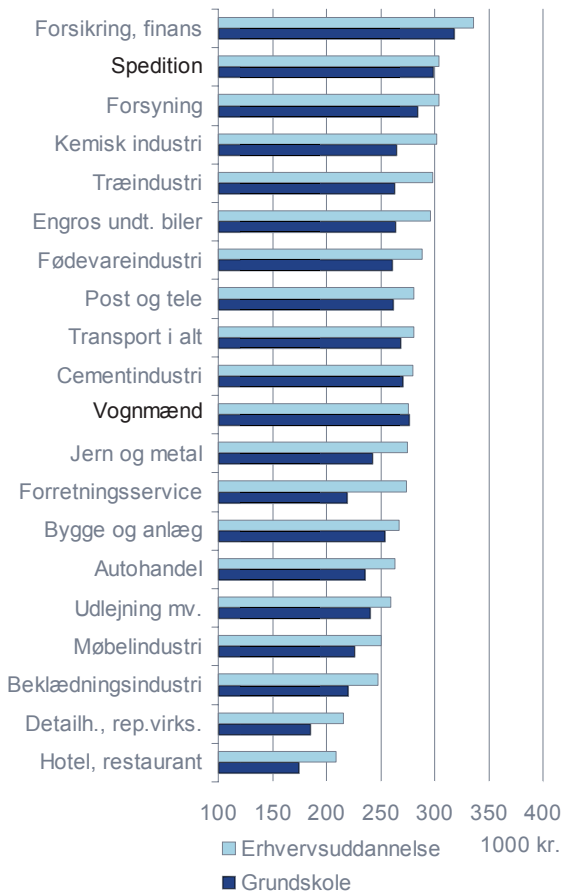
Forskelle i lønindkomsten for vognmænd og speditører

Den årlige lønindkomst for beskæftigede i vognmandsvirksomheder ligger lidt under lønniveauet for transporterhvervet som helhed, mens spedition ligger betydeligt over. Det fremgår af figur 3.3, hvor den årlige lønindkomst er opgjort for personer med samme uddannelsesniveau beskæftiget i forskellige brancher. Forskellen i lønniveauet skal blandt andet ses i sammenhæng med, at speditører har en højere arbejdsproduktivitet end både vognmænd og det samlede transporterhverv.

Almindeligvis er lønindkomsten højere for erhvervsuddannede end for personer, der ikke har modtaget uddannelse ud over grundskolen, hvilket afspejler, at produktiviteten generelt er stigende med uddannelsesniveauet. Beskæftigede hos både vognmænd og speditører skiller sig imidlertid ud ved, at der stort set ikke er nogen forskel i lønindkomsten for de betragtede uddannelsesgrupper, se figur 3.3. Det kan blandt andet skyldes, at de to uddannelsesgrupper i vid udstrækning varetager de samme funktioner hos vognmænd og speditører. Derudover kan de beskæftigedes reelle kompetencer være større end deres formelle uddannelsesniveau, i det omfang vognmænd og speditører efteruddanner og opkvalificerer deres medarbejderne med henblik på varetagelse af nye og krævende funktioner, se fx boks 3.1. Endelig kan tallene dække over, at timeløn, arbejdstid og erfaring varierer på tværs af de to uddannelsesgrupper.

3. Beskæftigelse, løn og kompetencer

Figur 3.3 Årlig lønindkomst fordelt på branche og uddannelse



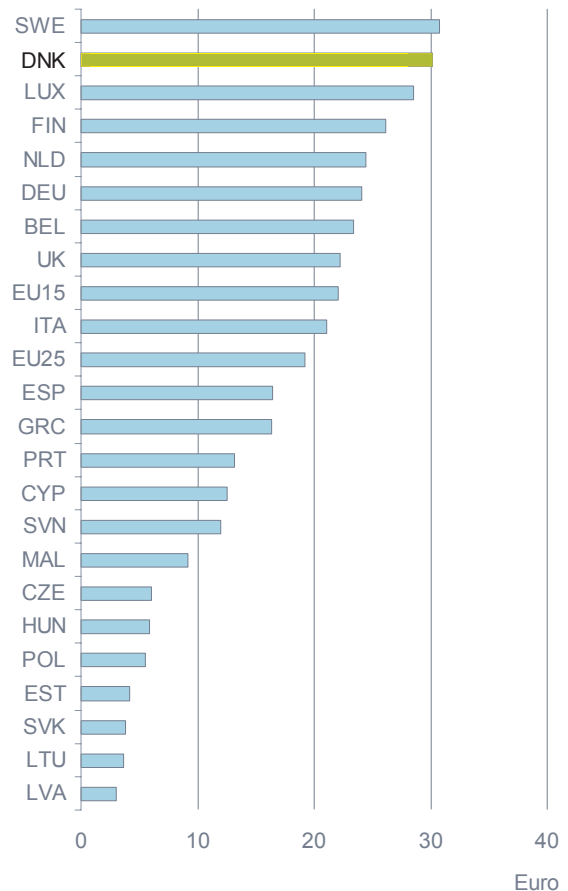
Anm.: Data for 2003. Median. Lønindkomsten er opgjort som årets AM-indkomst, dvs. den samlede lønindkomst før AM- og SP-bidrag fratrukket eget ATP-bidrag og evt. indbetaling til arbejdsgiveradministreret pensionsordning. Opgørelsen dækker kun fuldtidsbeskæftigede personer mellem 30 og 60 år med henblik på at betragte stabile indkomster. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410). Spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020).

Kilde: Egne beregninger på en 33 pct. stikprøve af befolkningen (Lovmodellen).

Højt lønniveau kræver høj produktivitet

En international sammenligning af time-lønsomkostningerne for branchen 'transport, post og telekommunikation' indikerer, at lønningerne i danske vognmandsvirksomheder er blandt de højeste i EU, se figur 3.4.

Figur 3.4 Timelønsomkostninger i transporterhvervet



Anm.: Timelønsomkostningerne er opgjort for erhvervene transport, post og telekommunikation. Timelønsomkostningerne er de samlede omkostninger, som bæres af arbejdsgiverne, dvs. inklusive sociale bidrag fra arbejdsgiverne mv.

Kilde: Eurostat.

Lønningerne ligger godt 35 pct. højere end gennemsnittet for EU15-landene og godt 55 pct. højere end gennemsnittet for EU25-landene. Der kan dog være vanskeligheder ved uden videre at overføre sammenligningen på vognmandsvirksomhed, da opgørelsen som nævnt er foretaget for den samlede transport-, post- og telesektor.

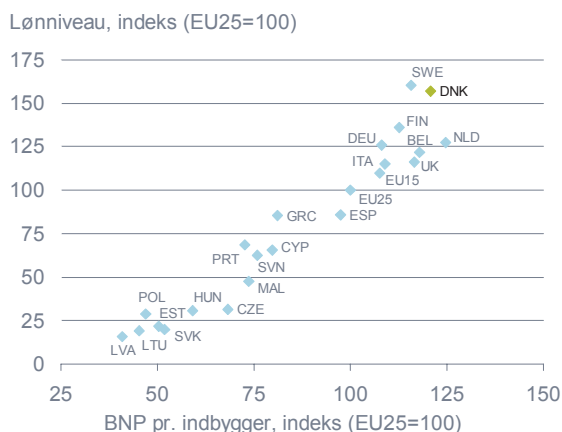
Der er imidlertid næppe tvivl om, at time-lønsomkostninger er højere i Danmark end i de lande, der normalt sammenlignes med, og væsentligt højere end i en række østeuropæiske lande. Højere danske lønninger er et ge-

3. Beskæftigelse, løn og kompetencer

nerelt fænomen og afspejler den større velstand i Danmark, se figur 3.5.

For internationalt konkurrenceudsatte erhverv må det høje danske lønniveau modsvares af en tilsvarende høj produktivitet, hvis konkurrenceevnen skal fastholdes. Tidligere har det især været industrien, der var udsat for international konkurrence, men det vil i stigende grad også gælde transporterhvervet, herunder vognmænd og speditører. Dermed stiller udviklingen krav til, at virksomhederne inden for vejgodstransport optimerer logistik og kapacitetsudnyttelse, blandt andet gennem tilegnelse og udnyttelse af ny teknologi. Dette skal også ses i lyset af, at selve transportydelsen formentlig ikke er væsentligt forskellig på tværs af landene. Gode rammevilkår for erhvervet vil også kunne understøtte en positiv produktivitetsudvikling.

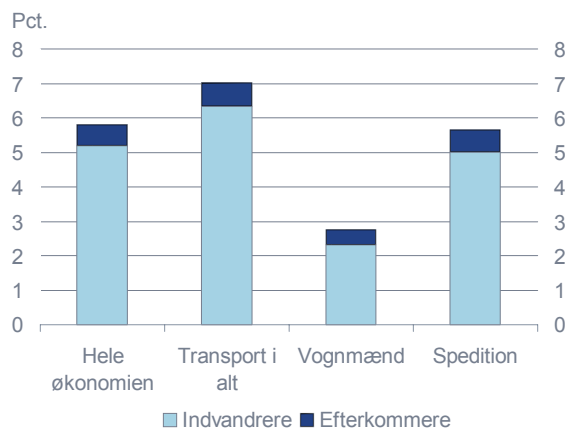
Figur 3.5 Timelønsomkostninger i transporterhvervet og BNP pr. indbygger



Anm.: Data for 2003. Timelønsomkostningerne er opgjort for erhvervene transport, post og telekommunikation. Den gennemsnitlige timelønsomkostning i EU25 var 19,2 euro svarende til 143 kr.

Kilde: Eurostat og egne beregninger.

Figur 3.6 Indvandrere og efterkommere i pct. af de beskæftigede



Anm.: Data for 2002. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410). Spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020).

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

Strukturelle udfordringer i rekrutteringen af medarbejdere

Transporterhvervet er et udpræget mandefag. Det gælder i særdeleshed vognmændene, hvor mere end 90 pct. af de beskæftigede er mænd. Derimod er godt 30 pct. af de beskæftigede inden for spedition kvinder, hvilket er flere end for transporterhvervet som helhed.¹⁰

Vognmændene beskæftiger relativt få nydanskere, nemlig knap 3 pct. mod ca. 6 pct. for økonomien som helhed, se figur 3.6. For speditørernes vedkommende ligger beskæftigelsen af nydanskere stort set på niveau med hele økonomien. De relativt få nydanskere blandt de beskæftigede hos vognmændene skal samtidig ses i lyset af, at den øvrige del af transporterhvervet beskæftiger forholdsvis mange nydanskere. Eksempelvis er der 20 pct. indvandrere eller efterkommere

¹⁰ Kilde: Egne beregninger på en 33 pct. stikprøve af befolkningen (Lovmodellen).

3. Beskæftigelse, løn og kompetencer

inden for taxikørsel og 15 pct. inden for bus- og S-togstrafik.

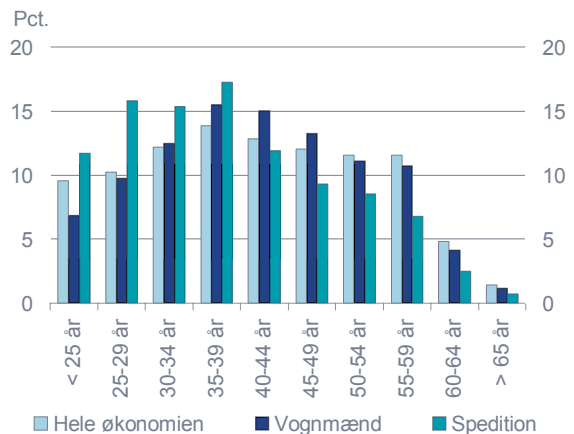
Med hensyn til den aldersmæssige sammensætning af de beskæftigede tegner vognmændene sig for relativt flere 30-49-årige end økonomien samlet set. Til gengæld beskæftiger de færre ældre og helt unge under 25 år. For speditørernes vedkommende er der relativt flere helt unge samt 25-39-årige beskæftigede mod færre ældre, se figur 3.7.

Hvad angår uddannelsesniveaut er det lavere i transporterhvervet end i økonomien som helhed, se figur 3.8. Knap 40 pct. af de beskæftigede i transporterhvervet har ikke modtaget uddannelse ud over grundskolen.

Når der ses særskilt på vejgodstransport er der dog væsentlige forskelle mellem de beskæftigede i vognmands- og speditørvirksomheder. For vognmændene er uddannelsesniveaut endnu lavere end i det samlede transporterhverv, idet 55 pct. af de beskæftigede ikke har modtaget uddannelse ud over grundskolen, og 3 pct. har en videregående uddannelse. Derimod er uddannelsesniveaut højere hos speditørerne, hvor det kun er omkring 30 pct. af de beskæftigede, der ikke har modtaget uddannelse ud over grundskolen, mens knap 9 pct. har en videregående uddannelse. Uddannelsesniveaut kan blandt andet have betydning for virksomhedernes evne til at tilegne sig og udnytte ny teknologi og dermed produktiviteten og konkurrenceevnen.

Interviewundersøgelsen blandt virksomheder inden for vejgodstransport viser også, at virksomhederne ser uddannelse som væsentlig for at forbedre deres konkurrenceevne i de kommende år, se boks 3.1.

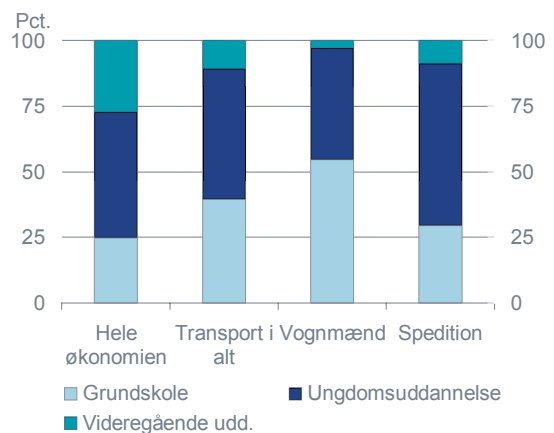
Figur 3.7 Aldersfordeling blandt de beskæftigede



Anm.: Data for 2003. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410). Spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020).

Kilde: Egne beregninger på en 33 pct. stikprøve af befolkningen (Lovmodellen).

Figur 3.8 De beskæftigedes uddannelsesniveaut



Anm.: Data for 2003. Tallene angiver højeste fuldførte uddannelse. Grundskole er inkl. uoplyst uddannelse. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomheder, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409). Spedition omfatter speditørvirksomheder, skibsmæglervirksomheder, vejere og målere samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport (dvs. NR-branche 634000).

Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, transport, 2006:13.

3. Beskæftigelse, løn og kompetencer

Boks 3.1 Interviewundersøgelsen: Uddannelse og medarbejderudvikling

Virksomhederne i undersøgelsen har over de seneste år skærpet deres fokus på HR-funktionerne, da det har været en voksende udfordring at tiltrække medarbejdere med de rette kvalifikationer. Samtidig er de i højere grad end tidligere blevet opmærksomme på at realisere medarbejdernes udviklingspotentiale gennem uddannelse og opkvalificering.

Samlet set er virksomhederne blevet større i de seneste år, og det har givet mulighed for at etablere nye funktioner inden for blandt andet logistik, it og forretningsudvikling. Det betyder samtidig, at der kommer nye typer af kvalifikationer og kompetencer ind i virksomhederne, og at de eksisterende medarbejdere gennem efteruddannelse og opkvalificering inddrages i nye opgaver. Flere af virksomhederne har således ansat højtuddannede medarbejdere inden for de seneste år.

Den øgede opmærksomhed på medarbejdernes udviklingspotentiale er især kommet til udtryk ved, at virksomhederne selv har tilrettelagt uddannelsestiltag, eventuelt i samarbejde med eksterne konsulenter. Det gælder fx interne lederuddannelser og kurser omkring almindelig personlig udvikling. Interviewundersøgelsen giver således indtryk af, at de strategiske satsninger på uddannelse hidtil ikke er sket i samarbejde mellem branchen og den etablerede uddannelsessektor.

En undtagelse kan dog være uddannelse rettet mod medarbejderne i bilerne og på terminalerne, hvor det typisk er foregået i samarbejde med en ekstern uddannelsesinstitution, fx AMU-centre. Det gælder blandt andet de lovpligtige kurser inden for transport af farligt gods og truckcertifikater.

Virksomhederne har ud over egentlige uddannelsestiltag i vid udstrækning en intern oplæring af nye medarbejdere, der hovedsageligt varetages af ældre medarbejdere. Denne interne oplæring er som regel sat i system og udgør på den måde en væsentlig del af arbejdet med at udvikle og opkvalificere medarbejderne.

Sammenfattende er der blandt virksomhederne i interviewundersøgelsen en opfattelse af, at uddannelse kan blive en afgørende konkurrenceparameter i de kommende år.

Eksempel:

Danske Fragtmænd Sjælland er en selvstændig

fragtterminal inden for Danske Fragtmænd, som er en sammenslutning af selvstændige fragtmænd, der samarbejder om udveksling af gods på fælles terminaler.

Siden Danske Fragtmænd overtog DSB Stykgods i 2000 har Danske Fragtmænd Sjælland sat større øget fokus på sine 300 medarbejders udvikling. Der gennemføres årlige medarbejdersamtaler og lægges individuelle udviklingsplaner for den enkelte medarbejder, og derudover foretages der medarbejdertilfredshedsundersøgelser hvert andet år.

Disse tiltag kobles sammen med en løbende efteruddannelse og opkvalificering, der hovedsagelig foregår på interne kurser. På den måde sikres det, at medarbejderne opnår virksomhedsspecifikke kompetencer. Desuden afholdes der kurser for både kontor- og terminalpersonale med fokus på personlig udvikling, kommunikation, samarbejde og teambuilding samt coachtræning for de 40-45 mellemledere.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

3. Beskæftigelse, løn og kompetencer

Den alders- og uddannelsesmæssige sammensætning af de beskæftigede i transporterhvervet, og især hos vognmændene, udgør på længere sigt en strukturel udfordring for erhvervet.

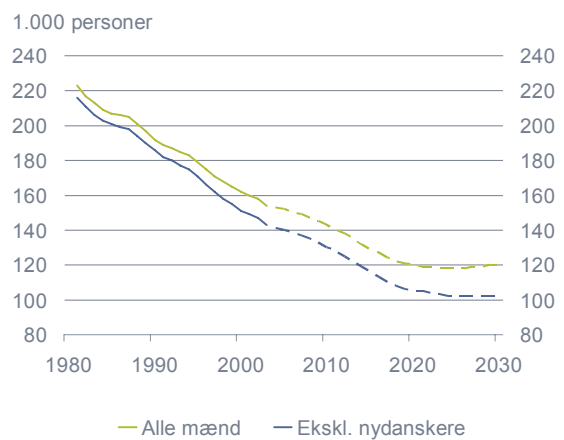
Efterhånden som det generelle uddannelsesniveau i samfundet stiger, vil det alt andet lige blive vanskeligere for vognmændene at tiltrække arbejdskraft med det nuværende rekrutteringsmønster. Det samme gælder i forhold til den aldersmæssige sammensætning, hvor der de kommende år bliver færre i aldersgruppen 30-49 år.

Ved at betragte den forventede udvikling inden for den befolkningsgruppe, som vognmændene fortrinsvist rekrutterer medarbejdere fra, kan man få et indtryk af de beskæftigelsesmæssige udfordringer, vognmandsvirksomhederne vil stå over for i fremtiden. Således indikerer en fremskrivning af arbejdsstyrken bestående af 30-49-årige mænd uden kompetencegivende uddannelse, at vognmændenes rekrutteringsgrundlag vil blive kraftigt indsnævret de næste 20 år, se figur 3.9. Mens denne gruppe i dag omfatter ca. 150.000 personer, vil den kun udgøre ca. 120.000 i 2025.

Dermed stiller udviklingen de kommende år krav til, at vognmændene udvider medarbejderrekrutteringen til at omfatte grupper, der kun i mindre grad finder beskæftigelse i erhvervet i dag. Det gælder ikke mindst nydanskere, som vognmændene hidtil har haft vanskeligt ved at tiltrække.

Udfordringen i forhold til at rekruttere arbejdskraft kan også betragtes i en social og kulturel sammenhæng, hvor fx ændringer i familiemønstret gør det vanskeligt at tiltrække chauffører på grund af skæve arbejdstider og længere perioder væk fra hjemmet.

Figur 3.9 Fremskrivning af antallet af 30-49-årige mænd uden kompetencegivende uddannelse



Anm.: Fremskrevet ved Velfærdskommissionens metode og opdateret som følge af ændringen i DREAMs befolkningsfremskrivning. For perioden indtil 2003 er der angivet historiske tal.
Kilde: Egne beregninger.

Den forventede udvikling i befolkningens alders- og uddannelsessammensætning skal dog også ses i lyset af, at det i vid udstrækning er en forsættelse af tendensen de foregående 20 år. Derfor vil der ikke være tale om en rekrutteringsmæssig udfordring, der er ukendt for branchen, se også boks 3.2. Desuden vil der i en vis udstrækning kunne rekrutteres medarbejdere fra andre brancher blandt andet gennem omskoling. Hertil kommer rekruttering af udenlandsk arbejdskraft.

Spørgsmålet om vejgodstransporterhvervets rekruttering af medarbejdere drøftes blandt andet i Godstransportens Tænk tank, der blev nedsat af regeringen i begyndelsen af 2006.

3. Beskæftigelse, løn og kompetencer

Boks 3.2 Interviewundersøgelsen: Rekruttering

Virksomhederne i interviewundersøgelsen giver samlet set udtryk for, at det indtil videre har været muligt at besætte ledige stillinger på trods af et stramt arbejdsmarked. Men det har krævet en større indsats end tidligere. På den baggrund er der i branchen bekymring for, at der på forholdsvis kort sigt kan opstå alvorlige flaskehalse inden for transportsektoren. Derfor peger virksomhederne i interviewundersøgelsen også på, at branchen må overveje nye og utraditionelle initiativer i forhold til rekrutteringen af arbejdskraft. Flere af virksomhederne nævner især chaufførområdet, som et af de områder, hvor der kan være en risiko for flaskehalse.

Med hensyn til medarbejdere med anden etnisk baggrund end dansk, er der betydelige forskelle på, hvor stor en andel virksomhederne har ansat, men gennemgående er der tale om forholdsvis små andele. Dog har mange virksomheder østeuropæere ansat i logistikafdelingen blandt andet med henblik på at kommunikere med kunder og chauffører i Østeuropa. Virksomheder lægger på den ene side vægt på, at der ikke er tale om et fravalg af visse medarbejdere, men på den anden side har de heller ikke gjort noget aktivt for at rekruttere medarbejdere med ikke-dansk herkomst.

En enkelt af virksomhederne i interviewundersøgelse udgør dog en undtagelse i denne sammenhæng. Her er hver femte medarbejder af ikke-dansk herkomst, ligesom der er flere medarbejdere med indvandrerbaggrund i virksomhedens ledelse. Det skyldes først og fremmest, at virksomheden siden midten af 1990'erne målrettet har satset på rekruttering af medarbejdere med anden etnisk baggrund end dansk, hvilket blandt andet er sket ved at gennemføre kurser i dansk.

Eksempel:

Frode Laursen A/S blev grundlagt som en traditionel vognmandsvirksomhed i 1948, men er i dag specialiseret i tredjepartslogistik og distribution i forhold til dagligvarebranchen. Virksomheden har ca. 850 medarbejdere. Som reaktion på de tiltagende vanskeligheder ved at rekruttere medarbejdere, har Frode Laursen A/S styrket HR-funktionen i virksomheden.

I løbet af 2005 ansatte Frode Laursen A/S en HR-chef med henblik på at styrke virksomhedens rekruttering og fastholdelse af medarbejde-

re. HR-chefen har især systematiseret arbejdet omkring rekruttering, ansættelsessamtaler, sygesamtaler, skadessamtaler og uddannelsessamtaler. Ligesom der indsamles erfaringer gennem afholdelse af aftrædelsessamtaler med medarbejdere, der forlader virksomheden.

Virksomheden har også styrket sin rekruttering ved at invitere til informationsmøder i lokalsamfundet rettet mod interesserede chauffører og terminalmedarbejdere, når der opstartes nye aktiviteter og projekter

Desuden lægger virksomheden vægt på at ansætte elever, da Frode Laursen A/S gerne vil have medarbejderne ind i virksomheden så tidligt som muligt. I øjeblikket er der 43 elever på kontor, værksted og i bilerne.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

Vognmænd og speditører er gode til at fastholde medarbejdere

De beskæftigede inden for vejgodstransport skifter ikke branche i samme omfang som beskæftigede i andre brancher. Det fremgår af figur 3.10, hvor knap 82 pct. af de personer, der var beskæftiget i en vognmandsvirksomhed i 2002 stadig var beskæftiget i en vognmandsvirksomhed i 2003, mens godt 12 pct. havde fundet beskæftigelse i en anden branche. Et lignende billede tegner sig for de beskæftigede inden for spedition. Til sammenligning er det knap 72 pct. af alle beskæftigede, der er beskæftiget i samme branche fra det ene år til det andet, mens godt 20 pct. finder beskæftigelse i en anden branche.

Virksomhederne inden for vejgodstransport synes således bedre i stand til at fastholde medarbejdere end virksomheder i andre brancher. De seneste års tiltagende mangel på arbejdskraft i økonomien som helhed vil dog formentlig have gjort det vanskeligere for såvel vognmands- og speditørvirksomheder som andre virksomheder at fastholde medarbejdere fra det ene år til det andet.

3. Beskæftigelse, løn og kompetencer

Figur 3.10 Beskæftigede inden for vejgodstransport i 2002 fordelt efter socioøkonomisk status i 2003

Socioøkonomisk status i 2003	Vognmænd	Spedition	Alle beskæftigede
Beskæftiget i samme branche	81,8	80,2	71,7
Beskæftiget i anden branche	12,1	13,6	20,3
Uddannelsessøgende	0,4	1,0	1,2
Ledig, orlov m.v.	3,9	3,7	4,6
Førtidspension	0,4	0,0	0,3
Folkepension, efterløn	0,9	0,4	1,3
Øvrige	0,6	1,0	0,7
I alt	100	100	100

Anm.: Data for 2002 og 2003. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410). Spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020). Øvrige dækker udvandrede og døde.

Kilde: Egne beregninger på en 33 pct. stikprøve af befolkningen (Lovmodellen).

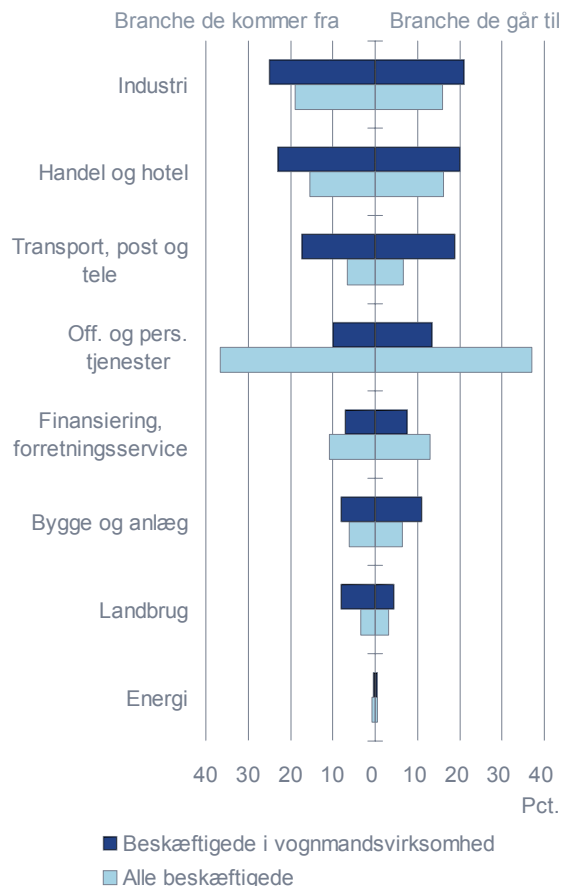
Betydelig mobilitet mellem vognmænd og speditører

Beskæftigede inden for vejgodstransport skifter i betydeligt omfang job fra vognmands- til speditørvirksomheder og omvendt.

Hvis der ses udelukkende ses på vognmændene, fremgår det af figur 3.11, at ca. 20 pct. af de personer, der skifter job fra en vognmandsvirksomhed, finder beskæftigelse i andre dele af transport-, post- og telesektoren, og af disse skifter godt 4 ud af 10 til et job i en speditørvirksomhed. Dette skal sammenholdes med, at sektoren kun tegner sig for omkring 7 pct. af den samlede beskæfti-

gelse. Derudover skifter relativt mange fra vognmandsvirksomhederne til et job i industrien, handel, hotel og restaurationsbranchen samt bygge- og anlægssektoren. Derimod er der forholdsvis få, der skifter til et job i den offentlige sektor.

Figur 3.11 Branchefordeling for beskæftigede, der vandrer ind og ud af vognmandsvirksomheder



Anm.: Vandringerne er opgjort for perioden 1995-2003. Tallene kan dække over, at personer er skiftet frem og til mellem brancher i den mellemliggende periode. Alle beskæftigede viser samtlige beskæftigelsesfordeling på brancher i hhv. 1995 og 2003. Vognmandsvirksomhed omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410).

Kilde: Egne beregninger på en 33 pct. stikprøve af befolkningen (Lovmodellen).

I forhold til de personer, der skifter til et job i en vognmandsvirksomhed, har knap 18 pct. tidligere været beskæftiget i den øvrige transport-, post- og telesektor. Af disse per-

3. Beskæftigelse, løn og kompetencer

soner kommer over hver tredje fra et job i en speditørvirksomhed. Derudover kommer omkring en fjerdedel fra industrien og det samme gælder fra handel, hotel og restaurationsbranchen (især detail- og engroshandel med biler, herunder reparation og vedligeholdelse), hvilket er relativt flere, end der er beskæftiget i disse brancher.

Med hensyn til de personer, der skifter til et job i en speditørvirksomhed, er det godt 35 pct. der kommer fra andre dele af transport-, post og telesektoren, og af disse tegner vognmandsvirksomhederne sig for over halvdelen. Derudover kommer omkring 20 pct. fra handel, hotel og restaurationsbranchen. Af de personer, der forlader et job i en speditørvirksomhed, finder godt 30 pct. beskæftigelse i den øvrige transport-, post- og telesektor, mens omkring 20 pct. skifter til et job inden for handel, hotel og restaurationsbranchen.

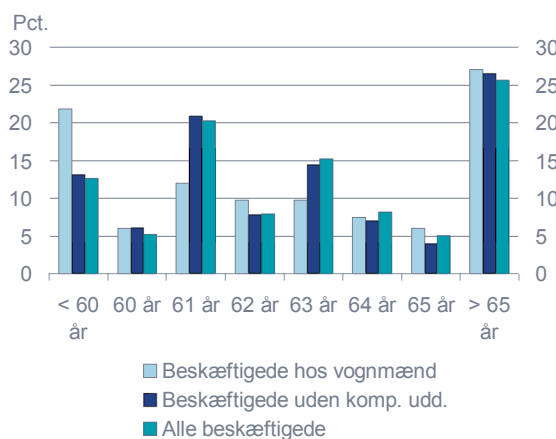
Beskæftigede hos vognmændene trækker sig tidligt tilbage

De beskæftigede hos vognmændene trækker sig samlet set tidligere tilbage fra arbejdsmarkedet end andre beskæftigede, da en forholdsvis stor andel går på pension, inden de er fyldt 60 år, dvs. førtidspension. Tilbage-trækningsmønsteret giver således indtryk af, at der kan være en udfordring i forhold til at forebygge nedslidning af medarbejdere inden for vognmandsvirksomhederne.

Af figur 3.12 fremgår det, at knap 13 pct. af alle beskæftigede, der trak sig tilbage fra 2002 til 2003, var under 60 år, mens der var tale om knap 22 pct. for de beskæftigede hos vognmændene. Den relativt tidlige tilbage-trækning gælder også ved en sammenligning af tilbagetrækningsmønsteret for beskæftigede uden kompetencegivende uddannelse, som ellers har en større uddannelsesmæssighed med de beskæftigede i vognmandsvirksomhederne.

Hvad angår speditørerne er det vanskeligt at belyse tilbagetrækningsmønsteret, da den aldersmæssige sammensætning af de beskæftigede, med mange unge og få ældre, betyder, at det er et yderst begrænset antal personer i speditørvirksomhederne, der trækker sig tilbage fra arbejdsmarkedet i løbet af et år.

Figur 3.12 Tilbagetrækningsmønster



Anm.: Data dækker årene 2002 og 2003. Alderen er angivet for 2003 og er opgjort ultimo året. Beskæftigelsesstatus i 2002 og 2003, hhv. beskæftiget og efterlønsmodtager/pensionist, er udtryk for en såkaldt årsbetragtning, hvor der ses på den væsentligste beskæftigelse i året. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410). Kilde: Egne beregninger på en 33 pct. stikprøve af befolkningen (Lovmodellen).

For de beskæftigede hos vognmændene viser tilbagetrækningsmønsteret i øvrigt ikke samme følsomhed over for incitamentsstrukturen i efterlønsordningen. Det ses ved, at der for de beskæftigede under ét er en forholdsvis stor andel, der har trukket sig tilbage i forhold til året før, når de er henholdsvis 61 og 63 år. Det afspejler, at de beskæftigede i vid udstrækning trækker sig tilbage som 60- eller 62-årige. Dette gør sig ikke i samme omfang gældende for de beskæftigede hos vognmændene og kan blandt andet skyldes, at de disse i højere grad er gået på førtidspension, inden de når efterlønsalderen.

4. Iværksætteri og konkurrence

Der er forholdsvis mange mindre virksomheder inden for vejgodstransport. Det gør sig navnlig gældende inden for vognmandsvirksomhed, mens speditørvirksomheder typisk er større. Tendensen går dog i retning af større virksomheder. I interviewundersøgelsen peger virksomhederne på, at deres vækst blandt andet er sket gennem opkøb.

Iværksættere spiller en vigtig rolle for dynamikken og væksten i den danske økonomi. Der er også forholdsvis mange nystartede virksomheder inden for vejgodstransport. Det er dog vigtigt, at iværksætterne kommer ind i et solidt vækstforløb. Der er forholdsvis mange nye speditører, der kommer ind i solide vækstforløb. Dette skal ses i lyset af, at logistik får stadig større betydning for industri- og servicevirksomhederne. Til gengæld er der færre nystartede vognmænd bliver vækstiværksættere, og her synes der at være en udfordring for branchen.

Konkurrence bidrager til vækst og fornyelse i vejgodstransporterhvervet. Og konkurrence i Danmark rustar de danske vognmandsvirksomheder til at kunne konkurrere på pris og kvalitet i forhold til de udenlandske vognmænd. Der er tegn på betydelig konkurrence blandt vognmandsvirksomhederne, selvom branchen er delt op i en række niches.

Mange nye virksomheder inden for vejgodstransport

Gennem nye virksomheder sker der en stadig afprøvning af nye ideer og nye måder at gøre tingene på. Iværksætterne er også med til at styrke konkurrencen, fordi de udfordrer de eksisterende virksomheder. Nye virksomheder bidrager ligeledes til produktivtetsvæksten. Studier viser, at nettotilgangen af virksomheder bidrager med knap 17 pct. af den årlige gennemsnitlige vækst i produktiviteten i Danmark.¹¹

Vejgodstransporterhvervet er karakteriseret ved mange iværksættere. Det ses blandt andet af, at der i erhvervet er mange unge virksomheder sammenlignet med andre erhverv. Inden for vejgodstransport er hver femte virksomhed således under 3 år gammel, se figur 4.1.

Der er således stor udskiftning inden for branchen. Det skal dog understreges, at for-

nyelse og konkurrencepres ikke alene kommer fra de unge virksomheder, men også fra de store og veletablerede virksomheder inden for vejgodstransport.

De forholdsvis mange unge virksomheder inden for vejgodstransport afspejler, at der hvert år er en del nye vognmænd og speditører der starter, og ældre virksomheder der lukker ned.

Opstarten af nye vognmandsvirksomheder har omtrent samme omfang som i hele transporterhvervet, mens opstarten af nye speditørvirksomheder er lidt mindre, se figur 4.2. Generelt er tilgangen af transportvirksomheder lidt større end i industrien.

Tilsvarende er lukningen af vognmandsvirksomheder større end lukningen blandt speditørvirksomheder og ligger i midterfeltet sammenlignet med andre brancher, se figur 4.3.

Det forhold, at der er mange nystartede vognmandsvirksomheder, synes dog ikke at være tilstrækkeligt til at have hævet pro-

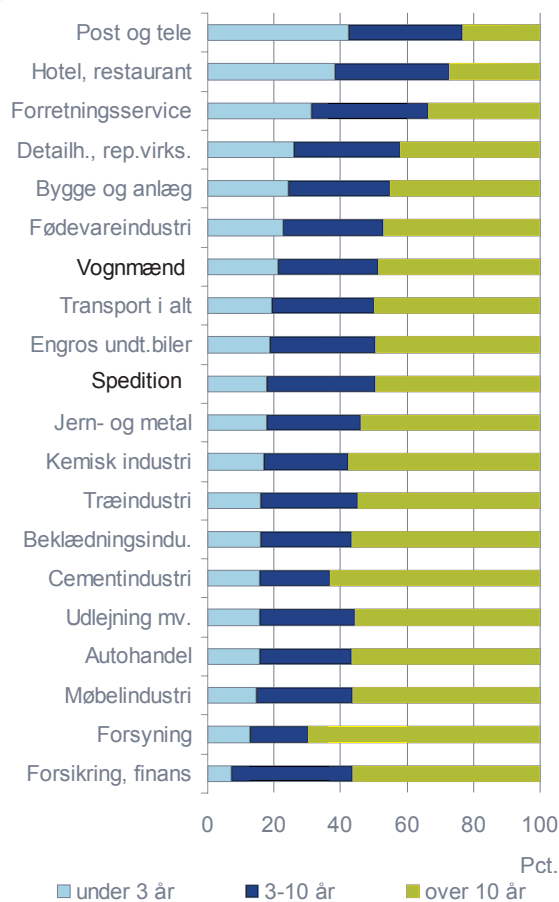
¹¹ Jf. Økonomi- og Erhvervsministeriet, Vækstredøgørelse 03, 2003, kapitel 3.

4. Iværksætteri og konkurrence

duktfornyelsen og produktivitetsudviklingen i erhvervet. En mulig forklaring kan være det lave uddannelsesniveau inden for vejgodstransport. Dertil kommer en virksomhedskultur i nogle dele af branchen, der måske er knap så vækstorienteret. Det illustreres af, at godt 30 pct. af vognmændene kun råder over en enkelt lastbil.¹²

Det skal understreges, at når der hvert år er 13 pct. af virksomhederne inden for vejgodstransport, der lukker, så skyldes det i langt overvejende grad den almindelige dynamik inden for erhvervet og hænger kun i mindre grad sammen med konkurser. I den nuværende konjunktursituation er der forholdsvis få konkurser for danske virksomheder. Det gælder også blandt vognmandsvirksomheder. Set over længere tid er vognmandsvirksomheder ikke særligt ramt af konkurser, se figur 4.4. Antallet af konkurser er ikke stort i betragtning af, hvor mange virksomheder der er i branchen.

Figur 4.1 Aldersfordeling af virksomheder



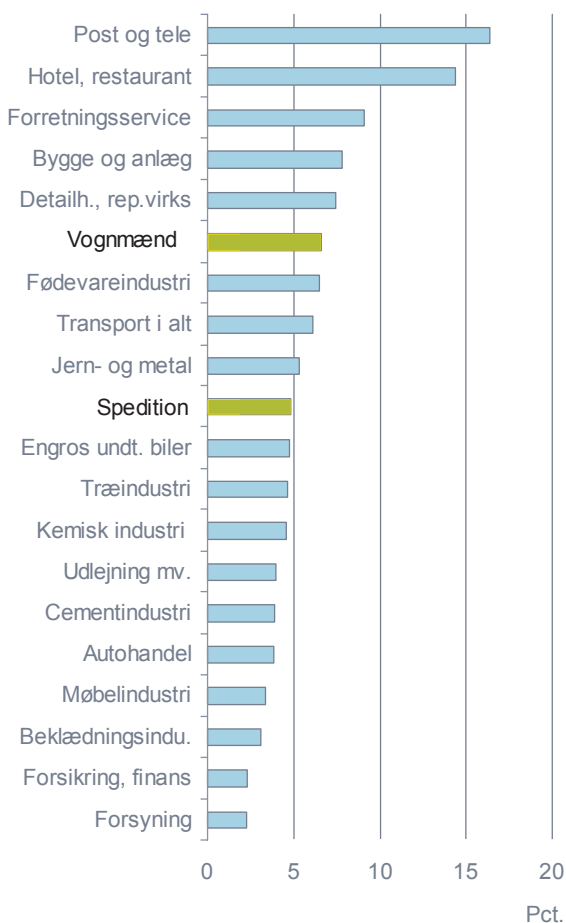
Anm.: Data for 2002. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410), og spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020)

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

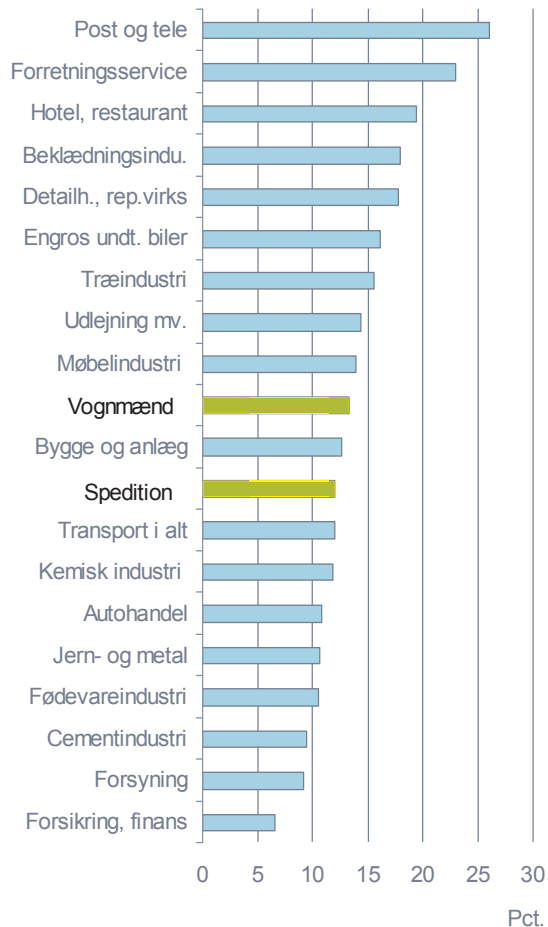
¹² Jf. Færdselsstyrelsen.

4. Iværksætteri og konkurrence

Figur 4.2 Opstart af virksomheder



Figur 4.3 Lukning af virksomheder



Anm.: Data for 2001. Antal nystartede virksomheder i pct. af bestanden af virksomheder i samme branche. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410), og spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020).

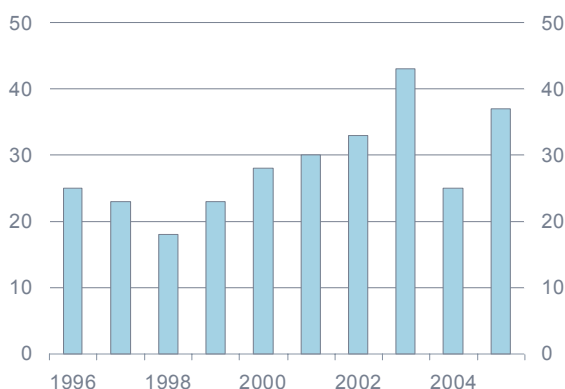
Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

Anm.: Data for 2001. Antal lukkede virksomheder i pct. af bestanden af virksomheder i samme branche. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410), og spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020).

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

4. Iværksætter og konkurrence

Figur 4.4 Antal konkurser blandt vognmandsvirksomheder



Anm.: Antal konkurser angiver antal konkursramte vognmandsvirksomheder, der havde vognmandstilladelse på tidspunktet for afsigelse af konkursdekretet. Kilde: Færdselsstyrelsen.

Mange små virksomheder, men tendens til større virksomheder

Vejgodstransporterhvervet bærer præg af, at der er mange små virksomheder. Der er 7.500 vognmandsvirksomheder¹³ og 600 speditørvirksomheder i Danmark. Det svarer til godt halvdelen af det samlede antal virksomheder i transporterhvervet, se figur 4.5.

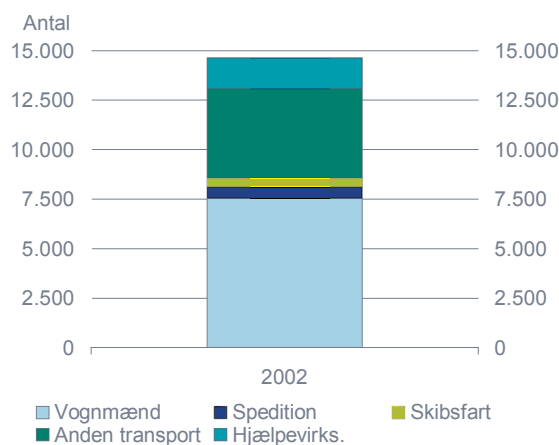
Set i forhold til det samlede antal virksomheder i Danmark udgør vognmandsvirksomhederne 2,4 pct. Det er et forholdsvis stort antal vognmandsvirksomheder, når det sammenholdes med, at de står for 1,4 pct. af bruttoværditilvæksten i hele økonomien. Til gengæld er der et forholdsvis lille antal virksomheder inden for spedition. Set i forhold til det samlede antal virksomheder i Danmark udgør speditørvirksomheder 0,2 pct.,

¹³ Tal for 2002. Antallet af vognmandsvirksomheder er højere end de 6.109 vognmandsvirksomheder, der i 2002 havde en vognmandstilladelse. Det skyldes blandt andet, at vognmandsvirksomheder uden egne lastbiler, som benytter underleverandører i Danmark eller i udlandet, ikke indgår i Færdselsstyrelsen statistik. Dertil kommer, at vognmandsvirksomheder med midlertidige godstilladelser heller ikke er omfattet af Færdselsstyrelsens statistik.

mens speditørerne bidrager med 0,6 pct. af bruttoværditilvæksten i Danmark.¹⁴

Antallet af virksomheder afhænger blandt andet af de generelle afsætningsmuligheder, udviklingen i samhandelen med udlandet, adgang til kapital og omfanget af offentlig regulering af erhvervet. Antallet af vognmandsvirksomheder er faldet med 15 pct. i løbet af de seneste 20 år, se figur 4.6. Denne udvikling dækker over to modsatte tendenser. Dereguleringen af vejgodstransportmarkedet i 1989, hvor de antalsmæssige begrænsninger for vognmandstilladelser blev afskaffet, har isoleret set øget antallet af vognmandsvirksomheder. Det modgås imidlertid af en tendens til færre, men større virksomheder, da det gennemsnitlige antal beskæftigede pr. virksomhed er steget noget i gennem de seneste 20 år.

Figur 4.5 Antal virksomheder i transporterhvervet



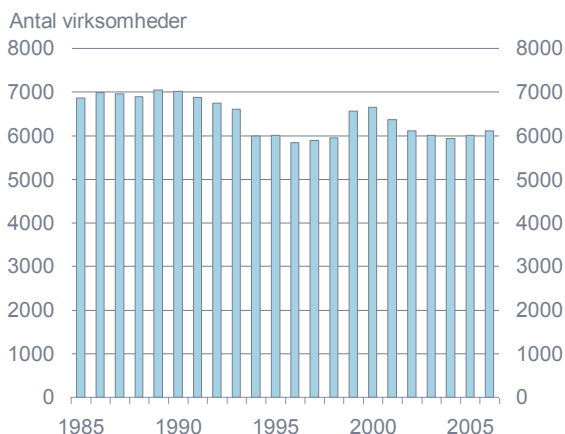
Anm.: Data for 2002. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410), og spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020).

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

¹⁴ Statistisk set er der imidlertid ikke en klar afgrænsning mellem vognmandsvirksomheder og speditørvirksomheder, se boks 10.1 i Appendiks.

4. Iværksætteri og konkurrence

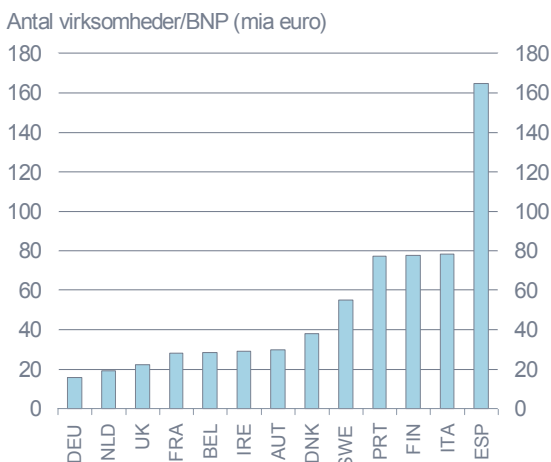
Figur 4.6 Antal vognmandsvirksomheder



Anm.: Antal vognmandsvirksomheder med vognmandstilladelse. Midlertidige tilladelser er ikke medtaget. Data omfatter kun vognmænd med køretøjer over 3,5 tons. I 1999 blev vægtgrænsen nedsat fra 6 tons til 3,5 tons.

Kilde: Færdselsstyrelsen.

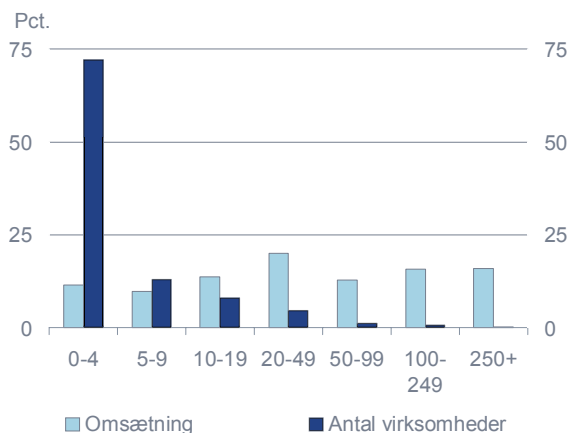
Figur 4.7 Antal vognmandsvirksomheder i EU-lande



Anm.: Data for 2003.

Kilde: Eurostat, DG Tren.

Figur 4.8 Vejgodstransporterhvervets omsætning og antal virksomheder fordelt efter størrelse



Anm.: Data for 2002. Intervallerne angiver antal beskæftigede. Tallene omfatter både vognmænd (dvs. DB93-branche 602410) og spedition (dvs. DB93-branche 634020).

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

Det store antal vognmandsvirksomheder er dog ikke ualmindeligt i international sammenligning. Når der tages højde for økonomiens størrelse, har Danmark ikke specielt mange vognmandsvirksomheder sammenlignet med andre EU-lande, se figur 4.7.

Vejgodstransporterhvervet er præget af mange små virksomheder, da op mod 75 pct. af vognmandsvirksomhederne har mindre end 5 medarbejdere. Men de små vognmands- og speditørvirksomheder står kun for 12 pct. af omsætningen i branchen, se figur 4.8. De store vognmands- og speditørvirksomheder med mere end 50 medarbejdere omfatter kun 2 pct. af virksomhederne. Til gengæld står de store virksomheder for 45 pct. af omsætningen.

I de seneste år har der desuden været en tendens til et stigende antal lastbiler pr. vognmandsvirksomhed. Det gennemsnitlige antal godstilladelser pr. vognmandsvirksomhed er vokset fra lidt over 5 godstilladelser i 2000 til lidt over 6 godstilladelser i 2006.

Mange vækstiværksættere inden for spedition

Blandt nye virksomheder skelnes der ofte mellem iværksættere og vækstiværksættere, som har en meget høj vækst. Når vækstiværksætterne har et særligt fokus, er det fordi vækstiværksættere bidrager mere til den økonomiske udvikling gennem en mere effektiv anvendelse af kapital og arbejdskraft. Dette kan også udtrykkes ved, at vækstiværksætterne har en meget høj produktivitet. Analyser viser, at vækstiværksætternes totalfaktorproduktivitet er 30-40 pct. højere end i en gennemsnitlig privat virksomhed.¹⁵

En vækstiværksætter bliver typisk defineret som en virksomhed, der siden opstart af virksomheden og to år frem har haft en stigning i beskæftigelsen og den reale omsætning på mere end 60 pct. Definitionen på en vækstiværksætter er imidlertid ikke entydig, og antallet af vækstiværksættere vil kunne variere alt efter, hvilken definition man vælger. Valg af definition beror typisk på, hvor detaljeret det tilgængelige datamateriale er. I andre sammenhænge vil der derfor kunne optræde alternative definitioner på vækstiværksættere.

Efter denne definition er der godt 1.500 vækstiværksættere i Danmark (2002-tal). Det svarer til 0,5 pct. af det samlede antal virksomheder i Danmark eller 8,6 pct. af iværksætterne.¹⁶ Overordnet set har Danmark relativt mange iværksættere, når man sammenligner med andre lande i Europa, herunder Sverige, Finland og Nederlandene. Til gengæld ser det ud til, at der er forholdsvis få danske iværksættere, der kommer ind i et solidt vækstforløb og bliver til vækst-

¹⁵ Jf. Økonomi- og Erhvervsministeriet, Vækstredøgørelse 05, 2005, kapitel 4.

¹⁶ I Økonomi- og Erhvervsministeriet, Vækstredøgørelse 05, 2005, kapitel 4, angives tallene for det samlede antal virksomheder og iværksættere med mindst 3 årsværk. Denne grænse bruges ikke i ovennævnte tal, der derfor afviger fra Vækstredøgørelse 05.

iværksættere. Det er problematisk, da vækstiværksættere bidrager positivt til vækst, værdiskabelse og jobvækst. Vækstiværksætterne er endvidere vigtige for konkurrencen.

Sætter man antallet af vækstiværksættere i forhold til antallet af virksomheder inden for de respektive brancher, viser det sig, at spedition er en af de brancher, der har en meget høj andel af vækstiværksættere, idet 2½ pct. af speditørerne kan karakteriseres som vækstiværksættere, se figur 4.9. Også inden for telekommunikationsbranchen er der særligt mange vækstiværksættere.¹⁷ Vækstiværksætterne udgør ¾ pct. af vognmandsvirksomhederne, hvilket er over gennemsnittet, men noget mindre end blandt speditører.

Speditørerne skiller sig også ud ved, at der blandt de nystartede virksomheder er en meget høj andel af vækstiværksættere. Til sammenligning er forholdsvis mange nystartede virksomheder inden for forretnings-service samt hotel- og restaurationsbranchen, men blandt disse er der forholdsvis få, der kommer ind i solide vækstforløb og kan karakteriseres som vækstiværksættere.

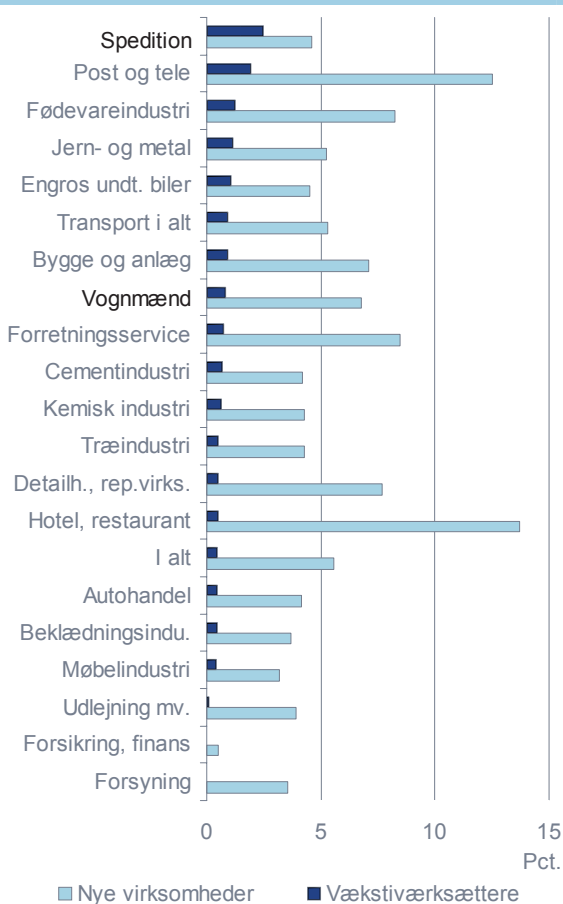
Det forholdsvis store antal vækstiværksættere inden for spedition hænger formentlig sammen med, at logistik får stadig større betydning for industri- og servicevirksomhederne.

Trods speditørernes store andel af vækstiværksættere, som er kendetegnede ved en høj produktivitet, vokser produktiviteten i vejgodstransporterhvervet ikke væsentligt hurtigere end produktiviteten i de private byerhverv. Det kan hænge sammen med, at der inden for vejgodstransport er stor forskel på, hvor godt de enkelte virksomheder klarer sig.

¹⁷ Se Økonomi- og Erhvervsministeriet, Vækstredøgørelse 05, 2005, kapitel 4, for en nærmere beskrivelse af brancher med en særligt høj andel af vækstiværksættere.

4. Iværksætteri og konkurrence

Figur 4.9 Nye virksomheder og vækstiværksættere i pct. af virksomheder i branchen



Anm.: Data for 2002. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410), og spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020).

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

En forløbsanalyse blandt virksomheder inden for vejgodstransport viser, at en betydelig del af de små vognmandsvirksomheder og speditørvirksomheder vedbliver at være små virksomheder. Mere end 90 pct. af de små virksomheder hører efter seks år fortsat til blandt de små virksomheder. Blandt de

mellemstore virksomheder har mere end 20 pct. vokset sig større efter seks år.¹⁸

Analyser af, hvad der personligt kendetegner vækstiværksættere frem for andre iværksættere, peger på, at vækstiværksætteren er noget ældre og har mere erhvervs erfaring. Dertil kommer, at en stor andel af vækstiværksætterne drager nytte af, at de i forvejen har et godt branchekendskab. Desuden har flere en erhvervsuddannelse eller lang videregående uddannelse, ligesom vedkommende ofte er formuende ved etableringen. Iværksættere, der opnår en meget høj vækst, er også kendetegnede ved, at de har medarbejdere med et højt uddannelsesniveau – når der renses for andre faktorer af betydning for væksten. Det gør sig også gældende inden for vejgodstransport, idet uddannelsesniveauet for de beskæftigede i speditørvirksomheder er højere end for de beskæftigede i vognmandsvirksomheder.

Ser man på de økonomiske forhold, er det karakteristisk, at vækstiværksætterne har en højere investeringskvote end andre iværksættere og ældre virksomheder. Det er blandt andet også gennem et højt investeringsniveau, at væksten kan skabes.

De interviewede virksomheder peger således på, at de væsentlige elementer i deres hidtidige vækstforløb har været opkøb af andre virksomheder, etablering i nye markeder og udnyttelse af stordriftsfordele.

Både for erhvervet og for samfundsøkonomien er det vigtigt at have en kultur, der understøtter vækstiværksætterne. Hvis man antager, at man kunne fordoble antallet af vækstiværksættere ved, at almindelige iværksættere tilegnede sig de samme karakteristika, der kendetegner vækstiværksætte-

¹⁸ Jf. Erhvervs- og Boligstyrelsen, Transport-SMV'er, 2003. Små virksomheder er defineret som virksomheder med færre end 10 medarbejdere, mellemstore virksomheder har 11-25 medarbejdere og store virksomheder har over 25 medarbejdere.

4. Iværksætter og konkurrence

re, ville BNP kunne øges med mere end 7 mia. kr. svarende til et permanent løft på omtrent 0,6 pct. i den private sektors værdiskabelse.¹⁹

En række rammevilkår er vigtige for iværksætter, men Erhvervs- og Byggestyrelsens iværksætterindeks viser, at særligt iværksætter i uddannelsessystemet, adgangen til kvalificeret rådgivning, iværksætterkultur samt håndteringen af virksomheder i økonomiske problemer og under konkursbehandling har betydning for vækstiværksættere. Dertil kommer person- og selskabsskatter. Betydningen af rammevilkårene er vurderet efter, om der er en høj samvariation mellem indikatorerne for politikområdet og iværksætteraktiviteten, og om lande med de bedste vækstiværksætterpræstationer har særlig gode rammevilkår på disse områder.²⁰

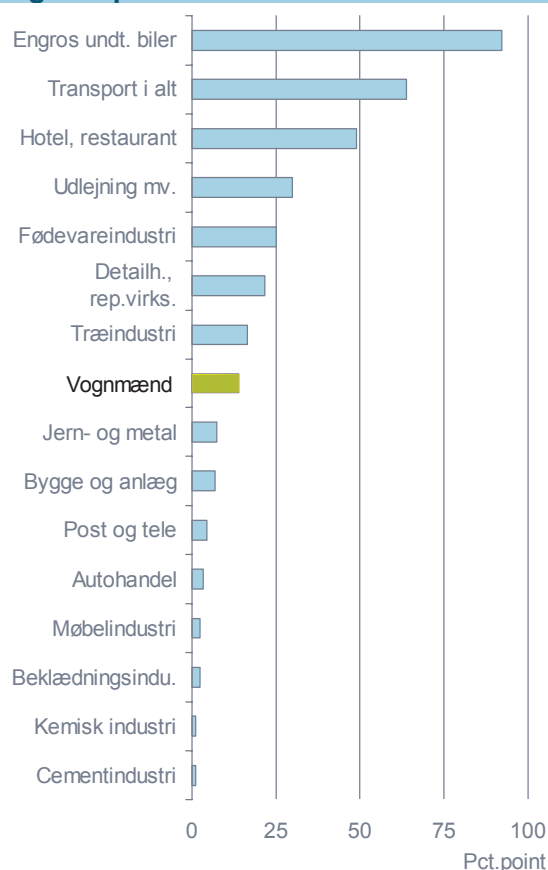
Tegn på høj konkurrence

Det danske vejgodstransporterhverv bærer præg af mange små vognmandsvirksomheder og tegn på forholdsvis høj konkurrence. Sammenlignet med andre brancher er produktionen i vognmandsvirksomhederne spredt ud på forholdsvis mange virksomheder. Det kan blandt andet være et tegn på betydelig konkurrence blandt vognmandsvirksomhederne i Danmark. Dette indikeres også af, at der er en forholdsvis høj spredning i forrentningen inden for vognmandsvirksomhed, se figur 4.10. Det betyder, at der er relativt store forskelle på forrentningen blandt de virksomheder, der klarer sig godt og de virksomheder, der klarer sig mindre godt.

Konkurrencestyrelsen finder ikke tegn på konkurrenceproblemer for hverken vognmandsvirksomhed eller inden for spedition. Kun tre af Konkurrencestyrelsens ni indika-

torer for vognmænd og speditører viser tegn på konkurrenceproblemer, og dette giver ikke anledning til, at der samlet set vurderes at være konkurrenceproblemer for vejgodstransport. De tre indikatorer, der ikke ligger inden for Konkurrencestyrelsens kriterier, er relativ tilgangsrate af nye virksomheder, relativ lønpræmie og prisniveau i forhold til EU9-gennemsnittet, se figur 4.11. Det betyder, at der er en forholdsvis lille tilgang af nye virksomheder, forholdsvis høje lønninger inden for spedition og forholdsvis høje priser for transportydelser.

Figur 4.10 Spredning i forrentning af egenkapital



Anm.: Data for 2002. Spedition er ikke medtaget da datagrundlaget er mangelfuldt. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410).

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

¹⁹ Jf. Økonomi- og Erhvervsministeriet, Vækstredøgørelse 05, 2005, s. 74.

²⁰ Jf. Erhvervs- og Byggestyrelsen, Iværksætterindeks 2006.

4. Iværksætter og konkurrence

Figur 4.11 Konkurrenceindikatorer for vejgodstransport

Kriterier for god konkurrence	Vognmænd	Spedition
Mobilitet af markedsandele er over 10 pct.	13,4	16,7
Årlig tilgangsrate er over 8 pct.	6,7*	3,7*
Den relative lønpræmie ift. møbelindustrien er under 15 pct.	11,6	17,3*
Afkastningsgrad ift. gennemsnittet er under 50 pct.	3,9	6,7
De fire største virksomheders andel af omsætningen er under 80 pct.	32,1	25,9
Importkorrigeret koncentration er under 50 pct.	27,7	23,6
Spredning i produktiviteten ift. gennemsnittet er under 25 pct.	-32,7	-16,1
Ingen konkurrencebe-grænsende offentlig regulering	0	0
Prisindeks ift. EU9-gennemsnit er under 3 pct.	33,2*	-

Anm.: * angiver konkurrenceproblemer. For indikatoren for årlig tilgangsrate for vognmænd er anvendt 2002 tal fra Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase. Det skyldes, at der er et databrud i tallene fra 2002 og fremefter i Konkurrencestyrelsens data. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomheder, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409). Spedition omfatter speditørvirksomheder, skibsmæglervirksomheder, vejere og målere samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport (dvs. NR-branche 634000). Nærmere forklaring af indikatorerne findes i Konkurrenceredegørelse 2006, kapitel 2.

Kilde: Konkurrencestyrelsen.

Boks 4.1 Interviewundersøgelsen: Konkurrence

De virksomheder, der indgår i interviewundersøgelsen peger generelt på, at evnen til at tilpasse virksomhedens omkostninger er en vigtig forudsætning for at være konkurrencedygtig. Det er også karakteristisk, at virksomhederne gennem differentiering fokuserer på markedssegmenter, hvor service, transportkvalitet, kundetilpassede løsninger med det sigte at forbedre kundens logistikløsninger og reducere de samlede logistikomkostninger for kunden, er vigtige konkurrenceparametre.

Transportmarkedet udgøres af en række delmarkeder, som kan danne grundlag for etablering af niches og transportspecialer. Som eksempel kan nævnes transport af store og tunge emner, (bl.a. komponenter til vindmøller), stykgodsdistribution, tanktransport af kemiske produkter og containertransporter. De forskellige transportspecialer er fx karakteriseret ved særlige krav til transportmateriel, virksomhedens logistiksystem, relationer til kunderne inden for segmentet og de særlige forretningsgange, der er etableret.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

Konkurrenceindikatorerne tyder på, at konkurrencen inden for vejgodstransport er høj, selvom branchen er opdelt i en række niches, se også boks 4.1.

Markedet for lastbiltransport omfatter både national og international transport på lastbil af tre typer transportere. Næmlig hellæs, stykgods/pakker og specialkørsel. Disse markeder konkurrerer ikke med hinanden.

Transporten af hellæs (dvs. hele vognladninger) består i at tilbyde såvel totale ”dør til dør-løsninger” samt mere afgrænsede transportydelser til især industrielle kunder. National transport af industrivarer og international transport af hellæs sker overvejende som vognmandskørsel frem for firmakørsel. For national godstransport gælder det 70 pct. af turene. Andelen for international godstransport vurderes at være tæt på 100 pct. Den resterende del af transporten af hellæs udføres af kunderne selv. Det gælder

4. Iværksætter og konkurrence

især inden for dagligvarehandelen, hvor store butikskæder har egne lastbiler, kølevogne, lagre mv. Transporten af hellæs kan også ske med jernbane.

Transport af stykgods (dvs. transport af flere stykker gods herunder pakker med samme lastbil) kan opdeles i mange forskellige markedssegmenter. Transporten varetages af specialiserede transportfirmaer.

Specialtransporterne er i sagens natur meget specialiserede og har karakter af nicheydelse. Specialtransporter foregår med kran- og blokvogne og med specielle lastvogne.

Det må formodes, at konkurrencen er særligt hård inden for varesegmenter, hvor der er mange virksomheder, der opererer. Ud fra denne betragtning må det antages, at der er særlig høj konkurrence blandt virksomheder, der transporterer grus, sand, blandet stykgods og byggelementer, se figur 4.12. Det skal dog understreges, at konkurrencen også kan være betydelig inden for de mindre transportnicher.

Figur 4.12 Vognmændenes transportaktiviteter



Anm.: Figuren viser virksomheder, der har over 25 pct. af deres omsætning inden for et bestemt varesegment. I stikprøven indgår 620 virksomheder blandt DTL's medlemmer. Svarprocenten var på 30 pct.
Kilde: Dansk Transport og Logistik, Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark, analyserapport, 10. maj 2006.

5. Teknologi, innovation og investeringer

Anvendelse af ny teknologi og udvikling af nye produkter og produktionsmetoder er med til at forbedre produktiviteten inden for såvel vejgodstransport som i andre erhverv. Vognmænd anvender kun i forholdsvis begrænset omfang it i deres daglige drift. Det er særligt de mindre vognmandsvirksomheder, der i relativt begrænset omfang udnytter de muligheder, der er i anvendelse af it. Det kan være med til at hæmme produktivitetsudviklingen i branchen. En forklaring på den forholdsvis beskedne it-anvendelse blandt de mindre vognmænd kan være, at disse opgaver er udliciteret til speditører, der i større udstrækning anvender it.

Anvendelse af ny teknologi i køretøjerne har blandt andet som følge af krav fra EU bidraget til at reducere erhvervets miljøgener og forbedre trafikikkerheden.

Der sker i et vist omfang innovation inden for processer, produkter og organisationsformer i vejgodstransportbranchen, men innovationsomfanget er på et lidt lavere niveau end i andre brancher. Samtidig bliver der investeret i moderne kapital, der kan være med til at øge produktiviteten, da den seneste teknologi i nogen grad vil være indbygget i de nye investeringer.

Vejgodstransportbranchen har ganske meget kapital i form af fx lastbiler. Men virksomhederne har typisk relativt beskedne midler bundet i anden kapital som fx bygninger, anlæg, driftsmaskiner mv. Så branchen har alt i alt lidt mindre kapital end andre byerhverv både målt ved kapital pr. beskæftiget og ved, hvor meget branchen investerer i forhold til værditilvæksten.

Udnyttelse af nye teknologier og løsninger inden for transport

Produktiviteten inden for vejgodstransportbranchen kan som i andre erhverv forbedres ved anvendelse af ny teknologi og nye måder at tilrettelægge arbejdet på. Det vil være med til at forbedre vejgodstransportbranchens internationale konkurrenceevne, hvis den er blandt de bedste i Europa til at udnytte de nye teknologiske muligheder. Særligt i lyset af de relativt høje danske lønninger er det vigtigt at optimere driften af lastbilerne.

Ny teknologi er ikke udelukkende til gavn for produktiviteten i vejgodstransportbranchen. Der er også en væsentlig afsmittende virkning på trafikikkerheden. Ved at bruge nyt og moderne udstyr vil risikoen for trafikulykker kunne mindskes samtidig med en mindre miljøbelastning.

Hvad angår selve lastbilerne, så anvendes ny teknologi navnlig til forbedringer af sikker-

heden og miljøet. Det kan fx være skærpede krav til bremserne på en lastbil eller skrapere krav til rensning af udstødningsskærm fra en lastbil. Disse forbedringer er i øvrigt oftest et resultat af skærpede EU-regler, som Danmark og de øvrige EU-lande er forpligtet til at opfylde. Mange lastbiler sælges fx i dag med ESP (Elektronisk Stabilitets Program), der er et system, som kan modvirke væltning og udskridning ved hjælp af afbremsning af ét eller flere hjul.

Der findes også en lang række teknologier, som enten er på vej, eller som netop er blevet introduceret på markedet, og som sigter på at forbedre sikkerheden. Det drejer sig fx om elektroniske afstandsdetektorer, alkolåse, trætheddetektorer, alarmer ved utilsigtet vognbaneskift osv. Disse teknologier har imidlertid endnu forholdsvis ringe udbredelse. De nævnte typer af ny teknologi har stort potentiale til at forbedre sikkerheden, men er ikke primært beregnet til at forbedre pro-

5. Teknologi, innovation og investeringer

duktiviteten. Produktiviteten vil dog indirekte blive forbedret, da antallet og alvorligheden af uheld reduceres. Ny teknologi anvendes også til kontrolformål, fx digitale fartskrivere mv. Digitale fartskrivere kan potentielt forbedre produktiviteten, da de mindsker det manuelle arbejde. Til gengæld er der eksempler på afvigelser i den digitale og analoge fartskrivers registrering af køretiden.

It-anvendelse i vejgodstransportbranchen

Inden for vejgodstransportbranchen omfatter den produktivitetsforbedrende teknologi navnlig it-værktøjer, der hjælper med at udnytte lastbilerne optimalt. Mange større vognmands- og speditørvirksomheder anvender fx flådestyringssystemer, hvor virksomhedens kørselsledere via GPS har viden om, hvor virksomhedens forskellige lastbiler befinder sig. Det indebærer, at kapacitetsudnyttelsen bliver størst mulig. For eksempel ved kørselslederne altid, hvilken lastbil der er tættest på en virksomhed, hvorfra der skal afhentes et parti varer.

GPS-baserede rutevejledningssystemer, der er monteret i de enkelte lastbiler, anvendes også i vid udstrækning. Disse er i stand til at lede chaufføren frem til bestemmelsesstedet uden at køre forkert og forbedrer dermed produktiviteten direkte. Derudover er de til gavn for både sikkerheden (chaufføren slipper for at studere et kort undervejs) og miljøet, da der kan spares brændstof ved at tage den korteste rute.

De mest avancerede rutevejledningssystemer er i stand til løbende under kørslen at modtage trafikmeldinger (fx meldinger om kødannelse og trafikuheld) og kan automatisk beregne alternative ruter for at lede lastbilen rundt om køen eller uheldet, hvis der kan spares tid på det. Dette er også med til at løfte produktiviteten i erhvervet.

Anvendelse af it-systemer er således et af de områder, hvor der er et væsentligt potentiale for produktivitetsgevinster inden for vejgodstransportbranchen. I dansk erhvervsliv bruger næsten alle virksomheder i dag it i deres daglige drift. Det gælder også for vognmandsvirksomhed.

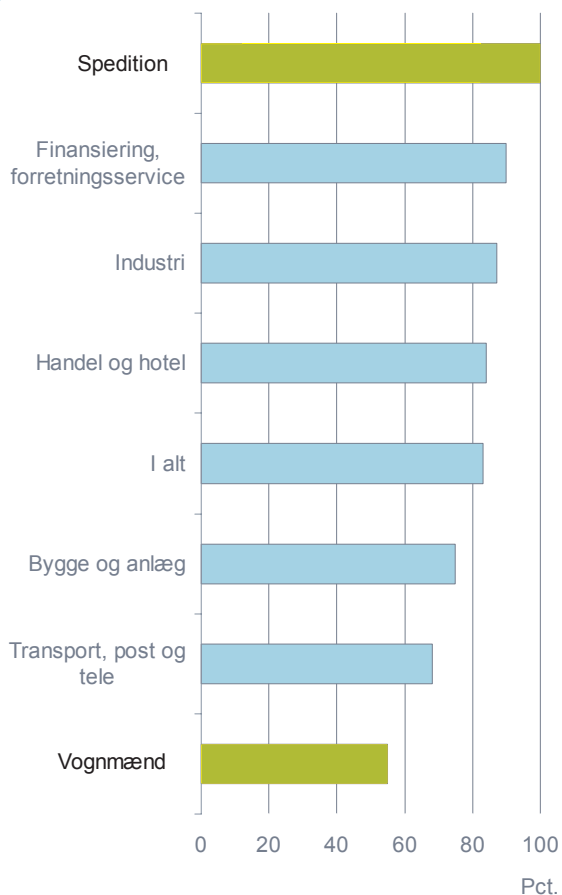
Det er særligt de største vognmandsvirksomheder, der benytter forskellige it-løsninger, mens de mindre ikke gør det i samme omfang. Det kan skyldes, at der er omkostninger forbundet med introduktion af nye it-løsninger, som derfor kræver, at virksomheden har en vis størrelse, før det bliver rentabelt. Den relativt lille gennemsnitsstørrelse for vognmandsvirksomhed kan således virke hæmmende på indførelsen af ny teknologi.

En måde at markedsføre sig på er ved at have en hjemmeside. Det er også normalt det første skridt, hvis en virksomhed skal udvikle handel via internettet. Vognmandsvirksomheder har ikke i særlig stor udstrækning egen hjemmeside, se figur 5.1. Derimod har speditørerne i vidt omfang egen hjemmeside.

Vognmænd modtager ikke ordrer via internettet i særligt stort omfang, se figur 5.2. Det betyder, at vognmænd ikke fuldt ud udnytter de muligheder, der er, for at effektivisere driften ved anvendelse af it. Der er dog store forskelle på, i hvilket omfang små og store vognmænd udnytter mulighederne for internetsalg. De små bruger det kun i beskeden omfang, mens de store vognmænd bruger internetsalg i større omfang end andre store virksomheder i Danmark. Det tyder på et muligt uudnyttet potentiale til produktivitetsforbedringer for de mindre vognmandsvirksomheder inden for salg via internettet.

5. Teknologi, innovation og investeringer

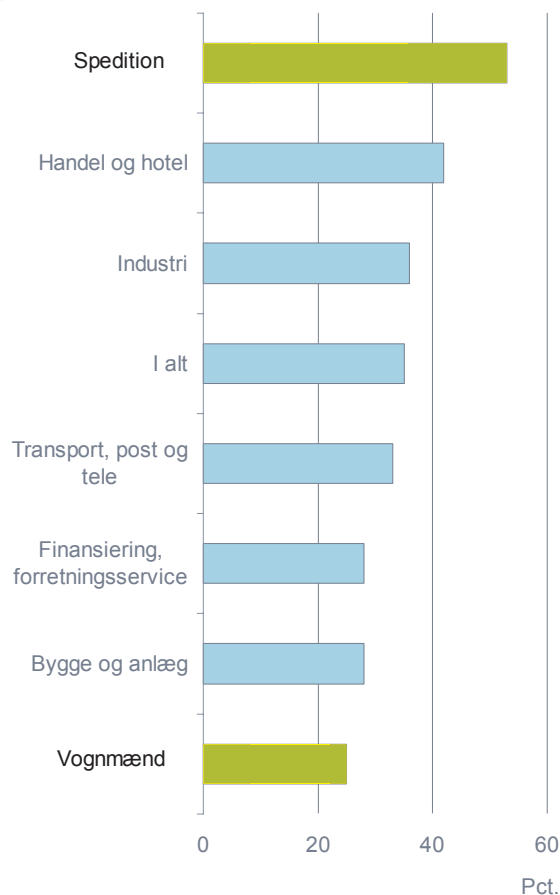
Figur 5.1 Virksomheder der har en hjemmeside



Anm.: Data for 2006. Tal for vognmænd og speditører er forbundet med en del stikprøveusikkerhed og skal alene betragtes som overordnet retningsgivende. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410). Spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020).

Kilde: Danmarks Statistik, særkørsel fra 'Danske virksomheders brug af it 2006'.

Figur 5.2 Virksomheder der har modtaget ordrer via internettet



Anm.: Data for 2006. Tal for vognmænd og speditører er forbundet med en del stikprøveusikkerhed og skal alene betragtes som overordnet retningsgivende. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410). Spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020).

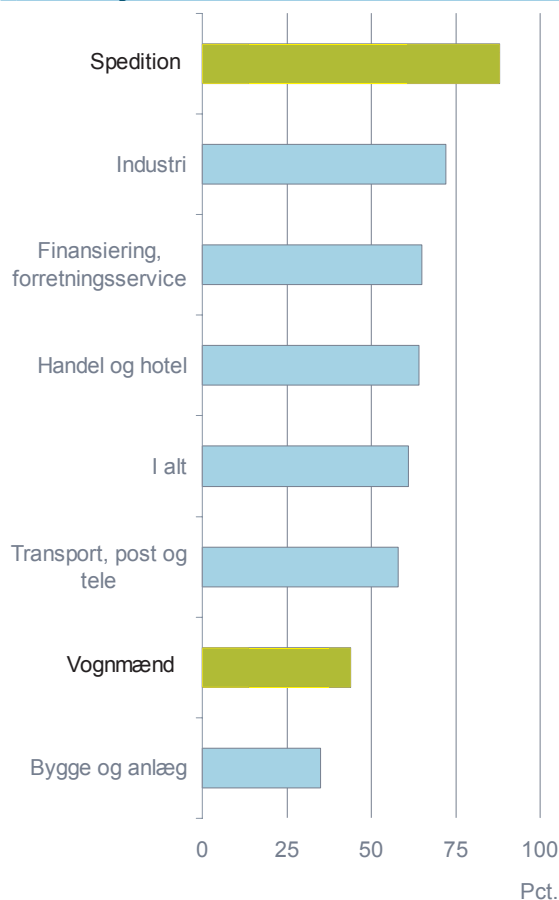
Kilde: Danmarks Statistik, særkørsel fra 'Danske virksomheders brug af it 2006'.

5. Teknologi, innovation og investeringer

For at styre en vognmandsvirksomhed optimalt er det nødvendigt løbende at have styr på, hvor de transporterede mængder befinder sig. Sporbarhed af varerne spiller således en stigende rolle for mange efterspørgere af transportydelser. Hvis en transportvirksomhed ikke kan holde styr på dette, bliver det vanskeligt at sikre en rettidig levering til kunder og en optimal udnyttelse af lastbilen. Det gør, at anvendelse af it i kombination med GPS-udstyr til lokalisering af lastbiler bliver vigtige redskaber til at optimere virksomhedernes drift. Det er derfor lidt overraskende, at kun relativt få vognmænd rent faktisk anvender it-systemer til at styre deres logistik, se figur 5.3. Det er igen primært de store vognmænd, der anvender integrerede it-systemer, mens det kun i beskeden omfang er tilfældet for de mindre vognmandsvirksomheder.

En del af forklaringen på den forholdsvis begrænsede anvendelse af it blandt vognmænd er, at der er en arbejdsdeling med speditører. Speditører kan i et vist omfang stå for styringen af logistik, mens vognmændene primært står for den praktiske transport mellem de to kunder. Speditører er blandt de brancher, der mest intensivt anvender it til logistikstyring, se boks 5.1.

Figur 5.3 Virksomheder der bruger it til styring af produktion, logistik eller serviceydelser



Anm.: Tal for vognmænd og speditører er forbundet med en del stikprøveusikkerhed og skal alene betragtes som overordnet retningsgivende. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410). Spedition omfatter alene speditørvirksomheder og shippingvirksomheder (dvs. DB93-branche 634020).

Kilde: Danmarks Statistik, særkørsel fra 'Danske virksomheders brug af it 2006'.

5. Teknologi, innovation og investeringer

Boks 5.1 Interviewundersøgelsen: It i vejgodstransport

Teknologi spiller hos alle virksomheder en central rolle for udvikling af virksomhedernes konkurrenceevne. Med baggrund i interviewrunden kan der peges på mange forskellige former for teknologianvendelse. Der bruges it til administration og disponering. Samtidig er der mobil it i bilerne. Der findes forskellige typer af håndteringsudstyr på terminalerne. Desuden er der særlige materieltyper til transport af særlige produkttyper fx farligt gods og produkter i overstorelse.

Flere af de virksomheder, som deltager i undersøgelsen, fortæller, at de har udviklet særlige kompetencer og systemer, som sigter mod at skabe konkurrencemæssige fordele og differentiering på markedet. Disse virksomheder ser it som et middel til positionering, og de investerer og udvikler deres it i forhold hertil.

For de største virksomheder i undersøgelsen, er administrationssystemerne kendetegnet ved, at de er opbygget over en årrække, og at de gennem tiden er tilpasset virksomhedens særlige organisation og arbejds gange.

Det er kendetegnende, at alle virksomhederne arbejder med udvikling af integrationen med kunderne i it-systemerne. Fordelene herved er flere. Først og fremmest kan transportvirksomheden effektivisere de administrative arbejds gange, og fejlkilderne mindskes. Derudover kan transportvirksomheden foretage fordisponering og følge varerne gennem transportsystemet.

Flere virksomheder, især blandt de store, fortæller, at de gerne så, at integrationen i forhold til kunderne var udviklet mere end tilfældet er i dag. For disse transportvirksomheder er fordelene ved en øget integration, at de for alvor kan anvende transportdata til at optimere deres system.

En af de større virksomheder fortæller videre, at de i dag gennemfører logistikanalyser for kunderne på baggrund af transportdata.

De virksomheder, der har deltaget i interviewundersøgelsen, har alle samarbejde med kunderne om produktudvikling. Som en af virksomhederne anfører, så er 90 pct. af alle udviklingsaktiviteter igangsat på grundlag af henvendelser fra kunderne. Innovation er således fortrinsvis brugerdriven.

Flere virksomheder fortæller, at der etableres projektorganisationer i samarbejde med kunder

om udvikling af nye transport- og logistikløsninger.

Eksempel:

H. P. Therkelsen A/S er en familievirksomhed fra 1918. Der er i dag 210 medarbejdere. Kerneforretningen er inden for køl- og frys, hvor der udbydes transport og oplagring.

Virksomheden besluttede at satse endnu mere på logistik ved at tilpasse løsningerne til kundens behov. Det kunne være interne lagersystemer, at nedlægge lagre og flytte det over på H. P. Therkelsens lager. Der blev også satset på nye it-løsninger for kunden. Det er med henblik på at sikre så korrekte processer som muligt, men også for at optimere processerne. I dag får H. P. Therkelsen fx produktionsdata fra kunderne, som bruges til fordisponering af transporter.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

Innovation er nye arbejdsprocesser og organisationsformer

Innovation i form af udvikling af nye produkter og nye måder at organisere arbejdet på er meget vigtige for produktiviteten i Danmark. For danske byerhverv under ét er de virksomheder, der innoverer, væsentligt mere produktive end de virksomheder, der ikke innoverer, jf. Vækstredegørelse 2005. Der er ikke nogen grund til at antage, at vejgodstransportbranchen skulle adskille sig fra andre erhverv, så innovation vil være en mulighed til at forbedre produktiviteten.

Det er vigtigt for alle erhverv – herunder også vejgodstransport – løbende at forbedre tilrettelæggelsen af arbejdet, udvikle nye produktionsprocesser og tilpasse organisationen til nye krav fra kunder og leverandører.

Økonomi- og Erhvervsministeriet har fået foretaget en spørgeskemaundersøgelse af, hvor meget der innoveres i forskellige brancher. Denne undersøgelse er for en lang række brancher, og ikke kun vejgodstransport, men der findes oplysninger i undersøgelsen, der kan bruges til at se på innovati-

5. Teknologi, innovation og investeringer

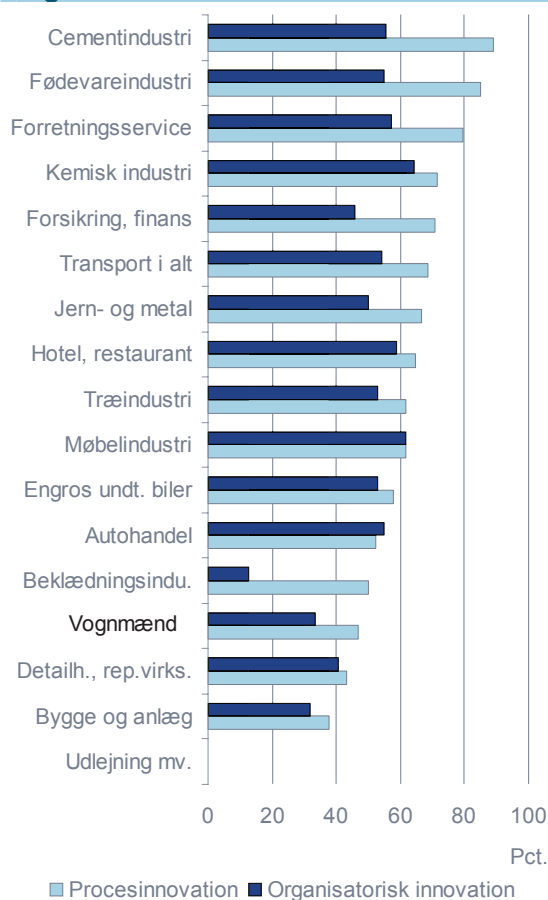
omsomfanget blandt vognmænd sammenlignet med andre erhverv. Når der ses på, hvor meget der innoveres inden for vognmandsvirksomhed, viser det sig, at det er lidt mindre, end det er tilfældet inden for andre brancher, se figur 5.4.

Men der er alligevel mange vognmænd, der innoverer. Det er næsten halvdelen af vognmandsvirksomhederne, der har lavet innovationer i form af nye produktionsprocesser eller logistiksystemer. Og en tredjedel af vognmandsvirksomhederne har introduceret nye organisationsformer.

Der er dog en mindre andel af vognmandsvirksomhederne, der innoverer, end i den samlede transportbranche og i hele økonomien. En forklaring på det kan være, at en del af de innovationer, der kommer vognmandsvirksomhederne til gode, bliver foretaget af for eksempel speditører²¹.

Et særligt emne inden for innovation er brugerdriven innovation, hvor der satses på løsninger, der er særligt tilpasset kundernes specielle behov. Det kan være tilpasning af de tidspunkter, hvor transportørerne leverer varer, så det passer for kunden. Det kan også være at transportere særligt gods, som andre virksomheder ikke umiddelbart er i stand til at transportere, se boks 5.2.

Figur 5.4 Innovation



Anm.: Der er kun få oplysninger om innovation for de enkelte brancher. Tallene bør derfor fortolkes med varsomhed. Vognmænd omfatter alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410). Spedition er ikke vist i figuren pga. for lavt antal i stikprøven.

Kilde: Innovationssurvey og Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

²¹ Der er for få speditører i undersøgelsen til, at der kan udarbejdes statistisk materiale herpå. Data fra de få speditører i undersøgelsen tyder dog på meget høj innovationsaktivitet. Men tallene er som anført behæftet med stor usikkerhed.

Boks 5.2 Interviewundersøgelsen: Brugerdreven innovation

Der er forskel på, hvilke typer transporter de enkelte kunder har behov for. Meget gods kan transporteres med standardiseret transportmateriel. Men nogle kunder har meget specielt gods, som ikke kan transporteres med almindelige køretøjer. Det kan fx være gods i overstørrelse eller gods, som skal transporteres i tanke, der ikke må anvendes til andre produkttyper. I disse tilfælde er der behov for, at virksomhederne tilpasser sig kundens behov.

Det er karakteristisk for de interviewede virksomheder, at brugerdreven innovation er væsentlig for virksomhedernes udvikling. Transportvirksomhederne har typisk udviklet meget tætte relationer til virksomheder inden for det kundesegment, de arbejder for. Herved har de sammen med deres kunder udviklet transport- og logistikløsninger, som sikrer effektiv transport, og som sikrer kunderne distributionsløsninger i forhold de markeder, de opererer på. Derfor har nogle virksomheder inden for vejgodstransport gennem tæt samspil med kunderne udviklet særlige nicheproduktioner.

Eksempel:

Torben Rafn & Co. A/S blev etableret som en traditionel vognmandsforretning i 1966. I dag er virksomhedens kerneforretning transport af gods i overstørrelse. Halvdelen af omsætningen er transport af vindmøllekomponenter, og den anden halvdel er transport af andet industrigods.

Torben Rafn begyndte at transportere emner i overstørrelse midt i 1970'erne. Hvis disse opgaver skulle løses effektivt og konkurrencedygtigt, var det vigtigt, at virksomheden rådede over et transportmateriel, som var fleksibelt og let kunne omstilles til nye typer opgaver. Derfor var Torben Rafn den første virksomhed, der anskaffede de såkaldte modulblokvogne. Det var med sigte på at transportere store emner fx skibsmotorer, tunnelboremaskiner, transformatorer.

Da vindmølleproduktionen startede i Danmark, var vindmøllerne så små, at de kunne transporteres på almindeligt transportmateriel. Torben Rafn begyndte først at transportere vindmøllevinger, da de var så store, at de ikke længere kunne være på en almindelig presenningslastbil.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

Beskeden erhvervsrelateret forskning

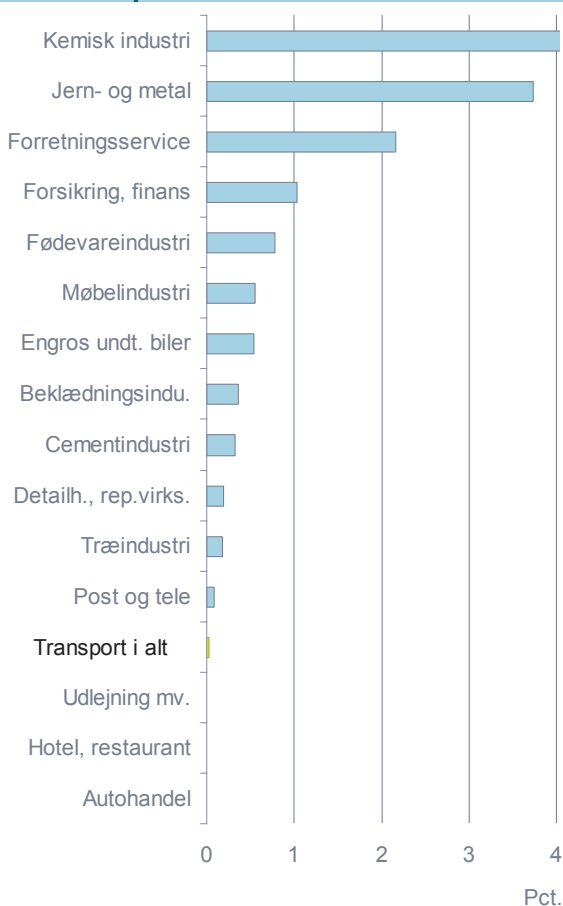
En stor del af de produktivitsfremskridt, der skabes i dansk økonomi, kommer fra anvendelse af ny teknologi, udvikling af nye produkter og nye produktionsmetoder.

I mange brancher er udvikling af helt nye produkter igennem forskning og udvikling et væsentligt grundlag for at skabe sig en bedre markedsposition med en højere indtjening til følge. Som følge af selve karakteren af transportydelsen er der således kun beskeden forskningsaktivitet inden for transporterhvervet. Fornyelsen sker i al væsentlig grad gennem øget anvendelse af ny teknologi, brugerdreven innovation mv. Der er således begrænsede muligheder for at opfinde helt nye produkter. Men det er fortsat muligt at foretage produktudvikling i form af at blive bedre til at imødekomme kundernes ønsker om at modtage varer på et givet tidspunkt.

I betragtning af det begrænsede potentiale i forbindelse med udvikling af helt nye produkter er det ikke overraskende, at forsknings- og udviklingsaktiviteten inden for transportbranchen er forholdsvis begrænset, se figur 5.5.

5. Teknologi, innovation og investeringer

Figur 5.5 Forskning og udvikling som andel af produktionsværdien



Anm.: Data for 2002. For kemisk industri er andelen 8,7 pct. Forskning og udvikling for det samlede transporterhverv findes ikke opgjort på mere detaljeret brancheniveau.

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.

Større og nyere vogne kan forbedre produktiviteten

De lange vogntog også kaldet modulvogntog kan også være med til at øge produktiviteten i branchen. Modulvogntog sammensættes af eksisterende enheder, der dog modificeres en smule fx ved at der monteres tilkoblingsanordninger osv. Hvis den tilladte længde for vogntog øges til 25,25 meter, og den højst tilladte vogntogsvægt øges fra de nuværende 48 ton til 60 ton, vil det kunne medføre en reduktion af transportomkostningerne på skønsmæssigt 15-20 pct. som følge af besparelser på chaufførlønninger og

brændstof. To modulvogntog kan erstatte tre almindelige vogntog.

En måde, hvorpå produktiviteten kan øges inden for vejgodstransportbranchen, er således ved at anvende længere vogntog. Det vil øge den mængde gods, der kan transporteres pr. arbejdstime. Der har været en tendens til, at de mindste lastbiler udgør en stadig mindre del af den samlede bestand af lastbiler i Danmark. De små lastbiler er blevet erstattet af større lastbiler. Den gennemsnitlige lastekapacitet er steget for både lastbiler og sættevogne, men faldet for påhængsvogne, se figur 5.6.

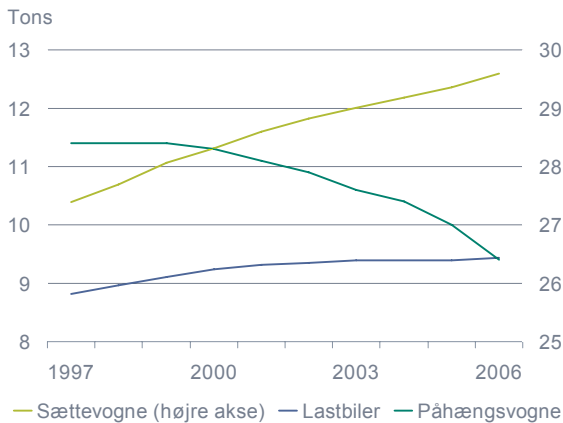
Sammenlignet med andre europæiske lande er den danske lastbilpark forholdsvis moderne. Hver fjerde danske lastbil og varebil er mindre end to år gammel, se figur 5.7. I de fleste andre lande er alderen på lastbiler betydeligt højere end i Danmark.²² Det tyder på, at den danske flåde af lastbiler er mere moderne med den seneste teknik og den bedste brændselsøkonomi, der kan tilbydes. Det er også positivt for miljøet, da de nyeste køretøjer typisk vil belaste omgivelserne mindre. Gennemsnitsalderen for lastbiler har været nogenlunde uændret i de seneste 13 år, mens gennemsnitsalderen for sættevognstrækkere er faldet, se figur 5.8.

I de senere år har vejtransportbranchen udvidet deres samlede lastekapacitet væsentligt. De har særligt øget kapacitet på sættevognsområdet, hvor der også var en kraftig vækst i den gennemsnitlige lastekapacitet, se figur 5.9. Det kan være med til at øge effektiviteten i branchen og derved øge indtjeningen.

²² Det er ikke muligt at skaffe internationalt sammenlignelige tal kun for lastbiler. Derfor må der ses på lastbiler og varebiler under ét. Det er problematisk, hvis der er store forskelle på aldersfordelingen for de to typer køretøjer. I Danmark er aldersfordeling på varebiler og lastbiler til vognmandskørsel nogenlunde ens, men det er uvist, om det også er tilfældet i alle de andre lande.

5. Teknologi, innovation og investeringer

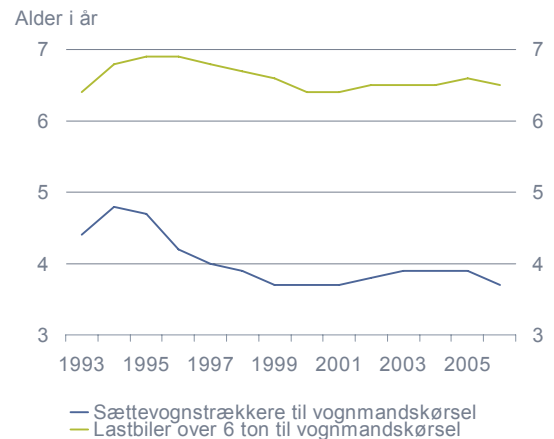
Figur 5.6 Størrelsen af lastbiler



Anm.: Gennemsnitlig lastekapacitet.

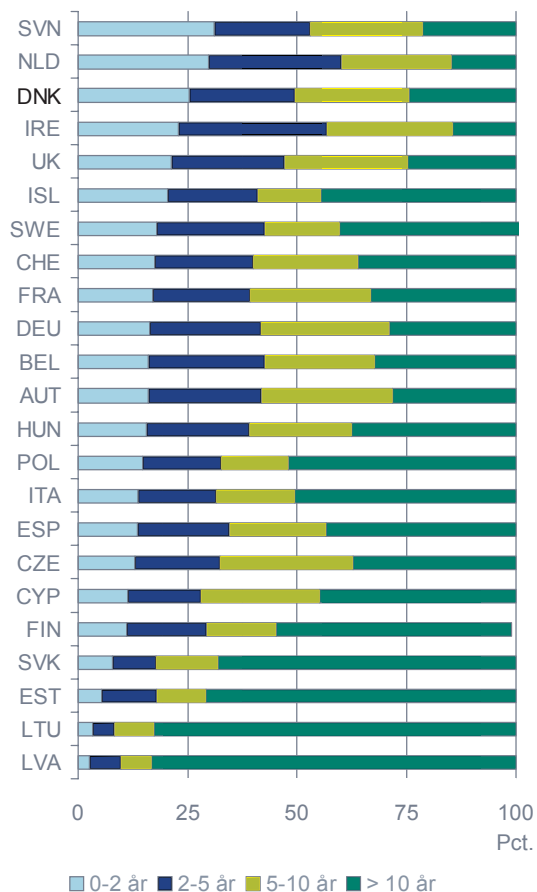
Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger.

Figur 5.8 Aldersfordeling af danske lastbiler



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.

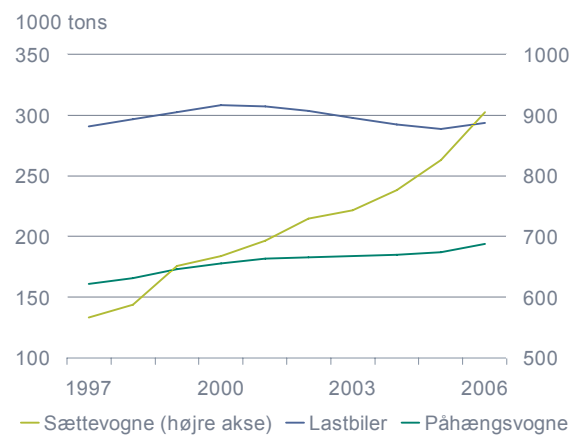
Figur 5.7 Lastbilparkens alder



Anm.: Data for 2002. Lastbilparken omfatter både lastbiler og varebiler.

Kilde: Eurostats database.

Figur 5.9 Samlet lastekapacitet



Anm.: Samlet lastekapacitet er antal vogne gange gennemsnitlig lastkapacitet.

Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger.

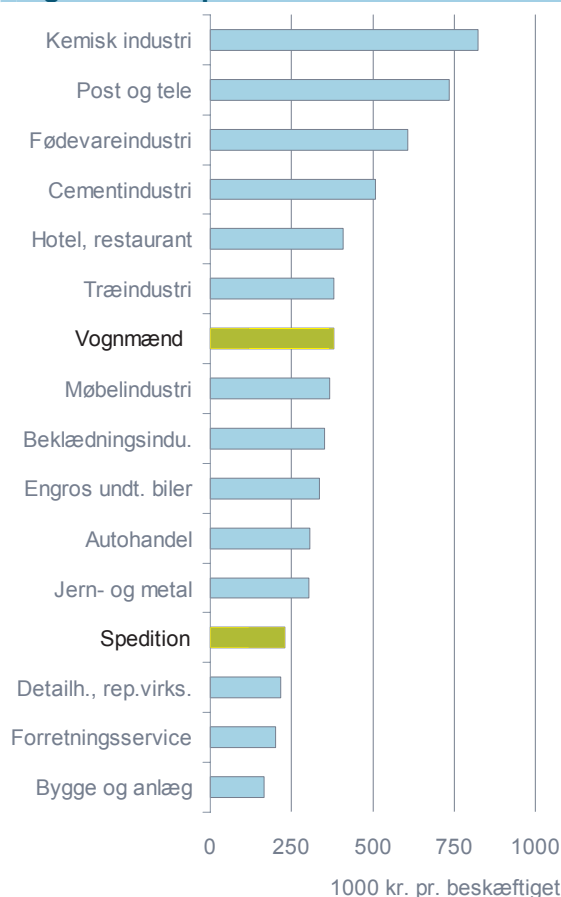
Gennemsnitligt kapitalintensivt erhverv

Vejgodstransport er ikke et specielt kapitalintensivt erhverv. Det strider lidt mod det umiddelbare indtryk af et erhverv med masser af kapital især i form af store lastbiler.

Vognmænd har ifølge regnskaberne anlægsaktiver pr. beskæftiget, der nogenlunde svarer til gennemsnittet af byerhverv. Mens speditørerne kun har ganske få anlægsaktiver. Faktisk er det kun bygge og anlæg samt forrentningsservice, der har mindre beholdninger af ikke-finansielle anlægsaktiver, se figur 5.10. Den relativt begrænsede mængde kapital skyldes, at vognmænd og speditører kun i forholdsvis begrænset omfang investerer i maskiner som fx industrien. Samtidig er virksomhederne hovedsagelig beliggende i områder, hvor byggegrundene er forholdsvis billige i modsætning til nogle servicevirksomheder, der er placeret centralt i de store byer med dyre byggegrunde.

Der investeres løbende i vejgodstransport både i nye lastbiler og nyt it-udstyr til styringen af vognparken. Investeringerne i branchen er imidlertid på et niveau, der er lidt lavere end gennemsnittet for andre private byerhverv. Ses der på investeringerne i forhold til branchens værditilvækst - beregnet som omsætning minus varekøb - så er investeringerne for vognmændene nogenlunde på niveau med byerhverv generelt, mens investeringerne er lavere hos speditørerne og omtrent svarende til niveauet inden for anden forretningservice, se figur 5.11.

Figur 5.10 Kapitalintensiteten

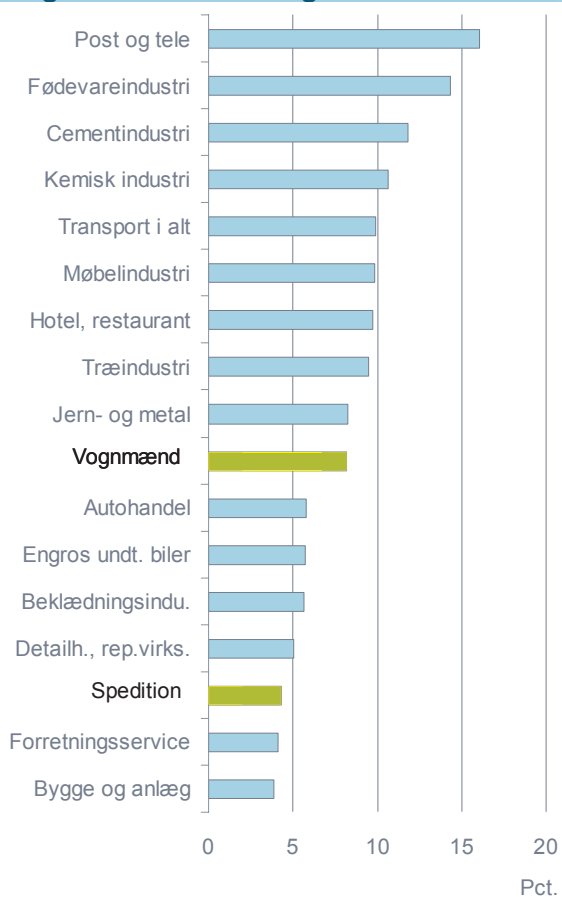


Anm: Kapitalintensiteten er beregnet som den regnskabsmæssige værdi af ikke-finansielle anlægsaktiver i forhold til antallet af årsværk for branchen. Udlejning mv. og post og tele er udeladt af figuren, da de har en meget høj kapitalintensitet, som følge af betydelige anlægsaktiver.

Kilde: Danmarks Statistik regnskabsstatistik, 2004.

5. Teknologi, innovation og investeringer

Figur 5.11 Investeringsintensiteten



Anm: Investeringsintensiteten er beregnet som investeringer netto divideret med omsætningen minus varekøb. Udlejning mv. er udeladt af figuren, da de har en meget høj investeringsintensitet.

Kilde: Danmarks Statistik regnskabsstatistik 2004.

6. Samspil med andre brancher og transportformer

Danske lastbiler transporterer hver dag store mængder gods til erhvervene i Danmark og resten af verden. Få erhverv har som vejgodstransport så omfattende et samspil med andre erhverv – og tendensen er stigende. Vognmænd og speditører udgør således et vigtigt bindemiddel mellem virksomheder, der er afhængige af leverancer af råvarer til produktionen og transport af produkter til andre virksomheder mv. Også inden for det bredere transporterhverv er der et betydeligt samspil. Vognmænd køber i stort omfang transportydelser hos andre vognmænd, skibsfart og jernbaner. Der er også en tendens til, at virksomheder inden for vejgodstransport er særligt stærkt repræsenteret i afgrænsede regionale områder. Koncentrationen af virksomheder inden for vejgodstransporterhvervet i disse områder kan være historisk betinget som følge af infrastrukturens placering og store virksomheders beliggenhed, men kan også være udtryk for klyngedannelse som følge af vidensdeling mv.

Den fortsatte økonomiske vækst vil også fremover betyde et stigende transportbehov. Dette må forventes at indebære et øget pres på infrastrukturen, hvilket blandt andet giver grundlag for et styrket samspil mellem transportformerne. Flere af de interviewede virksomheder er interesserede i at øge samspillet mellem jernbane og lastbiler, hvis dette gøres mere fleksibelt end forholdene opfattes i dag.

Tæt samspil med mange andre brancher

Virksomhederne inden for vejgodstransport – navnlig vognmænd – er karakteriserede ved et meget tæt samspil med mange andre brancher. Det skyldes, at langt de fleste fremstillings- og servicevirksomheder har behov for at få leveret varer mv. til produktionen og få transporteret deres varer ud til kunderne. Vejgodstransport er på den måde et vigtigt bindeled mellem danske brancher.

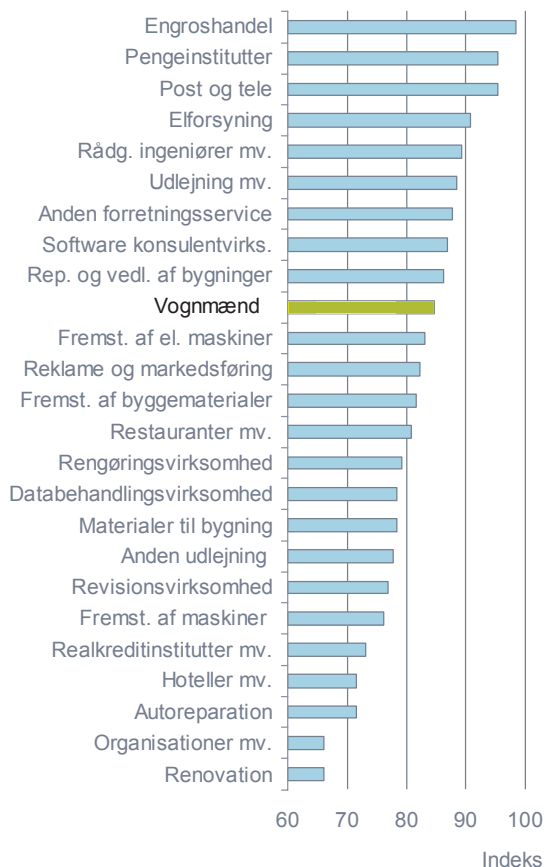
Hvis man opstiller en top 25 over de erhverv, der har mange leverancer af råvarer eller tjenesteydelser til andre erhverv, ligger vognmændene rangeret på en tiendeplads (ud af 130 brancher i Nationalregnskabet), se figur 6.1. Spedition ligger på plads nummer 50 og har dermed væsentlig mindre direkte samspil med andre brancher, hvilket blandt andet hænger sammen med arbejdsdelingen mellem speditører og vognmandsvirksomhed. De erhverv, der har det tætteste samspil med andre erhverv, er – næppe overraskende – engroshandel, finansielle virksomheder, post og telekommunikation,

der stort set leverer varer og service til alle danske erhverv.

Vognmændenes samspil med andre brancher er blevet forstærket noget i løbet af de seneste tyve år. Det ses blandt andet af, at vognmændene i dag leverer transportydelser til flere brancher end for tyve år siden. Ser man på en tilsvarende top 25 for 1980, lå vognmændene dengang placeret på plads nummer 12. Det stigende samspil med andre brancher kan blandt andet afspejle en tendens til øget arbejdsdeling, idet flere virksomheder outsourcer transport. Hvor virksomhederne for tyve år siden i stort omfang kørte deres varer ud med egne lastbiler, har de nu i høj grad outsourcet denne opgave til vognmændene, se figur 6.2.

6. Samspil med andre brancher og transportformer

Figur 6.1 Top 25 over erhverv, der leverer råvarer og tjenesteydelser til flest erhverv



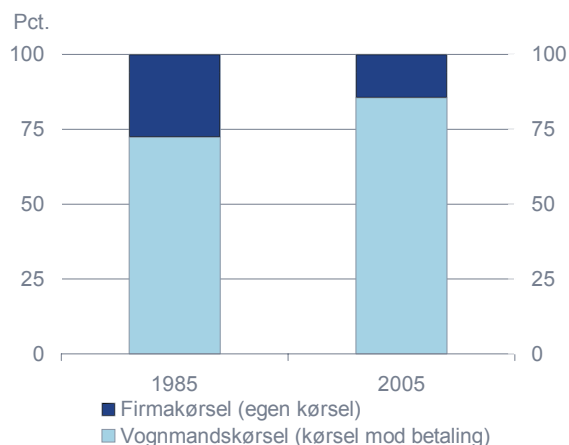
Anm.: Data for 2002. Der er set bort fra leverancer på mindre end 5 mio. kr. Rangeringen er foretaget på Nationalregnskabets 130 erhverv. Indeks 100 angiver, at det pågældende erhverv leverer til alle 130 erhverv. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomhed, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409).

Kilde: Danmarks Statistik, Input-output tabeller.

Godt 15 pct. af de samlede leverancer af varer og tjenester, som engroshandel modtager, kommer fra vognmandsvirksomhed, se figur 6.3. Målt på denne måde ligger engroshandel nummer ét på en top 25 over erhverv, der får leveret forholdsvis mange transportydelser fra vognmændene.

Engroshandel har et relativt højt forbrug af transportydelser, når det sættes i forhold til erhvervets samlede forbrug af råvarer og tjenesteydelser.

Figur 6.2 Outsourcing af transportarbejde til vognmænd



Anm.: Fordeling af transportarbejdet målt i tonkm.

Kilde: Danmarks Statistik.

Derudover er der et betydeligt omfang af leverancer af transportydelser vognmændene imellem. Vognmænd køber således i stort omfang ydelser fra andre vognmænd.

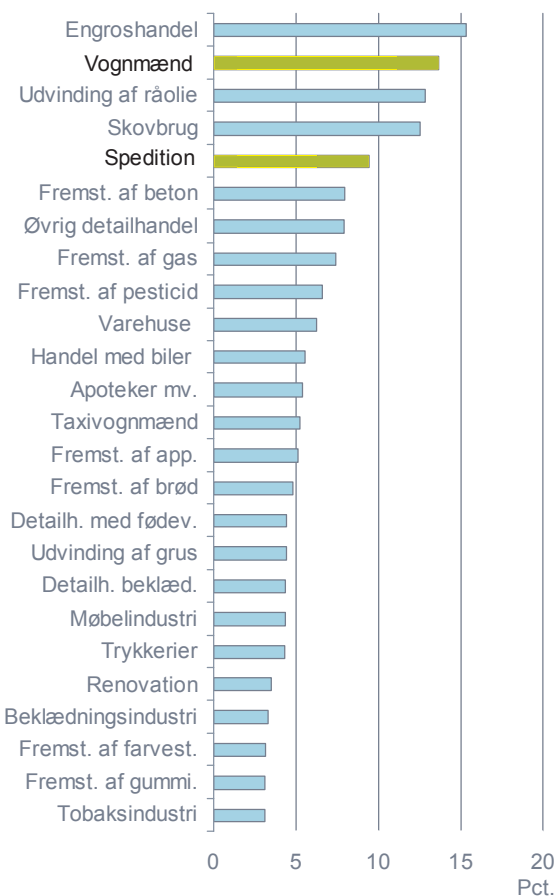
Den direkte beskæftigelsesvirkning af vognmændenes og speditørernes produktion er 1 person pr. mio. kr. omsætning. Dertil kommer, at produktionen i vognmandsvirksomheder og speditørvirksomheder indirekte øger beskæftigelsen i andre erhverv med henholdsvis 0,61 og 0,54 personer pr. produceret mio. kr. Det samlede beskæftigelsesindhold er dermed på niveau med industrien, men lavere end i serviceerhvervene.²³

Trods det tætte samspil mellem vejgodstransport og andre brancher har produktionen inden for vejgodstransport en gennemsnitlig afsmitning på beskæftigelsen i andre erhverv. Det skyldes især, at der er et gennemsnitligt beskæftigelsesindhold i produktionen inden for engroshandel, som vognmændene leverer forholdsvis mange ydelser til.

²³ Beskæftigelsesindholdet er dog højere end i transporterhvervet som helhed, da der er forholdsvis få beskæftigede pr. produceret enhed inden for skibsfart.

6. Samspil med andre brancher og transportformer

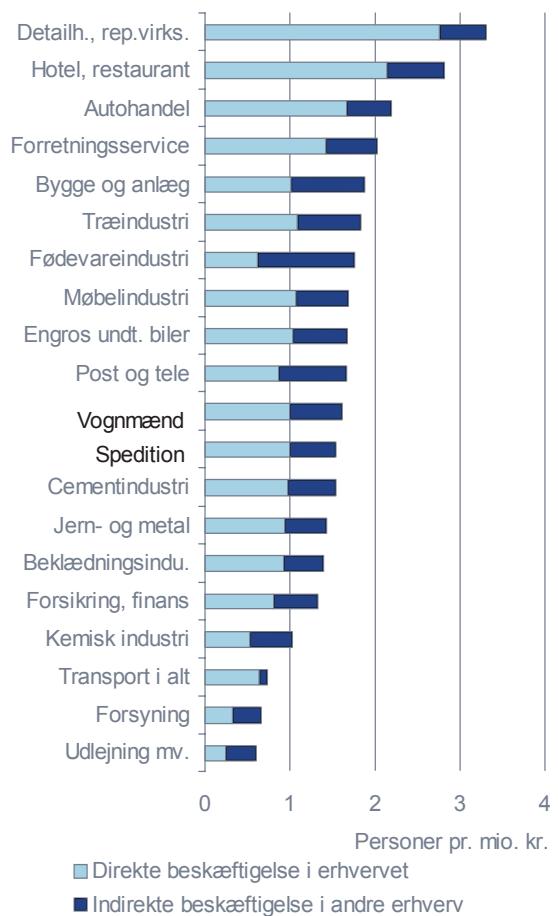
Figur 6.3 Top 25 over erhverv, som får leveret flest transportydelser fra vognmænd



Anm.: Data for 2002. Brancherne er rangeret efter, hvor stor en andel vognmændenes leverancer udgør af det samlede omfang af leverancer, som det pågældende erhverv modtager. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomhed, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409).

Kilde: Danmarks Statistik, Input-output tabeller.

Figur 6.4 Beskæftigelsesindhold i produktionen



Anm.: Data for 2002. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomheder, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409). Spedition omfatter speditørvirksomheder, skibsmæglervirksomheder, vejere og målere samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport (dvs. NR-branche 634000).

Kilde: Danmarks Statistik, Danish Input-Output Tables and Analyses 2004.

6. Samspil med andre brancher og transportformer

Udbredt netværk og samarbejde inden for vejgodstransport

Virksomhederne inden for vejgodstransport har ikke alene et tæt samspil med andre brancher. Der er også et betydeligt samspil inden for transportbranchen og transportrelaterede erhverv. Ser man på de 10 erhverv, der leverer flest varer og tjenesteydelser til vognmændene, er det iøjefaldende, at vognmændene får flest ydelser fra andre vognmænd, se figur 6.5. Omtrent 14 pct. af de samlede leverancer af varer og tjenesteydelser, som vognmændene modtager, kommer fra andre vognmænd.

Det afspejler, at det er meget udbredt i branchen, at vognmandsvirksomheder bruger andre vognmænd som underleverandører. Gennem samarbejde får vognmandsvirksomhederne mulighed for at tilpasse deres kapacitet af lastbiler til den aktuelle transportaktivitet, se boks 6.1.

Samspillet inden for vejgodstransport kommer også til udtryk ved, at speditører er en af de største aftagere af transportydelser, jf. figur 6.3.

Vognmændene modtager derudover leverancer fra skibsfart og jernbaner, hvilket afspejler samspillet mellem de forskellige transportformer. Over tid er der nogen variation i, hvor meget særligt skibsfarten leverer til vognmændene. Skibsfartens leverancer til vognmændene er således faldet kraftigt efter åbningen af Storebæltsbroen i 1998 og har herefter ligget ret konstant.

Figur 6.5 Top 10 over brancher, der leverer til vognmændene



Anm.: Data for 2002. Brancherne er rangeret efter, hvor stor en andel deres leverance til vognmændene udgør af det samlede omfang af leverancer, som vognmændene modtager. Vognmænd omfatter vognmandsvirksomhed, flytteforretninger og rørtransport (dvs. NR-branche 602409). Godsbehandling mv. er NR-branche 631130. Spedition ligger på plads nummer 26 ud af nationalregnskabs 130 erhverv. Kilde: Danmarks Statistik, Input-output tabeller.

6. Samspil med andre brancher og transportformer

Boks 6.1 Interviewundersøgelsen: Samarbejde mellem vognmænd

Der er et betydeligt samspil mellem vognmændene, idet vognmændene i vidt omfang køber transporttydelser hos hinanden. Det sker blandt andet med henblik på at optimere kapacitetsudnyttelsen hos den enkelte vognmandsvirksomhed. Samarbejdet med underleverandørerne har forskellig karakter fra meget faste samarbejdsrelationer til ad hoc-samarbejde.

Eksempel:

Anders Nielsen og Co A/S (Ancotrans), der blev grundlagt i 1882, er den største vognmandsvirksomhed inden for transport af containere til og fra de nordeuropæiske havne, dvs. København, Århus, Hamborg og Bremerhaven. Særligt inden for containertransport er det en vigtig konkurrenceparameter at have tilstrækkelig kapacitet til at kunne tackle opgaverne.

Ancotrans disponerer over mere end 300 lastbiler, hvoraf ca. 240 af bilerne er ejet af andre vognmænd, der fungerer som underleverandører for Ancotrans. Mange af disse underleverandører kører fast for Ancotrans og har tilmed malet deres biler i samme farver som Ancotrans. Underleverandørerne er hovedsagelig danske vognmandsvirksomheder, men der er også tyske og estiske underleverandører. Der er stor forskel på størrelsen af virksomhederne. Den største vognmand blandt underleverandørerne har 30 lastbiler, mens mange kun har en enkelt lastbil.

Samarbejdet med underleverandører er et vigtigt middel for Ancotrans til at afpasse lastbilkapaciteten efter transportaktiviteten, som kan variere fra dag til dag.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

Erhvervsklynger inden for vejgodstransport

Samspillet mellem virksomhederne kan komme til udtryk ved, at virksomhederne indgår i klynger, hvor virksomhederne har en positiv afsmitning på hinanden gennem vidensdeling mv. Blandt andet muliggør en geografisk tæthed af virksomhederne en række fordele, der især fremmer vidensspredning og innovation, bl.a. i forbindelse med jobskifte, hvor kompetente medarbej-

dere bringer generel branchespecifik viden med sig. Stor samhandel er til gengæld ikke en tilstrækkelig betingelse for at en gruppe virksomheder kan betegnes som en klynge.

Erhvervsklynger kan defineres som stor-driftsfordele på brancheniveau, dvs. stor-driftsfordele som kan realiseres, selvom ikke al produktion foregår i en enkelt virksomhed. Enhedsomkostningerne for hver virksomhed vil være lavere, jo større produktionen i den samlede klynge er.

De klyngeskabende mekanismer er enten rene eksternaliteter eller monetære eksternaliteter.

De rene eksternaliteter er virkninger mellem virksomheder som for eksempel vidensdeling mellem virksomhederne. Der kan være tale om, at for virksomheder, der er lokaliseret samme sted, mødes de ansatte i ERFA-grupper eller lignende.

De monetære eksternaliteter virker gennem det marked, virksomheden opererer i. For eksempel kan virksomheden få lavere omkostninger ved at placere sig i et område, hvor tilgangen af råvarer er god. Samtidig bliver produktionen af råvarer mere lønsom, jo flere købere der findes i området.²⁴

Der findes også andre forståelser af, hvad klynger er end ovenstående. Eksempelvis forstås en kompetenceklynge som en gruppe af virksomheder, som via deres indbyrdes relationer skaber fælles kompetencer, der gør dem i stand til at producere med relativt høje præstationer i form af indtjening, indkomst og beskæftigelse. De indbyrdes relationer kan bestå i samhandel, ERFA-grupper og en særlig høj mobilitet af arbejdskraft inden for klyngen. Det bemærkes, at en

²⁴ Jf. Rederiskatteudvalget, Forslag til endringer i beskatningen av norsk utenriks sjøfart, 2006, s. 89-90.

6. Samspil med andre brancher og transportformer

kompetenceklynge både kan være regional og national.²⁵

Tidligere studier fra Erhvervs- og Byggestyrelsen identificerer to sådanne regionale kompetenceklynger i Danmark inden for transportvirksomhed.

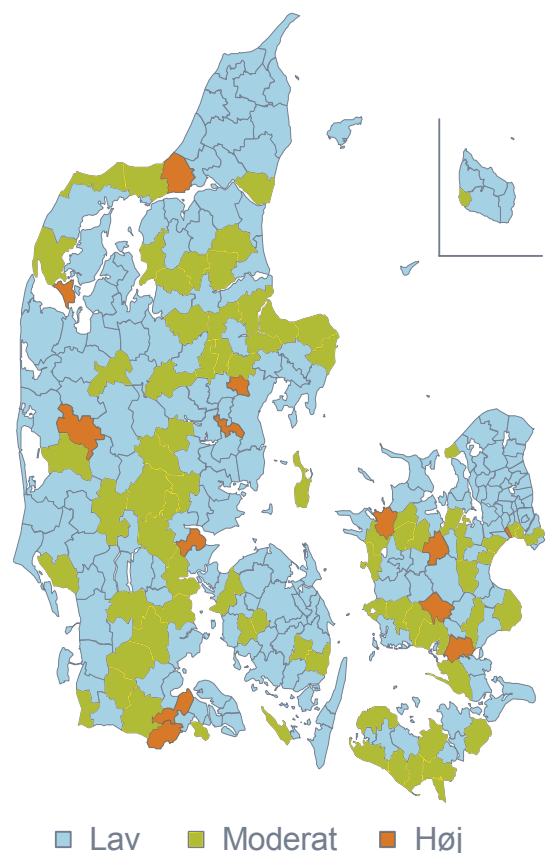
Den ene kompetenceklynge findes i trekantområdet omkring Vejle, Fredericia og Kolding. Koncentrationen af transportvirksomheder hænger sammen med placeringen i forhold til jernbaner og motorvejssystemet, der her samler forbindelserne fra Nordjylland, Norge, Sverige, Fyn, Sjælland og det sydlige Sverige. Desuden ligger Fredericia havn i området.

Den anden kompetenceklynge er centreret i Padborg og er sammensat af virksomheder, der producerer tjenesteydelser vedrørende transport og lagervirksomhed fortrinsvis tilknyttet eksportaktiviteter. Klyngen bindes sammen af placeringen ved hovedfærdselsåren for vejgodstransport ved grænsen og af selve den kritiske masse af virksomheder, der arbejder inden for samme område.

Denne lokalisering af transportklynger bekræftes i nogen grad af, at virksomheder inden for vejgodstransport udgør en meget høj andel af bruttoværditilvæksten i omegnen af Padborg, hvor omkring 52 pct. af værditilvæksten hidrører fra virksomheder inden for vejgodstransport. Koncentrationen af virksomheder inden for vejgodstransport er mindre i de store byer, hvor mange andre brancher er repræsenteret, se figur 6.6.

Interviewundersøgelsen blandt virksomheder inden for vejgodstransport bekræfter, at der er udbredt netværk og samarbejde inden for vejgodstransport. Det spænder fra samarbejde om transportopgaver til fælles indkøb af it-systemer, se boks 6.2.

Figur 6.6 Geografisk koncentration af vejgodstransporterhvervet i Danmark



Anm.: Angiver vejgodstransporterhvervets andel af bruttoværditilvækst for den pågældende kommune. Kommunerne er rangeret efter, om de har en lav (laveste 0-66 pct. af kommunerne), moderat (mellemløste 66-95 pct. af kommunerne) eller høj (højeste 95-100 pct. af kommunerne) andel af bruttoværditilvæksten.

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

²⁵ Jf. Erhvervs- og Byggestyrelsen, Kompetenceklynger, Rapport 1 og 2, 2001.

6. Samspil med andre brancher og transportformer

Boks 6.2 Interviewundersøgelsen: Netværk og samarbejde

Stort set alle virksomhederne i interviewundersøgelsen – der generelt er større virksomheder inden for vejgodstransport - anvender andre, mindre vognmandsvirksomheder som underleverandører. Det er således karakteristisk, at de virksomheder, der har kundekontakten og styrer transportlogistikken, beskæftiger et antal underleverandører.

Flere af de mellemstore virksomheder i interviewundersøgelsen peger på, at udvikling af tættere samarbejde med andre transportvirksomheder kan være et middel til at udvikle deres konkurrenceevne. Flere virksomheder har således etableret netværk med andre transportvirksomheder i udlandet. Det betyder, at transportvirksomheden har adgang til et transport- og distributionsnetværk i et større geografisk område i Europa.

Andre vognmandsvirksomheder har etableret samarbejde med vognmænd i Danmark med sigte på en bedre samlet kapacitetsudnyttelse. Eksempelvis har en vognmand, der har højsæson på ét tidspunkt, slået sin vognpark sammen med vognmand, der har højsæson på et andet tidspunkt. Ved at have en fælles vognpark kan lastbilernes kapacitet udnyttes optimalt.

Virksomhederne har også i visse regioner samarbejdet om at købe nye it-systemer. Dette gælder fx virksomheder i Padborg.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

Potentiale for mere samspil med andre transportformer

De seneste årtier har som nævnt været præget af en globalisering af vareproduktionen, øget europæisk integration og generel økonomisk vækst. Væksten i den internationale handel og transport har tilmed oversteget den generelle økonomiske vækst, og det er en tendens, der må forventes at fortsætte i de kommende år.²⁶

²⁶ Se kapitel 1.

Boks 6.3 Transportformernes styrker

Lastbil	Kortere og mellemlange afstande. Meget fleksibel. Næsten alle transporter starter og slutter med lastbil. Omlastning kan undgås ved lastbiltransporter alene.
Tog	Mellemlange og lange afstande. Forholdsvis billig og kan modvirke trængsel på vejnettet.
Skib	Kan fragte store mængder og er relativt billig.
Fly	Lange afstande. Meget hurtig og relativt fleksibel.

Kilde: Transport- og Energiministeriet, Bedre Samspil mellem transportformerne, 2006, s. 24.

For at kunne absorbere denne stigning i godstransporten er det afgørende, at der er et godt samspil mellem de enkelte transportformer. Og at deres styrker hver for sig og i samspil udnyttes bedst muligt, se boks 6.3.

De intermodale transporter – dvs. transporter, hvor flere transportmidler anvendes i den samlede transportkæde – udgør i dag ca. 11 mio. ton eller ca. 12 pct. af de samlede godstransporter til og fra Danmark.²⁷ De intermodale transporter fordeler sig på 13 pct. banetransport og 87 pct. søtransport. Intermodal flytransport målt i ton er meget beskeden.

I denne sammenhæng er det effektive samspil mellem lastbilen og de øvrige transportformer afgørende, da såvel søtransporter, luftfragt som banetransporter som oftest er afhængige af, at godset kan transporteres videre på lastbil, når det ankommer i terminalerne. Samtidig er lastbilen også konkurrent til de øvrige transportformer, hvis den intermodale transport ikke fungerer tilstrækkelig fleksibelt. Den manglende fleksibilitet

²⁷ Jf. Transport- og Energiministeriet, Bedre samspil mellem transportformerne, 2006.

6. Samspil med andre brancher og transportformer

kan opstå i situationer, hvor transportkøberen eksempelvis stiller krav til med kort varsel at kunne ændre destination eller transportmængder. Hertil kommer, at de intermodale transporter (med undtagelse af luftfragt) typisk er langsommere end alene vejgodstransporter.

En række forhold taler for, at de intermodale transporter på længere sigt vil kunne udgøre en større andel af gods til og fra Danmark end i dag. Den forventede vækst i de internationale godstransporter betyder, at der fremover vil være behov for at udnytte de enkelte transportformers stærke sider og styrke grundlaget for de intermodale transporter. Trængslen på det europæiske vejnet vil sandsynligvis gøre det mere attraktivt at benytte intermodale transporter. Hertil kommer, at skærpet håndhævelse af krav til overholdelse af køre- og hviletidsreglerne sandsynligvis vil påvirke lastbiltransporters konkurrenceevne på længere afstande i forhold til andre transportformer.²⁸

Potentialet for intermodal transport vurderes at være 16,1 mio. ton svarende til 17,5 pct. af den samlede godsmængde til og fra Danmark.²⁹ Potentialet er beregnet ved at vurdere, hvilke varegrupper i udenrigshandelsstatistikken for import fra og eksport til Benelux, Sverige og Tyskland, der kunne være relevante for intermodal transport.

Interviewundersøgelsen indikerer også, at virksomhederne ser et potentiale i større samspil mellem de forskellige transportformer. Men virksomhederne peger dog også på visse barrierer herfor, se boks 6.4.

Boks 6.4 Interviewundersøgelsen: Samspil med andre transportformer

Virksomhederne i undersøgelsen er generelt åbne over for at anvende skib eller tog i forbindelse med lastbiltransporter. Indtrykket fra interviewene er, at det i dag kun finder sted i beskeden omfang. Dette er uheldigt, da et større samspil mellem lastbiler, jernbaner, søfart og luftfart i nogen grad kan reducere trængsel på vejene. Især trængslen på vejene vil udgøre en stigende udfordring i takt med, at transportbehovet øges i de kommende år.

En af forklaringerne på det beskeden samspil med banen er ifølge virksomhederne, at kombiterminalerne i Danmark er for små og nedslidte samtidig med, at omkostningerne knyttet hertil vurderes at være hæmmende for øget anvendelse. Dertil kommer, at de tidsvinduer, der tilbydes ved banetraffic, ikke er konkurrencedygtige. Virksomhederne peger på, at en øget anvendelse af kombinationen af lastbil og jernbane forudsætter, at jernbaner er et konkurrencedygtigt alternativ både på pris og kvalitet.

Eksempel:

Anders Nielsen og Co A/S (Ancotrans) har specialiseret sig inden for håndtering af skibscontainere og har udviklet sig til at være den største vognmandsforretning i Danmark inden for transport af skibscontainere.

Udover samspillet med søtransport har Ancotrans igangsat et samspil mellem containerkørsel og jernbaner. Ancotrans har udvidet forretningsområdet til også at omfatte kørsel med tog mellem Taulov og Hamborg.

Det er virksomhedens erfaring, at kombinationen af de to transportformer ikke er uden problemer. Blandt andet er det virksomhedens opfattelse, at pladsen på jernbaneterminalerne er utilstrækkelig. Virksomheden har erfaring for, at containergodset ikke kan ankomme til jernbaneterminalerne før 3-4 timer inden, toget skal køre med containerne. Derudover vurderer Ancotrans, at organiseringen af jernbaneterminalerne i Danmark kan være en barriere for den kombinerede transport, da driften af de danske terminaler er uhensigtsmæssig og dyr. Endelig er det virksomhedens opfattelse, at der mangler plads på skinnerne, hvilket indebærer at godstog bliver prioriteret lavere end passagertog.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.
Kilde: Institut for Transportstudier.

²⁸ Jf. Transport- og Energiministeriet, Bedre samspil mellem transportformerne, 2006, s. 38.

²⁹ Jf. Transport- og Energiministeriet, Bedre samspil mellem transportformerne, 2006, s. 40.

7. Bustransport

Bustransporten spiller en naturlig og vigtig rolle i det samlede udbud af transportydelser. Årligt tegner bustransporterhvervet sig for mere end 7 mia. personkilometer. Der er tale om en bredt sammensat erhverv, som spænder fra traditionel rutebuskørsel over specialiserede kørsler med særlige kundesegmenter til turistbuskørsel.

Bustransporterhvervet står grundlæggende over for en række af de samme udfordringer som vejgodstransporterhvervet. Presset på infrastrukturen som følge af stigende trafikmængder øger omkostningerne ved såvel persontransport som gods-transport.

Samtidig vil bustransporterhvervet stå over for en rekrutteringsmæssig udfordring efterhånden som uddannelsesniveautet i samfundet stiger. Det betyder, at buskørselsvirksomhederne på længere sigt har behov for at udvide deres medarbejderrekruttering. Det gælder navnlig turistvognmændene, der i lighed med vejgodstransportbranchen har haft vanskeligt ved at tiltrække medarbejdere blandt nydanskere.

Bustransport og privat forbrug hænger sammen

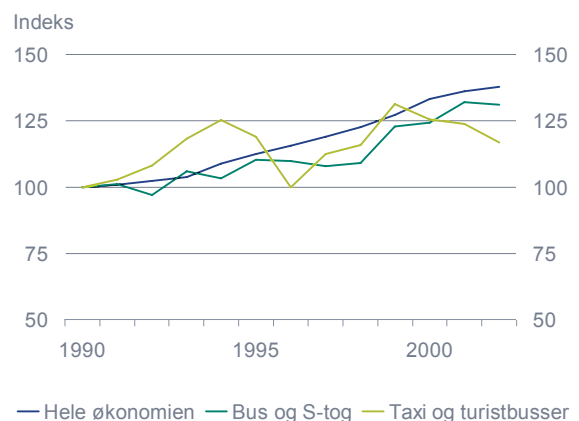
De langsigtede udviklingstræk inden for bustransporterhvervet lader sig kun vanskeligt beskrive, da det statistiske materiale kun i begrænset omfang muliggør en særskilt belysning af rutebuskørsel og turistbuskørslen. Derfor vil den statistiske beskrivelse i dette kapitel også omfatte den øvrige erhvervs-mæssige persontransport i form af taxikørsel og S-togstrafik. Hvor det kan lade sig gøre, vil der dog blive fokuseret på nær- og fjerntrafik med bus samt turistbuskørsel.

Bustransporten indgår i vid udstrækning i det private forbrug. Derved adskiller erhvervet sig fra vejgodstransporterhvervet. En velfungerende bustransport øger velfærden ved at sikre husholdningerne fleksibilitet i fritiden. Det gælder fx transport til og fra fritidsaktiviteter og rejser i ind- og udland.

Der er dog ikke en snæver sammenhæng mellem udviklingen i bustransportarbejdet – opgjort i personkilometer – og væksten i økonomien. Det står i modsætning til vejgodstransporten, der er forholdsvis tæt knyttet til konjunkturerne i økonomien. Set over de seneste to årtier er bustransporten dog vokset i takt med den økonomiske vækst.

Det gælder især turistbuskørslerne, hvilket blandt andet afspejler, at husholdningerne i perioden har anvendt en stigende andel af indkomsten til forbrug af turistydelser efterhånden som velstanden er steget.

Figur 7.1 Udvikling i produktionen

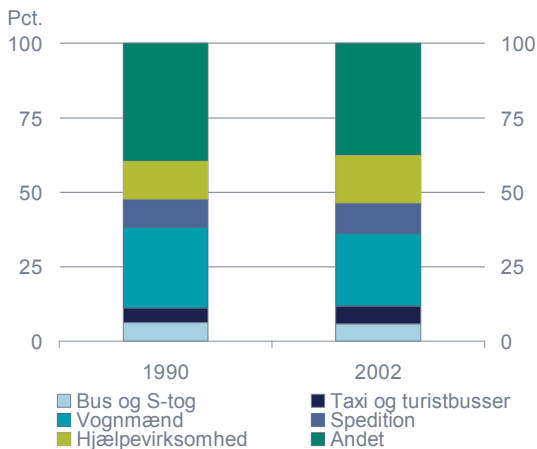


Anm.: 1990=100. 2000-priser, kædede værdier. Bus og S-tog omfatter bus-, S-togstrafik og rutenet mv. (dvs. NR-branche 602100). Taxi og turistbusser omfatter taxi- og turistvognmænd (dvs. NR-branche 602223). Data på dette detaljerede brancheniveau findes kun frem til 2002.

Kilde: Danmarks Statistik, Nationalregnskabet.

7. Bustransport

Figur 7.2 Bruttoværditilvækst fordelt på transportformer



Anm.: Pct.vise andele af bruttoværditilvæksten i transporterhvervet målt i årets priser. Bus og S-tog omfatter bus-, S-togstrafik og rutefart mv. (dvs. NR-branche 602100). Taxi og turistbusser omfatter taxi- og turistvognmænd (dvs. NR-branche 602223). Andet dækker jernbaner, skibs- og luftfart. Data på dette detaljerede brancheniveau findes kun frem til 2002. Kilde: Danmarks Statistik, Nationalregnskabet.

Hvis der ses på selve produktionen i bus-transporterhvervet tyder de foreliggende tal på, at den inden for bustrafikken er vokset nogenlunde jævnt siden 1990. Væksten har dog været en anelse lavere end for økonomien som helhed. Derimod har turist- og taxivognmændenes produktion været noget svingende i samme periode, se figur 7.1. Samlet set tegner der sig således et billede af en branche, hvor den mængdemæssige produktion er vokset en smule mindre end den samlede økonomi.

Betragtes værdiskabelsen i buskørselsvirksomhederne står de sammen med taxikørsel og S-togstrafik for knap 12 pct. af den samlede bruttoværditilvækst i transportsektoren (2002-tal). Denne andel er nogenlunde uændret i forhold til 1990, se figur 7.2.

Relativt lav produktivitet i bus-transporterhvervet

For en virksomhed gælder det om at udnytte arbejdskraft og kapital så effektivt som muligt for at maksimere overskuddet. De virksomheder, der ikke løbende sikrer en sådan effektiv udnyttelse, må typisk lukke, efterhånden som de udkonkurreres af andre virksomheder med højere produktivitet.

Produktivitetens udvikling har dog ikke kun betydning for den enkelte virksomhed, men for økonomien som helhed. Fx vil en effektiv og billig bustransport have betydning for fleksibiliteten på arbejdsmarkedet, da den kan være med til at mindske omkostningerne og tidsforbruget ved at komme til og fra arbejde.

Det er ikke mindst virksomhedernes evne til at tilegne sig og udnytte ny teknologi, der har betydning for produktivitetens udvikling. Men der er også andre faktorer, som påvirker produktiviteten på tværs af brancher, herunder de beskæftigedes uddannelsesniveau og den kapital, der er til rådighed. Hertil kommer mere branchespecifikke forhold som adgang til god infrastruktur mv.

Hvis der ses på arbejdsproduktiviteten, der viser, hvor meget værdi, der bliver skabt pr. arbejdstime, har buskørselshvervet en noget lavere produktivitet end de private byerhverv under ét, se figur 7.3. Det gælder især for turistbuskørslen, der imidlertid også dækker taxikørsel, og der kan være væsentlige forskelle mellem taxi- og turistvognmændene, der ikke kommer til udtryk i denne opgørelse.

Den lave produktivitet bekræftes ved at betragte den såkaldte totalfaktorproduktivitet, der tager højde for forskelle i uddannelsesniveauet og anvendelsen af kapital på tværs af brancherne. Således ligger totalfaktorproduktiviteten i buskørselsvirksomhederne på omkring 55 pct. af niveauet for de private

7. Bustransport

byerhverv under ét.³⁰ Disse tal dækker dog udelukkende turistbuskørsel og ikke nær- og fjerntrafik med bus. Med andre ord er værdiskabelsen pr. medarbejder samlet set noget lavere inden for bustransport sammenholdt med niveauet i de øvrige private byerhverv.

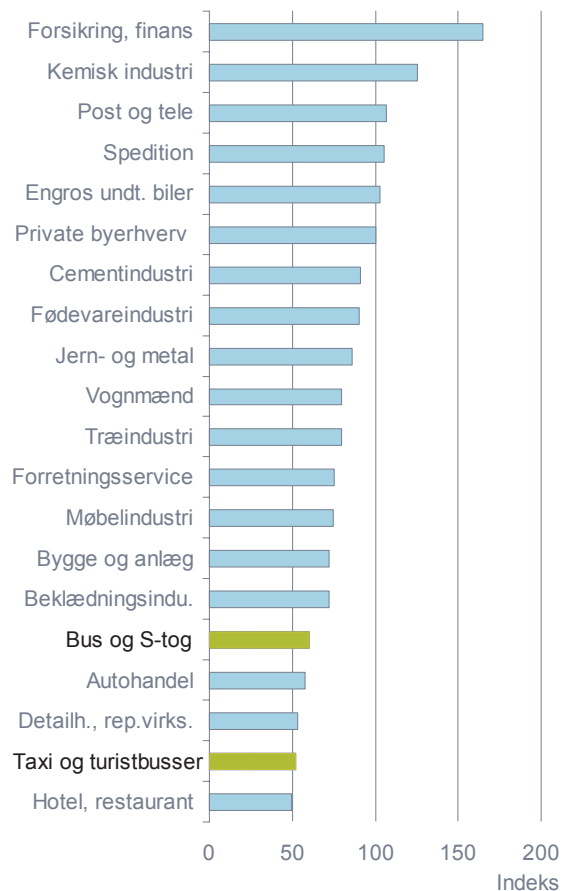
Forholdsvis høj investeringsintensitet

Den relativt lave produktivitet inden for bustransporterhvervet står i kontrast til, at erhvervet er forholdsvis kapitalintensivt. Turistvognmændene ligger således højt i forhold til fx vognmænd og speditører, når virksomhedernes anlægsaktiver opgøres pr. beskæftiget, se figur 7.4.

Også når der ses på investeringsintensiteten – investeringerne i forhold til branchens værditilvækst beregnet som omsætning minus varekøb – ligger turistvognmændene relativt højt sammenlignet med de øvrige private byerhverv, se figur 7.5.

Det afspejler, at den samlede kapitalbeholdning i form af busser er vokset over tid, da den gennemsnitlige alder på busserne samtidig er steget. Investeringerne i nye busser har også betydet en forøgelse af bussernes gennemsnitlige passagerkapacitet.

Figur 7.3 Arbejdsproduktivetsniveau i byerhverv

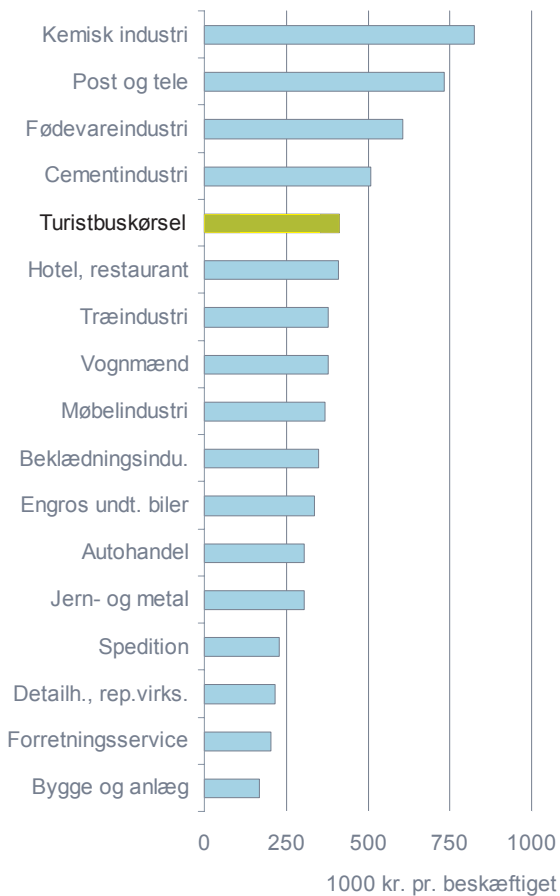


Anm.: Data for 2002. Private byerhverv under ét er indeks 100. Bus og S-tog omfatter bus-, S-togtrafik og rutebuss mv. (dvs. NR-branche 602100). Taxi og turistbusser omfatter taxi- og turistvognmænd (dvs. NR-branche 602223). Udlejning og forsyning er ikke vist i figuren, da de har et indeks på 561 og 362. Det skyldes den meget store mængde kapital (udlejningsejendomme, boliger, kraftværker mv.), der anvendes pr. arbejdstime i netop disse to brancher.
Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken og egne beregninger.

³⁰ Jf. egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

7. Bustransport

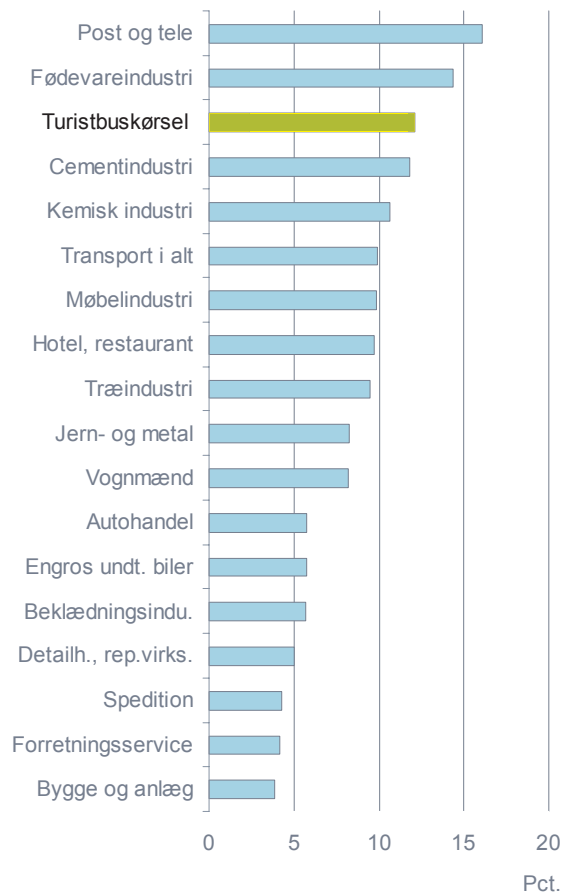
Figur 7.4 Kapitalintensiteten



Anm: Kapitalintensiteten er beregnet som den regnskabsmæssige værdi af ikke-finansielle anlægsaktiver i forhold til antallet af årsværk for branchen. Udlejning mv. og post og tele er udeladt af figuren, da de har en meget høj kapitalintensitet, som følge af betydelige anlægsaktiver. Turistbuskørsel omfatter anden landpassagertransport (dvs. DB93-branche 602300). Data på dette detaljeringniveau er ikke tilgængelige for bustrafik (dvs. DB-branche 602110).

Kilde: Danmarks Statistik regnskabsstatistik, 2004.

Figur 7.5 Investeringsintensiteten



Anm: Investeringsintensiteten er beregnet som investeringer netto divideret med omsætningen minus varekøb. Udlejning mv. er udeladt af figuren, da de har en meget høj investeringsintensitet. Turistbuskørsel omfatter anden landpassagertransport (dvs. DB93-branche 602300). Data på dette detaljeringniveau er ikke tilgængelige for bustrafik (dvs. DB-branche 602110).

Kilde: Danmarks Statistik regnskabsstatistik, 2004.

7. Bustransport

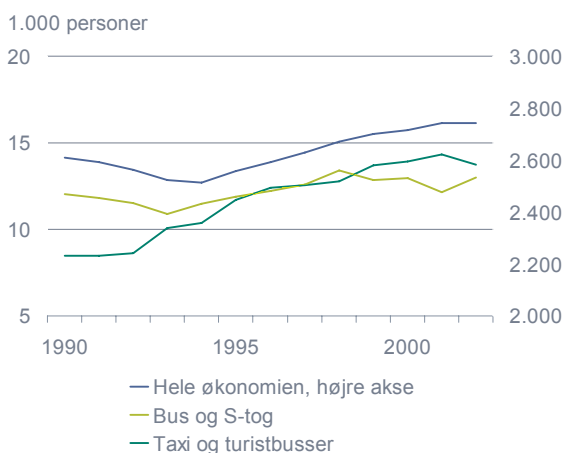
Behov for bredere rekruttering hos turistvognmændene

Der er omkring 27.000 beskæftigede inden for bus- og S-togtrafik samt taxi- og turistbuskørsel (2002-tal). Af disse tegner turistbusser og taxier sig samlet for knap 14.000 personer, mens bus og S-tog udgør 13.000 personer, se figur 7.6.

For taxi og turistbusser har der samlet set været tale om en jævn stigning i beskæftigelsen gennem 1990'erne. Dermed har udviklingen nogenlunde fulgt økonomien som helhed. Til gengæld har beskæftigelsen udviklet sig noget ujævnt, når der ses på bus og S-tog under ét. Men set over hele perioden er der sket en beskedent stigning.

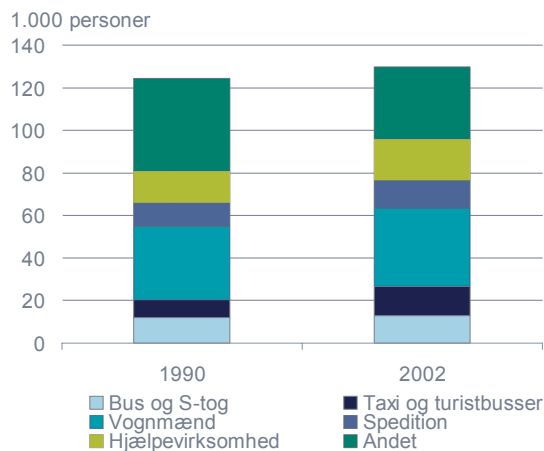
Fra 1990 til 2002 er den erhvervsmæssige persontransports andel af beskæftigelsen i den samlede transportsektor vokset fra godt 20 pct. til knap 27 pct., se figur 7.7. Det skyldes først og fremmest den øgede beskæftigelse inden for taxi- og turistbuskørsel, mens bus og S-tog stort set har udgjort en konstant andel af beskæftigelsen.

Figur 7.6 Beskæftigelsen



Anm.: Beskæftigelsen er ekskl. orlov. Bus og S-tog omfatter bus-, S-togtrafik og rutefart mv. (dvs. NR-branche 602100). Taxi og turistbusser omfatter taxi- og turistvognmænd (dvs. NR-branche 602223). Data på dette detaljerede brancheniveau findes kun frem til 2002. Kilde: Danmarks Statistik, Nationalregnskabet.

Figur 7.7 Beskæftigelsen fordelt på transportformer



Anm.: Bus og S-tog omfatter bus-, S-togtrafik og rutefart mv. (dvs. NR-branche 602100). Taxi og turistbusser omfatter taxi- og turistvognmænd (dvs. NR-branche 602223). Data på dette detaljerede brancheniveau findes kun frem til 2002. Andet dækker jernbaner, skibs- og luftfart. Data på dette detaljerede niveau findes kun frem til 2002.

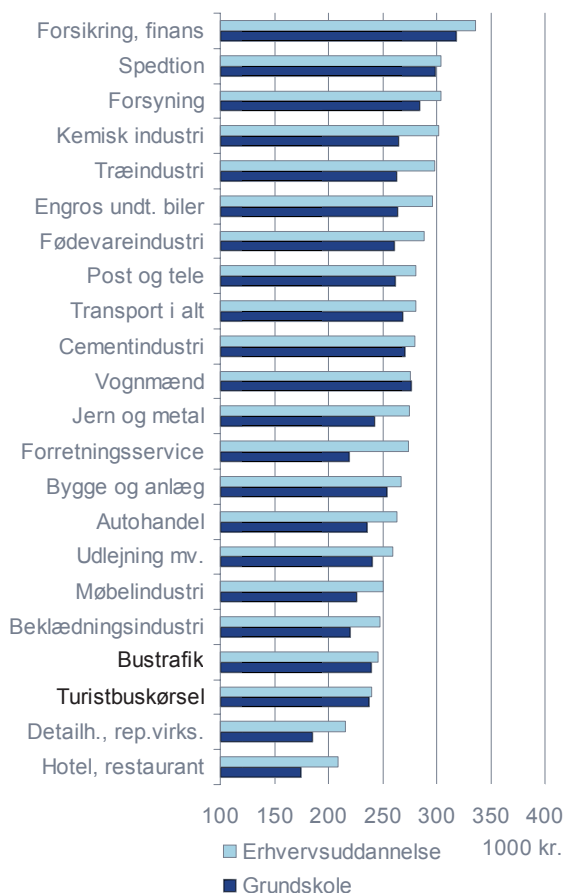
Kilde: Danmarks Statistik, Nationalregnskabet.

Hvis der ses på den årlige lønindkomst blandt de beskæftigede ligger bustrafik og turistbuskørsel under gennemsnittet for transporterhvervet samlet set. Det fremgår af figur 7.8, hvor den årlige lønindkomst er opgjort for personer med samme uddannelsesniveau beskæftiget i forskellige brancher.

Sammenlignet med de øvrige brancher i opgørelsen skiller bustrafik og turistbuskørsel sig dog ud ved, at der kun er en beskedent forskel i den årlige lønindkomst på tværs af uddannelsesgrupperne. Da produktiviteten generelt er stigende med uddannelsesniveauet, er lønindkomsten som regel højere for erhvervsuddannede end for personer, der ikke har modtaget uddannelse ud over grundskolen. At dette ikke gør sig gældende for bustrafik og turistbuskørsel kan blandt andet skyldes, at de to uddannelsesgrupper i vid udstrækning varetager de samme jobfunktioner.

7. Bustransport

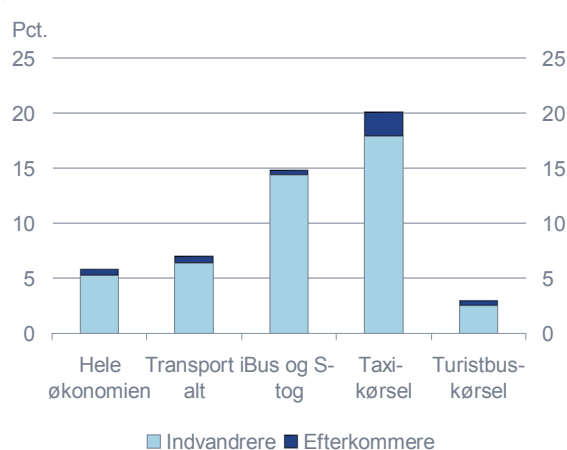
Figur 7.8 Årlig lønindkomst fordelt på branche og uddannelse



Anm.: Data for 2003. Median. Lønindkomsten er opgjort som årets AM-indkomst, dvs. den samlede lønindkomst før AM- og SP-bidrag fratrukket eget ATP-bidrag og evt. indbetaling til arbejdsgiveradministreret pensionsordning. Opgørelsen dækker kun fuldtidsbeskæftigede personer mellem 30 og 60 år med henblik på at betragte stabile indkomster. Bustrafik omfatter nær- og fjerntrafik med bus (dvs. DB-branche 602110). Turistbuskørsel omfatter anden landpassagertransport (dvs. DB93-branche 602300). Kilde: Egne beregninger på en 33 pct. stikprøve af befolkningen (Lovmodellen).

Med hensyn til de beskæftigedes etniske baggrund er der betydelige forskelle mellem bus- og S-togstrafikken og turistbuskørslen. Mens 15 pct. af beskæftigede inden for bus- og S-togstrafik er indvandrere og efterkommere, gælder det kun 3 pct. inden for turistbuskørsel, hvilket er væsentligt lavere end for transportsektoren som helhed, se figur 7.9.

Figur 7.9 Indvandrere og efterkommere i pct. af de beskæftigede



Anm.: Data for 2002. Bus og S-tog omfatter bus-, S-togstrafik og rutefart mv. (dvs. NR-branche 602100). Turistbuskørsel omfatter anden landpassagertransport (dvs. DB93-branche 602300). Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

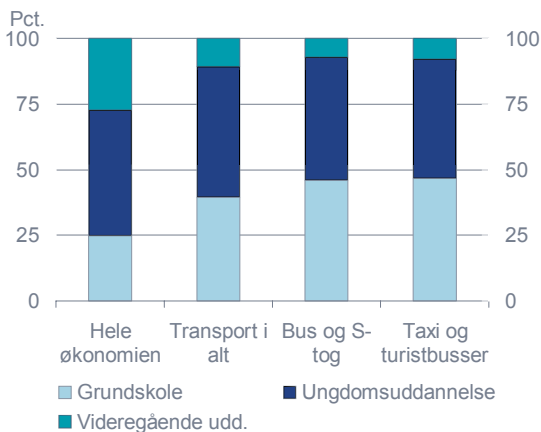
Manglende sprogkundskaber kan være en hindring for ansættelse af nydanskere inden for turistbuskørslen. Det gælder dog også i nogen grad for taxikørsel, hvor omkring 20 pct. af medarbejderne i dag er indvandrere og efterkommere.

I forhold til uddannelsesniveaulet er det for den erhvervmæssige persontransport samlet set en anelse lavere end for økonomien og transporterhvervet som helhed, se figur 7.10.

I lighed med vejgodstransporten kan den uddannelsesmæssige sammensætning af de beskæftigede på længere sigt udgøre en strukturel udfordring for bustransporterhvervet, efterhånden som uddannelsesniveaulet i samfundet stiger. Det betyder, at buskørselsvirksomhederne fremadrettet har behov for at udvide deres rekrutteringsgrundlag til at omfatte grupper, der kun i mindre grad finder beskæftigelse i branchen i dag. Det gælder navnlig turistvognmændene, der i modsætning til virksomhederne inden for bus og S-togstrafik samt taxivognmændene har haft vanskeligt ved at tiltrække nydanskere.

7. Bustransport

Figur 7.10 De beskæftigedes uddannelsesniveaue



Anm.: Data for 2003. Tallene angiver højeste fuldførte uddannelse. Grundskole er inkl. uoplyst uddannelse. Bus og S-tog omfatter bus-, S-togtrafik og rute-fart mv. (dvs. NR-branche 602100). Taxi og turistbusser omfatter taxi- og turistvognmænd (dvs. NR-branche 602223).

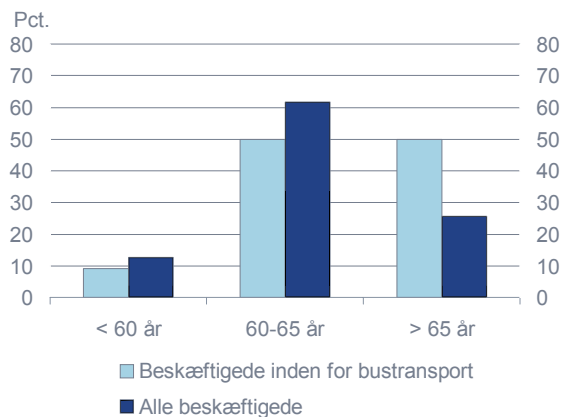
Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, transport, 2006:13.

Endelig tyder tilbagetrækningsmønstret inden for bustransporterhvervet på, at buskørselsvirksomhederne er bedre til at fastholde ældre medarbejdere end andre virksomheder. Af figur 7.11 fremgår det således, at relativt færre beskæftigede inden for bustransporterhvervet trækker sig tilbage, inden de er fyldt 60 år, dvs. går på førtidspension, sammenlignet med økonomien som helhed. Samtidig trækker halvdelen af de beskæftigede i bustransporterhvervet sig tilbage efter, at de er fyldt 65 år, hvilket kun gælder en fjerdedel af alle beskæftigede.

Moderat iværksætteri

Iværksættere spiller en vigtig rolle i økonomien, hvor de er med til at afprøve idéer og nye måder at gøre tingene på. Samtidig styrker de konkurrencen ved at udfordre de etablerede virksomheder. På den måde er iværksættere med til at fremme produktiviteten.

Figur 7.11 Tilbagetrækningsmønstre



Anm.: Data dækker årene 2002 og 2003. Alderen er angivet for 2003 og er opgjort ultimo året. Beskæftigelsesstatus i 2002 og 2003, hhv. beskæftiget og efterlønsmodtager/pensionist, er udtryk for en såkaldt årsbetragtning, hvor der ses på den væsentligste beskæftigelse i året. Bustransport omfatter nær- og fjerntrafik med bus (dvs. DB93-branche 602110) og anden landpassagertransport (dvs. DB93-branche 602300).

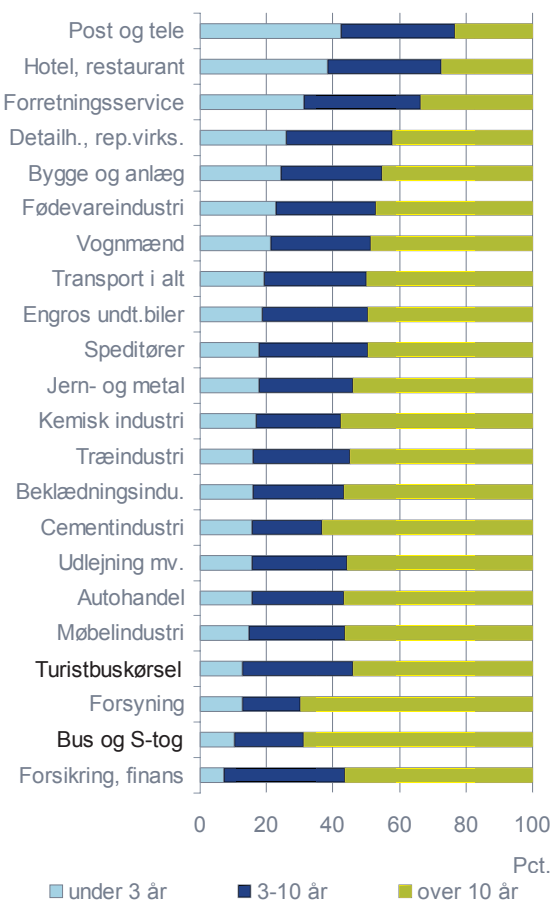
Kilde: Egne beregninger på en 33 pct. stikprøve af befolkningen (Lovmodellen).

Bustransporterhvervet er imidlertid kendetegnet ved, at der er relativt få iværksættere. Det ses blandt andet af buskørselsvirksomhedernes aldersfordeling, hvor kun 10-15 pct. af virksomhederne er under 3 år, se figur 7.12. Der er med andre ord kun en begrænset udskiftning af virksomheder inden for erhvervet.

Buskørselsvirksomhedernes aldersfordeling afspejler, at der hvert år starter relativt få virksomheder sammenlignet med transportsektoren som helhed og de øvrige private byerhverv. Det gælder i særdeleshed inden for bus- og S-togtrafikken, se figur 7.13. Samtidig lukker der relativt få buskørselsvirksomheder hvert år i sammenligning med den samlede transportsektoren såvel som de øvrige private byerhverv.

7. Bustransport

Figur 7.12 Aldersfordeling af virksomheder



Anm.: Data for 2002. Bus og S-tog omfatter bus-, S-togstrafik og rutebart mv. (dvs. NR-branche 602100). Turistbuskørsel omfatter anden landpassagertransport (dvs. DB93-branche 602300).
Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

I alt er der ca. 700 buskørselsvirksomheder.³¹ Set i forhold til det samlede antal virksomheder i Danmark udgør buskørselsvirksomhederne 0,2 pct. Det er et forholdsvis lille antal virksomheder, når det sammenholdes med, at de står for 0,6 pct. af bruttoværditilvæksten i økonomien.

³¹ Jf. Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase. Tal for 2002. Antallet af virksomheder omfatter bus-, S-togstrafik og rutebart mv. (dvs. DB93-branche 602100) og anden landpassagertransport (dvs. DB93-branche 602300).

Det afspejler, at der er tale om en branche præget af få store og mange mindre virksomheder. Der gælder især inden for rutekørslen, hvor der er seks store selskaber med hver over 400 bustilladelser hver. Hvis der ses bort fra disse selskaber har de øvrige buskørselsvirksomheder i gennemsnit 8,7 bustilladelser.³²

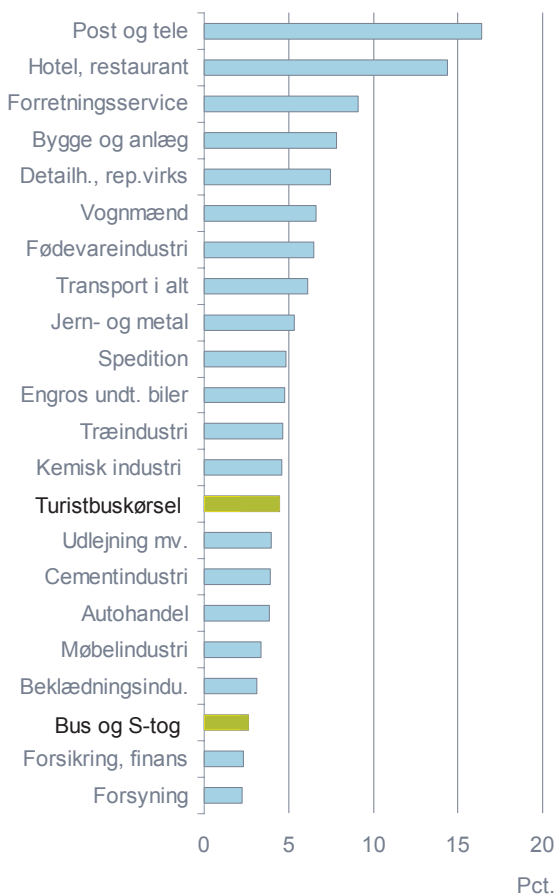
Med hensyn til de nye virksomheder inden for branchen kan der skelnes mellem iværksættere og vækstiværksættere. En vækstiværksætter defineres i denne sammenhæng som en virksomhed, der fra opstarten og to år frem har haft en stigning i beskæftigelsen og den reale omsætning på mere end 60 pct. Definitionen på en vækstiværksætter er dog ikke entydig, og antallet af vækstiværksættere vil variere alt efter, hvilken definition der benyttes. For både økonomien samlet set og den pågældende branche er det afgørende med vækstiværksættere, da iværksættere, der kommer ind i et solidt vækstforløb, bidrager positivt til værdiskabelse, beskæftigelse og konkurrence og således også produktivitetsudviklingen.

På den baggrund er det værd at hæfte sig ved, at bustransporterhvervet har en forholdsvis høj andel af vækstiværksættere sammenlignet med de øvrige private byerhverv, når der ses på turistvognmændene, se figur 7.15. Tallet svarer dog nogenlunde til gennemsnittet for transporterhvervet som helhed, og der er stadig tale om relativt få iværksættere sammenlignet med de øvrige private byerhverv.

³² Jf. Færdselsstyrelsens statistik, 2006.

7. Bustransport

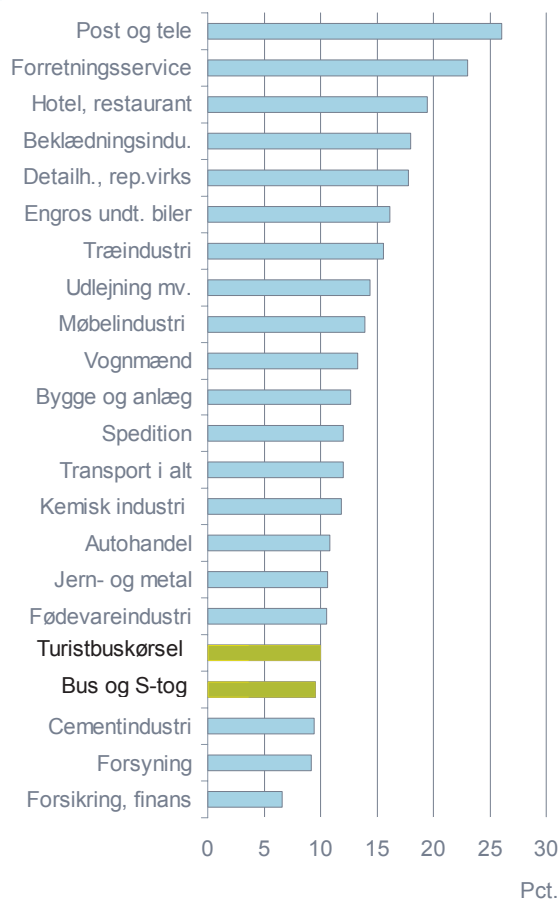
Figur 7.13 Opstart af virksomheder



Anm.: Data for 2001. Antal nystartede virksomheder i pct. af bestanden af virksomheder i samme branche. Bus og S-tog omfatter bus-, S-togstrafik og rutefart mv. (dvs. NR-branche 602100). Turistbuskørsel omfatter anden landpassagertransport (dvs. DB93-branche 602300).

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

Figur 7.14 Lukning af virksomheder

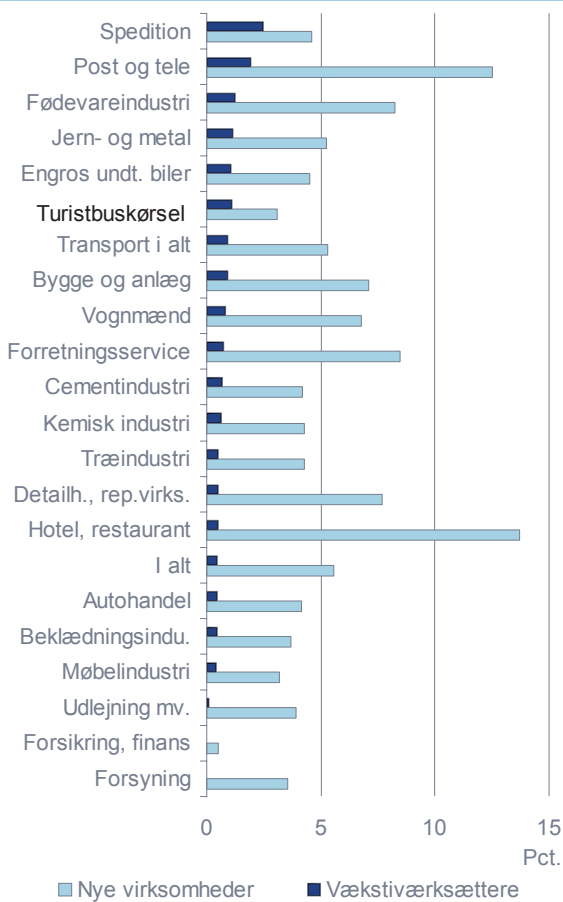


Anm.: Data for 2001. Antal lukkede virksomheder i pct. af bestanden af virksomheder i samme branche. Bus og S-tog omfatter bus-, S-togstrafik og rutefart mv. (dvs. NR-branche 602100). Turistbuskørsel omfatter anden landpassagertransport (dvs. DB93-branche 602300).

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

7. Bustransport

Figur 7.15 Nye virksomheder og vækstiværksættere i pct. af virksomheder i branchen



Anm.: Data for 2002. Turistbuskørsel omfatter anden landpassagertransport (dvs. DB93-branche 602300). Datagrundlaget er i denne sammenhæng utilstrækkeligt i forhold til at belyse bus- og S-togstrafik mv., rutebart (dvs. DB93-branche 602100).

Kilde: Egne beregninger på Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase.

8. Regulering

Generelt er den offentlige regulering af vejgodstransport relativt moderat i Danmark sammenlignet med andre europæiske lande. Og i Danmark er den offentlige regulering primært bestemt af fælles EU-regler.

Reglerne om køre- og hviletid er EU-regler, som gælder for alle EU- og EØS-lande. Reglerne er indført for at sikre lige konkurrencevilkår for vognmænd i Europa, forbedre færdselssikkerheden og forbedre chaufførernes arbejdsvilkår.

Sanktioner (dvs. bøder og frakendelse af førerret) for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne er derimod et rent nationalt anliggende og kan derfor være forskellige i de forskellige europæiske lande. Overtrædelser af køre- og hviletidsregler vil indebære bøder efter det sanktionssystem, der gælder i det pågældende land. Udenlandske chauffører vil således blive straffet efter samme regler som danske chauffører, hvis de overtræder køre- og hviletidsreglerne i Danmark. Det gælder også for vognmandsvirksomhederne. Hidtil har det dog været forbundet med vanskeligheder at retsforfølge udenlandske vognmandsvirksomheder, men retsforfølgelsen på tværs af EU-landene smidiggøres fra 1. marts 2007 som følge af nye EU-regler.

Sanktionerne for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid i Danmark blev skærpet i 2005. Overordnet set er sanktionsniveauet i Danmark væsentligt højere end i visse af vore nabolande. Det viser en undersøgelse af, hvorledes Tyskland og Sverige sanktionerer overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, herunder reglerne om kontrolapparatet.

Forskelle i sanktionerne over for vognmandsvirksomhederne vil kunne have betydning for, i hvilket land vognmanden vælger at placere sin virksomhed. Det gælder for det særlige forhold, at de overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, som konstateres ved en virksomhedskontrol, indebærer bøder efter det sanktionssystem, der gælder i det land, hvor vognmandsvirksomheden er placeret.

Også ved transport af dyr gælder der fælles EU-regler. Færdselspolitiets kontroller viser imidlertid, at hver fjerde af de kontrollerede dyretransporter har overtrådt reglerne om dyrevelfærd. Omfanget af overtrædelser er lige stort for danske og udenlandske vognmænd.

Relativt moderat regulering af vejgodstransport i Danmark

Et velfungerende transporterhverv er vigtigt for væksten i Danmark, og det er derfor væsentligt at sikre sunde rammevilkår for erhvervet. Generelt set er transporterhvervet forholdsvis liberaliseret, og i Danmark er den offentlige regulering af vejgodstransporterhvervet relativt moderat i sammenligning med en række andre EU-lande.

Det fremgår af en sammenligning af forskellige indikatorer for regulering, som OECD har foretaget for en række europæiske lande. Indikatorerne omfatter priskontrol, offentligt ejerskab, barrierer for virksomheders adgang til markedet samt branchespecifikke administrative byrder, se figur 8.1.

8. Regulering

Figur 8.1 Indikatorer for regulering af vejgodstransport i Europa

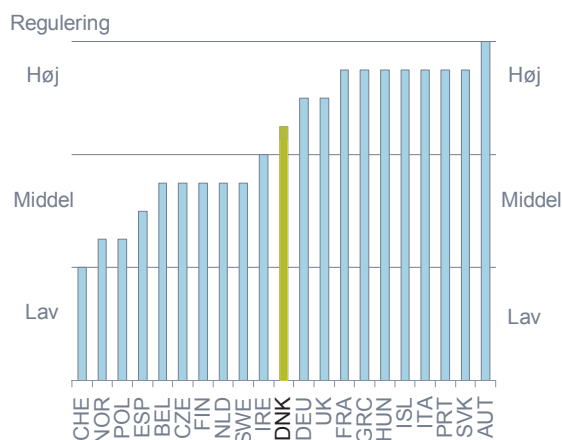
	Pris-kontrol	Offentligt ejerskab	Adgangsregulering	Administrative byrder
CHE	Lav	Lav	Lav	Middel
DNK	Lav	Lav	Lav	Høj
ESP	Lav	Lav	Middel	Middel
NLD	Lav	Lav	Middel	Middel
POL	Lav	Lav	Middel	Middel
UK	Lav	Lav	Lav	Høj
PRT	Lav	Lav	Lav	Høj
BEL	Lav	Lav	Middel	Middel
DEU	Lav	Lav	Middel	Høj
SVK	Lav	Lav	Middel	Høj
ISL	Lav	Lav	Middel	Høj
AUT	Lav	Lav	Høj	Høj
FIN	Lav	Høj	Lav	Middel
HUN	Lav	Lav	Høj	Høj
NOR	Lav	Høj	Middel	Middel
IRE	Lav	Høj	Lav	Middel
SWE	Lav	Høj	Middel	Middel
FRA	Lav	Høj	Middel	Høj
CZE	Lav	Høj	Høj	Middel
GRC	Høj	Lav	Høj	Høj
ITA	Høj	Høj	Høj	Høj

Anm.: Indikatorer for 2003. Indikatorerne beregnes på baggrund af spørgsmål, der kan besvares med ja eller nej, og kan have en værdi mellem 0 og 6. Værdier under 2 angiver lav regulering, værdier fra 2 til 4 angiver middel regulering, og værdier over 4 angiver høj regulering. Landene er rangeret efter en overordnet vurdering af reguleringen.

Kilde: OECD International Regulation Database, OECD REGREF indicators og egne beregninger.

Danmark er et af de EU-lande, hvor der er mindst regulering af vejgodstransport-erhvervet, når det gælder priskontrol, omfanget af offentligt ejede vognmandsvirksomheder og adgang til transportmarkedet. Det er således relativt nemt for nye vognmandsvirksomheder at etablere sig i Danmark.

Figur 8.2 Branchespecifikke administrative byrder for vejgodstransport-erhvervet



Anm.: Indikatorer for 2003. Indikatorerne beregnes på baggrund af spørgsmål, der kan besvares med ja eller nej. Indikatorerne er skaleret til at antage værdier mellem 0 og 6. Værdier under 2 angiver lav regulering, værdier fra 2 til 4 angiver middel regulering, og værdier over 4 angiver høj regulering.

Kilde: OECD International Regulation Database og egne beregninger.

Hidtil har Danmark haft skærpede kvalifikationskrav til buschauffører i form af det såkaldte blå kvalifikationsbevis, krav om erfaring samt skærpet alderskrav ved international kørsel.³³ Kravet om blå kvalifikationsbevis ophæves imidlertid, når kvalifikationsordningerne i uddannelsesdirektivet træder i kraft for buschauffører den 10. september 2008. Herefter vil alle buschauffører inden for EU være omfattet af bestemmelserne i uddannelsesdirektivet, der fastsætter krav om kvalifikationsuddannelse for nye chauffører og obligatorisk efteruddannelse for alle chauffører.³⁴ Danmark vil dog af hensyn til trafiksikkerheden videreføre de nugældende alders- og erfaringskrav til buschauffører.

Danmark hører til i midtergruppen af lande, når man sammenligner de administrative

³³ Jf. Bekendtgørelse nr. 1068 af 1/12 2000.

³⁴ Jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF.

8. Regulering

byrder for vejgodstransporterhvervet, se figur 8.2. De branchespecifikke administrative byrder omfatter offentlige licenser for at etablere en vognmandsvirksomhed, ventetid på offentlig godkendelse for at starte ny vognmandsvirksomhed, registrering af vognmandsvirksomheder i et transportregister og andre kriterier for etablering.

For så vidt angår administrative byrder, har Danmark udviklet et mere avanceret system til måling af omfanget af administrative byrder. Danmark har udviklet den såkaldte AMVAB-metode (Aktivitetsbaseret Måling af Virksomhedernes Administrative Byrder), der gennem en kortlægning af private, danske virksomheders tidsforbrug måler erhvervslivets administrative omkostninger ved at efterleve erhvervsrettet regulering. Ifølge AMVAB-målingerne var de samlede administrative byrder for det private erhvervsliv i Danmark på 31,1 mia. kr. i 2005. AMVAB-målingerne medregner dog alene regulering, der er skrevet ind i dansk lovgivning. Administrative byrder som følge af EU-forordninger bliver således ikke talt med i opgørelsen af de administrative byrder i Danmark, medmindre EU-forordningen er skrevet ind i dansk lov eller bekendtgørelse.

AMVAB måler de administrative byrder ved de forskellige ministeriers erhvervsrettede love med henblik på at sammenligne, hvilke love der bidrager til de største administrative byrder for erhvervslivet. Men det er ikke umiddelbart muligt at sondre mellem administrative byrder for forskellige brancher.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har dog lavet en særlig opgørelse for vejgodstransporterhvervet, som viser, at vejgodstransporterhvervets årlige administrative omkostninger var i størrelsesordenen 340 mio. kr. i 2005. Disse tal inkluderer imidlertid også byrder som følge af EU-forordninger, der ikke er skrevet ind i dansk lov, og tallene er derfor ikke sammenlignelige med de administrative byrder for hele erhvervslivet,

der som nævnt kun omfatter regulering i dansk lovgivning. Det kan dog konkluderes, at vejgodstransporterhvervets administrative byrder højst udgør godt 1 pct. af de samlede administrative byrder for erhvervslivet i Danmark. Til sammenligning står vejgodstransport for 2 pct. af værdiskabelsen i Danmark.

I mange tilfælde er der forskel på den statistiske opgørelse af omfanget af administrative byrder, og hvordan branchen oplever omfanget af administrative byrder. At mange vognmandsvirksomheder er små virksomheder, hvor ejerne selv varetager de administrative opgaver, kan være en medvirkende årsag til, at der blandt vognmænd og speditører kan være en oplevelse af, at omfanget af administrative byrder er større end, hvad der bliver målt med AMVAB-metoden. Dertil kommer, at administrative byrder ikke alene påvirker produktiviteten, men også kan have afledte virkninger på fx udflagning af virksomheder, rekruttering af medarbejdere, iværksætteri mv.

De administrative byrder for vejgodstransporterhvervet er især påvirket af omkostninger ved at efterleve reglerne om køre- og hviletid. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens særlige opgørelse af administrative byrder inden for vejgodstransport viser således, at omkring 80 pct. af vognmændene og speditørernes administrative omkostninger vedrører reglerne om køre- og hviletid.³⁵ Det bekræfter, at reglerne om køre- og hviletid er et reguleringsområde, der har væsentlig betydning for vejgodstransporten.

³⁵ Administrative omkostninger opgøres som tid anvendt på registrering og opbevaring, mens bøder mv. indgår ikke i de administrative byrder.

8. Regulering

Boks 8.1 Regler for køre- og hviletid

Køretid: Køretid er alle tidsrum, hvor køretøjet bevæger sig. Den daglige køretid må ikke overstige 9 timer, men to gange om ugen kan køretiden sættes op til 10 timer.

Efter 4½ times kørsel skal chaufføren holde en pause i mindst 45 minutter, hvor han ikke udfører andet arbejde. Pausen på 45 minutter kan dog opdeles i 3 pauser á 15 minutter.

Den samlede køretid i løbet af to uger må ikke overstige 90 timer.

Hviletid: Hviletid er enhver afbrydelse af kørslen i mindst én time, hvor føreren frit kan disponere over sin tid. Inden for ethvert tidsrum af 24 timer skal chaufføren have et dagligt hvil på mindst 11 timer i træk.

Hviletiden kan opdeles i 2 eller 3 adskilte perioder, hvoraf den ene periode er på mindst 8 timer. Hvis hviletiden opdeles, skal den samlede hviletid være 12 timer.

Hvilet kan holdes i lastbilen, hvis den er udstyret med en soveplads og holder stille.

Nedsat hviletid: Tre gange om ugen kan hviletiden nedsættes til 9 timer i træk. Hvis hviletiden nedsættes til 3 x 9 timer i en uge, skal der holdes 3 x 2 timers ekstra hvil i den følgende uge, så den samlede hviletid i løbet af de to uger svarer til normalen.

Kontrol: Overholdelse af køre- og hviletidsreglerne registreres på en farts skriver i lastbilen, som til enhver tid kan kontrolleres af myndighederne.

Anm.: Køre- og hviletidsforordningen omfatter køretøjer til både gods- og persontransport undtagen godstransport med køretøjer under 3,5 ton og persontransport med køretøjer til højst ni personer. Herudover er blandt andet rutekørsel under 50 km og specialkøretøjer til lægelige opgaver undtaget. For så vidt angår den egentlige hviletid har reglerne hidtil været lidt lempeligere for persontransport end for gods-transport.

Kilde: Rigspolitiet.

Boks 8.2 Danmarks udnyttelse af mulighederne for skærpelser og lempelser af EU-reglerne om køre- og hviletid

Mulige skærpelser

Højere uddannelsesmæssige krav til chauffører	÷
Højere alderskrav til chauffører	÷
Kortere maksimale køretider	÷
Længere pauser og hviletider	÷
Nationale køre- og hviletidsregler og krav om kontrolapparater for køretøjer, der ikke er omfattet af EU-reglerne	÷

Mulige lempelser

Lavere alderskrav for medhjælpere	✓
Visse køretøjer kan undtages fra køre- og hviletidsreglerne	✓
Visse køretøjer kan undlade brug af kontrolapparater	✓

Anm.: ÷ angiver, at Danmark ikke har udnyttet muligheden for nationale skærpelser eller lempelser af EU-reglerne, mens ✓ angiver, at Danmark har udnyttet denne mulighed.

Kilde: Justitsministeriet.

Regler for køre- og hviletid er det væsentligste rammevilkår

Reglerne om køre- og hviletid er EU-regler, som gælder for alle EU- og EØS-lande. Reglerne er indført for at sikre lige konkurrencevilkår for vognmænd i Europa, forbedre færdselssikkerheden og forbedre chaufførernes arbejdsvilkår.

Køre- og hviletidsreglerne indeholder i korte træk regler for, hvor lang tid en chauffør må køre, og hvornår der skal holdes pauser og hvil, se boks 8.1.

Reglerne er som udgangspunkt ens i alle lande. Men på visse punkter er der givet mulighed for, at medlemslandene kan lave nationale skærpelser og lempelser af reglerne i deres egne lovgivninger. Medlemslandene kan skærpe reglerne om personalet,

8. Regulering

køretid, pauser og hviletid. Medlemslandene kan også lempe reglerne gennem undtagelser for en række transportere.

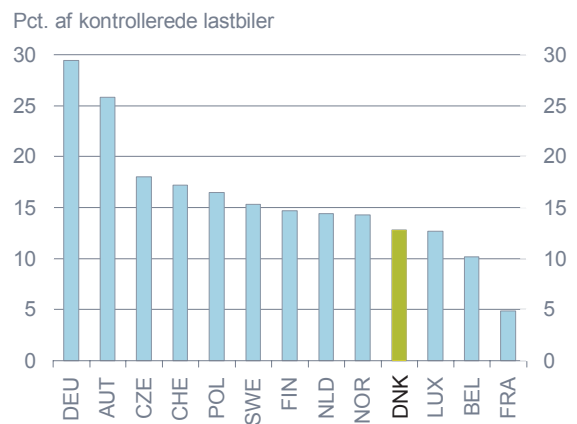
Danmark har ikke udnyttet mulighederne for at skærpe køre- og hviletidsbestemmelserne i den danske lovgivning. Derimod har Danmark udnyttet de eksisterende muligheder for at lave lempelser i forhold til EU-reglerne, se boks 8.2. Blandt andet har Danmark undtaget køretøjer til ikke-erhvervsmæssig persontransport, der er indrettet til højst 17 personer.

Der findes ikke nogen opgørelser over, i hvilket omfang de andre EU-lande har udnyttet mulighederne for at indføre skærper eller lempelser af EU-reglerne.

Forskelle i de nationale lovgivninger vil kunne påvirke vognmændenes internationale konkurrencesituation. EU-reglerne om køre- og hviletid gælder nemlig fortsat for chauffører, som udfører internationale transporter med lastbiler, der er indregistreret i en anden medlemsstat. Hvis der for eksempel er andre EU-lande, der har vedtaget, at den maksimale køretid skal være 8 timer, vil chauffører i en dansk indregistreret lastbil stadig kunne køre 9 timer i disse lande uden at blive straffet.

I international sammenligning hører danske chauffører dog til blandt de chauffører i Europa, der har færrest overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid ved kørsel med lastbiler i Tyskland, se figur 8.3. Knap 13 pct. af de danske lastbiler, der bliver kontrolleret i Tyskland, har overtrådt køre- og hviletidsbestemmelserne. Til sammenligning har knap 30 pct. af de kontrollerede tyske lastbiler overtrådt køre- og hviletidsbestemmelserne.

Figur 8.3 Køre- og hviletidsovertrædelser ved kørsel i Tyskland fordelt på nationaliteter



Anm.: Data for 2004.

Kilde: Das Bundesamt für Güterverkehr.

Som supplement til reglerne om køre- og hviletid er der i EU vedtaget et arbejdstidsdirektiv, så den del af chaufførernes arbejdstid, der ligger udover kørslen, også bliver omfattet af regulering, se boks 8.3. Arbejdstidsdirektivet blev implementeret i dansk lovgivning i juli 2005. Danmark har ikke foretaget hverken skærper eller lempelser i forhold til EU-reglerne.

Det er imidlertid ikke alle EU-lande, der ligesom Danmark har levet op til deres forpligtelse om at implementere arbejdstidsdirektivet. Det indebærer, at vognmænd fra disse lande – på kort sigt – har en fordel i konkurrencen med blandt andet danske vognmænd. Det er op til Kommissionen at sørge for, at medlemsstaterne overholder deres forpligtelse til at implementere de vedtagne direktiver.

8. Regulering

Boks 8.3 Regler for arbejdstid

Ugentlig arbejdstid: Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder. Der kan desuden højst arbejdes 60 timer i en enkelt uge. Loftet over arbejdstiden omfatter både mobilt og ikke-mobilt arbejde samt arbejde udført for andre arbejdsgivere.

For at sikre, at det absolutte loft bliver overholdt, er der indført et registreringssystem, hvor lønmodtageren er forpligtet til at oplyse om arbejde, der er udført for andre arbejdsgivere, og arbejdsgiveren er forpligtet til at opbevare registreringen af den samlede arbejdstid i op til 2½ år.

Pauser: Der må ikke arbejdes mere end 6 timer ud i ét stræk uden pause. Der skal holdes mindst 30 minutters pause, hvis der arbejdes 6-9 timer pr. dag, og der skal holdes mindst 45 minutters pause, hvis der arbejdes mere end 9 timer pr. dag.

Natarbejde: Inden for ethvert tidsrum af 24 timer må natarbejdet ikke overstige 10 timer.

Kilde: Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF.

Sanktioner over for køre- og hviletidsovertrædelser

EU-reglerne om køre- og hviletid bestemmer blandt andet, at medlemsstaterne skal udstede regler om sanktioner for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Den nærmere udformning af sanktionssystemet er imidlertid op til de nationale lovgivninger, og derfor kan den samme overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne udløse forskellige bøder i forskellige lande. Der findes ikke nogen sammenlignelig opgørelse over de europæiske landes sanktioner i tilknytning til køre- og hviletidsreglerne. Men Justitsministeriet har fået foretaget en særskilt undersøgelse, der viser, at Danmark sanktionerer overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne væsentligt strengere end vore nabolande Tyskland og Sverige. Se næste afsnit for en nærmere beskrivelse af undersøgelsen.

Boks 8.4 Sanktioner ved køre- og hviletidsovertrædelser efter 1. september 2005

Sanktionssystemet for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen består af et gradueret bødesystem. Dette system er bygget op omkring samme principper som bødesystemet for forseelser vedr. overlæs.

Bøder: For hver procent, en regel om køre- og hviletid er overskredet, får chaufføren en bøde på 100 kr., og vognmandsvirksomheden får en bøde på 200 kr.

Der bliver dog kun rejst tiltale, hvis overskridelsen har været på 5 pct. eller mere. Det betyder, at den mindste bøde, der kan fastsættes, er på 500 kr. til chaufføren og 1.000 kr. til vognmandsvirksomheden.

For hver konstateret overtrædelse af kontrolapparatforordningen får chaufføren en bøde på 3.000 kr., og transportvirksomheden får en bøde på 6.000 kr.

Frakendelse af førerretten: Chaufføren får en betinget frakendelse af førerretten, hvis en køre- og hviletidsregel overskrides med mere end 30 procent. Førerretten frakendes ubetinget, hvis chaufføren har gjort sig skyldig i flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, der hver for sig kan begrunde en betinget frakendelse. En ubetinget frakendelse af førerretten forudsætter dog, at reglerne er overtrådt i mere end ét kørselsforløb.

Ved tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen begået inden for tre år vil chaufføren få en betinget frakendelse af førerretten.

Anm.: Sanktionerne skal anvendes over for både udenlandske og danske chauffører, uanset om kørslen er udført for en vognmand, der har hjemsted i Danmark eller i udlandet. En udenlandsk chauffør kan ikke få frakendt sit kørekort af danske myndigheder, men kan få frakendt førerretten til kørsel i Danmark.

Kilde: Rigspolitiet.

En lastbil, der overtræder køre- og hviletidsregler vil blive pålagt en bøde efter det sanktionssystem, der gælder i det pågældende land. Det betyder for eksempel, at en udenlandsk chauffør, der overtræder reglerne om køre- og hviletid i Danmark, pålægges samme straf som en dansk chauffør. Ud fra denne betragtning påvirker forskelle i sank-

8. Regulering

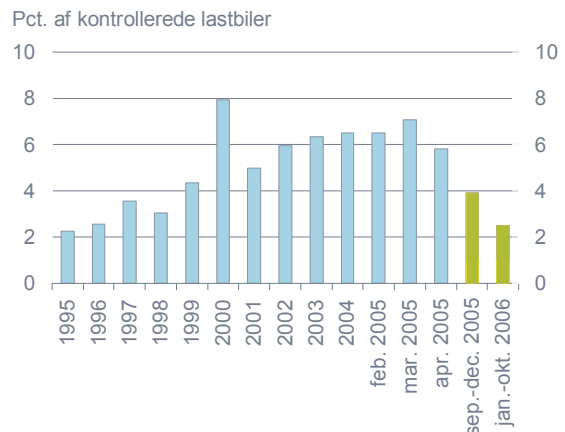
tioner i forbindelse med overtrædelser ikke vognmændenes internationale konkurrencesituation.

Tilsvarende vil en vognmandsvirksomhed med hjemsted i udlandet blive pålagt samme straf som en dansk vognmandsvirksomhed i forbindelse med overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne i Danmark. Hidtil har det imidlertid været vanskeligt for myndighederne at retsforfølge udenlandske vognmandsvirksomheder. Det objektive arbejds-giveransvar, som gælder i Danmark, kendes eksempelvis ikke i Tyskland. Det kan have betydet, at det hidtil har været mere attraktivt for vognmændene at placere deres virksomheder i lande med lempeligere sanktionssystemer end i Danmark. Men fra 1. marts 2007 smidiggøres retsforfølgelsen på tværs af EU-landene som følge af nye EU-regler om gensidig retshjælp i straffesager.

Derudover vil overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, som bliver konstateret i forbindelse med en virksomhedskontrol, kunne udløse forskellige sanktioner over for vognmandsvirksomhederne i forskellige EU-lande. På denne baggrund vil forskelle i EU-landenes bøder til vognmandsvirksomhederne kunne have betydning for, i hvilket land vognmanden vælger at placere sin virksomhed.

De danske sanktioner for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og om kontrolapparatet blev ændret med virkning fra den 1. september 2005, se boks 8.4. Ændringen indebar, at bødeniveauet blev markant forhøjet og gradueret efter overtrædelsens grovhed. Tidligere blev chaufføren og virksomheden straffet med en bøde på henholdsvis 500 og 1.000 kr. pr. overtrædelse – uanset overtrædelsens grovhed. Derudover blev der som noget nyt givet mulighed for at frakende førerretten ved de meget grove overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne eller gentagne overtrædelser af reglerne om kontrolapparater og køreskiver.

Figur 8.4 Køre- og hviletidsovertrædelser ved kørsel i Danmark



Anm.: Tallene vedrører Rigspolitiets Færdselsafdelings lastbilkontroller. Kontroller målrettet mod særtransporter indgår ikke. Perioden efter skærpelsen af sanktionerne for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid pr. 1. september 2005 er markeret med grønt.

Kilde: Rigspolitiet.

Baggrunden for skærpelsen var, at der ved politiets kontroller var konstateret adskillige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, hvilket efter Justitsministeriets opfattelse indebar en betydelig færdselssikkerhedsmæssig risiko for medtrafikanter, passagerer i busser mv.

I løbet af de seneste ti år har der været en stigende tendens til overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid i Danmark, men siden september 2005, hvor der blev indført skærpede sanktioner i Danmark, er andelen af overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne faldet, se figur 8.4.

Skærpelsen af sanktionerne har imidlertid affødt kritik fra vejgodstransporterhvervet. Denne kritik går igen hos virksomhederne i interviewundersøgelsen, se boks 8.5.

Som reaktion på branchens kritik har Justitsministeriet med virkning fra 31. oktober 2006 gennemført visse lempelser i den administrative praksis vedrørende sanktionerne for køre- og hviletidsovertrædelser. Æn-

8. Regulering

dringerne indebærer lempelser på fem områder. Desuden har Justitsministeriet efter en gennemgang af transportbranchens konkrete eksempler på sanktioner besluttet at gennemføre visse yderligere lempelser i foråret 2007, se boks 8.6. Justitsministeriet vil i slutningen af marts 2007 udsende en cirkulæreskrivelse til politi og anklagemyndighed, der sætter lempelserne i kraft pr. 11. april 2007.

Herudover har Justitsministeriet bedt Rigsadvokaten om i samarbejde med Rigspolitiet at følge området og udarbejde en redegørelse, der kan give grundlag for at vurdere, om der er behov for yderligere tilpasninger af sanktionssystemet. Redegørelsen vil foreligge omkring årsskiftet 2007/2008.

Forudsætningen for yderligere lempelser af sanktionerne på køre- og hviletidsområdet er, at de kan gennemføres uden, at det får negativ indflydelse på færdselssikkerheden.

Boks 8.5 Interviewundersøgelsen: Køre- og hviletidsreglerne

Virksomhederne giver generelt udtryk for, at det er en del af deres virksomhedspolitik, at reglerne om køre- og hviletid bliver overholdt. Det er også virksomhedernes egen opfattelse, at de selv gør meget for at sikre, at køre- og hviletidsreglerne bliver overholdt, blandt andet gennem anvendelsen af mobile it-systemer til deres køretøjer. Det er desuden en fælles holdning hos de interviewede virksomheder, at den øgede kontrol bidrager til en mere fair konkurrence.

Men virksomhederne udtrykker samstemmende en bekymring over, at fortolkningen og administrationen af de fælles EU-regler er gået for langt i Danmark. Virksomhederne peger på, at de med skærpelsen af sanktionerne i Danmark i 2005 kan blive pålagt meget store bøder og fratagelse af førerretten for overtrædelser, som virksomhederne opfatter som bagateller i relation til færdselssikkerheden. Som eksempel fremhæver flere virksomheder forkert udfyldelse af skrivefeltet på diagramarket. Virksomhederne har kritiseret den tidligere praksis med kumulation for flere overtrædelser i samme kontrol.

Derudover peger virksomhederne i interviewundersøgelsen på, at de opfatter den danske fortolk-

ning af virksomhedernes objektive ansvar som værende mere restriktiv end i udlandet. Det er virksomhedernes indtryk, at vognmænd i andre lande ikke får nogen bøde, hvis de kan dokumentere, at turene er tilrettelagt, så køre- og hviletiderne kan overholdes.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

Boks 8.6 Administrative lempelser af sanktioner på køre- og hviletidsområdet

Lempelser pr. 31. oktober 2006:

- Chaufførerne får mulighed for kortvarigt at åbne det analoge kontrolapparat med henblik på selv at kontrollere, om de overholder reglerne.
- Der vil kun blive givet én bøde for ikke medbragte diagramark, og ikke som hidtil en bøde for hvert af de manglende diagramark.
- Der vil kun blive givet én bøde for hvert diagramark, der ikke er udfyldt korrekt, og ikke som hidtil en bøde for hver enkelt fejl.
- Den administrative praksis vil blive tilpasset den kommende "færgeregel", hvorefter chaufføren kortvarigt kan køre i bilen to gange i løbet af hviletiden, når der skal køres ombord eller fra borde på en færge eller et tog.
- Chaufførerne kan udtage diagramark i forbindelse med hvil i køretøjet.

Lempelser pr. 11. april 2007:

- For pauser øges tolerancetærsklen fra 5 pct. til 5 minutter, og kumulation af køretid i forbindelse med utilstrækkelig pause erstattes af en ny "pausebøde" ved mindre overtrædelser. Dette indebærer, at pauser, som er mere end 5 minutter for korte, men ikke over 1/3 for korte, sanktioneres med en bøde på 1.500 kr. til chaufføren og 3.000 kr. til vognmanden. Hvis pausen er mere end 1/3 for kort kumuleres køretiden som hidtil.
- For daglig hviletid fastholdes tolerancetærsklen på 5 pct., men kumulation af køretiden vil kun ske, hvor hvilet har været mere end 1 time for kort.

Kilde: Justitsministeriet.

Strengere sanktioner i Danmark end i Tyskland og Sverige

Sanktioner for køre- og hviletidsreglerne er et nationalt anliggende, og den samme overtrædelse kan derfor udløse forskellige bøder i forskellige lande.

Der findes ikke nogen sammenlignelig opgørelse over de europæiske landes sanktioner i tilknytning til køre- og hviletidsreglerne. Men Rigsadvokaten har for Justitsministeriet foretaget en særskilt undersøgelse i februar 2007 af, hvorledes vore nabolande – Tyskland og Sverige – sanktionerer overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Justitsministeriet har ligeledes igangsat en undersøgelse af sanktionsniveauerne i Frankrig og Spanien, og resultatet heraf ventes at foreligge i løbet af foråret 2007.

Justitsministeriets undersøgelse, der tager udgangspunkt i en vurdering af fire konkrete eksempler, peger på, at sanktionerne i Danmark er væsentligt strengere end i Tyskland og Sverige, se boks 8.7.

Højere bøder for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne i Danmark skyldes grundlæggende højere bødesatser.

I Tyskland er sanktionerne graderet efter overtrædelsens grovhed, men med større trin end i Danmark. Dertil kommer muligheden for nedslag i sanktionerne efter en vurdering fra myndighederne af overtrædelsens karakter, se eksempel 2 i boks 8.7. Endvidere frakendes førerretten ikke ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

I Sverige er sanktionerne ikke graderet efter overtrædelsens grovhed. Derudover fastsættes den samlede bøde for flere overtrædelser som den højeste bøde plus 50 pct. af summen af bøderne for de øvrige overtrædelser.

Særligt ved sanktioner over for vognmandsvirksomhederne er bøderne noget højere i Danmark end i Tyskland og Sverige. Det

skal blandt andet ses på baggrund af, at det objektive ansvar, som gælder i Danmark, ikke kendes i samme udformning i Tyskland og Sverige. I disse nabolande afhænger sanktionsniveauet af, om vognmanden har handlet forsætligt eller uagtsomt.

Som nævnt i det foregående afsnit vil overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, som bliver konstateret i forbindelse med en virksomhedskontrol, kunne udløse forskellige sanktioner over for vognmandsvirksomhederne i forskellige EU-lande, se eksempel 4 i boks 8.7. Derfor kan højere bøder i Danmark – isoleret set – indebære, at det er mere attraktivt for vognmændene at placere deres virksomheder i Tyskland og Sverige end i Danmark.

8. Regulering

Boks 8.7 Sammenligning af sanktioner på køre- og hviletidsområdet i Danmark, Tyskland og Sverige

Eksempel 1:

En chauffør kører 12 timer, dvs. to timer mere end den tilladte daglige køretid. Chaufføren holder endvidere først pause en time senere end reglerne foreskriver.

Bøder	Chauffør	Vognmand
Danmark	4.500 kr.	8.500 kr.
Tyskland	1.100 kr.	2.300 kr.*
Sverige	3.700 kr.	3.700 kr.*

Eksempel 2:

En chauffør holder efter en daglig køretid på ti timer et hvil, der er en time kortere end foreskrevet, dvs. syv timer, og kører herefter igen ti timer.

Bøder	Chauffør	Vognmand
Danmark	11.500 kr.	22.500 kr.
Tyskland	4.500 kr. [#]	9.000 kr.* [#]
Sverige	3.700 kr.	3.700 kr.*

Eksempel 3:

En chauffør kører 12 timer, dvs. to timer mere end den tilladte daglige køretid. Chaufføren holder endvidere først pause en time senere end reglerne foreskriver. Endelig har chaufføren ikke udfyldt diagramarket korrekt.

Bøder	Chauffør	Vognmand
Danmark	7.500 kr.	14.500 kr.
Tyskland	2.200 kr.	2.200 kr.*
Sverige	4.900 kr.	4.900 kr.*

Eksempel 4:

Ved en virksomhedskontrol konstateres det, at fem chauffører har overtrådt køre- og hviletidsreglerne:

- Chauffør nr. 1 har holdt et hvil på 7 timer og 10 minutter, dvs. 50 minutter for kort. I to tilfælde har chaufføren ikke udfyldt diagramarket korrekt.
- Chauffør nr. 2 har holdt et hvil på 7 timer og 30 minutter, dvs. 30 minutter for kort. I et andet tilfælde har chaufføren afholdt et hvil på 7 timer og 5 minutter, dvs. 55 minuter

for kort. I et tilfælde har chaufføren ikke udfyldt diagramarket korrekt.

- Chauffør nr. 3 har ikke angivet start- og slutsted på diagramarket.
- Chauffør nr. 4 har holdt et hvil på 7 timer og 10 minutter, dvs. 50 minutter for kort. Chaufføren har holdt pause på 38 minutter inden for en køretid på 5 timer og 40 minutter, hvilket er en overtrædelse af den maksimale køretid uden pauser med 1 time og 10 minutter. Chaufføren har endvidere i to tilfælde åbnet kontrolapparatet unødigt, og i et tilfælde har han unødigt udskiftet diagramarket.
- Chauffør nr. 5 har unødigt udskiftet diagramarket.

Bøder	Chauffører i alt	Vognmand
Danmark	27.200 kr.	54.500 kr.
Tyskland	8.300 kr.	5.400 kr.*
Sverige	19.600 kr.	8.200 kr.*

Anm.: Bødestørrelser er opgjort i danske kroner og afrundet til nærmeste 100 kr. Bødestørrelserne er opgjort pr. 29. januar 2007 for Danmark og Tyskland og pr. 21. december 2006 for Sverige. I Tyskland er der i tillæg til bøderne et administrationsgebyr på 5 pct., dog mindst 20 euro.

* angiver bøden til vognmandsvirksomheden, hvis vognmanden har handlet forsætligt eller uagtsomt, dvs. ikke har gjort, hvad der var muligt for at forhindre forseelsen.

de tyske myndigheder oplyser, at der i anførte eksempel vil blive givet nedslag i bøden som følge af overtrædelsens karakter, idet chaufføren har holdt 7 timers hvil og ikke kørt 20 timer i træk.

Kilde: Justitsministeriet på baggrund af oplysninger fra de tyske og svenske myndigheder.

Tilladelse til kørsel i hele EU tidligst liberaliseret fra 2010

Etableringen af EU's indre marked har betydet, at tilladelser til kørsel i andre lande og cabotagekørsel er blevet liberaliseret markant. Før 1993 blev udstedelse af kørselstilladelser i EU reguleret gennem bilaterale aftaler mellem medlemslandene. I 1993 blev reglerne ændret, så vognmandsvirksomheder etableret i EU frit kunne transportere varer til en anden medlemsstat, hvis virksomheden kunne opfylde nogle EU-bestemmelser, der regulerer adgang til erhvervet og markedet og dermed få en transporttilladelse.

Cabotagekørsel er blevet liberaliseret i en række overgangsfaser siden 1993. Adgangen til cabotagekørsel i EU blev indført allerede i oktober 1993. Cabotagekørsel er midlertidige, lejlighedsvis transporter inden for ét land udført af vognmænd fra et andet land. Cabotagekørsel giver derfor ikke danske vognmænd mulighed for at anvende udenlandske chauffører på deres lastbiler. Omfanget af cabotagekørsel inden for EU er dog meget beskedent. I forhold til de samlede indenlandske og internationale transporter i EU udgør cabotagekørsel i størrelsesordenen 0,8 procent.

I forbindelse med EU-udvidelsen i 2004 blev der for visse af de nye medlemslande aftalt en overgangsordning vedrørende cabotagekørsel, se boks 8.8. Tidligst fra den 1. januar 2010 vil cabotagekørsel kunne være fuldstændig liberaliseret i alle 27 EU-lande.

Boks 8.8 Forskellige overgangsordninger for de nye medlemslande vedrørende cabotagekørsel

Estland, Letland, Litauen, Slovakiet og Tjekkiet: I forbindelse med EU-udvidelsen i 2004 blev der aftalt en overgangsperiode på mindst 2 år (dvs. indtil 1. maj 2006), hvor det ikke tilladt for vognmandsvirksomheder fra disse lande at udføre cabotagekørsel i de "gamle" EU-lande og vice versa. Forbuddet mod cabotagekørsel kunne forlænges med op til 3 år frem til 1. maj 2009. Danmark har foreløbig valgt at forlænge aftalen.

Bulgarien og Rumænien: Landene er siden tiltrædelsen af EU pr. 1. januar 2007 omfattet af forbud mod cabotagekørsel frem til 1. januar 2010. Forbuddet mod cabotagekørsel kan forlænges med op til 2 år.

Polen og Ungarn: Ved EU-udvidelsen i 2004 blev der aftalt en overgangsperiode på mindst 3 år (dvs. indtil 1. maj 2007), hvor det ikke er tilladt at udføre cabotagekørsel i de "gamle" EU-lande og vice versa. Forbuddet mod cabotagekørsel kan forlænges med op til 2 år.

Cypern, Malta og Slovenien: Disse lande har siden tiltrædelsen været omfattet af forordningen og er ikke underlagt overgangsordninger.

Kilde: Transport- og Energiministeriet.

Perioder med kørselsforbud øger transportomkostningerne

En række europæiske lande har forbud mod kørsel med lastbiler i weekender, på helligdage og i ferieperioder mv. Kørselsforbudene er især udbredt i de centralt beliggende lande i Europa, se figur 8.5. Begrænsningerne i kørslen med lastbiler er typisk indført for at forbedre trafikikkerheden eller reducere trafikbelastninger og miljøgener.

Der gælder ingen fælles EU-regler på området, og der er stor forskel på, hvilke dage og tidspunkter de pågældende lande har kørselsforbud. De enkelte lande kan selv indføre kørselsforbud, forudsat at restriktionerne ikke er diskriminerende.

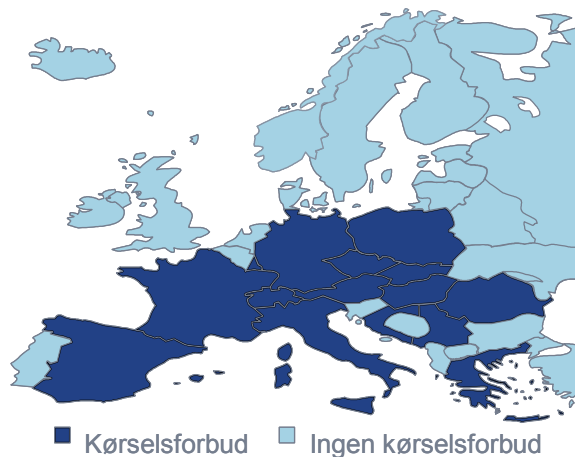
De europæiske landes forskellige regler for, hvornår der må køres med lastbil, påvirker

8. Regulering

ikke direkte de danske vognmænds internationale konkurrenceevne. Men kørselsforbud indebærer reelt en teknisk barriere for den internationale vejgodstransport i Europa og hæmmer vognmændenes produktivitet. For den internationale bustransport er kørselsforbuddene imidlertid en fordel, da en stor del af transporterne afvikles i forbindelse med weekender.

For det øvrige erhvervsliv kan forskellige kørselsforbud i Europa påvirke deres internationale konkurrenceevne. For danske eksportører bliver transporttiden og dermed også transportomkostningerne højere end for eksportører i lande med en mere central beliggenhed, da de danske varer skal transporteres gennem flere lande med forskellige kørselsforbud. Det gælder dog også for andre eksportører i yderkanten af Europa.

Figur 8.5 Kørselsforbud for lastbiler i weekender, på helligdage, i ferier mv.



Anm.: I de lyseblå lande er der generelt ikke perioder med kørselsforbud for lastbiler. Undtagelsesvis kan der være kørselsforbud i centrum af de store byer fx København, London og Stockholm. I de mørkeblå lande er der generelt kørselsforbud for lastbiler i weekender, på helligdage og i ferieperioder mv. Tidspunkterne for, hvornår der er kørselsforbud, er dog ikke ens i de pågældende lande, ligesom der kan være forskellige lokale kørselsforbud inden for samme land.

Kilde: International Transport Danmark.

Forsøg med modulvogntog

For international trafik med lastbiler og vogntog er der fælles EU-regler for blandt andet længde og totalvægt.³⁶ I international trafik kan man ikke kæve at få lov til at køre med modulvogntog, der er op til 25,25 meter lange og har en totalvægt på 60 ton.

I den nationale trafik er det derimod tilladt at afvige fra bestemmelserne om blandt andet længde og vægt. Eksempelvis tillader Sverige og Finland henholdsvis 22 og 24 meter lange vogntog. Afvigelsen fra de fælles EU-regler forudsætter dog, at der samtidig tillades kørsel med vogntog sammensat af lastbiler og påhængsvogntog, der opfylder de fælles regler, og som er kombineret på en sådan måde, at der opnås mindst samme laddængde. Dette bliver i direktivet kaldt for den modulære fremgangsmåde og medfører, at modulvogntogene i praksis kommer op på 25,25 meter.

I Danmark er der fra 1. juli 2006 etableret en forsøgsordning med modulvogntog mellem Sverige og Kastrup Cargo Center via Øresundsbron samt omkobling i visse havne med forbindelse til Sverige. Som et led i finanslovsaftalerne for 2007 er der afsat midler til at udvide forsøgsordningen til et landsdækkende forsøg med kørsel med modulvogntog på det overordnede vejnet.³⁷ Forsøget tager udgangspunkt i det eksisterende sammenhængende motorvejsnet. Desuden har regeringen i oktober 2006 fremsat et lovforslag, der baner vejen for egentlig tilladelse til modulvogntog på særlige vejstrækninger, såfremt der opnås en politisk aftale herom.

³⁶ Påhængsvogntog og sættevogntog må højst være henholdsvis 18,75 og 16,50 meter lange, og de må ikke veje mere end 40 tons. Der er dog mulighed for at øge vægten til 44 tons i kombineret transport med 40-fods ISO-containerer.

³⁷ Jf. Aftale mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om: Trafik for 2007 (26. oktober 2006).

8. Regulering

Der er ligeledes igangsat forsøg med modulvogntog i Tyskland og Nederlandene, som arbejder på at få en permanent ordning.

På initiativ fra den danske regering drøftes det i EU-regi at udbrede forsøg med modulvogntog til hele EU.

Generel tilladelse til kørsel med modulvogntog i Europa vil – ligesom de øvrige liberaliseringer af markedet – kunne øge produktiviteten i vognmandsvirksomhederne. For eksempel vil 2 modulvogntog på hver 60 ton kunne erstatte 3 traditionelle lastbilvogntog på hver 40 ton. Dertil kommer, at modulvogntog vil belaste miljøet mindre og reducere trængselsproblemerne.

Til gengæld vil modulvogntog indebære investeringer i infrastrukturen (fx etablering af omkoblingspladser på rasteplasser langs motorvejsnettet), da det danske vejnet ikke er dimensioneret til modulvogntog.

Hastighedsbegrænsninger

Som udgangspunkt er der fire forskellige hastighedsbegrænsninger i Danmark: 50 km i timen i tættere bebygget område, 80 km i timen uden for tættere bebyggede områder, 80 km i timen på motortrafikveje og 130 km i timen på motorveje (med mindre andet er angivet).

Lastbiler og busser (over 3,5 ton) må højst køre 80 km i timen. Dog må lastbiler højst køre 70 km i timen uden for motorvejene. Der gælder også lavere hastighedsbegrænsninger, hvis der til et køretøj er koblet en påhængsvogn eller lignende.

Hastighedsbegrænsningerne for køretøjer afhænger alene af køretøjstypen og vægten (samt om der er påhængsvogn) – ikke af formålet med kørslen.

Yderligere hastighedskategorier må forventes at få negative konsekvenser for både

trafikafviklingen og trafikikkerheden, da det kan medføre en ændring af trafikrytmen og en stigning i antallet af overhalinger, hvilket kan øge risikoen for farlige situationer og uheld. Desuden vil flere forskellige hastighedskategorier gøre det mere vanskeligt at vurdere hastigheden på de øvrige køretøjer, hvilket er u hensigtsmæssigt ud fra en færdselssikkerhedsmæssig betragtning.

Nye EU-regler for transport af dyr

Transport af dyr skal foregå på en måde, så dyrene ikke udsættes for unødigt lidelse. Der skal være tilstrækkelig plads, fornøden ventilation samt beskyttelse mod barske vejrforhold, ligesom der skal være sørget for drikkevand, føde og hvile i fornødent omfang.

Færdselspolitiet kontrollerer i 2006 af dyretransporter (over 50 km) viser imidlertid, at 25 pct. af de kontrollerede enheder har overtrådt reglerne om dyrevelfærd. Omfanget af overtrædelser er uændret i forhold til 2005. Desuden er antallet af overtrædelser i forhold til de kontrollerede dyretransporter lige stort for danske og udenlandske vognmænd.

Fra den 5. januar 2007 gælder der en ny forordning om transport af dyr i hele EU. De nye EU-regler vil da være umiddelbart gældende i dansk ret og vil dermed erstatte de nuværende danske administrative bestemmelser i det omfang, de er omfattet af forordningen.

Den nye forordning indebærer flere ændringer. For det første udvider forordningen ansvaret inden for dyrevelfærd til at omfatte alle de aktører, der er involveret i transport af dyr, også før og efter selve transporten. Alle aktører er ansvarlige for, at lovgivningen overholdes under udførelsen af deres pligter. Derudover indføres der strammere autorisationsbestemmelser og kontrol.

8. Regulering

Blandt andet skærpes kravene til autorisation til transporter over 8 timer. Endvidere indfører forordningen strengere regler for transporter over otte timer. Disse regler omfatter såvel transportmidlet som dyrene.

Efter dansk opfattelse indeholder de nye EU-regler langt fra de nødvendige forbedringer. Det skyldes primært, at reglerne ikke er ændrede for så vidt angår transporttid og pladskrav, som er de områder, der har størst betydning for dyrs velfærd.

Justitsministeriet har efter forordningens vedtagelse foretaget en gennemgang af alle de hidtidigt gældende danske regler om beskyttelse af dyr under transport for at sikre, at der fra det tidspunkt, hvor forordningen finder anvendelse, ikke er regler, der strider imod forordningen. Herudover har Justitsministeriet overvejet, hvorvidt der er behov for at supplere forordningens regler på nogle områder og i bekræftende fald i hvilken form. Denne gennemgang har resulteret i, at Justitsministeriet har udstedt to bekendtgørelser på området – en bekendtgørelse om uddannelse i transport af dyr og en mere generel bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport.

Bekendtgørelsen om beskyttelse af dyr under transport indeholder en række skærpede krav i forhold til forordningen, som kun vedrører kommerciel transport af dyr, der starter og slutter inden for Danmarks grænser. Der er blandt andet tale om krav om kontrol og godkendelse af visse transportmidler, der anvendes til vejtransporter under otte timer af heste, kvæg, kalve, svin på 40 kg og derover, geder, får og lam. Disse regler gælder ikke alene for danske, men også for udenlandske transportvirksomheder. Herudover indeholder bekendtgørelsen også en række andre skærpede krav i forhold til forordningen, som gælder uanset om transporten starter og slutter inden for Danmarks grænser. Det betyder, at de skærpede krav også vil skulle efterleves, hvis transporten er grænseoverskridende. Der er også her tale

om regler, som vil skulle efterleves af både danske og udenlandske transportvirksomheder. Der er blandt andet tale om krav til den indvendige højde ved transport af svin over 40 kg, krav om en inspektionshøjde på 140 cm for hver etage ved transporter over otte timer af svin over 40 kg, øgede arealkrav ved transport er heste, kvæg, får, geder og svin, forbud mod transport af udsættersøer i mere end otte timer og forbud mod transport af udsætterhøner, medmindre det sker i overensstemmelse med et sæt særlige retningslinjer.

Fælles regler for transport af farligt gods

Ved transport af farligt gods gælder der en række fælles EU-regler i henhold til den internationale ADR-konvention om transport af farligt gods.³⁸ Reglerne drejer sig om håndtering af det farlige gods, dokumentation, emballage, krav til køretøjernes udstyr og chaufførernes uddannelse, krav til transportens gennemførelse mv. EU-reglerne gælder både ved indenlandske og grænseoverskridende transporter.

Danmark har i 2005 indført visse lempelser i forhold til ADR-konventionen. De danske særregler indebærer, at affaldsindsamling, sammenpakning af eksplosiver og detonatorer samt returgoodsleverancer (fx tomme gasflasker) kan transporteres på lempeligere vilkår i Danmark.

³⁸ ADR er en forkortelse for Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road.

9. Skatter og afgifter

Stigende international handel og specialisering indebærer et stigende behov for transport af varer over grænserne. Skatter og afgifter er med til at øge omkostningerne ved transport. Den samlede afgiftsbelastning for vejgodstransporterhvervet i Danmark vurderes overordnet set at være på niveau med afgiftsbelastningen for vognmænd i andre europæiske lande.

Beskatningsforholdene påvirker ikke vognmændenes internationale konkurrenceevne i forhold til andre vognmænd, men kan forrykke konkurrencen mellem transportformerne. Når to vognmænd byder på den samme opgave med at transportere varer fra ét sted i Europa til et andet, vil der ikke være forskel på, hvor meget de skal betale i afgifter. De kan tanke brændstof de samme steder, og alle lastbiler – uanset nationalitet – skal betale det samme beløb i vejbenyttelses- og kørselsafgift for at køre den pågældende strækning. Forskellige systemer for vejbenyttelses- og kørselsafgifter i Europa udgør i dag en teknisk barriere for den internationale transport, ligesom de kan indebære større administrative omkostninger for vejgodstransporterhvervet. Dette problem minimeres dog fra omkring 2009-2010, hvor nye EU-regler indebærer, at det enkelte køretøj kun skal have én OBU (On Board Unit), der vil være kompatibel med alle systemer.

Derimod vil forskellige vejbenyttelses- og kørselsafgifter i Europa påvirke den internationale konkurrenceevne for det øvrige erhvervsliv. Transportomkostningerne for danske eksportører vil – ligesom for andre eksportører i yderkanten af Europa – blive højere end transportomkostningerne for eksportører i lande med en mere central beliggenhed.

Lave vægtafgifter for lastbiler i Danmark

Der betales ikke registreringsafgifter ved køb af lastbiler og busser i Europa. Og de danske vægtafgifter for lastbiler er på EU's minimumsniveau.³⁹ Dermed er Danmark et af de lande i Europa, hvor vognmændene betaler mindst i afgift for deres lastbiler, se figur 9.1. Vægtafgifterne medvirker isoleret set til, at det er mere attraktivt for vognmændene at placere deres virksomhed i Danmark end i for eksempel Sverige og Tyskland, hvor vægtafgifterne er højere.

De danske vægtafgifter er differentierede efter lastbilens totalvægt, om der betales vejbenyttelsesafgift eller ej, akselantallet og om der er tale om en lastbil eller et lastvogn-

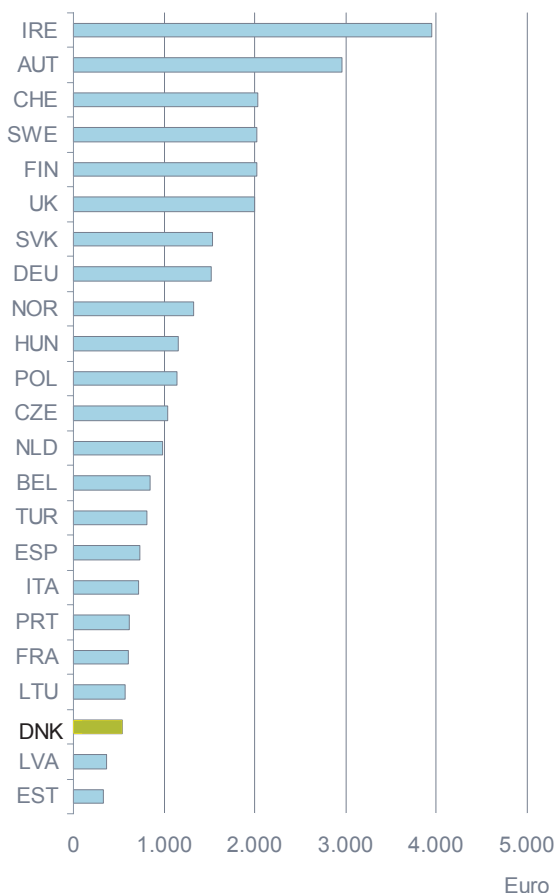
tog. Dertil kommer differentiering efter luftaffjedring og udstødningsnorm for motoren. For eksempel betales der 3.480 kr. om året i vægtafgift for et sættevogntog over 33 ton med 2+2 aksler, der betaler vejbenyttelsesafgift og har luftaffjedring.

Differentieringen efter, om der betales vejbenyttelsesafgift eller ej, blev indført i forbindelse med Eurovignet-samarbejdets indførelse pr. 1. januar 1995. Vægtafgiften blev gennemsnitligt sænket 35 pct. for lastbiler, der blev afgiftspligtige til at betale vejbenyttelsesafgiften.

³⁹ Jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/38/EF.

9. Skatter og afgifter

Figur 9.1 Vægtafgifter for lastbiler



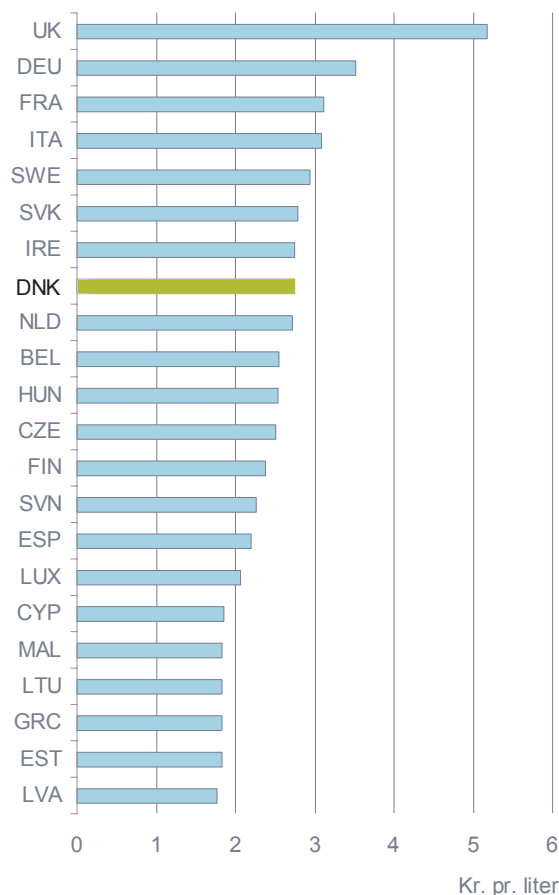
Anm.: Data for 2006. Euro pr. år. Afgifterne er angivet for en sættevogn med maksimal vægt på 40 ton, 2+2 aksler, fiscal horse power tractor unit >250, brændstofforbrug på 32 l. pr. 100 km, udstødningsklasse Euro I. Der findes så vidt vides ikke sammenlignelige opgørelser for andre typer vogne eller busser.

Kilde: ECMT Road Haulage Taxation Database 2006, nationality based charges, vehicle tax.

Brændstofafgifter over middel, men ringe effekt for vognmænd

Ved køb af brændstoffer i Danmark betales brændstofafgifter. Dieselolie pålægges dieselaftgift og CO₂-afgift. I Danmark er den samlede afgift 2,73 kr. pr. liter (svovlfri) dieselolie. Heraf udgør CO₂-afgiften 0,243 kr. pr. liter. De danske afgifter ligger i den øvre ende af skalaen i Europa, men er dog lavere end i for eksempel Tyskland og Sverige, se figur 9.2.

Figur 9.2 Brændstofafgifter



Anm.: Data for 2006. Dieselolie pålægges dieselaftgift, CO₂-afgift og moms. Momsen bliver dog betalt tilbage til momsregistrerede virksomheder og er derfor ikke taget med i sammenligningen. Satser er angivet ved 15° C og kan derfor afvige marginalt fra andre oversigter over satserne.

Kilde: EU-kommissionen, 2006.

Fastlæggelsen af det danske afgiftsniveau på brændstoffer er todelt. Dels er energiafgiften for diesel fastlagt ud fra hensyn til andre landes satser, grænsehandelsfølsomhed over for de enkelte produkter, miljø og forsyningssikkerhed. Desuden har afgiften siden november 2001 været omfattet af skattestoppet. Dels er CO₂-afgiften for diesel fastlagt ud fra en præcis balancering omkring en sats på 90 kr. pr. ton CO₂. Det giver forskellige satser for forskellige energiprodukter, fordi deres CO₂-indhold er forskellige, men grundlæggende er de beskattet ens.

9. Skatter og afgifter

Brændstofafgifterne har kun en beskedent betydning for vognmændene, speditørerne og busvognmændenes internationale konkurrenceevne, da lastbiler og busser i et vist omfang kan tanke op i lande, hvor afgiften er lav.

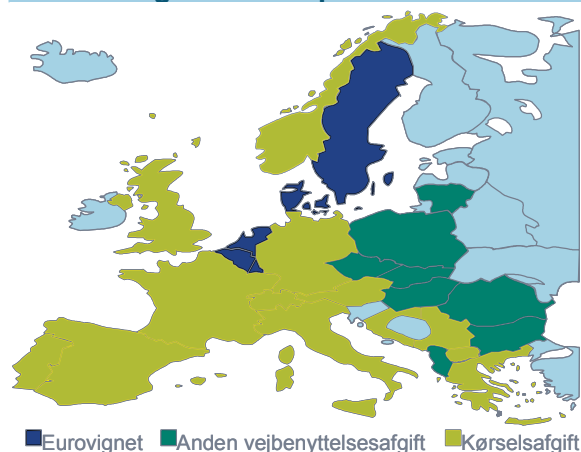
Vej- og kørselsafgifter hæmmer konkurrenceevnen for eksportører, men ikke blandt vognmænd

I Europa findes der to typer afgifter for kørsel med lastbiler. Den ene afgift er en tidsbaseret vejbenyttelsesafgift, hvor lastbiler betaler for at køre på vejene i et givent tidsrum – uanset hvor mange kilometer der tilbagelægges. Den anden type afgift er en kørselsafgift, hvor lastbiler betaler for det antal kilometer, de har kørt på vejene. Busser er i mindre grad end lastbiler omfattet af vejbenyttelses- og kørselsafgifter.

Vejbenyttelsesafgifter findes i Danmark, Sverige, Benelux-landene og i flere af de østeuropæiske lande, mens kørselsafgifter især er udbredt i Sydeuropa, se figur 9.3.

Vejbenyttelsesafgifter eller kørselsafgifter påvirker ikke direkte de danske vognmænds internationale konkurrenceevne i forhold til andre vognmænd. Når to vognmænd byder på den samme opgave med at transportere varer fra ét sted i Europa til et andet, vil der ikke være forskel på, hvor meget de skal betale i vejbenyttelses- og kørselsafgifter. Alle lastbiler – uanset nationalitet – skal betale det samme beløb for at køre i de samme lande, og derfor er konkurrencesituationen neutral.

Figur 9.3 Vejbenyttelsesafgifter og kørselsafgifter i Europa



Anm.: Mørkeblå lande er Eurovignetter-lande, og mørkegrønne lande har andre former for vejbenyttelsesafgifter. Lysegrønne lande er lande med kørselsafgifter. De resterende (lyseblå) lande har hverken vejbenyttelsesafgifter eller kørselsafgifter for lastbiler.

Kilde: International Transport Danmark og ECMT database – transport taxes and charges, nationality based charges.

Men forskellige systemer for vejbenyttelses- og kørselsafgifter i Europa udgør i dag en teknisk barriere for den internationale transport og kan indebære større administrative omkostninger for vognmændene. Det bekræftes også af interviewundersøgelsen, se boks 9.2. Disse problemer vil imidlertid blive minimeret fra omkring 2009-2010, hvor der gælder nye EU-regler om selve opkrævningen af vejbenyttelses- og kørselsafgifter.⁴⁰ Reglerne indebærer, at det enkelte køretøj kun skal have én OBU (On Board Unit), der vil være kompatibel med alle de forskellige systemer for opkrævning af vejbenyttelses- og kørselsafgifter i Europa.

Som udgangspunkt må det forventes, at vognmænd og speditører i nogen grad lægger deres omkostninger ved vejbenyttelses- og kørselsafgifter over på køberne af transportydelser i form af højere priser på trans-

⁴⁰ Jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet.

9. Skatter og afgifter

port. Interviewundersøgelsen bekræfter også, at det er en udbredt praksis blandt vognmænd og speditører, at der afregnes særskilt for vejafgifter, ændringer i olieprisen mv., se boks 9.2. I sidste ende er det forbrugerne, der kommer til at betale en højere pris for deres varer.

Højere priser på vejgodstransport som følge af vejbenyttelses- og kørselsafgifter indebærer imidlertid en ændring i de relative priser mellem vejgodstransport og andre transportformer. Dermed vil vejbenyttelses- og kørselsafgifter – alt andet lige – kunne flytte en del af efterspørgslen efter transportydelser fra vejgodstransport over på andre transportformer.

For det øvrige erhvervsliv vil forskelle i vejbenyttelses- og kørselsafgifterne i Europa kunne påvirke dets internationale konkurrenceevne. Transportomkostningerne for danske eksportører vil blive højere end transportomkostningerne for eksportører i lande med en mere central beliggenhed. Det gælder dog også for andre eksportører i yderkanten af Europa.

Danmark indgår sammen med Sverige, Belgien, Nederlandene og Luxembourg i det såkaldte Eurovignet-samarbejde om vejbenyttelsesafgifter. Tyskland trådte ud af Eurovignet-samarbejdet i 2003 og indførte i stedet en kørselsafgift (den såkaldte MAUT) i 2005.

Eurovignet-samarbejdet betyder, at alle lastbiler på 12 tons eller derover skal betale en afgift for at kunne benytte vejene i disse lande i det tidsrum, som afgiften dækker over. Busser er således ikke omfattet. Afhængig af køretøjets udstødningsklasse (opdelt efter euronormer) og akselantallet er afgiften mellem 5.600 kr. og 11.600 kr. årligt i 2006. Det er muligt at købe kørselstilladelse med varierende varighed dækkende fra en dag til et år. Det er forbundet med en vis rabat at købe tilladelser med længere

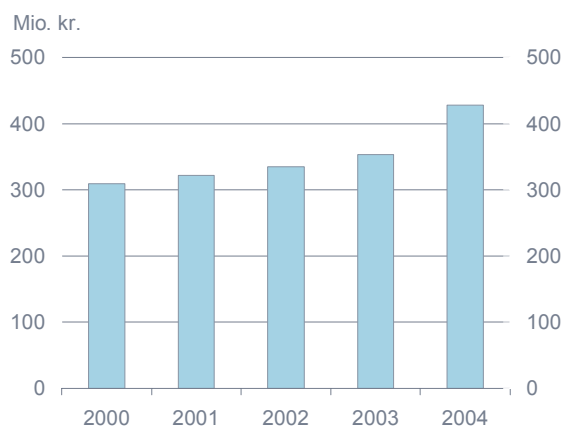
varighed. Vejbenyttelsesafgiften for en enkelt dag er 59 kr.

Afgiftssatserne er de samme i alle Eurovignet-lande. Aftalen sikrer, at danske vognmænd, der har betalt den danske vejbenyttelsesafgift, også får ret til at køre i de andre samarbejdslande. Tilsvarende kører disse landes vognmænd frit i Danmark.

Flere af de østeuropæiske lande har lignende vejbenyttelsesafgifter, men deres satser er lavere end satserne i Eurovignet-samarbejdet.

I Danmark var det statslige provenu fra vejbenyttelsesafgifterne 428 mio. kr. i 2004, se figur 9.4. Betaling fra lastbiler uden for Eurovignet-samarbejdet udgør en beskedent del af provenuet. Vejbenyttelsesafgifterne udgør under 10 pct. af den samlede afgiftsbelastning af vejgodstransporterhvervet og dermed en beskedent del af de samlede omkostninger ved transport med lastbiler.

Figur 9.4 Provenu for vejbenyttelsesafgift



Anm.: Årets priser. Indtægterne er fra de respektive optjeningsår og er dermed ikke identiske med statsregnskabet, der sammenlægger tidsmæssigt forskudte indtægter.

Kilde: Skatteministeriet.

9. Skatter og afgifter

Kørselsafgifter, hvor der betales efter antal kørte kilometer, er især udbredt i Sydeuropa, hvor visse motorvejsstrækninger er betalingsveje. Kun enkelte lande har indført nationale vejafgifter, der dækker hele landet. Det drejer sig om Tyskland, Schweiz, Østrig og Storbritannien, mens Tjekkiet og Sverige overvejer tilsvarende systemer.

Danske lastbiler skal – ligesom alle andre lastbiler – betale for at køre på veje i disse lande.

I EU-regi er der i 2006 vedtaget nye regler, der stiller krav til indførelsen af sådanne kørselsafgiftssystemer.⁴¹ Det er et krav, at afgiftssatsen er sammensat af de reelle omkostninger, som landet har haft i forbindelse med etablering af infrastrukturen. Samtidig er der præcise rammer for, i hvilken grad taksterne kan differentieres for at tage hensyn til de udgifter, som de forskellige typer af brugere påfører omgivelserne via slid, forurening, ulykker mv.

Den tyske kørselsafgift, MAUT, blev indført den 1. januar 2005 og gælder køretøjer over 12 tons. Denne kilometerafgift er differentieret efter miljønorm og akselantal. Gennemsnitligt er satsen på 0,89 kr. pr. km (0,12 euro pr. km). Det dækkede vejnet er det overordnede autobahn-vejnet, men siden indførelsen af kørselsafgiften er visse parallelveje blevet inkluderet for at undgå sive trafik. Senest har den tyske regering i august 2006 vedtaget en forhøjelse af den tyske kørselsafgift, se boks 9.1.

Tysklands udtræden af Eurovignet-samarbejdet og introduktion af egen kørselsafgift har haft betydning for de danske vognmænd. Da Tyskland var medlem af Eurovignet-ordningen, kunne danske lastbiler frit køre på de tyske veje, når de havde betalt

den fælles afgift. I dag skal de betale særskilt for at køre på tyske veje. Det samme gælder dog også for andre landes vognmænd.

Boks 9.1 Ændringer af kørselsafgiften i Tyskland

Den tyske regering har i august 2006 vedtaget en forhøjelse af den tyske kørselsafgift fra 12,4 til 13,5 eurocents.

Samtidig har den tyske regering vedtaget at sænke de tyske vægtafgifter med 100 mio. euro og med yderligere 150 mio. euro, hvis de tyske vognmænd investerer i miljøvenlige lastbiler.

EU-Kommissionen har godkendt den tyske støtteordning til køb af miljøvenlige lastbiler for en periode på seks år med et årligt budget på 100 mio. euro. EU-Kommissionen finder, at støtteordningen, som omfatter udgifter til miljøbeskyttelse, er i overensstemmelse med EU's statsstøttere regler.

Den danske regerings holdning er, at det er uheldigt, at der i Europa er en udvikling i retning af særlige nationale vejafgifter med tendens til beskyttelse af nationale særinteresser.

Kilde: Skatteministeriet.

⁴¹ Jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/38/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (det såkaldte Eurovignet-direktiv).

Boks 9.2 Interviewundersøgelsen: Vejbenyttelses- og kørselsafgifter

Stadig flere lande i Europa har indført vejbenyttelses- og kørselsafgifter på det overordnede vejnet, og i forbindelse med interviewundersøgelsen er virksomhederne blevet spurgt om deres erfaringer med den tyske kørselsafgift, MAUT, der blev indført den 1. januar 2005.

De interviewede virksomheders vurdering er samstemmende, at den tyske kørselsafgift i store træk har været konkurrenceneutral. Alle lastbiler skal betale kørselsafgiften, når de kører i Tyskland, og indtil videre er det virksomhedernes erfaring, at det i store træk har været muligt for dem at sende regningen videre til transportkøberen. De lidt større virksomheder peger ligefrem på, at den tyske kørselsafgift potentielt kan fremme en strukturudvikling blandt vognmænd og speditører, fordi det er nemmere for store end for små virksomheder at udnytte lastbilernes kapacitet, så de i mindre omfang risikerer at betale kørselsafgift for en tom lastbil.

Virksomhederne finder dog, at det er u hensigtsmæssigt, at der i de forskellige europæiske lande anvendes forskellige teknologier til administration af vejbenyttelses- og kørselsafgifterne. Flere virksomheder fortæller også om tekniske vanskeligheder og fejl ved systemerne. Forskellige systemer kan potentielt betyde, at lastbilerne vil skulle være udstyret med et større antal enheder til elektronisk registrering af vejbenyttelses- og kørselsafgifter.

Anm.: Se boks 10.4 i Appendiks.

Kilde: Institut for Transportstudier.

Momsregler ved international bustransport

I modsætning til vejgodstransport skal moms af persontransport med turistbus opsplittes og betales forholdsmæssigt i de lande, hvor kørslen finder sted (dvs. forbrugslandsbeskatning).

Momsregistrering og momsafregning i flere lande giver en større administrativ belastning af busvognmændene, end hvis der kun skulle betales moms i ét land for hele transportydelsen.

For at reducere de administrative vanskeligheder, som momsreglerne giver, har Danmark en forenklet ordning for udregning af den moms, som udenlandske busvognmænd skal betale for kørsel i Danmark.⁴² Den administrative forenkling er udformet, så den tilstræbes ikke at påvirke de danske busvognmænds internationale konkurrenceevne i forhold til andre busvognmænd. Momsbelastningen for de udenlandske busvognmænd svarer tilnærmelsesvis til de 25 pct., som danske busvognmænd skal betale. Momsen for de udenlandske busvognmænd er 6,25 øre pr. personkilometer (dvs. antal kørte kilometer i Danmark gange antal passagerer). Dette beløb er beregnet som 25 pct. af det gennemsnitlige vederlag for danske turistbusser på 25 øre pr. personkilometer.

For at lette de administrative byrder for virksomheder, der skal indbetale moms i andre EU-lande, har Kommissionen fremsat et forslag om indførelse af et one stop shop-system. Efter dette system kan virksomhederne undgå registreringer i andre EU-lande og i stedet med én angivelse via hjemlandets myndighed foretage angivelse af moms til andre EU-lande. Den danske regering støtter forslaget, som for tiden forhandles i EU. En ordning forventes tidligst at kunne træde i kraft i 2010.

⁴² Det er ikke muligt for de danske myndigheder at kræve en lignende forenklet ordning i andre EU-lande.

Boks 10.1 Statistisk belysning af vejgodstransporterhvervet

Afgrænsning mellem vognmænd og speditører:

I de officielle statistikker skelnes der mellem vognmandsvirksomheder og speditørvirksomheder, men der er ikke en klar afgrænsning mellem disse to typer virksomheder. Det skyldes blandt andet, at en række vognmandsvirksomheder yder både lastbiltransportydelser og speditionsydelser. Virksomhederne bliver i statistikkerne betragtet som udelukkende vognmandsvirksomheder, hvis den største del af deres omsætning stammer fra transporter med lastbiler, mens virksomhederne bliver betragtet som udelukkende speditører, hvis den største del af deres omsætning hidrører fra speditionsydelser. I tilfælde, hvor vognmandsvirksomheden består af flere arbejdssteder, kan virksomheden i princippet få flere branchebetegnelser. Det kan imidlertid være vanskeligt at adskille omsætningen fra transport og spedition. Nogle vognmandsvirksomheder vil derfor optræde i statistikkerne som speditører, selvom de betragter sig selv som værende primært vognmænd. Det kan indebære, at udviklingen i bruttoværditilvæksten og arbejdsproduktiviteten undervurderes for vognmændene.

Detaljeringsniveau:

De tilgængelige statistikker har ikke alle det samme detaljeringsniveau, og de mest detaljerede statistikker er typisk længere tid om at blive offentliggjort. Nationalregnskabets detaljerede statistikker findes således kun frem til 2002.

De mest detaljerede nationalregnskabsstatistikker er typisk opgjort på et detaljeringsniveau, hvor vognmænd optræder under betegnelsen 'fragtvognmænd mv.' (dvs. NR-branche 602409). Det indebærer, at vognmænd omfatter både vognmandsvirksomhed, flytteforretninger og rørtransport. Vognmandsvirksomheder udgør 95 pct. af omsætningen inden for branchen fragtvognmænd mv., mens flytteforretninger og rørtransport udgør henholdsvis knap 4 og godt 1 pct.

Spedition optræder under betegnelsen 'anden transportformidling' (dvs. NR-branche 634000). Det betyder, at spedition omfatter speditørvirksomheder (DB93-branche 634020), skibsmæglervirksomheder (DB93-branche 634010), vejere og målere (DB93-branche 634030) samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport (DB93-branche 634000). Speditørvirksomheder udgør knap 77 pct. af omsætningen inden for branchen anden transportformidling, mens skibsmæglervirksomheder, vejere og målere samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport udgør henholdsvis godt 10, knap 1 og godt 12 pct.

I Lovmodellen og i Økonomi- og Erhvervsministeriets Virksomhedsdatabase findes de mest detaljerede officielle data fra Danmarks Statistik, og disse branchegrupperinger er således mere detaljerede end i Nationalregnskabet. Vognmænd omfatter her alene vognmandsvirksomheder (dvs. DB93-branche 602410). Spedition (dvs. DB93-branche 634020) omfatter her ud over speditørvirksomheder også shippingvirksomheder. Det er dog ikke muligt at opgøre, hvor stor en andel shippingvirksomhederne udgør af denne branche. En præcis sondring mellem speditørvirksomheder og shippingvirksomheder kræver, at Danmarks Statistik foretager en omfattende analyse af det statistiske grundlag med henblik på at udvikle ny statistik på området.

Omregning fra årets priser til faste priser:

Ved omregning fra årets priser til faste priser bliver produktionen for fragtvognmænd mv. (NR-branche 602409) deflateret med omkostningsindekset for lastvognskørsel. Omkostningsindekset omfatter omkostninger forbundet med entreprenørvognskørsel såsom anskaffelsespriser, forrentning, vægtafgift, forsikringer, chaufførløn, administrationsudgifter, brændstof m.m., dæk og reparation.

Forbruget i produktionen bliver derimod deflateret med prisindeks for hver enkelt type forbrug. Forbrug i produktion omfatter ikke chaufførlønninger og forrentning af lastbiler.

Omkostningsindekset for lastvognskørsel vokser imidlertid forholdsvis hurtigt. Det medfører, at produktionen i faste priser vokser noget langsommere end forbruget i produktionen i faste priser, hvilket til dels kan skyldes en reallønsfremgang for chauffører. Det indebærer, at bruttoværditilvæksten i faste priser vokser endnu langsommere end produktionen, (idet bruttoværditilvæksten er beregnet som produktion fratrukket forbrug i produktionen). Resultatet bliver, at bruttoværditilvæksten i faste priser for fragtvogn-

10. Appendiks

mænd mv. stiger langsommere end bruttoværditilvæksten i faste priser for hele økonomien.

Arbejdsproduktivitet:

Udviklingen i arbejdsproduktiviteten beregnes som væksten i bruttoværditilvæksten i faste priser pr. arbejdstime.

Der knytter sig en række usikkerhedsmomenter til opgørelsen af arbejdsproduktiviteten. Der kan være usikkerhed omkring opgørelsen af antallet af arbejdstimer. Derudover vil enhver usikkerhed ved opgørelsen af bruttoværditilvæksten i årets priser medføre usikkerhed omkring arbejdsproduktiviteten. Endelig vil usikkerhed omkring fastprisberegningerne potentielt være en fejlkilde i forbindelse med beregningen af arbejdsproduktivitet.

Transport og udenrigshandelsstatistik:

Forskelle i opgørelsen af import og eksport i udenrigshandelsstatistikken indebærer, at eksporten af transportydelser bliver overvurderet, mens importen af transportydelser bliver undervurderet.

Vareimport: Værdien af vareimporten opgøres som Cif-værdi (cost, insurance and freight). Det betyder, at værdien af vareimporten er defineret som varens værdi inklusive transportomkostninger og forsikringer frem til den danske grænse.

Ved en transport af for eksempel tomater fra Italien til Danmark med en dansk lastbil vil importen af tomater blive opgjort som summen af transportomkostningerne frem til den danske grænse og tomaternes værdi. Der vil ikke være nogen tjenesteimport af transportydelser. Til gengæld vil transporten i udlandet på den danske lastbil blive opgjort som eksport af transportydelser.

Hvis tomaterne i stedet blev transporteret på en italiensk lastbil, ville transporten frem til den danske grænse hverken være import eller eksport af transportydelser. Men transporten på den italienske lastbil i Danmark ville blive opgjort som import af transportydelser.

Vareeksport: Værdien af vareeksporten bliver derimod opgjort som Fob-værdi (free on board). Det betyder, at værdien af vareeksporten er defineret som varens værdi ved den danske grænse inklusive de omkostninger, der er forbundet med at transportere varen fra eksportøren til grænsen.

Ved en transport af for eksempel svinekød fra Danmark til Italien med en dansk lastbil vil svinekødets værdi blive opgjort som vareeksport og transportomkostningerne fra den danske grænse vil blive opgjort som tjenesteeksport.

Hvis svinekødet i stedet blev transporteret på en italiensk lastbil, ville transporten på den italienske lastbil i Danmark blive opgjort som import af transportydelser. Transporten fra den danske grænse til Italien ville derimod hverken være import eller eksport af transportydelser.

10. Appendiks

Boks 10.2 Branchekoder

Generelt er der i figurene anvendt Nationalregnskabets 26-gruppering af brancher, men for figur 3.11, figur 5.1, figur 5.2 og figur 5.3 er der anvendt Nationalregnskabets 8-gruppering af brancher:

Betegnelse	NR-branche (26 grupper)	Betegnelse	NR-branche (8 grupper)
Autohandel	5000	Bygge og anlæg	4
Beklædningsindu.	1709	Energi	3
Bygge og anlæg	4500	Finansiering, forretningsservice	7
Cementindustri	2600	Handel og hotel	5
Detailh., rep.virks.	5200	Industri	2
Engros undt. biler	5100	Landbrug	1
Forretningsservice	7209	Off. og pers. tjenester	8
Forsikring, finans	6509	Transport, post og tele	6
Forsyning	4009		
Fødevarerindustri	1509		
Hotel, restaurant	5500		
Jern- og metal	2709		
Kemisk industri	2309		
Møbelindustri	3600		
Post og tele	6400		
Transport i alt	6009		
Træindustri	2009		
Udlejning mv.	7009		

I figur 6.1, figur 6.3 og figur 6 er der derimod anvendt Nationalregnskabets 130-gruppering af brancher:

Betegnelse	NR-branche (130 grupper)	Betegnelse	NR-branche (130 grupper)
Anden forretningsservice	748009	Materialer til bygning	450004
Anden udlejning	710000	Mineralolieindustri	230000
Apoteker mv.	523000	Møbelindustri	361000
Autoreparation	502000	Organisationer mv.	910000
Beklædningsindustri	180000	Pengeinstitutter	651000
Databehandlingsvirksomhed	721009	Post og tele	640000
Detailh. beklæd.	524190	Realkreditinstitutter mv.	652000
Detailh. med fødev.	521090	Reklame og markedsføring	744000
Elforsyning	401000	Rengøringsvirksomhed	747000
Engroshandel	510000	Renovation	900020
Fremst. af app.	297000	Rep. og vedl. af bygninger	450002
Fremst. af beton	266080	Restauranter mv.	553009
Fremst. af brød	158109	Revisionsvirksomhed	741200
Fremst. af byggematerialer	281009	Rådg. ingeniører mv.	742009
Fremst. af el. maskiner	310000	Skibsfart	610000
Fremst. af farvest.	241209	Skovbrug	20000
Fremst. af gas	241109	Software konsulentvirks.	722000
Fremst. af gummi.	251122	Taxivognmænd	602223
Fremst. af maskiner	292000	Tobaksindustri	160000
Fremst. af pesticid	242000	Trykkerier	222009
Fremstilling af biler	340000	Udlejning mv.	702040
Godsbehandling mv.	631130	Udvinding af grus	140009
Handel med biler	501009	Udvinding af råolie	110000
Hoteller mv.	551009	Varehuse	522990
Jernbaner	601000	Øvrig detailhandel	524490

10. Appendiks

Boks 10.3 Landekoder

Belgien	BEL	Letland	LVA	Slovenien	SVN
Cypern	CYP	Litauen	LTU	Spanien	ESP
Danmark	DNK	Luxembourg	LUX	Storbritannien	GBR
Estland	EST	Malta	MAL	Sverige	SWE
Finland	FIN	Nederlandene	NLD	Tjekkiet	CZE
Frankrig	FRA	Norge	NOR	Tyrkiet	TUR
Grækenland	GRC	Polen	POL	Tyskland	DEU
Irland	IRE	Portugal	PRT	Ungarn	HUN
Island	ISL	Schweiz	CHE	United Kingdom	UK
Italien	ITA	Slovakiet	SVK	Østrig	AUT

Boks 10.4 Interviewundersøgelse blandt 10 transportvirksomheder

Institut for Transportstudier har for Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet foretaget en interviewundersøgelse blandt 10 transportvirksomheder. Interviewene er gennemført i oktober 2006.

De 10 virksomheder er udvalgt af Institut for Transportstudier. Kriteriet for udvælgelsen har været, at virksomheder gennem deres drift på en markant og synlig måde bidrager til udviklingen af dansk transport og logistik i dag. Virksomhederne er desuden udvalgt, så de repræsenterer et bredt udsnit af transportspecialer, markeder og geografisk beliggenhed. De interviewede virksomheder er:

- Alex Andersen Ølund A/S
- Anders Nielsen & Co A/S (Ancotrans)
- Andreas Andresen A/S
- Dansk Transport Kompagni A/S (DTK)
- Danske Fragtmænd Sjælland A/S
- Frode Laursen A/S
- H. P. Therkelsen A/S
- IAT Kemi A/S
- Kim Johansen International Transport A/S
- Torben Rafn & Co. A/S

Der er for alle ti virksomheder gennemført et personligt interview af 1½-2 timers varighed med en eller flere ledende personer i virksomheden. Interviewene er gennemført som semistrukturerede interviews med udgangspunkt i en liste med spørgsmål. Spørgsmålene er udarbejdet af Institut for Transportstudier i samarbejde med Økonomi- og Erhvervsministeriet samt Transport- og Energiministeriet. Virksomhederne er blevet interviewet inden for følgende emner: virksomhedens generelle udviklingstræk, produktion, værdiskabelse, produktivitet, effektivitet, beskæftigelse, løn, kompetencer, iværksætter, konkurrence, teknologianvendelse, innovation, investeringer, samspil med andre brancher og transportformer, regulering, skatter og afgifter.

