

Godstransporterhvervet i international konkurrence

Trafikministeriet,
2000

Tryk: B. Thorgils a/s
Oplag: 500 eksemplarer
ISBN: 87-90262-94-8

Indhold

1. INDLEDNING	3
2. SAMMENFATNING	5
3. DET DANSKE GODSTRANSPORTERHVERV - STATUS OG UDVIKLINGSTENDENSER	12
3.1 Struktur og økonomi i godstransporterhvervet	12
3.2 Godstransporterhvervets økonomiske situation	20
3.3 National godstransport	26
3.4 International godstransport	32
3.5 Den danske transportsektor i international konkurrence	43
3.6 Sammenfatning på kapitel 3	43
4. UDVIKLING I ERHVERVETS RAMMEBETINGELSER	47
4.1 Lovgivning på vejgodsområdet	47
4.2 Vognmandserhvervet og erhvervspolitikken gennem de seneste 10 år	54
4.3 Skatter og afgifter	62
4.4 Regulering af international kørsel	67
4.5 EU's udvidelse og vejtransport	72
5. UDVIKLING AF GODSTRANSPORTERHVERVETS OMKOSTNINGER - INTERNATIONAL SAMMENLIGNING	80
5.1 Analyser af vognmandserhvervets internationale konkurrencemæssige position	80
5.2 Den konkurrencemæssige stilling for det danske eksportvognmandserhverv	91
5.3 Styring af omkostningselementer	93
5.4 Skatte- og afgiftsforhold i andre lande	98
6. DEN DANSKE TRANSPORTSEKTOR I UDVIKLING	111
6.1 Fra det traditionelle til det moderne transportmarked	111
6.2 Transporttydelserne i forvandling	114
6.3 Transportsektorens forventninger til fremtiden	116
6.4 Strategi- og kompetenceudvikling i transportsektoren	117
7. ANBEFALINGER	121
8. MINDRETALSUDTALELSE FRA DTL	129
BILAG 0 - 10	

1. Indledning

Trafikministeren nedsatte i efteråret 1999 en analysegruppe, der fik til opgave at vurdere lastbilerhvervets konkurrencesituation.

Arbejdsgruppen blev nedsat på baggrund af en række henvendelser fra erhvervet til ministeren. Det blev bl.a. fra erhvervet fremført, at forhøjelser af dieselafgiften udgjorde en uacceptabel forøgelse af erhvervets driftsomkostninger, og dermed en forringelse af den internationale konkurrenceevne. I forbindelse med den offentlige diskussion af erhvervets vilkår i sommeren 1999 var der bl.a. i medierne stor fokus på den såkaldte "udflagning", dvs. flytning af danske transportvirksomheder til udlandet, hvilket blev sat i forbindelse med forringede konkurrencevilkår i Danmark.

Der var således fra regeringen og erhvervet et fælles ønske om at skabe et overblik over transporterhvervets konkurrencesituation, med henblik på at kunne vurdere behovet for eventuelle nye initiativer. Kortlægning af erhvervets situation og de internationale konkurrencebetingelser har derfor udgjort et vigtigt element i analysegruppens arbejde.

Det arbejde, som afrapporteres i nærværende rapport, skal ses i sammenhæng med en række øvrige analyser, som i nyere tid er gennemført med henblik på at belyse konkurrencebetingelserne for godstransporterhvervet. Det er især relevant at nævne rapporten "Vognmandserhvervet og det indre marked" fra 1989 og den erhvervspolitiske strategi "Logistik og godstransport" fra 1998. De resultater og anbefalinger, som analysegruppen har nået, ligger godt i tråd med det arbejde, som er udført i forbindelse med de tidligere analyser.

Analysegruppen har valgt at strukturere arbejdet på følgende vis:

I *kapitel 3* gennemgås, på baggrund af data fra bl.a. Danmarks Statistik, den markedsmæssige situation for transporterhvervet. I dette kapitel beskrives indledningsvist en række overordnede økonomiske strukturelle forhold for erhvervet, herunder forhold vedrørende virksomhedsstørrelse, omsætning, antal beskæftigede, uddannelsesniveau etc. Endvidere gennemgås de overordnede udviklingstendenser for de nationale og internationale vejgodstransporter med danske lastbiler.

I *kapitel 4* gennemgås udviklingen i erhvervets rammebetingelser. I dette kapitel beskrives den lovgivningsmæssige udvikling for vejgodsområdet, udviklingen i transporterhvervets erhvervsvilkår, udviklingen i skatter og afgifter og endvidere den aktuelle internationale situation

med en mulig kommende udvidelse af EU med en række nye medlemsstater.

I *kapitel 5* vurderes udviklingen i lastbilerhvervets omkostninger i en international sammenligning. I dette kapitel gennemgås bl.a. en række internationale analyser, der beskriver erhvervets omkostningsstruktur og –niveau i forskellige lande. Hernæst gennemgås mere specifikt en række omkostningselementer med betydning for erhvervet. Kapitlet afsluttes med en international belysning af skatte- og afgiftsforhold.

I *kapitel 6* gennemgås udviklingsscenarier for det danske transporterhverv. Herunder en vurdering af bl.a. forsyningssystemernes udvikling og transportstrukturernes forvandling.

I *kapitel 7* præsenteres analysegruppens anbefalinger til initiativer, der forventes at kunne bidrage til at styrke det danske transporterhvervs konkurrenceevne.

Det er valgt at afgrænse analysen til den del af godstransporten, der foregår med lastbil. Med mindre andet fremgår af sammenhængen, bruges begreberne “godstransporterhvervet” og “vognmandserhvervet” synonymt.

Analysegruppen har i forbindelse med de internationale sammenligninger indhentet bistand fra et konsulentkonsortium bestående af Tetra-Plan, KPMG og Institut for Transportstudier.

Analysegruppen har afholdt 7 møder og har haft følgende sammensætning:

Morten Lindbo, DTL

Ove Holm, DTL

Leif Rasmussen, SiD

Palle Egebjerg, ETU

Annette Jarly, Erhvervsministeriet (til januar 2000)

Mogens Bech, Søfartsstyrelsen (fra januar 2000)

Ib Maltesen, TS-Kartellet (til maj 2000)

Jens Lehrmann Rasmussen, TS-kartellet (fra maj 2000)

Klaus Kristensen, Skatteministeriet (fra marts 2000)

Hans Larsen, Skatteministeriet (fra marts 2000)

Carsten Falk Hansen, Færdselsstyrelsen

Ulla Madsen, Færdselsstyrelsen

Helga Thomsen, Trafikministeriet (formand)

Steen Jonssen, Trafikministeriet

Bente Moeslund, Trafikministeriet

Peder Knudsen, Trafikministeriet

Niels Selsmark, Trafikministeriet (sekretær)

Kommissorium for analysegruppen er vedlagt i bilag 0.

2. Sammenfatning

Analysegruppen har gennem indhentning af data fra nationale og internationale kilder søgt at belyse den aktuelle situation og udviklingstendenserne for det danske godstransporterhverv.

Det er i forbindelse med arbejdet konstateret, at datagrundlaget på visse områder er mangelfuldt eller behæftet med stor usikkerhed. Dette er især gældende i forbindelse med den internationale transport - herunder først og fremmest transporter til og fra Danmark med udenlandske lastbiler - og i forbindelse med oplysninger om transport- og omkostningsforhold i andre lande.

Endvidere er det relevant at fremdrage, at statistiske data i sagens natur er historiske. Statistikken kan dermed belyse udviklingen i tidligere år, men giver ikke nødvendigvis muligheder for at danne et aktuelt billede af erhvervets situation. For udviklingen i transportarbejdet, der er en væsentlig indikator for produktionen i godstransporterhvervet, foreligger der dog ganske nye data, som belyser udviklingen frem til foråret 2000.

De statistiske data er suppleret med en række undersøgelser og kvalitative data. Det kan bl.a. nævnes, at DTL i foråret 2000 har gennemført en konjunkturanalyse, som på baggrund af spørgeskemaer til medlemmerne giver et bud på disses vurdering af transporterhvervets aktuelle økonomiske situation.

Det vurderes ud fra en samlet betragtning, at det gennem kombination af forskellige kilder og metoder er lykkedes at skabe et forholdsvis aktuelt billede af erhvervets situation, om end dette billede på nogle områder er behæftet med stor usikkerhed.

Analysen viser, at godstransporterhvervet i lighed med den danske økonomi i øvrigt har været præget af en positiv økonomisk udvikling siden starten af 90'erne. Beskæftigelsen er steget. Der er sket en stor udvidelse af kapitalapparatet. Der er købt mange nye lastbiler, og den samlede kapacitet i erhvervet er steget markant, hvilket må ses som et udtryk for, at der er tiltro til fremtiden. Der er tale om en procentvis vækst i kapaciteten, der er betydelig større end væksten i de nationale godstransporter i perioden 1995 til 2000. Der foreligger ikke data, som umiddelbart kan danne grundlag for en sikker vurdering af, hvorvidt branchen er præget af overkapacitet. Men det vurderes, at kapacitetsforøgelsen i 90'erne kan have bidraget til at skabe overkapacitet, hvilket stiller branchen i en dårligere forhandlingsposition i forhold til trans-

portkøberne. Overkapacitet i branchen bidrager således til at underminere indtjeningen for den enkelte vognmand.

Der har især været vækst i den nationale godstransport, mens udviklingen i den internationale godstransport har været præget af en mere ujævn udvikling. Vurderet over perioden fra 1993 til 1995 har der været en tydelig vækst i den internationale transport, mens udviklingen i perioden 1995-1998 har været præget af faldende transportarbejde. Denne udvikling er vendt i 1999 og første kvartal af 2000, hvor transportarbejdet i den internationale transport er steget og ligger på niveau med 1995.

De forskellige analyser og dataindsamlinger, der er udført i forbindelse med analysegruppens arbejde, viser således at godstransporterhvervet har haft udbytte af og bidraget positivt til den højkonjunktur, som har præget økonomien i de sidste 6-7 år. Ud fra en overordnet betragtning er udviklingstendenserne i transporterhvervet således parallelle med tendenserne i øvrige sektorer. Men der er samtidig en række områder, hvor transportsektoren adskiller sig mærkbart fra de øvrige erhverv. Transportsektoren er kendetegnet ved en struktur, som til trods for en vis koncentration i de forløbne år, er domineret af små og mellemstore virksomheder. Endvidere er sektoren karakteriseret ved et lavt uddannelsesniveau sammenlignet med andre erhverv. Erhvervet har i perioden fra 1994 til 1999 indgået færre uddannelsesaftaler end tidligere samtidig med, at antallet af uddannede blandt de beskæftigede er steget langsommere end for alle erhverv som helhed. Såvel branchens struktur som uddannelsesniveaet har stor betydning i forbindelse med udvikling af den internationale konkurrenceevne.

Analysen har vist, at de mange små vognmandsvirksomheder, der har vanskeligt ved at sikre en god indtjening, udgør et strukturelt problem for branchen set i lyset af den intensiverede konkurrence. DTL's seneste konjunkturanalyse viste således, at navnlig de små vognmandsvirksomheder har en negativ vurdering af deres økonomiske situation.

Tilsvarende vurderes det lave uddannelsesniveau at udgøre et væsentligt problem for branchen. At det især er de mindre vognmandsvirksomheder der har en negativ vurdering af den økonomiske situation bekræftes endvidere af Danmarks Statistiks konjunkturbarometer for serviceerhverv.

Analysegruppen har udarbejdet en oversigt over udviklingen i erhvervets rammebetingelser inden for de seneste 10 år. Der har været vægt på følgende hovedområder: Færdsels- og godskørselslovgivningen, samt erhvervs- og skattepolitikken. Den overordnede tendens i forbindelse med *færdsels- og godskørselslovgivningen* har været, at der generelt er sket en opstramning af reglerne vedrørende tilladelse til godstransport

samtidig med at den antalsmæssige begrænsning på tilladelsesområdet er ophævet. I de senere år har der endvidere været fokus på en stramning af sanktionerne med henblik på at sikre en bedre overholdelse af lovgivningen. *Erhvervspolitikken* har i 90'erne været præget af omlægning fra direkte tilskud i forbindelse med forskellige former for udviklingsaktiviteter til fokusering på erhvervets rammebetingelser inden for en række centrale indsatsområder. Dette har for transporterhvervet bl.a. betydet, at der er etableret en kortere videregående uddannelse inden for transport og at der er igangsat en række større udviklingsprojekter med henblik på at sikre kompetenceudvikling i lastbilerhvervet. Der er på en række områder sket en omlægning af *Skatte- og afgiftspolitikken*, som har betydning for transporterhvervet. Der er bl.a. sket en ændring af diætreglerne, som betyder, at den skattefri godtgørelse er forøget. Dieselafgiften er forøget samtidig med at erhvervets godtgørelse af afgiften er bortfaldet. Disse ændringer er i et vist omfang kompenseret gennem nedsættelse af andre afgifter med henblik på at undgå negative effekter i forhold til erhvervets internationale konkurrenceevne. Tilsvarende blev indførelse af vejbenyttelsesafgiften i 1994 kompenseret gennem nedsættelse eller afskaffelse af andre afgifter.

Da analysegruppens arbejde især har fokuseret på den internationale konkurrence er der udarbejdet en oversigt over reguleringen af den internationale kørsel. I forlængelse heraf er der foretaget en særskilt analyse af udviklingen i lastbiltransport mellem Polen og Danmark. Med udgangspunkt i de foreliggende data peger analysen på, at det danske lastbilerhverv har tabt markedsandele på dette marked. Samtidig viser analysen, at transporten mellem Danmark og Polen kun udgør en meget begrænset andel af Danmarks internationale samhandel. Det må understreges, at der knytter sig betydelig usikkerhed til spørgsmålet om danske lastbilers markedsandel af den samlede transport med lastbil til og fra Danmark. Det overordnede billede er dog, at det danske lastbilerhverv har haft og fortsat har en høj markedsandel af det gods, der transporteres til og fra Danmark på lastbil.

Den forventede udvidelse af EU i perioden 2003-2007 vil betyde, at adgangen til markedet i de ny lande vil blive lettet, samtidig med at lastbilerhvervet i disse lande vil få lettere adgang til transportmarkedet i Danmark. Den overordnede vurdering i forbindelse med udvidelsen er, at den vil være forbundet med økonomiske fordele for Danmark. På nuværende tidspunkt forekommer det vanskeligt at foretage præcise vurderinger af de økonomiske konsekvenser for vognmandserhvervet, men det må forventes, at erhvervets evne til at udnytte de nye muligheder vil have afgørende betydning for de økonomiske konsekvenser.

Med henblik på at vurdere den internationale konkurrence og det internationale omkostningsniveau er et antal udenlandske analyser gennemgået, og der er indhentet oplysninger i en række europæiske lande.

Det overordnede billede, som tegner sig, er at omkostningsniveauet i lande med lavere lønniveau som helhed ligger under omkostningsniveauet i de nord-vesteuropæiske lande, herunder Danmark. Selv om der kun er indhentet oplysninger vedrørende Spanien og Polen med henblik på at vurdere omkostningerne i lande med relativt lave lønniveauer, kan det antages, at de samme overordnede forhold gør sig gældende for andre lande med tilsvarende lønniveauer.

Samtidig viser analyserne, at omkostningsniveauet i Danmark i store træk svarer til omkostningsniveauet i Tyskland og Holland, mens omkostningsniveauet i Sverige ligger betydeligt over niveauet i Danmark, Holland og Tyskland. På baggrund af analyserne må det antages, at et i international sammenhæng højt omkostningsniveau ikke er et særskilt dansk fænomen, men snarere er et karakteristikum for en række sammenlignelige nord-vesteuropæiske lande. En særskilt analyse af skatte- og afgiftstrykket i Danmark sammenlignet med andre nordeuropæiske lande viser tilsvarende, at der i store træk er tale om ensartede niveauer. Også på dette område er omkostningsniveauet lavere i Polen.

På baggrund af analyserne af internationale omkostningsforhold sammenlignet med udviklingen i internationalt transportarbejde må det konstateres, at der ikke er nogen entydig sammenhæng mellem omkostningsniveau og udviklingen i transportarbejde. I en række af de lande, hvor den internationale godstransport er steget, er omkostningsniveauet forholdsvis højt, medens der har været begrænset vækst i lande, hvor omkostningsniveauet er lavere. Tilsvarende har visse lande med lave omkostninger haft vækst, mens lande med høje omkostninger har haft en meget begrænset udvikling. Analysen viser således, at omkostningsforhold er én blandt en række andre konkurrenceparametre.

Væksten i den danske internationale godstransport i perioden 1994-1997 ligger under væksten i EU i gennemsnit. Dette kan betragtes som et tegn på, at den danske godstransport mister markedsandele i perioden. Der foreligger imidlertid ikke internationale data, som kan danne grundlag for en international sammenligning over en lidt længere periode, herunder i 1999 og første kvartal af 2000, hvor der har været høj vækst i den internationale transport med danske lastbiler.

Etablering af danske transportvirksomheder i udlandet – eller etablering af udenlandske transportvirksomheder i Danmark – kan ses som et led i erhvervets stigende internationalisering. Analysegruppen har i forbindelse med arbejdet konstateret, at der ikke foreligger præcise statistiske oplysninger om omfanget af virksomheds-etablering i andre lande inden for vognmandserhvervet. På baggrund af en række forskellige kilder må det konstateres, at omfanget af danske virksomheders etablering i udlandet er forholdsvis begrænset. I Luxembourg, som i mange sammenhænge er blevet fremstillet som et land, der tiltrækker

mange danske transportvirksomheder, kunne det således primo 2000 konstateres, at i alt 10 danske transportvirksomheder er etableret i landet. I forbindelse med en række interviews med vognmænd oplyses det, at udflytning af forretningen til andre lande alene med henblik på at reducere omkostningerne ikke skønnes at være hensigtsmæssig.

Udviklingen har inden for godstransporterhvervet været præget af stigende internationalisering. På grund af det indre marked, bedre kommunikationsmuligheder mv. er det blevet lettere for det danske godstransporterhverv at få kunder fra andre lande, lige som det er blevet lettere for danske speditører og danske virksomheder at anvende transportører fra andre lande end Danmark. Denne udvikling betyder, at det danske transporterhverv i stigende grad udsættes for international konkurrence. Konkurrencen er først og fremmest stigende i forhold til den internationale transport, medens den internationale konkurrence i forhold til den nationale transport vurderes at være yderst begrænset.

Udviklingen har endvidere været præget af specialisering, hvor transporterhvervets ydelser er udviklet i takt med efterspørgslen fra transportkøberne. Der er således i stigende grad fokus på at kunne tilbyde samlede logistikløsninger. Det må forventes, at udviklingen fortsat vil være præget af en polarisering, hvor større vognmænd udvikler produkter, der dækker hele transportkæden, mens mindre vognmænd foretager specialtransporter eller kører som underleverandører for større vognmænd eller speditører. For danske vognmænd vil kvaliteten være altafgørende i den internationale konkurrence, idet det ikke er realistisk at konkurrere på omkostningsniveauet alene. Det betyder, at bl.a. anvendelse af IT, produktudvikling, kvalitetsstyring/kvalitetskontrol, kompetenceudvikling, samarbejdsrelationer med kunderne bliver altafgørende.

Stigende international konkurrence vil være et erhvervsvilkår i forbindelse med den internationale godstransport i årene fremover, og det er derfor vigtigt, at godstransporterhvervet indretter de forretningsmæssige dispositioner herefter. Tilsvarende er det vigtigt, at de rammebetingelser, som myndighederne sætter for erhvervet, tager udgangspunkt heri. Analysegruppen har i sit arbejde konstateret, at det danske vognmandserhverv befinder sig i en i mange henseender gunstig position for at kunne løfte de nye udfordringer, som den stigende konkurrence giver. Branchens struktur med mange små enheder, skønnes dog at udgøre et problem i en situation med stigende konkurrence, med mindre det gennem netværksdannelse og lignende sikres, at der sker et kompetenceløft i de mindre virksomheder.

De anbefalinger som gruppen fremkommer med, sigter på en række områder mod at videreudvikle og forbedre de betingelser og det potentiale, som erhvervet allerede har. Anbefalingerne falder i to hoveddele:

For det første anbefalinger, der kan bidrage til at sikre en varig udvikling af konkurrenceevnen – det vil sige initiativer, som kan sikre, at det danske transporterhverv også i fremtiden i en situation med stigende konkurrence og ændrede krav fra transportkøberne kan udgøre et stærkt og udviklingsorienteret erhverv. Der er i anbefalingerne fokus på:

- *Uddannelse og kompetenceudvikling.* Uddannelsesniveaueet i sektoren skal forhøjes både ved at sikre, at flere får en faguddannelse og ved at skabe bedre efteruddannelsesmuligheder. Endvidere skal der lægges særlig vægt på kompetenceudvikling mht. anvendelse af IT, der vil få stor betydning for konkurrenceevnen fremover. Det er nødvendigt, at erhvervet tager initiativer på dette område for at sætte skub i udviklingen. Samtidig skal det sikres, at de rådgivningstilbud, som stilles til rådighed, er tilpasset behovene i transportsektoren.
- *Netværksdannelse.* Bl.a. i forbindelse med de rådgivningsydelser, der stilles til rådighed, bør de mindre virksomheder opfordres til at indgå netværk og samarbejdsaftaler med henblik på kunne udvikle virksomhederne i en situation med stigende konkurrence.
- *Forskning.* Det skal sikres, at de initiativer, der fra statens side er taget til at udvikle den erhvervsrelaterede transportforskning kommer erhvervet til gavn, idet ny viden på længere sigt indgår i grundlaget for forbedring af konkurrenceevnen.

For det andet peges der på en række konkrete initiativer, hvor der gennem mindre justeringer og en løbende vurdering af udviklingen kan sikres bedre erhvervsbetingelser og et bedre samspil mellem godstransporterhvervet og det omgivende samfund. Der peges bl.a. på, at der er behov for:

- Løbende vurdering af grundlaget for afgiftspolitikken
- Bedre markedsovervågning af godstransporterhvervet
- Initiativer til begrænsning af miljøbelastningen fra godstransport
- Vurdering af konkurrencesituation i forbindelse med den kommende udvidelse af EU
- Initiativer, der kan sikre en bedre overholdelse af lovgivningen
- Forenkling af reglerne for akseltryk

- **Vurdering af problemstillingen vedrørende harmonisering af køre- og hviletidsreglerne**
- **Ændring af reglerne for synsfri sammenkobling.**
- **Fremme af eksportmulighederne for transporterhvervet**

3. Det danske godstransporterhverv – status og udviklingstendenser

I dette kapitel gennemgås overordnede forhold vedrørende det danske godstransporterhverv. Det tilstræbes i kapitlet, at alt relevant statistik belyses i en 10-årig tidshorisont. I enkelte tilfælde har det vist sig hensigtsmæssigt at belyse tidsserier, der rækker længere end 10 år. I andre tilfælde har det været nødvendigt på grund af datamaterialet at fokusere på kortere tidsserier.

3.1 Struktur og økonomi i godstransporterhvervet

I nærværende delkapitel beskrives en række overordnede karakteristika for erhvervet, som belyser status og udvikling med hensyn til struktur og økonomi.

3.1.1 Erhvervsøkonomiske forhold inden for erhvervet

I dette afsnit beskrives på baggrund af data fra Danmarks Statistik erhvervsøkonomiske karakteristika for godstransporterhvervet. Den anvendte opgørelse fra Danmarks Statistik inkluderer rørtransport. Det er ifølge Danmarks Statistik ikke muligt med de nuværende opgørelsesmetoder at isolere vejgodstransporten helt i erhvervsstatistikken. Det kan dog oplyses, at antallet af beskæftigede udgør under 1 pct. af nedenstående data, mens omsætningen udgør mindre end 5 pct. for rørtransport.

Beskæftigede og fuldtidsansatte fordelt på virksomhedstyper

Af tabel 3.1 fremgår, at antallet af arbejdssteder har været faldende i perioden fra 1992 til 1997. Samlet er der tale om et fald på i alt ca. 7 pct., hvilket i store træk svarer til faldet i antal arbejdssteder for alle brancher, hvor antallet af arbejdssteder reduceres med ca. 6 pct. i perioden fra 1992 til 1997.

Tabel 3.1 Udviklingen i antal arbejdssteder i perioden 1992-1997 for vejgodstransport og rørtransport og for alle brancher

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Antal arbejdssteder for vejgodstransport og rørtransport	7.794	7.529	7.436	7.424	7.479	7.267
Antal arbejdssteder for alle brancher	315.35 5	310.52 9	303.91 5	301.85 3	300.74 2	296.66 4

Kilde: Danmarks Statistik

Sammenholdes tabel 3.1 med tabel 3.2 kan det konstateres, at faldet sker på trods af, at der sker en samlet vækst på ca. 4 pct. i antallet af beskæftigede inden for erhvervet. Gennemsnittet i antallet af beskæftigede pr. virksomhed stiger således fra 4,6 beskæftigede i 1992 til 5,2 beskæftigede i 1997. For alle brancher er der tale om en stigning i antallet af beskæftigede pr. virksomhed fra 8,9 beskæftigede i 1992 til 9,9 beskæftigede i 1997.

Tabel 3.2 Udviklingen i antallet af beskæftigede og antallet af fuldtidsansatte i perioden 1992-1997 for vejgodstransport og rørtransport og for alle brancher

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Vejgodstransport og rørtransport						
Antal beskæftigede	35.998	35.252	36.509	37.109	37.694	37.462
Antal fuldtidsansatte	23.235	22.495	23.211	24.400	25.063	25.674
Fuldtidsansatte i pct. af beskæftigede	64,4	63,7	63,6	65,8	66,6	68,5
Alle brancher						
Antal beskæftigede	2.803.6 65	2.776.0 94	2.812.1 23	2.857.5 49	2.895.0 72	2.934.6 04
Antal fuldtidsansatte	1.946.8 47	1.980.7 26	1.992.7 64	2.038.2 90	2.064.6 17	2.107.1 68
Fuldtidsansatte i pct. af beskæftigede	69,4	71,3	70,9	71,3	71,3	68,7

Kilde: Danmarks Statistik

Vurderes udviklingen i antallet af fuldtidsbeskæftigede pr. transportvirksomhed, kan det konstateres, at der sker en vækst fra 64,4 pct. fuldtidsbeskæftigede pr. virksomhed i 1992 til 68,5 pct. fuldtidsbeskæftigede i 1997. For alle brancher er der derimod tale om et mindre fald i antallet af fuldtidsansatte i pct. af beskæftigede, der falder fra 69,4 pct. i 1992 til 68,7 pct. i 1997.

Vurderes udviklingen i virksomhedernes størrelse fordelt efter antallet af beskæftigede kan det konstateres, at der i perioden fra 1992 til 1997 sker en mindre forskydning i retning af større virksomheder.

Virksomheder med flere end 20 beskæftigede vokser fra 324 i 1992 til 392 i 1997. Omvendt falder antallet af virksomheder med færre end 20 beskæftigede fra 7.470 i 1992 til 6.875 i 1997.

Tabel 3.3 Antallet af arbejdssteder for vejgodstransport og rørtransport og for alle brancher fordelt efter antal beskæftigede i 1992 og 1997

	I alt	1	2-4	5-9	10-19	20-49	50-99	> 99
antal arbejdssteder for vejgodstransport og rørtransport								
1992	7.794	3.731	2.224	1.002	513	258	55	11
1992 i pct.	100	47,9	28,5	12,8	6,6	3,3	0,7	0,1
1997	7.267	3.533	1.864	955	523	318	64	10
1997 i pct.	100	48,6	25,7	13,1	7,2	4,4	0,9	0,1
antal arbejdssteder for alle brancher								
1992	315.35	129.86	94.60	42.07	26.05	14.67	4.981	3.11
	5	0	1	6	1	1		5
1992 i pct.	100	41,2	30	13,3	8,3	4,7	1,6	1
1997	296.66	121.16	80.77	41.64	28.06	16.20	5.251	3.55
	4	7	1	8	8	2		7
1997 i pct.	100	40,8	27,2	14	9,5	5,5	1,8	1,2

Kilde: Danmarks Statistik

Tendensen fra tabel 3.1, tabel 3.2 og tabel 3.3 er således, at der sker en vækst i antallet af beskæftigede og i antallet af fuldtidsansatte i perioden fra 1992 til 1997. Endvidere kan der konstateres et fald i antallet af mindre virksomheder og en vækst i antallet af større virksomheder.

Erhvervsstatistikken peger således på, at væksten i beskæftigelse har været ledsaget af en koncentration i erhvervet, hvor de store virksomheders andel af den samlede beskæftigelse er steget. Vejgodstransporterhvervet følger dermed i hovedtræk udviklingen i virksomhederne i alle brancher. Transporterhvervet er, sammenlignet med økonomien i øvrigt, fortsat præget af mange én-mandsvirksomheder og få store virksomheder.

Vurderes udviklingen i arbejdssteder relateret til ejerforhold kan det tilsvarende jf. tabel 3.4 konstateres, at der sker en vækst i antallet af aktieselskaber og et fald i antallet af enkeltmandsfirmaer i perioden fra 1992 til 1997. Væksten i antallet af aktieselskaber har været 11,3 pct. i perioden 1992 til 1997. For alle brancher har væksten i antallet af aktieselskaber været 2,2 pct. Der er således tale om en betydelig større vækst i antallet af aktieselskaber for vejgodstransport og rørtransporterhvervet set i forhold til den samlede økonomi.

Tabel 3.4 Antal arbejdssteder og beskæftigede for vejgodstransport og rørtransport og for alle brancher, fordelt efter ejerforhold i 1992 og 1997

	I alt	Enkelt- mands- firma	Interes- sent- skab, kom- mandit	Aktie- selskab	An- parts- sel- skab	Anden ejer
Vejgodstranport og rørtransport						
Antal arbejdssteder 1992	7.794	5.947	374	405	991	77
Antal beskæftigede 1992	35.998	16.200	2.074	9.163	8.124	437
Antal arbejdssteder 1997	7.267	5.571	320	451	907	18
Antal beskæftigede 1997	37.462	15.903	2.186	11.604	7.690	79
Alle brancher						
Antal arbejdssteder 1992	315.355	188.186	18.957	31.462	28.629	48.121
Antal beskæftigede 1992	2.803.665	468.981	116.860	880.936	195.146	1.141.842
Antal arbejdssteder 1997	296.664	171.072	16.913	32.170	29.340	47.169
Antal beskæftigede 1997	2.934.604	449.644	112.462	965.022	214.134	1.193.342

Kilde: Danmarks Statistik

Det kan endvidere konstateres, at der fra 1992 til 1997 sker en vækst i antallet af beskæftigede i aktieselskaber på næsten 2.500 svarende til en vækst på ca. 27 pct. Omvendt kan der konstateres et mindre fald i beskæftigede i enkeltmandsfirmaer og anpartsselskaber.

For alle brancher er der tilsvarende tale om en vækst på ca. 10 pct. i antallet beskæftigede i aktieselskaber. Væksten er dog betydelig mindre end for vejgodstransport og rørtransport. Enkeltmandsvirksomheder har dog fortsat en meget stor betydning, idet de i vejgodstransportsektoren udgør 42,5 pct. af beskæftigelsen og 76,7 pct. af virksomhederne, mod henholdsvis 15,4 pct. og 57,7 pct. i økonomien som helhed.

Uddannelsesniveau

Af tabel 3.5 fremgår, at der i 1997 var ca. 1½ gang så mange medarbejdere uden afsluttet erhvervsuddannelse i vejgods- og rørtransporterhvervet som i økonomien som helhed.

Tabel 3.5 Antal beskæftigede efter højest fuldførte erhvervsuddannelse inden for vejgodstransport og rørtransport og for alle brancher. 1992 og 1997

	Vejgods- og rørtransport		Alle brancher	
	1992	1997*	1992	1997*
Ingen afsluttet erhvervsuddannelse	23.499 - 65,3 pct.	22.530 - 62,0 pct.	1.251.350 - 44,6 pct.	1.131.760 - 40 pct.
Afsluttet erhvervsuddannelse	11.945 - 33,2 pct.	13.111 - 36,1 pct.	1.008.329 - 36 pct.	1.045.648 - 37,1 pct.
Kort videregående uddannelse	294 - 0,8 pct.	342 - 0,9 pct.	159.419 - 5,7 pct.	181.919 - 6,4 pct.
Mellemlang videregående uddannelse	192 - 0,5 pct.	243 - 0,7 pct.	245.313 - 8,7 pct.	284.103 - 10,1 pct.
Lang videregående uddannelse	68 - 0,2 pct.	98 - 0,3 pct.	139.254 - 5 pct.	177.031 - 6,3 pct.
Uoplyst	-	1.138	-	114.143
I alt	35.998	37.462	2.803.665	2.934.604

Kilde: Danmarks Statistik, *) procentfordeling ekskl. uoplyst.

Set over perioden fra 1992 til 1997 er der tale om en vis forskydning, der går i retning af flere medarbejdere med afsluttet uddannelse. Denne tendens gælder for såvel alle brancher som for transporterhvervet.

Tabel 3.6 Udviklingen i antal beskæftigede uden afsluttet erhvervsuddannelse i vognmandserhvervet og for alle brancher 1992 og 1997

	1992	1997	Procentvis fald i beskæft. uden afsluttet erhvervsudd.
Vognmandserhvervet	65,3	62	- 5,1
Alle brancher	44,6	40	- 9,9

Kilde: Danmarks Statistik

Det kan af tabel 3.6 konstateres, at antallet af beskæftigede i vognmandserhvervet uden afsluttet uddannelse falder fra 65,3 pct. i 1992 til 62 pct. i 1997. Dette svarer til et relativt fald på 5,1 pct. Relativt er faldet for erhvervet dog mindre end for alle brancher, hvor antallet af beskæftigede uden afsluttet erhvervsuddannelse er faldet med 9,9 pct.

Det kan således konstateres, at antallet af beskæftigede uden afsluttet erhvervsuddannelse falder langsommere end for alle brancher. Endvidere kan det konstateres, at uddannelsesniveaue i transportsektoren generelt er forholdsvis lavt.

Vurderes udviklingen i antallet af indgåede uddannelsesaftaler (faglærte chauffører) kan det jf. tabel 3.7 konstateres, at der har været tale om et vist fald i chaufføruddannelser siden 1995.

Tabel 3.7 Antal indgåede uddannelsesaftaler på chaufførområdet i perioden 1994 til 1999

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
EU*	176	256	244	150	169	135
VEU**	10	34	0	27	3	26
I alt:	186	290	244	174	172	161

Kilde: Transporterhvervets Uddannelsesråd *EU=efteruddannelse **VEU= Voksenefteruddannelse

Faldet er særlig stort for de generelle efteruddannelser, hvor der næsten er tale om en halvering i antallet af indgåede uddannelsesaftaler i perioden fra 1995 til 1999. Set i forhold til det samlede antal beskæftigede i transportsektoren på ca. 37.000, har omfanget af uddannelsesaftaler således et særdeles begrænset omfang.

Fordeling af beskæftigede efter alder og køn

Af tabel 3.8 fremgår, at erhvervet har en underrepræsentation af beskæftigede i aldersgrupperne "under 25 år", "40-59 år" og "over 60 år" og har en overrepræsentation i aldersgruppen "25-39 år".

Tabel 3.8 Antal beskæftigede fordelt efter alder i 1992 og 1997

	Godstransport- erhvervet 1992	Godstransport 1997	Alle brancher i 1992	Alle brancher i 1997
under 25 år	5.172 (13,4 %)	4.675 (12,5 %)	511.882 (18,3 %)	509.286 (17,4 %)
25-39 år	15.135 (42,0 %)	15.616 (41,7 %)	987.582 (35,2 %)	1.028.319 (35,0 %)
40-59 år	13.745 (38,2 %)	15.242 (40,7 %)	1.131.360 (40,4 %)	1.218.081 (41,5 %)
60 år og derover	1.946 (5,4 %)	1.929 (5,1 %)	172841 (6,2 %)	178.918 (6,1 %)

Note: Omfatter såvel vejgodstransport som jernbanetransport

Kilde: Danmarks Statistik

I perioden fra 1992 til 1997 kan der kun konstateres begrænsede forskydninger imellem de enkelte aldersgrupper. Der kan dog konstateres et mindre fald i aldersgrupperne "under 25 år" og "over 60 år" - mens der sker en vækst i gruppen af beskæftigede i aldersgruppen "40-59 år".

Forskydningerne i alderssammensætningen inden for erhvervet følger i store træk udviklingen inden for alle brancher, hvor der bliver procent-

vis færre beskæftigede i aldersgrupperne “under 25 år”, “25-39 år” og “over 60 år” mens der sker en vækst i aldersgruppen “40-59 år”.

For så vidt angår fordelingen i antal beskæftigede inden for vejgodstransport og rørtransport fordelt efter køn, kan det jf. tabel 3.9 konstateres, at erhvervet i høj grad er domineret af mænd. I 1992 var 87,7 pct. af de beskæftigede mænd, mens procentandelen i 1997 var vokset til 89,8 pct.

Tabel 3.9 Antal beskæftigede inden for vejgodstransport og rørtransport fordelt efter køn i 1992 og 1997

	Alle brancher 1992	Godstrans. 1992	Alle brancher 1997	Godstrans. 1997
Mænd	1.516.879 (54,1%)	31.568 (87,7%)	1.605.959 (54,7%)	33.635 (89,8%)
Kvin- der	1.286.786 (45,9%)	4.430 (12,3%)	1.328.645 (45,9%)	3.827 (10,2%)

Kilde: Danmarks Statistik

Produktionsmateriel

Vurderes udviklingen i vognmandserhvervets bestand af lastbiler, påhængsvogne, sættevogne og sættevognstrækkere, kan det jf. nedenstående tabel konstateres, at der gennem perioden fra 1991 til 2000 sker en række forskydninger inden for erhvervets bestand af lastbiler, trailere mv.

Tabel 3.10 Udviklingen i antallet af danske lastbiler, påhængsvogne, sættevogne, sættevognstrækkere i perioden fra 1991-2000. Bestand primo januar

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
3.501-6.000 kg totalvægt	5.459	5.189	5.038	4.966	5.081	5.023	4.808	4.760	5.055	4.899
6.001 - 15.000 kg totalvægt	14.333	13.699	12.772	12.500	12.263	11.951	11.575	11.217	10.725	10.650
15.001 - 24.000 kg totalvægt	18.802	18.897	19.120	19.186	19.142	18.928	18.468	17.939	17.218	16.544
over 24.000 kg totalvægt	486	529	620	794	1.163	1.947	2.876	3.951	5.086	6.127
Lastbiler i alt	39.080	38.314	37.820	37.446	37.649	37.849	37.727	37.867	38.264	38.220
Sættevognstrækkere	6.628	7.223	7.738	7.872	8.684	9.412	9.633	9.961	10.497	11.256
Påhængsvogne over 5.000 kg totalvægt	11.437	11.700	11.811	11.911	12.042	12.331	12.486	12.621	12.847	12.978
Sættevogne	14.798	15.454	16.174	16.880	17.779	19.104	20.701	21.222	23.211	23.594

Note: Omfatter såvel bestanden for firmakørsel som vognmandskørsel

Kilde: Danmarks Statistik.

Af tabel 3.10 kan det konstateres, at der sker et fald i antallet af lastbiler under 24 ton på 16,8 pct. i perioden fra 1991 til 2000, og at der samtidig sker en betydelig vækst svarende til ca. en 12½-dobling af antallet af lastbiler over 24 ton. Større afvigelser kan der konstateres i udviklingen i antallet af sættevogne og sættevognstrækkere, der begge vokser med over 50 pct. i perioden fra 1991 til 2000. Det skal bemærkes, at forskydningen mod lastbiler med en totalvægt på over 24 ton formentlig skyldes to forhold. For det første, at der indregistreres flere 3-akslede lastbiler til 26 ton totalvægt (internationale regler). Tidligere blev flere 3-akslede lastbiler indregistreret til 24 ton (nationale regler). For det andet er der en tendens til, at bestanden af 2-akslede lastbiler (typisk 14-18 ton) falder, mens bestanden af 3-akslede (23-26 ton) vokser. En del af lastbilerne, der er registreret til 26 ton totalvægt kører kun eller hovedsageligt i indenrigstrafik i Danmark, og må derfor maksimalt køre med 24 ton totalvægt.

Det kan endvidere konstateres at antallet af påhængsvogne mellem 5.000 og 16.000 kg falder med ca. 7,8 pct. mens påhængsvogne over 16.000 kg vokser med ca. 18,5 pct.

Tabel 3.11 Udviklingen i samlet lastekapacitet i ton. 1996-2000

	1996	1997	1998	1999	2000
Lastbiler 3.501-6.000 kg totalvægt	10.970	10.369	10.289	10.858	10.520
Lastbiler over 6.001 kg totalvægt	284.799	290.490	296.986	302.850	308.010
Påhængsvogne med lastkapacitet over 2.000 kg totalvægt	157.019	161.375	166.286	172.514	178.072
Sættevogne	514.673	566.900	587.757	651.567	668.139
i alt	967.461	1.029.134	1.061.318	1.137.798	1.164.741

Kilde Danmarks Statistik

Det kan af tabel 3.11 konstateres, at den samlede lasteevne vokser med ca. 20 pct. i perioden fra 1996 til 2000.

Lastekapaciteten for sættevogne vokser mest, mens lastekapaciteten for lastbiler vokser mindst.

Det fremgår således, at perioden har været præget af en struktureret ændring i produktionsmateriellet, idet materiel med større kapacitet pr. enhed udgør en stigende andel af det samlede materiel. Siden midten af 90'erne har der været en stor stigning i den samlede lastekapacitet.

Der foreligger ikke data, som umiddelbart kan danne grundlag for en sikker vurdering af, hvorvidt branchen er præget af overkapacitet. Men det vurderes, at kapacitetsforøgelsen i 90'erne kan have bidraget til at skabe overkapacitet, hvilket stiller branchen i en dårligere forhandlingsposition i forhold til transportkøbere. Overkapacitet i branchen bidrager således til at underminere indtjeningen for den enkelte vognmand.

Udviklingen i erhvervets miljøbelastning

Med hensyn til udviklingen i erhvervets miljøbelastning, kan det konstateres, at der, når der ses bort fra CO₂-udledningen, er sket betydelige reduktioner af erhvervets miljøgener gennem det seneste årti.

Det kan fra vedlagte bilag 1 konstateres, at emissioner i form af NO_x, CO, HC, partikler og SO₂ er faldet betydeligt i perioden fra 1988 til 1997 og forventes at falde yderligere i perioden fra 1997 til 2010. Baggrunden for dette fald er, at normerne for udslippet af skadelige stoffer, der reguleres af EU, til stadighed strammes. Endvidere er der via national afgiftsdifferentiering skabt grundlag for anvendelse af mindre miljøbelastende diesel.

3.2 Godstransporterhvervets økonomiske situation

I dette afsnit vurderes den økonomiske udvikling for transporterhvervet i perioden 1992 til 1997 på baggrund af data fra Danmarks Statistik. Endvidere gennemgås resultatet af DTL's konjunkturanalyse fra april 2000. Analysen viser vognmandsvirksomhedernes økonomiske vurdering af det forgangne halvår (4. kvartal 1999 til 1. kvartal 2000) samt virksomhedernes økonomiske forventninger til det kommende halvår.

3.2.1 Økonomisk udvikling i perioden fra 1992 til 1997

I efterretningsartiklen "Transportsektorens struktur og udvikling 1992-1998" fra Danmarks Statistik december 1999 gennemgås udviklingen i virksomhedernes regnskabsresultat for virksomheder registreret med hovedformålene vejgodstransport og rørtransport, i perioden fra 1992 til 1997.

I publikationen "Transportsektorens struktur og økonomiske udvikling 1992-1998" fremhæves følgende økonomiske nøgletal i relation til regnskabsoplysninger for vejgodstransport og rørtransport.

Tabel 3.12 Udvikling i regnskabsnøgletal for vejgodstransport og rørtransport. 1992-1997

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Afkastningsgrad	17,5	17,0	18,6	18,4	15,7	15,5
Kapitalens omsætningshastighed	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6
Likviditetsgrad	79,3	90,9	85,6	81,1	74,7	75,6

Kilde: Danmarks Statistik

Det skal i forbindelse med tabel 3.12 bemærkes, at afkastningsgraden, der i Danmarks Statistiks analyse er defineret som: primært resultat før skat plus finansieringsindtægter målt i procent af de samlede aktiver, viser en svagt faldende tendens i perioden fra 1994/95 til 1997. Dette fald kunne indikere, at erhvervets samlede indtjening er blevet reduceret i perioden fra 1995 til 1997, eller at de samlede aktiver er blevet forøget, f.eks. ved, at der er blevet investeret i nye lastbiler.

Tabel 3.13 Antal registrerede nye lastbiler over 6 ton (månedlig gennemsnit)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
nye lastbiler	274	264	270	190	273	402	390	388	422	439

Kilde: De danske bilimportører

Netop udviklingen for nyregistrerede lastbiler viser, at der i perioden fra 1993 sker en betydelig vækst i antallet af registreringer af nye lastbiler, jf. tabel 3.11 og tabel 3.13.

Anlægsaktiverne for virksomhederne vokser med ca. 18 pct. i perioden fra 1994 til 1997 mens omsætningen i erhvervet kun vokser med ca. 9,5 pct.

Faldet i afkastningsgraden i perioden fra 1994 til 1997 kan således sandsynligvis forklares ved, at der i denne periode investeres betydeligt i nyt materiel.

3.2.2 DTL's konjunkturanalyse fra april 2000

DTL gennemførte i marts 2000 en konjunkturanalyse vedrørende vognmandserhvervets økonomiske situation. DTL udsendte spørgeskemaer til samtlige ca. 4300 medlemsvirksomheder, og havde medio april 2000 modtaget 1140 brugbare svar, hvilket giver en svarprocent på knap 27. I konjunkturanalysen gennemgås dels vognmandsvirksomhedernes økonomiske vurdering af det forgangne halvår (4. kvartal 1999 til 1. kvartal 2000) samt virksomhedernes forventninger til det kommende halvår. Analysen giver således et aktuelt billede af, hvorledes situationen opleves i erhvervet. Konjunkturanalysen fremgår i sin helhed af bilag 2.

Sammenfattende viser analysen, at virksomhedernes vurdering af udviklingen i det forløbne halvår (4. kvartal 1999 – 1. kvartal 2000) i store træk hænger sammen med virksomhedernes størrelse.

Det kan konstateres, at et klart flertal af de største virksomheder med flere end 200 beskæftigede har opnået et bedre økonomisk resultat i det forløbne halvår sammenlignet med året før. Til gengæld har et flertal af de mindre virksomheder med mindre end 10 beskæftigede opnået et ringere økonomisk resultat.

For så vidt angår omsætning, beskæftigelse, investeringer og kapacitetsudnyttelse, er de større virksomheder også klart mere positive end de mindre virksomheder.

De større virksomheders generelt mere positive vurdering af situationen giver sig udslag i, at det med beskæftigelsen vejede gennemsnit peger på en positiv udvikling ikke kun i omsætning, men også i beskæftigelse, økonomisk resultat, investeringer og kapacitetsudnyttelse.

Den markante forskel mellem store og små virksomheder ses også i sammenligningen af selskabsformer. Aktieselskaberne, der generelt også er de største målt på beskæftigelse, er klart mest positive, mens per-

sonligt ejede virksomheder og anpartsselskaber er klart mere negative i deres vurdering af udviklingen.

Virksomheder, der hovedsageligt opererer internationalt, har en negativ vurdering på alle spørgsmål. Virksomhederne, der hovedsageligt opererer nationalt, har også en negativ vurdering af udviklingen i det økonomiske resultat og priserne, men har dog en positiv vurdering af udviklingen i omsætning, beskæftigelse, investeringer og kapacitetsudnyttelse. Virksomhederne, der opererer både nationalt og internationalt, og som gennemsnitligt er større, er betydeligt mere optimistiske.

For det kommende halvår er forskellen endnu mere markant mellem den negative vurdering fra virksomheder i international trafik sammenholdt med den mere positive vurdering fra virksomheder, der opererer både nationalt og internationalt.

Sammenholdes virksomhedernes vurderinger af og forventninger til udviklingen i forhold til deres aktiviteter, er det især containerkørsel og trucking, der skiller sig ud med meget negative vurderinger af udviklingen i det økonomiske resultat.

Den relativt store forskel mellem store og små virksomheders vurdering af konjunkturerne indikerer, at der inden for erhvervet eksisterer en betydelig forskel i den økonomiske udvikling for de forskellige virksomhedstyper. De mindre virksomheder har et forholdsvis pessimistisk økonomisk perspektiv mens de store virksomheder er relativt optimistiske. Endvidere konstateres det, at de internationalt orienterede virksomheder er mere pessimistiske end de nationalt orienterede og de virksomheder, der opererer både internationalt og på hjemmemarkedet.

3.2.3 Konjunkturbarometer for serviceerhverv

Tendenserne fra DTL's konjunkturanalyse bekræftes af Danmarks Statistiks konjunkturbarometer for serviceerhverv, der er en månedlig offentliggørelse af virksomhedernes vurdering af konjunkturforholdene inden for serviceerhverv. Formålet med konjunkturbarometeret er at give en indikator for hvorledes erhvervet vurderer den fremtidige situation i forhold til den nuværende.

Danmarks Statistiks konjunkturbarometer for serviceerhverv blev påbegyndt pr. april 2000 og indeholder bl.a. en opgørelse af virksomhedernes vurdering af det generelle forretningsklima samt en vurdering af virksomhedernes forventning til fremtiden.

Tabel 3.14 *Vurdering af det generelle forretningsklima, april og juni 2000 for transporterhvervet og serviceerhvervet som helhed*

	Nettotal *)		Dårligt		Tilfredsstillende		Godt	
	april 2000	juni 2000	april 2000	juni 2000	april 2000	juni 2000	april 2000	juni 2000
Transport	-16	3	25	19	66	59	9	22
10-19 ansatte	-18	-12	30	24	58	64	12	12
20-99 ansatte	-24	-11	29	23	66	65	5	12
100 og derover	-4	36	16	7	72	50	12	43
Serviceerhverv i alt	17	18	12	10	59	62	29	28
10-19 ansatte	5	9	19	12	57	67	24	21
20-99 ansatte	8	11	14	12	64	65	22	23
100 og derover	28	27	9	7	54	59	37	34

*) Sum af erhvervets vurdering af forretningsklimaet

Kilde: Danmarks Statistik

Af tabel 3.14 fremgår, at der er betydelig forskel mellem de små og store virksomheders vurdering af forretningsklimaet. De små transportvirksomheder vurderer forretningsklimaet relativt negativt mens de store transportvirksomheder er meget positive.

Endvidere viser tabel 3.15, at transportvirksomhederne har fået en mere positiv vurdering af forretningsklimaet, idet nettotallet for konjunkturbarometeret viste -16 i april 2000 og +3 i juni 2000.

Det kan endelig ud fra tabel 3.15 konstateres, at transporterhvervet vurderer det generelle erhvervsklima mere negativt end gennemsnittet for alle serviceerhverv. Mens transporterhvervet i juni 2000 vurderede erhvervsklimaet til et nettotal på +3, så vurderede hele serviceerhvervet erhvervsklimaet til et nettotal på 18.

Tabel 3.15 *Forventet forløb i perioden april-juni 2000 og juni-august 2000*

	Nettotal *)	Ringere	Omtrent uændret	Bedre
April-juni 2000				
Transport	38	8	56	36
Serviceerhverv i alt	46	7	46	47
Juni-august 2000				
Transport	8	11	70	19
Serviceerhverv i alt	23	7	63	30

*) Sum af erhvervets vurdering af forretningsklimaet

Kilde: Danmarks Statistik

Vurderes udviklingen i forventningerne til perioden juni-august kan det jf. nedenstående tabel konstateres, at transporterhvervets forventninger til fremtiden er positive, selv om de er knap så positive som for alle servicevirksomheder. Det skal i øvrigt bemærkes, at transporterhvervets forventninger til fremtiden er mindre positive i juni-konjunkturbarometeret end i april-konjunkturbarometeret.

Det skal understreges, at konjunkturbarometeret i sagens natur er relativt, og resultaterne skal derfor tolkes med varsomhed. F.eks. kan sæsonsvingninger påvirke resultatet.

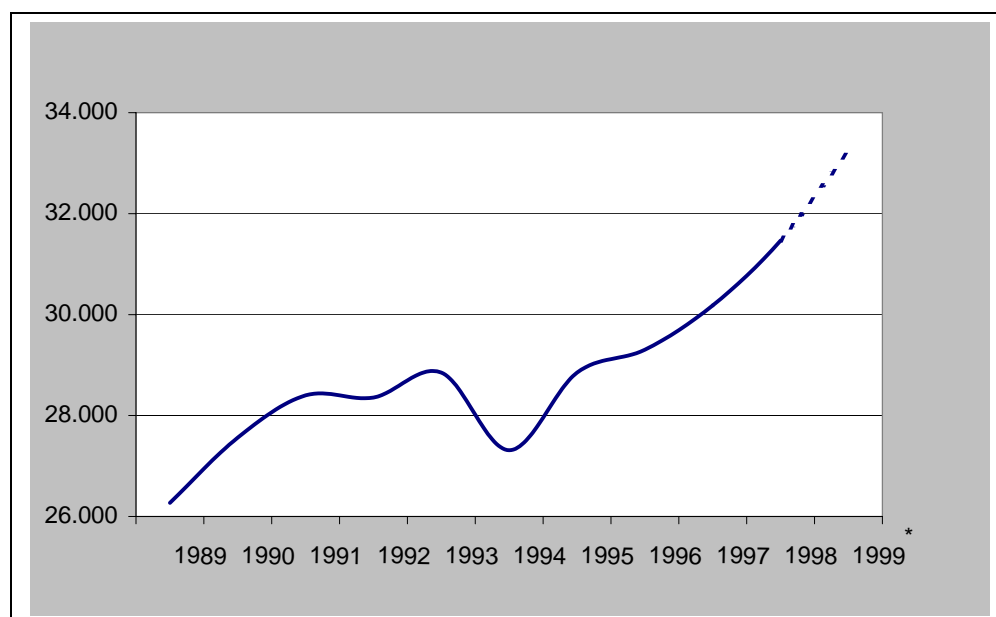
3.2.4 Udviklingen i antallet af vognmandstilladelser og konkurrencer

Der har gennem perioden fra 1991 til 1999 været en svag vækst i antallet af tilladelser til danske vognmænd, når der ses bort fra 1994, hvor der blev konstateret et fald i antallet af tilladelser.

Af figur 3.1 fremgår, at antallet af tilladelser er steget i perioden fra 1991 til 1998 med ca. 1.500 gennem perioden, svarende til en vækst på i alt ca. 5-6 pct.

Det kan konstateres, at der i perioden siden 1995 er tale om en vækst i antallet af tilladelser, der sker samtidigt med, at erhvervet har et fald i transportarbejdet til udlandet.

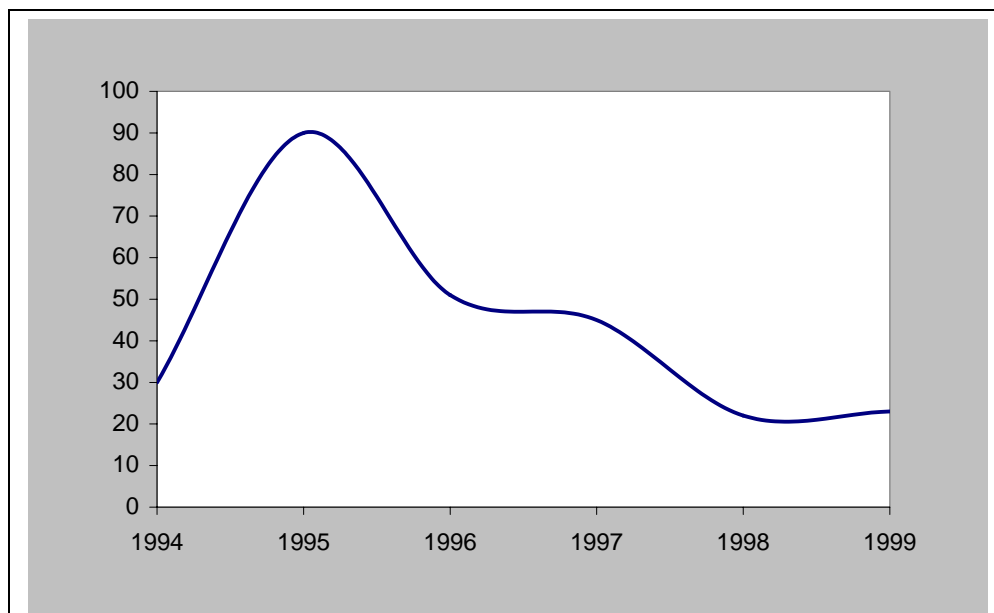
Figur 3.1 Antal vognmandstilladelser(ultimo tal). 1989-1999



Note: *) Væksten i 1999 forklares delvis ved at tilladelseskravet er blevet udvidet til også at gælde lastbiler med total vægt fra 3.051-6.000 kg.

Kilde: Færdselsstyrelsen

Figur 3.2 Antal vognmænd, der fik tilladelser tilbagekaldt pga. betalingsstandsning eller konkurs. 1994-1998



Kilde: Færdselsstyrelsen

Med hensyn til udviklingen i antallet af konkurser, kan det jf. ovenstående figur konstateres, at der er sket et fald i antallet af tilbagekaldelser på grund af betalingsstandsning eller konkurser i perioden fra 1994 til 1998. Det største antal tilbagekaldelser pga. konkurser eller betalingsstandsning var i 1995, hvorefter antallet er mere end halveret i 1998, jf. figur 3.2.

Sammenfattende indikerer de økonomiske nøgletal i kombination med udviklingstendenserne i antallet af vognmandstilladelser og udviklingen i tilbagekaldelser af tilladelser som følge af konkurs eller betalingsstandsning, at erhvervet i de år, som statistikken dækker, befinder sig i en situation, hvor de tilgængelige data ikke viser tegn på en negativ økonomisk udvikling.

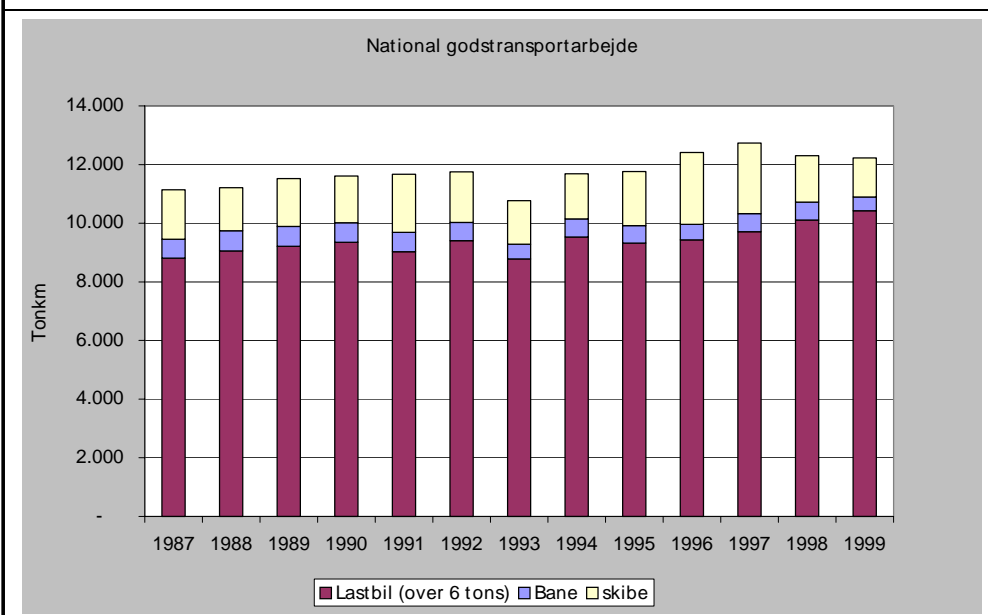
3.3 National godstransport

Det samlede nationale godstransportarbejde udgjorde ca. 12,2 mia. tonkm i 1999, hvoraf de ca. 10,4 mia. tonkm svarende til ca. 85 pct. blev udført med lastbil. I 1987 udgjorde lastbilernes markedsandel ca. 79 pct. Det vil sige, at lastbilernes andel af det samlede godstransportarbejde er steget med ca. 6 pct. gennem de seneste 10 år.

3.3.1 Godstransport fordelt på forskellige transportmidler

Som det fremgår af figur 3.3 er det samlede nationale godstransportarbejde i Danmark steget i perioden 1987 til 1999.

Figur 3.3 Nationalt godstransportarbejde (mia. tonkm) med forskellige transportmidler i perioden 1987-99



Kilde: Danmarks Statistik

Gennem perioden ses en forholdsvis konstant vækst i tonkm, når der ses bort fra årene 1993, 1998 og 1999, der viser fald. Væksten i lastbiltransporten er dog fortsat i 1998 og 1999. Stigningen i det samlede nationale godstransportarbejde udgør ca. 10 pct. i perioden fra 1987 til 1999 mens stigningen kan opgøres til ca. 5 pct. i perioden fra 1990 til 1998. Sammenlignet med udviklingen i det nationale persontransportarbejde, er der tale om en forholdsvis beskeden vækst gennem perioden.

For de enkelte transportmidler kan det konstateres, at lastbiltransporter har haft en vækst gennem perioden, mens færge- og skibstransporterne blandt andet har haft en stor nedgang i 1998, hvor den faste vejforbindelse over Storebælt åbnede.

Vurderes de nationale godstransporter i mio. ton kan det jf. tabel 3.16 konstateres, at der er tale om et fald på ca. 21 pct. i perioden fra 1988 til 1993. Fra 1993 til 1999 er der sket en vækst på ca. 15 pct. Samlet set er der dog tale om et fald på ca. 9 pct. i transporterede godsmængder målt i mio. ton i perioden 1988-1999. Målt i antal ton udgør transport med lastbil i 1999 ca. 96 pct., skib 3 pct. og bane 1 pct.

Tabel 3.16 National transport (mio. ton) med forskellige transportmidler i perioden 1988-1999 (1990=100)

Indeks 1990=100	1988*	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
mio. ton												
Lastbil	113	111	100	92	98	90	90	90	91	96	98	103
Bane**	91	104	100	98	97	99	103	102	93	104	100	85
Skib	95	97	100	123	103	87	82	104	124	120	74	75
I alt	112	110	100	93	98	90	90	91	93	97	97	101

* Bane er minus privatbanernes andel

** Antaget at Privatbanernes godstransport er national godstransport

Note: Tabel i absolutte tal, se bilag 3

Kilde: Danmarks Statistik

Fordelt på de forskellige transportmidler kan det konstateres, at transporter med bane fastholder transportmængderne målt i mio. ton, mens transportmængderne med skib og lastbil falder gennem perioden.

Sammenholdes figur 3.3 og tabel 3.16 kan det konstateres, at transportarbejdet med lastbil er steget trods et fald i godsmængderne. Det betyder, at godsmængderne transporteres længere end tidligere. Det betyder samtidig, at efterspørgslen efter den vare, som godstransporterhvervet tilbyder – transportarbejde – er steget.

Der er flere forklaringer på, at godset transporteres længere med lastbil end tidligere. En forklaring er sandsynligvis, at de traditionelle markeder er vokset i størrelse, hvorved transportlængderne øges. Konkret har åbningen af den faste forbindelse over Storebælt sandsynligvis haft betydning for virksomhedernes opfattelse af nærømråde. Endvidere har tendensen til specialisering og centralisering betydet, at behovet for transport stiger.

Der er endvidere sket en nedgang i firmakørsel gennem de seneste 10 år. Sammenlignes udviklingen i vognmandskørsel i forhold til firmakørsel viser tendensen, at virksomhederne i stigende omfang vælger at købe transportydelser frem for at foretage firmakørsel.

Figur 3.4 Nationalt transportarbejde med lastbil i mio. tonkm fordelt på firmakørsel og vognmandskørsel (1989-1999) 1990=100)

The graph, titled 'Nationalt transportarbejde med lastbil', plots 'TonKm' on the y-axis (ranging from 75 to 115) against years on the x-axis (1989-1999). The 'I alt' line (solid blue) starts at 100 in 1990 and rises to approximately 112 by 1999. The 'Vognmandskørsel' line (solid pink) starts at 100 in 1990 and rises to approximately 118 by 1999. The 'Firmakørsel' line (dashed green) starts at 100 in 1990 and falls to approximately 80 by 1999.

År	I alt	Vognmandskørsel	Firmakørsel
1989	100	100	100
1990	100	100	100
1991	100	100	100
1992	105	110	95
1993	95	100	85
1994	105	105	100
1995	105	105	90
1996	105	105	95
1997	110	115	85
1998	112	118	82
1999	112	118	80

Kilde: Danmarks Statistik

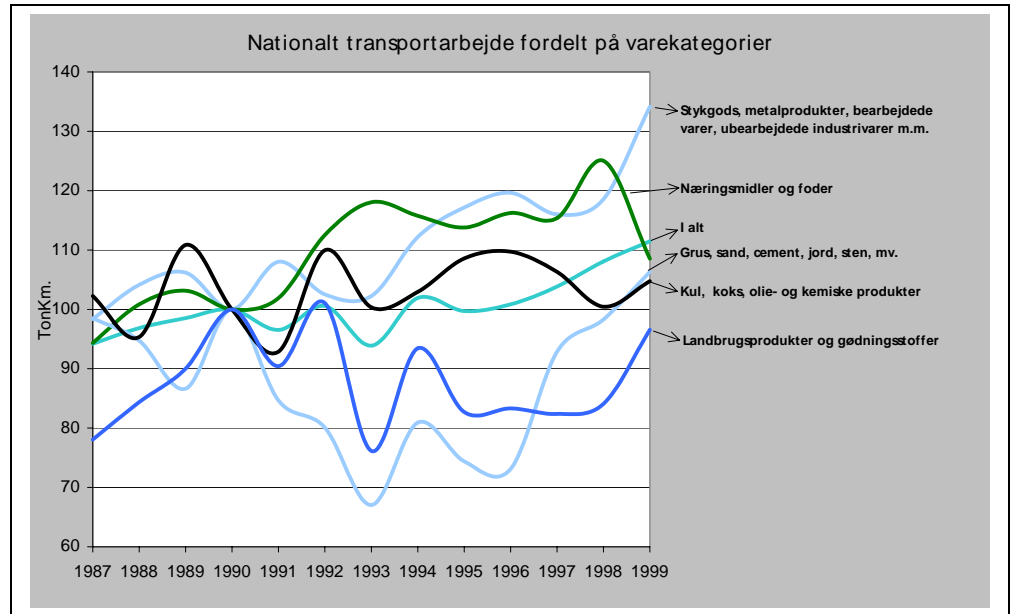
Af figur 3.4 fremgår, at firmakørsel med lastbil er blevet reduceret med ca. 20 pct. i perioden 1990 til 1999 mens vognmandskørsel er vokset med ca. 23 pct. i den samme periode.

Figuren viser, at der især er sket et skift i retning af mere vognmandskørsel og mindre firmakørsel i årene 1996 til 1999, hvor vognmandskørsel vokser med ca. 19 pct. målt i mio. tonkm samtidigt med, at firmakørsel er blevet reduceret med ca. 11 pct.

Transporter med lastbiler over 6 ton fordelt på varearter

Fordelt på varearter kan det konstateres, at især transporter af landbrugsprodukter og gødningsstoffer er blevet reduceret. Omvendt gælder, at transporter af næringsmidler og foder samt stykgods mv. er vokset målt i tonkm. Transporter grus, sand, cement, jord, sten mv. svinger meget gennem perioden.

Figur 3.5 *Udviklingen i nationalt transportarbejde med lastbiler over 6 ton fordelt på varekategorier i perioden 1987-1999 (1990=100)*



Kilde: Danmarks Statistik

Efter et betydeligt fald fra 1990 til 1993 stiger transportarbejdet af grus, sand mv. i perioden 1993 til 1999, således at niveauet for 1990 nås i 1999.

Når man sammenligner godstransportarbejdet med godsmængderne fordelt på varekategorier, er det muligt at udregne, hvor langt de forskellige varekategorier gennemsnitligt transporteres.

Af tabel 3.17 kan det konstateres, at stort set alle varekategorier transporteres længere, når man betragter perioden fra 1989 til 1999. Det fremgår endvidere, at varearterne næringsmidler, foder, stykgods og bearbejdede varer transporteres længst, mens grus, sand, cement, jord og sten transporteres kortest.

Tabel 3.17 Transportlængde opgjort i gennemsnit fordelt på varearter i perioden 1989 til 1999 (km)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Landbrugsprodukter og gødningsstoffer	46,3	50,2	54,0	53,8	50,4	56,7	51,9	52,1	50,0	51,4	53,1
Næringsmidler og foder	55,9	66,8	63,1	62,5	66,5	67,6	68,9	73,2	67,1	73,7	77,1
Kul, koks, olie- og kemiske produkter	48,8	48,6	52,3	47,9	58,0	59,9	52,2	48,7	61,8	56,9	57,2
Stykgods, metalprodukter, bearbejdede varer, ubearbejdede industrivarer m.m.	52,5	64,4	71,3	67,1	63,0	71,8	70,8	66,6	65,1	67,2	69,8
Grus, sand, cement, jord, sten, mv.	25,1	29,6	29,4	28,4	26,3	30,9	29,6	30,1	32,1	31,5	29,5
I alt	42,7	48,1	50,5	49,5	50,3	54,3	53,0	53,3	52,1	53,1	52,1

Kilde: Trafikministeriet

Af tabel 3.18 kan det konstateres, at kapacitetsudnyttelsen for alle ture i perioden fra 1990 til 1999 for danske lastbiler har været svingende omkring ca. 40 pct. Det skal bemærkes, at mange transporter er volumentransporter og at kapacitetsudnyttelsen er noget højere, når der korrigeres for disse transporter. Dette er muligvis forklaringen på at kapacitetsudnyttelsen for ture med læs falder gennem perioden.

Denne udvikling i kapacitetsudnyttelsen er anderledes end udviklingen for de internationale vejgodstransporter, der viser en vækst i kapacitetsudnyttelsen fra 56 pct. i 1994 til 58 pct. i 1999 for alle ture. Korrigeret for volumentransporter var kapacitetsudnyttelsen ca. 65 pct. i 1998.

Den relativt lave kapacitetsudnyttelse for den nationale kørsel indikerer, at der eksisterer et vist produktivitetspotentiale ved at effektivisere de nationale transporter, så der opnås bedre kapacitetsudnyttelse.

Tabel 3.18 Udvikling i kapacitetsudnyttelse for lastbiler. 1990-1999

National godstransport med danske lastbiler over 6 ton										
Kun vognmandskørsel										
mio. km.	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
kørsel i alt	871	897	910	876	866	906	927	961	999	1.104
Kørsel med læs	681	722	728	711	719	761	778	803	829	927
Kørsel uden læs	190	175	247	166	147	145	149	158	170	178
Ture										
kørsel i alt	16.812	15.610	15.860	14.725	13.091	13.068	13.131	13.663	14.369	15.300
Kørsel med læs	11.377	10.880	11.012	10.499	9.540	9.717	9.767	10.040	10.376	11.400
Kørsel uden læs	5.435	4.730	4.849	4.226	3.551	3.351	3.363	3.624	3.993	3.900
Godsmængden mio. ton	135,9	128,2	134,1	125,4	125,7	129	127,4	139,3	144,3	151,9
Transportarbejde mio. tonkm.	6.863	6.624	7.102	6.675	7.028	7.077	7.063	7.508	7.967	8.440
Kapacitetsudnyttelse pct. for alle ture	42	41	42	39	42	40	38	37	38	40
Kapacitetsudnyttelse pct. for ture med læs	58	56	53	51	53	51	47	46	47	48

Kilde: Danmarks Statistik

3.3.2 Transporter med varebiler/små lastbiler

Transporter med varebiler og små lastbiler under 6 ton skaber et meget betydeligt trafikarbejde sammenlignet med de store lastbiler over 6 ton. Opgørelser fra Danmarks Statistik viser, at trafikarbejdet i 1998 udgjorde ca. 5.200 mio. vognkilometer, hvilket næsten er 4 gange så meget som trafikarbejdet med store lastbiler over 6 ton.

Vurderes derimod godstransportarbejdet, er det lastbiler over 6 ton, der er helt dominerende med mere end 18 gange så meget transportarbejde som de små lastbiler og varebiler. Varebiler og små lastbiler spiller således en begrænset rolle i forhold til den samlede transport af gods i Danmark.

3.3.3 Sammenfatning

Det kan sammenfattende konstateres, at det nationale godstransportarbejde har været voksende i perioden 1988 til 1999, samtidig med at firmakørselens andel af det samlede transportarbejde er reduceret. Dette

er sket på trods af, at godsmængderne målt i ton er blevet reduceret siden 1987. Især transporter med lastbil er vokset gennem perioden. Derimod er det nationale transportarbejde med tog, skib og færge blevet reduceret. Transporter med lastbil er vokset kraftigst i perioden 1996 til 1998.

Belyses de enkelte godstransporter fordelt på varekategorier, kan det konstateres, at stort set alle kategorier transporteres længere end tidligere. De forarbejdede varer transporteres længst, men også for de uforarbejdede varer er der tale om en betydelig vækst i transportlængderne.

Sammenfattende indikerer ovennævnte data, at der i perioden 1989 til 1999 er sket en forøget efterspørgsel efter vognmandskørsel i Danmark. I perioden fra 1989 til 1999 er transportarbejdet for vognmandserhvervet målt i mio. tonkm vokset med ca. 24 pct.

3.4 International godstransport

Det statistiske grundlag for internationale transporter er betydelig mere usikkert end for de nationale godstransporter.

Usikkerheden knytter sig især til godstransporter til og fra Danmark med udenlandske transportører, ligesom der er betydelig usikkerhed knyttet til bl.a. transportarbejdet målt i tonkm med skib.

Det statistiske grundlag for de internationale transporter med lastbil var relativt veldokumenteret i perioden fra 1984 til 1992, hvor det var muligt at følge varetransporter til og fra Danmark med såvel danske som udenlandske lastbiler. Fra 1993 og frem er der tale om en ny og mere usikker opgørelsesmetode, der alene indeholder transporter med danske vognmænd.

Det er vigtigt at bemærke, at danske lastbiler ved den seneste opgørelse med den "gamle" metode i 1992 havde en markedsandel på 66,5 procent af alle transporter med lastbil *til Danmark* og en markedsandel på 81,7 pct. af samtlige transporter med lastbil *fra Danmark*. Udgangspunktet i 1992 var således, at danske lastbiler stod for mere end 70 pct. af transporterne til og fra Danmark.

3.4.1 International godstransport på danske lastbiler

I dette afsnit vil der primært blive fokuseret på udviklingen i transporter med danske lastbiler og således ikke fokuseret på udviklingen i udenlandske lastbilers transporter til og fra Danmark, idet der p.t. ikke foreligger data for transporter med udenlandske lastbiler.

Der vil endvidere kun i begrænset omfang blive fokuseret på transporter til og fra Danmark med andre transportmidler end lastbil.

For at kompensere for det manglende datamateriale med bl.a. udenlandske lastbiler, vil der i dette afsnit blive foretaget en sammenligning mellem udviklingen i udenrigshandelsstatistikken og godstransportarbejdet med danske lastbiler til og fra Danmark.

Transporter til og fra Danmark med tog, skib og lastbil i mio. ton

Af nedenstående tabel fremgår, at transporterne til og fra Danmark målt i mio. ton primært foregår med skib.

Tabel 3.19 Godstransport til og fra Danmark i mio. ton i perioden 1993-1999 fordelt efter transportmidler

mio. ton	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Dansk lastbil	14,6	16,2	17,4	16,1	15,7	13,8	16,3
Bane*	3,3	4,1	4,2	3,9	4,0	3,4	3,1
Skibe	52,4	56,6	57,6	57,0	59,4	54,7	54,9
I alt	70,3	76,9	79,2	77,0	79,2	71,9	74,3

* Transit er ikke medregnet

Kilde: Danmarks Statistik

Det fremgår, at godstransporterne med såvel tog, skib som lastbil er vokset i perioden 1993 til 1995, hvorefter transporterne er faldet. Niveaueet i 1997 svarer dog til niveaueet i 1995. Fra 1998 er der igen vækst i transporten. Lastbiltransporten ligger i 1999 godt og vel på niveau med 1996.

Mængdemæssigt står søtransport i 1999 for 74 pct. mens banetransport tegner sig for ca. 4 pct. og transporter med danske lastbiler ca. 22 pct. Transporter med udenlandske lastbiler indgår ikke i ovennævnte opgørelse. I bilag 4 er udviklingen i perioden 1987-92 vist. På grund af ny opgørelsesmetode er tallene for perioden 1987-1992 ikke umiddelbart sammenlignelige med perioden 1993-1999.

Belyses udviklingen i transportmængder til og fra Danmark viser udviklingen, at der i store træk er parallelitet i udviklingen, således at transporterne til og fra Danmark vokser parallelt.

Totalt set viser den internationale transportstatistik, at transporterne til Danmark er større end fra Danmark til udlandet. Denne tendens er dog ikke gældende på lastbilområdet, hvor godsmængderne er størst fra Danmark.

Som det fremgår af tabel 3.20, viser udviklingen, at transportmængderne med danske lastbiler fra Danmark er ca. 12 pct. større fra end til

Danmark. Et forhold der i perioden 1993 til 1998 er blevet indsnævret betydeligt. I 1993 udgjorde transporterne til Danmark således kun ca. 75 pct. af de samlede transporter fra Danmark.

Det internationale transportarbejde med danske lastbiler

Vurderes det internationale transportarbejde med danske lastbiler målt i tonkm, viser udviklingen i store træk samme tendens som udviklingen i transportmængder til og fra Danmark.

Tabel 3.20 Udviklingen i godstransportarbejde i perioden 1993-1999 til og fra Danmark med danske lastbiler over 6 ton

mio. tonkm.	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Til Danmark	4.571	5.229	5.687	5.237	5.261	5.128	5.763
Fra Danmark	5.853	6.202	6.736	6.107	5.963	5.668	6.459
Tredjelandskørsel	659	603	543	444	478	390	435
Cabotagekørsel	149	87	126	101	105	78	101
I alt	11.232	12.121	13.092	11.889	11.807	11.264	12.758

Note: Tredjelandskørsel defineres som kørsel med danske lastbiler mellem 2 udlande. Foregår transporten med dansk lastbil inden for samme udland er der tale om cabotagekørsel.

Kilde: Danmarks Statistik

Af tabel 3.20 fremgår, at transportarbejdet med danske lastbiler vokser meget kraftigt i perioden 1993 til 1995, hvor det stiger med ca. 17 pct. Herefter falder transportarbejdet med samme procentandel, således at niveauet for det samlede transportarbejde i 1993 og 1998 næsten er identiske. Endelig stiger transportarbejdet fra 1998 til 1999 med ca. 13 pct. og kommer dermed stort set op på samme niveau som i 1995.

Set over hele perioden er der tale om en vækst på ca. 26 pct. i transporterede godsmængder til Danmark og en vækst på ca. 10 pct. i transporterede godsmængder fra Danmark.

For så vidt angår danske lastbilers tredjelandskørsel og cabotagekørsel viser udviklingen, at der er tale om et stort fald for de danske lastbiler. I 1993 udgjorde tredjelandskørsel ca. 660 mio. tonkm. I 1998 er denne kørsel reduceret til ca. 435 mio. tonkm. Et tilsvarende fald kan konstateres for cabotagekørsel, der er blevet reduceret fra 149 mio. tonkm i 1993 til ca. 101 mio. tonkm i 1999. Tredjelandskørsel og cabotagekørsel udgør kun en meget lille andel af det samlede transportarbejde.

Samlet kan det konstateres, at der er tale om en vækst i transportarbejdet for de internationale transporter i perioden 1993 til 1995, hvorefter der er tale om et fald i perioden 1995 til 1998 mens der fra 1998 til

1999 sker en betydelig vækst på ca. 13 pct. For perioden som helhed er det internationale godstransportarbejde med danske lastbiler vokset med ca. 13,5 pct.

Internationale transporter med danske lastbiler fordelt på forskellige varekategorier

Af tabel 3.21 fremgår, at stykgods og bearbejdede varer er dominerende i forhold til de transporterede godsmængder med danske lastbiler til og fra Danmark. Stykgods og bearbejdede varer tegner sig således for ca. 50 pct. af den samlede godsmængde til Danmark og ca. 44 pct. af den samlede godsmængde fra Danmark.

Tabel 3.21 Udviklingen i international godstransport med danske lastbiler fordelt på varekategorier i mio. ton. 1993-1999

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Til Danmark	5.732	6.680	7.055	6.813	6.809	6.192	7.144
Landbrugsprodukter	1.160	1.479	1.386	1.265	1.346	1.164	1.271
Næringsmidler og fødevarer	991	917	1.005	1.030	1.004	1.133	1.176
Kul, olie og kemiske produkter	694	723	808	743	819	593	569
Stykgods og bearb. varer	2.636	3.246	3.550	3.431	3.390	3.003	3.761
Grus, sand, cement, jord og sten	252	316	305	343	250	299	370
Fra Danmark	7.677	8.704	9.415	8.474	8.028	6.949	8.334
Landbrugsprodukter	792	876	737	733	691	669	778
Næringsmidler og fødevarer	2.452	2.594	2.729	2.443	2.389	2.085	2.242
Kul, olie og kemiske produkter	461	418	539	660	656	526	480
Stykgods og bearb. varer	2.669	3.028	3.523	3.315	3.349	3.027	3.807
Grus, sand, cement, jord og sten	1.303	1.787	1.886	1.323	943	642	1.027
Tredjelandskørsel	635	517	523	483	463	434	475
Cabotagekørsel	533	345	420	337	449	244	284
I alt (1.000 ton)	14.577	16.246	17.413	16.107	15.749	13.819	16.237

Kilde: Danmarks Statistik

For så vidt angår godsmængder til Danmark, er der alene tale om mindre ændringer. Der er samlet set tale om en svag vækst på ca. 7 pct. Blandt de forskellige varekategorier vokser stykgods og bearbejdede varer mest med ca. 14 pct.

3.4.2 Sammenhæng mellem udviklingen i udenrigshandel og udviklingen i transporter med danske lastbiler i perioden 1993-99

Vurderes udviklingen i Danmarks samhandel med udlandet i perioden 1993-99 kan det jf. tabel 3.22 konstateres, at såvel importen som eksporten er vokset, når der korrigeres for den generelle prisudvikling.

Tabel 3.22 Udviklingen i Danmarks import og eksport i 1993 priser

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Eksporten i 1993-priser	244.75 5	266.47 9	272.16 4	281.10 4	299.38 9	299.14 8	319.22 0
Importen i 1993-priser	202.75 3	228.70 0	245.10 4	247.81 8	273.60 3	286.55 7	288.47 3

Kilde: Danmarks Statistik

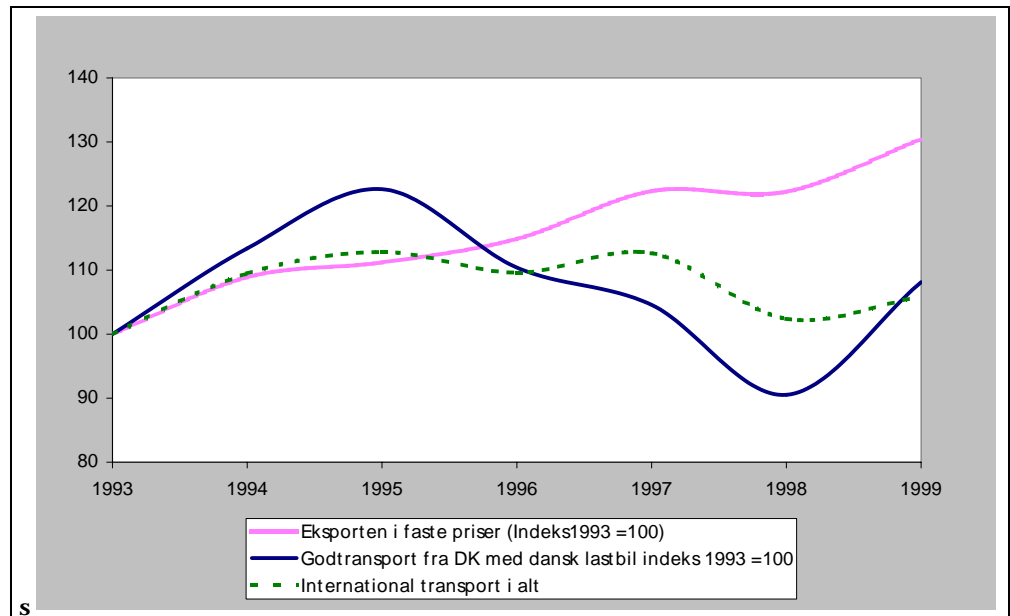
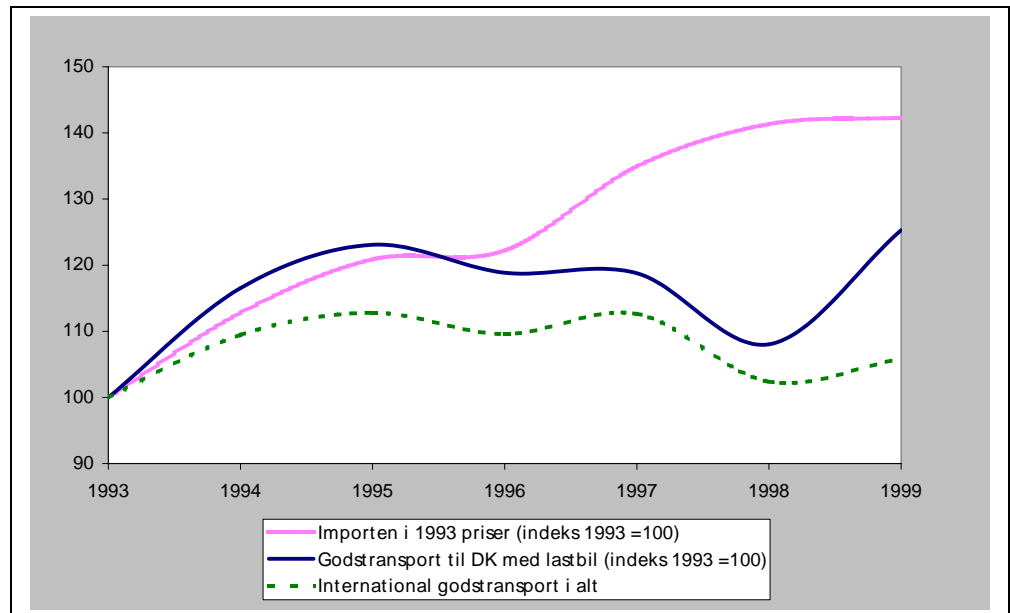
Af tabellen fremgår, at der har været en jævn vækst i importen og eksporten i perioden 1993 til 1995. Importen er i faste priser steget med ca. 40 pct. mens eksporten i samme periode er steget med ca. 30 pct.

I samme periode har transporter med danske lastbiler som nævnt i store træk været uændret for så vidt angår transporter til og fra Danmark.

Vurderet på indeks kan der konstateres følgende sammenhæng i figur 3.6. I perioden fra 1993 til 1999 er der vækst i såvel Danmarks samhandel med udlandet og lastbiltransporter med danske lastbiler til og fra Danmark.

I perioden fra 1995 til 1998 fortsætter udviklingen i import og eksport mens kørslen til og fra Danmark med danske lastbiler og international transport samlet falder. I 1999 er der vækst både i samhandelen og transporter med lastbil.

Figur 3.6 Sammenhæng mellem udviklingen i transporter med danske lastbiler til og fra Danmark i ton (1993=100) sammenholdt med udviklingen i import og eksport i faste priser (1993=100). 1993-1999



Kilde: Danmarks Statistik

Belyses udviklingen i den samlede udenrigshandel fordelt på samhandelslande kan det jf. figur 3.7 konstateres, at der kun i begrænset omfang er tale om et ændret dansk samhandelsmønster fordelt på lande i perioden fra 1993 til 1999, jf. bilag 7.

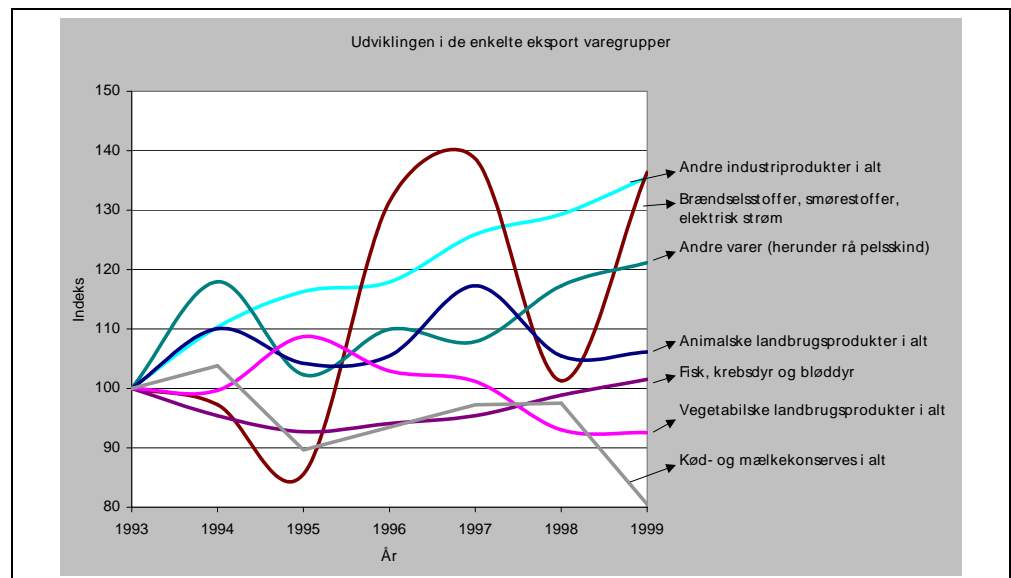
Danmark har i perioden 1993 til 1999 haft en vækst i importen til de største samhandelslande (Tyskland, Sverige og Benelux) på ca. 45 pro-

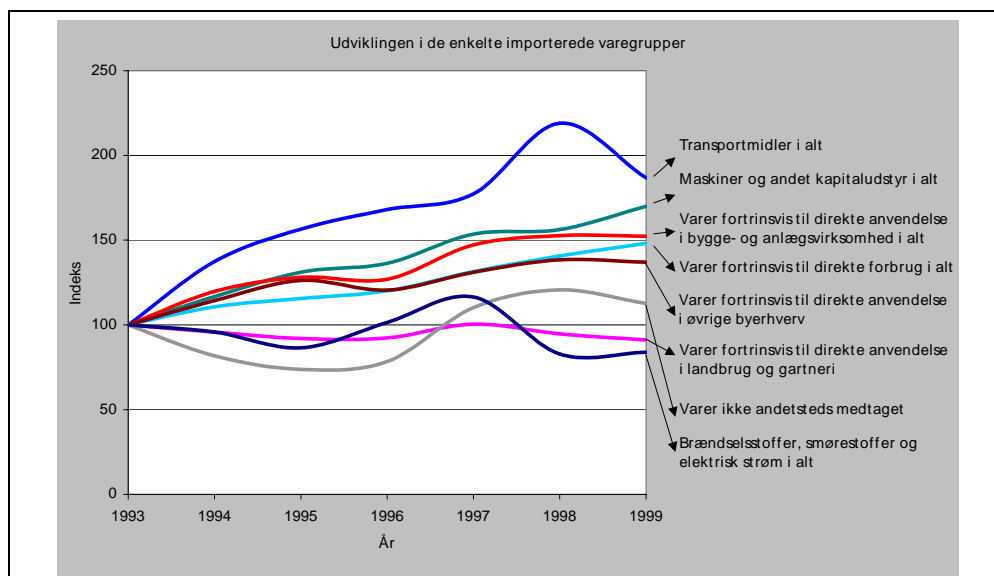
cent mens den generelle vækst i importen med alle samhandelslande har været ca. 40 pct.

Omvendt gælder at Danmark i perioden fra 1993 til 1999 har haft en vækst i eksporten til de største samhandelslande (Tyskland, Sverige og Benelux) på ca. 17 procent mens den generelle vækst i importen med alle samhandelslande har været ca. 21 pct.

Der er set over perioden 1993 til 1999 ikke tale om væsentlige forskydninger i Danmarks samhandelsmønster. Forskydningerne skønnes at være for små til at forklare, at der kan konstateres en nedgang i transporter med danske lastbiler til og fra udlandet og i den samlede internationale transport i perioden 1995 til 1998.

Figur 3.7 Udviklingen i Danmarks samlede import og eksport i perioden 1993 til 1999 fordelt på varekategorier 1993 = 100





Kilde: Danmarks Statistik

Af figur 3.7 fremgår, at udviklingen fordelt på varegrupper viser et uensartet forløb for de enkelte varekategorier. Der er dog med enkelte undtagelser tale om stigninger for alle varekategorier.

For eksporten ses de største procentvise stigninger for gruppen af "andre industriprodukter", der vokser med ca. 30 pct. i faste priser. Omvendt falder gruppen af vegetabiliske landbrugsprodukter med ca. 8 pct.

For importen ses de største procentvise stigninger for varegrupperne "transportmidler", der vokser med over 100 pct. - og endvidere ses store stigninger på varer til anvendelse i bygge- og anlægssektoren, der vokser med over 50 pct. i faste priser gennem perioden fra 1993 til 1998. Omvendt gælder, at importen i brændstofmidler, smørestoffer og elektrisk strøm falder med ca. 10 pct. gennem perioden.

Helhedsbilledet er, at der sker en vækst i Danmarks samhandel med omverdenen i perioden 1993 til 1999. Væksten er endvidere ganske betydelig blandt Danmarks handelspartnere i nærområdet, hvor gods-transporter med lastbil traditionelt står stærkt.

Kapacitetsudnyttelse

Kapacitetsudnyttelsen for de internationale transportere er jf. tabel 3.23 blevet forøget gennem de seneste år. Kapacitetsudnyttelsen ved kørsel med læs er derimod stort set uændret.

Tabel 3.23 Kapacitetsudnyttelse for danske lastbiler i internationale transporter, alle ture (ukorrigeret). 1993-1999

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Ved kørsel i alt :	54,1	56,4	56,4	56,0	56,4	58,5	58,1
Ved kørsel med læs	62,7	64,0	64,5	63,2	63,4	65,2	63,6

Kilde: Danmarks Statistik, Alle ture

3.4.3 Danske lastbilers andel af den internationale godstransport

Nedenstående tabel viser den internationale kørsel for de enkelte nationaliteters biler.

Tabel 3.24 Internationalt udførte tonkm i EU af lastbiler registeret i de respektive lande. 1.000 mio. tonkm. Opgjort ekskl. cabotage- og tredjelandskørsel. 1994-1999

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Belgien	22,9	24,1	21,2	23		
Danmark	11,4	12,4	11,3	11,2	10,8	12,2
Tyskland	33,7	34,6	34,9	40,2	42,1*	
Grækenland	0,6	0,9	0,8	0,9		
Spanien	20,7	23,1	25,9	28,1		
Frankrig	20,7	21,8	21,7	21,3		
Irland	0,2	0,2	0,2	0,2		
Italien	10,1	12	11,9	12,5		
Luxembourg	3	3,3	2,7	2,3		
Holland	37,2	38,7	38,1	39,2	39,6	40,0
Østrig	15,1	15,5	16,6	13,9		
Portugal	1,8	1,9	1,9	2		
Finland	2	2,3	2,6	4,4		
Sverige	1,7	2	2,9	2,6		
England	14,4	14,4	15,5	16,3		
Hele EU	195,5	207,2	208,2	218,1		

* skønnet tal

Kilde: Eurostat, Danmarks Statistik

Hvis man isoleret betragter udviklingen i den internationale kørsel i EU-landene ses det, at væksten i udførte tonkm især er sket hos de tyske vognmænd, hvor der i perioden fra 1995-1998 var en vækst på godt 20 pct. En vigtig forklaring herpå er, at et tysk tarifsystem indtil udgangen af 1994 gjorde det mindre attraktivt for tyske vognmænd at køre internationalt.

Derudover har væksten været mest markant blandt finske, svenske og spanske biler, mens væksten hos de hollandske biler har været mere begrænset.

For de danske bilers vedkommende er niveauet – med undtagelse af 1995 – stort set uændret i perioden 1994-1997, hvorimod der i 1998 observeres et mindre fald, der efterfulgtes af en stigning 1999. Hvis man kun ser på perioden 1994-1997, hvor der findes data for alle landene, fremgår det, at der inden for hele EU er sket en stigning i transportarbejdet på ca. 12 pct. mens Danmark som skrevet ikke har oplevet en tilsvarende stigning. Dette antyder, at de danske biler ikke har fået andel i den generelle europæiske stigning i mængden af transporteret gods i dette tidsrum. Det må understreges, at der knytter sig betydelig usikkerhed til denne form for opgørelse.

Nedenstående tabel viser Danmarks samhandel opdelt i import og eksport for udvalgte lande. Efterfølgende er størrelsen af godstransporten kørt med danske lastbiler mellem de udvalgte lande og Danmark præsenteret.

Økonomisk vækst og international godstransport med danske lastbiler i Europa.

**Tabel 3.25 Samhandel mellem Danmark og udvalgte lande.
Opgjort i mio. kr. Årets priser. 1993 og 1998**

		1993	1998	% stigning/fald
Alle lande	Eksport	244.755	319.111	30%
	Import	202.753	305.680	51%
EU lande (15)	Eksport	161.058	212.097	32%
	Import	139.373	218.160	57%
Tyskland	Eksport	60.153	67.279	12%
	Import	47.792	67.010	40%
Spanien	Eksport	4.107	7.095	73%
	Import	2.322	4.470	93%
Polen	Eksport	3.208	6.196	93%
	Import	2.993	5.252	75%

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 3.26 International godstransport med danske lastbiler til/fra Danmark. Opgjort i 1.000 ton

		1993	1998	% stigning/fald
Alle lande	Eksport	7.677	6.946	-10%
	Import	5.732	6.192	8%
EU lande (15)	Eksport	7.099	6.291	-11%
	Import	5.400	5.714	6%
Tyskland	Eksport	4.373	3.178	-27%
	Import	2.683	2.313	-14%
Spanien	Eksport	144	147	2%
	Import	123	157	28%
Polen	Eksport	91	63	-31%
	Import	75	52	-31%

Kilde: Danmarks Statistik

I følge tabellen ovenfor er væksten i både import og eksport målt i værdi tilsyneladende ikke kommet det danske transporterhverv til gode. Specielt væksten i samhandel med Spanien og Polen og den manglende vækst i kørte tonkm indikerer, at de handlede varer ikke blev kørt med danske lastbiler. Udviklingen i udkørte ton er generelt faldet i perioden fra 1993-1998, selvom der har været flere varer at transportere.

Den negative vækst i kørte ton er i et vist omfang udtryk for, at der er sket et skift i de varegrupper der bliver im- og eksporteret til/fra Danmark. Der har været et fald i transporten af varegruppen sten, grus, sand m.v. Dog kan den negative udvikling (der er vendt i 1999) ikke kun tilskrives denne varegruppe, da der også til og med 1998 har været et omend mindre fald i mængden af andre varer.

Danmarks Statistik udarbejdede frem til og med 1992 en oversigt over de danske lastbilers andel i transporter til og fra Danmark målt i ton.

Opgørelsen viste jf. tabel 3.27, at markedsandelene for danske lastbiler udgjorde ca. 70 pct. af de samlede transporter målt i ton til og fra Danmark.

Tabel 3.27 Markedsandele for danske transporter (i ton) til og fra Danmark perioden 1986 til 1992

	1986	1988	1990	1992
Dansk markedsandel i pct.	70	68	72	74

Kilde: Danmarks Statistik

Eurostat har på baggrund af indberetninger fra medlemsstaterne offentliggjort tal for 1998 vedrørende transporter mellem Danmark og udlandet efter bilens nationalitet. Opgørelsen viser markedsandelen for danske lastbiler i såvel ton som tonkilometer.

Af tabel 3.28 fremgår, at markedsandelene for danske lastbiler i 1998 fortsat udgjorde ca. 70 pct. Endvidere fremgår det, at markedsandelene i store træk var ens for transporter målt i ton og transporter målt i ton-kilometer.

Tallene for Eurostat indikerer, at danske lastbiler ikke har tabt markedsandele i perioden fra slutningen af 1980'erne og starten af 1990'erne frem til slutningen af 1990'erne. Det skal dog bemærkes, at opgørelsesmetoderne er foretaget på forskellig vis, og der derfor er betydelig usikkerhed forbundet med at sammenligne de to opgørelsesmetoder, ligesom der er usikkerhed forbundet med at anvende internationale data, idet det ikke med bestemthed viser, om opgørelsesmetoderne er sammenlignelige. Vejdirektoratet har påbegyndt tællinger af trafikken fordelt på nationaliteter ved grænsen. Dette materiale forventes at kunne danne grundlag for en mere sikker vurdering af de danske lastbilers markedsandel.

Tabel 3.28 Transporter mellem Danmark og udlandet med danske lastbiler 1998

	Fra Danmark	Til Danmark	I alt
Dansk andel i ton	77	65	71
Dansk andel i tonkm.	77	67	72

Kilde: Eurostat og Danmarks Statistik

3.5 Den danske transportsektor i international konkurrence

I tabel 3.29 vises en sammenligning mellem EU medlemsstaternes markedsandele af EU's samhandel og markedsandele af den internationale godstransport. Tabellen viser andelen af den samlede internationale kørsel for hvert land. Som det fremgår tegner Danmark sig (sammen med lande som Holland, Spanien og Belgien) for en relativ større del af den samlede internationale godskørsel med lastbil.

Udgangspunktet er således, at Danmark traditionelt har haft en stor markedsandel af de internationale transporter. I en situation med skærpet konkurrence vil det alt andet lige være vanskeligt at fastholde denne markedsposition. Sagt med andre ord har Danmark klaret sig godt i det "gamle" beskyttede marked.

Tabel 3.29 Sammenligning mellem EU's medlemsstaters andel af samhandel og internationale vejgodstransporter 1997

	Pct. andel af EU's samhandel	Pct. andel af internationalt vejgodstransport
Tyskland	23,3%	18,4%
England	14,4%	7,5%
Frankrig	13,6%	9,8%
Italien	11,0%	5,7%
Holland	9,1%	18,0%
Belgien & Luxembourg	8,0%	12,2%
Spanien	5,5%	12,9%
Sverige	3,6%	1,2%
Østrig	3,0%	6,4%
Irland	2,3%	0,1%
Danmark	2,2%	5,1%
Finland	1,7%	2,0%
Portugal	1,4%	0,9%
Grækenland	0,9%	0,4%

Kilde: TetraPlan

3.6 Sammenfatning på kapitel 3

Der kan på baggrund af kapitel 3 konkluderes følgende om erhvervets aktuelle situation:

- at der sker en svag vækst i antallet af beskæftigede inden for erhvervet i perioden fra 1992 til 1997. Væksten svarer i store træk til den samlede vækst for alle erhverv, og transporterhvervet har dermed tilsvarende andre erhverv og samfundet som helhed været præget af højkonjunktur.
- at der er tendens til fald i antallet af arbejdssteder inden for erhvervet. De enkelte arbejdssteder får flere beskæftigede i perioden fra 1992 til 1997. Samme tendens ses i øvrigt for alle brancher. Der er forsat kun ca. halvt så mange beskæftigede pr. arbejdssted i vognmandserhvervet som inden for alle brancher. Endvidere kan det konstateres, at der i perioden fra 1995 til 1997 bliver flere fuldtidsansatte inden for erhvervet, således at der i 1997 var ca. 69 pct. fuldtidsbeskæftigede.
- at uddannelsesniveaut forbedres gennem perioden. Det vil sige, at andelen af beskæftigede uden afsluttet erhvervsuddannelse falder i perioden fra 1992 til 1997. Det kan dog konstateres, at uddannelsesniveaut inden for erhvervet forbedres langsommere end for det danske erhvervsliv som helhed.
- at lærlingeuddannelse prioriteres relativt lavt inden for erhvervet, idet antallet af indgåede uddannelsesaftaler på chaufførområdet har

været faldende i perioden fra 1994 til 1999. I perioden fra 1995 til 1999 er der nærmest tale om en halvering i antallet af indgåede uddannelsesaftaler.

- at der er relativt få beskæftigede under 25 år og over 60 år, og at der er meget få kvinder beskæftiget inden for erhvervet.
- at der sker et fald i antallet af lastbiler under 24 ton og en meget kraftig vækst i bestanden af de tungeste 3-akslede lastbiler med en totalvægt på 24 ton eller derover. En tilsvarende udvikling kan konstateres for så vidt angår i antallet af påhængsvogne, hvor antallet af påhængsvogne mellem 5.000 og 16.000 kg falder mens antallet af påhængsvogne over 16.000 kg vokser med ca. 18,5 pct. Samme tendens konstateres for sættevogne, hvor antallet af små sættevogne falder og antallet af store sættevogne stiger gennem perioden.
- at den samlede lastekapacitet øges med 20 pct. i perioden fra 1995 til 2000.
- at erhvervslivet gennem de seneste 10 år i højere grad har valgt at benytte vognmandskørsel frem for firmakørsel, hvilket har forøget efterspørgslen efter vognmandstransport.
- at de regnskabsøkonomiske nøgletal indikerer en forholdsvis stabil økonomisk udvikling for erhvervet. Egenkapitalens forrentning og afkastningsgraden er relativt stabil i perioden 1993 til 1998 samtidigt med, at antallet af konkurser falder i perioden fra 1995 til 1998 og antallet af vognmandstilladelser stiger i samme periode.
- at erhvervet gennem de seneste 10 år har vundet markedsandele fra transporter med skib og bane for så vidt angår de nationale gods-transporter.
- at de nationale godstransporter i målt tonkm er vokset, selv om godsmængderne har været stagnerende.
- at der eksisterer en statistisk disharmoni i udviklingen for internationale transporter til og fra Danmark fordelt efter transportmidler, og de tal der offentliggøres i udenrigshandelsstatistikken. Udenrigshandelsstatistikken indikerer en vækst i Danmarks samhandel med udlandet i perioden fra 1992 til 1999 i såvel faste priser som i antallet af ton. I perioden fra 1995 til 1999 viser transporterne fordelt på transportmidler derimod et mindre fald. Danmarks Statistik har oplyst, at afvigelserne *ikke* umiddelbart kan forklares ved en vækst i godstrafik med udenlandske lastbiler. En vækst i antallet af transporter med udenlandske lastbiler til og fra Danmark er dog én blandt flere forklaringsmuligheder.
- at udviklingen i internationale transporter med danske lastbiler viser vækst frem til 1995, hvorefter der i perioden frem til 1998 kan konstateres et fald. Fra 1998 til 1999 konstateres igen en vækst i internationale transporter med danske lastbiler. En række forskellige indikatorer peger på, at faldet i perioden 1995-98 kan ses som udtryk for, at det danske erhverv i perioden har tabt markedsandele.
- at tal fra Eurostat viser, at markedsandelene for transporter med

danske lastbiler ligger på et højt niveau med ca. 70 pct. af samtlige transporter til og fra Danmark i 1998.

Sammenfattende kan det på baggrund af det statistisk tilgængelige data konstateres, at transporterhvervet som helhed har haft en stabil økonomisk situation gennem 1990'erne. Der konstateres fortsat vækst i antallet af ansatte, fortsat vækst i godskapaciteten, stabile regnskabsøkonomiske nøgletal og et fald i antallet af konkurser inden for erhvervet.

På minussiden kan det især fremhæves, at erhvervet i perioden fra 1992 til 1997 har indgået færre uddannelsesaftaler end tidligere samtidig med at antallet af uddannede blandt de beskæftigede er steget langsommere end for alle erhverv som helhed. Det vurderes, at dette på lidt længere sigt bidrager til at forringe erhvervets konkurrenceevne.

En anden problemstilling er, at erhvervet er præget af mange små virksomheder med få beskæftigede. Denne erhvervsstruktur forventes alt andet lige at kunne blive en barriere for vognmandsvirksomhedernes muligheder for at udnytte kapitalapparatet (lastbilerne) optimalt, hvilket skønnes at være en forudsætning, hvis danske lastbiler skal klare konkurrencen i EU's indre marked, og ikke mindst på længere sigt, hvor EU forventes at blive udvidet med et antal øst- og centraleuropæiske lande.

Det kan endvidere konstateres, at kapaciteten målt i ton er vokset betydeligt gennem 1990'erne for danske lastbiler. Der er tale om en procentvis vækst i kapaciteten, der er betydelig større end væksten i de nationale godstransporter i perioden 1995 til 2000. Kapacitetsforøgelsen og de hertil knyttede investeringer må betragtes som et tegn på, at der er positive forventninger til fremtiden i erhvervet. I hvilken grad der er tale om en overkapacitet på det danske marked er vanskeligt at afgøre. Umiddelbart har de seneste års kapacitetsudvidelse dog ikke givet sig udslag i flere konkurser.

4. Udvikling i erhvervets rammebetingelser

I kapitel 4 gennemgås de overordnede udviklingstendenser i erhvervets rammebetingelser. I denne sammenhæng beskrives en række hovedtendenser på godslovgivningsområdet i delkapitel 4.1. I delkapitel 4.2 gennemgås og belyses vognmandserhvervet og erhvervspolitikken gennem de seneste 10 år, mens udviklingen i skatte- og afgiftsforhold belyses i delkapitel 4.3. I delkapitel 4.4. gennemgås regulering af de internationale transporter. Kapitel 4 afsluttes med en gennemgang af aspekter i relation til EU's planlagte udvidelse.

4.1 Lovgivning på vejgodsområdet

4.1.1 Hovedtendenser på godslovgivningsområdet inden for de seneste 10 år

Der er gennem de seneste 10 år generelt sket en opstramning af reglerne vedrørende tilladelse til godstransport, samtidig med, at den antalmæssige begrænsning på tilladelsesområdet er ophævet.

Kravene til ansøgernes faglige kvalifikationer, økonomi og vandel er generelt blevet skærpet, senest ved lovekendtgørelse nr. 473 af 16. juni 1999 om godskørsel samt bekendtgørelse. Der er ved den seneste ændring tilsigtet en forbedring af standarden inden for godskørselserhvervet samt en reduktion af lovovertrædelser inden for erhvervet og som konsekvens heraf en væsentlig nedbringelse af de mange alvorlige færdselsuheld, hvor tunge køretøjer er indblandet.

Hovedtendenserne på lovgivningsområdet er fremstillet kronologisk nedenfor:

1989

Lov nr. 851 af 21. december 1988 om godskørsel.

Loven afløste lov nr. 293 af 23. maj 1973 om godstransport med motor-køretøjer. Vejtransportrådet er den tilladelsesudstedende myndighed og Direktoratet for Vejtransport fungerer som sekretariat for rådet.

Der kræves tilladelse til vognmandskørsel med køretøjer og vogntog over 6.000 kg. tilladt totalvægt.

Særlige tilladelsesordninger for fragtmandskørsel og for drift af fragtcentraler blev afskaffet.

Antalsmæssig begrænsning af tilladelser til vognmandskørsel afskaffet.

Adgangen til at overdrage allerede udstedte tilladelser til en anden, der opfylder godstransportlovens kvalifikationskrav, ophævet.

Vognmandstilladelser kan herefter udstedes til enhver, der opfylder de i godskørselslovens fastsatte kvalifikationskrav.

Opstramning af kravene til en ansøgers faglige kvalifikationer, økonomiske baggrund og vandelskravet.

Herefter skal ansøger have dansk indfødsret, bopæl i landet og ikke være umyndiggjort eller under lavværgemål. Vandelsmæssigt blev der indført krav om, at ansøger skal gøre det antageligt, at han vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Tilbagekaldelsesadgangen blev udvidet, idet der blev hjemmel til at tilbagekalde vognmandstilladelser, hvis en virksomhed ikke længere udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Tilladelser bortfalder nu ved betalingsstandsning.

Adgang til at politiet kan tilbageholde et motorkøretøj eller vogntog i tilfælde af, at der udføres godskørsel i strid med lovgivningen.

Der blev indført mulighed for, at offentlige myndigheder og virksomheder kan få udstedt vognmandstilladelser eller eventuelt blive undtaget kravet om tilladelse, ligesom der nu blev hjemmel til at pålægge dem bødeansvar ved eventuel overtrædelse af godskørselsloven.

Bekendtgørelse nr. 591 af 7. september 1989 om godskørsel.

Med bekendtgørelsen blev der skabt hjemmel til den tilsigtede opstramning af de økonomiske og faglige krav til ansøgere om vognmandstilladelser.

Det fremgår således af bekendtgørelsen, at ansøgere om indtil 2 tilladelser skal dokumentere et egenkapitalkrav på 100.000 kr. Beløbet forhøjes med 25.000 kr. for hver yderligere tilladelse.

Gennemførelse af godkendt kursus er gjort obligatorisk. Tidligere beroede kravet på en konkret vurdering af ansøgerens tidligere beskæftigel-

se. Vejtransportrådet kan i særlige tilfælde dispensere fra kursuskravet.

Beskæftigelse med firmakørsel er nu fagligt kvalificerende.

Fristen for ansættelse af ny ansvarlig leder i et selskab er forkortet fra 6 måneder til 3 måneder. Herefter bortfalder tilladelserne.

Indført gebyr på 500 kr. for behandling af ansøgninger om vognmandstilladelser, godkendelse af ny ansvarlig leder, fornyelsesansøgninger, udstedelse af tilladelserne samt udstedelse af faglig kvalifikationsattest.

1990

Godskørselsbekendtgørelsen blev ændret ved bekendtgørelse nr. 703 af 17. oktober 1990. Ændringerne i forhold til bekendtgørelsen bestod i alt væsentligt i en præcisering af forskellige bestemmelser.

Undtagelsesbestemmelsen i §3, stk. 3, nr. 2 vedr. redningskøretøjer

Kravet til økonomi finder ikke anvendelse ved ansøgning fra kommuner, DSB og privatbaner

Der blev indført dispensationsadgang vedr. kravet om dansk indfødsret

Der blev indført gebyr for behandling af sager vedr. dispensation.

Der blev indført gebyr på 300 kr. for tilladelser til cabotagekørsel

1991

Loven blev ændret ved *lov nr. 839 af 18. december 1991 om ændring af lov om godskørsel.*

(Bekendtgørelse nr. 322 af 6. maj 1992 af lov om godskørsel.)

Hjemmel til at nægte godstilladelse og godkendelse i henhold til loven og til at tilbagekalde en allerede meddelt godstilladelse eller godkendelse som ansvarlig leder i de tilfælde, hvor den pågældende har betydelig forfalden gæld til det offentlige.

Det er herefter et krav, at nye ansøgere (ikke allerede godkendte) om udstedelse af godstilladelser ikke har betydelig gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. eller derover.

En tilladelse kan endvidere tilbagekaldes, såfremt indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, har betydelig forfalden

gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover.

Baggrunden for lovændringen, og tilsvarende ændringer i en række andre love, var, at det i en beretning om forbedret restanceinddrivelse fra et udvalg under Finansministeriet blev dokumenteret, at selvstændige erhvervsdrivende, herunder vognmænd, har uforholdsmæssigt store restancer til det offentlige. Lovændringen skulle gøre det muligt at nedbringe disse restancer.

Endvidere blev godskørselslovens §3, stk. 1, nr. 8 ændret således, at det kræves af en ansøger, at vedkommende i faglig henseende er kvalificeret til at drive vognmandsvirksomhed og gør det antageligt, at han vil kunne udøve denne på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det præciseres således, at nægtelse af tilladelse eller godkendelse kan ske, hvis ansøger har haft økonomiske vanskeligheder i en tidligere virksomhed, og disse kan tilskrives forhold, som den pågældende er ansvarlig for, og som ved fornuftig drift kunne have været undgået. Ansøgeren vil derfor kunne være ukvalificeret til at drive vognmandsvirksomhed, uanset der ikke har foreligget nogen form for uredelighed eller kritisable forhold, men hvor den pågældende i sin tidligere virksomhed har dokumenteret manglende evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

1994

I 1994 blev Direktoratet for Vejtransport omdannet til Færdselsstyrelsen, og direktoratets opgaver henlagt til styrelsen.

Lov nr. 1136 af 21. december 1994. (Lovbekendtgørelse nr. 259 af 12. april 1995 om godskørsel).

Lovændringen vedrørte to emner; rekonstruktion efter betalingsstandsning og forbedring af politiets kontrol med ulovlig vognmandskørsel.

Rekonstruktion efter betalingsstandsning

Hidtil var der efter anmeldelse af betalingsstandsning adgang til at få udstedt midlertidig tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på afhændelse, afvikling eller lignende. Der blev ved lovændringen adgang til at fortsætte virksomheden midlertidigt efter betalingsstandsning med henblik på rekonstruktion efter betalingsstandsning. Ved vurdering af, om der kan udstedes nye permanente tilladelser til en fortsættelse af virksomheden, vil det indgå i vurderingen af ansøgerens kvalifikationer, om kreditorerne har accepteret en rekonstruktionsordning.

Ulovlig vognmandskørsel

Lovændringen medførte endvidere forbedrede kontrolmuligheder for politiet over for ulovlig vognmandskørsel.

- Politiet kan herefter effektivt hindre et køretøj i at fortsætte, såfremt det udfører ulovlig vognmandskørsel.

Vognmanden, der udfører den ulovlige kørsel, kan ikke fortsætte transporten af det medfølgende gods til bestemmelsesstedet, og der skal således ske en omladning af godset til et køretøj, hvis registrerede bruger har vognmandstilladelse. Godset kan dog også videretransporteres som lovlig firmakørsel af den virksomhed, der ejer godset.

Hensigten med bestemmelsen var at sikre overholdelse af tilladelseskravet og gøre det klart for den, der indgår aftale med en vognmand om transport af gods, at hvis den pågældende indgår aftalen med en uautoriseret vognmand, risikerer vedkommende, at godskørslen bliver standset og transporten dermed forsinket.

Politiet får adgang til at foretage ransagning af køretøjer i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.

Adgangen til ransagning er indført for at give politiet mulighed for at få adgang til køretøjers lukkede rum for at konstatere, om der er tale om firmakørsel eller kørsel for fremmed regning.

Etablering af Edb-adgang fra rigspolitiet til Færdselsstyrelsens tilladelsesregister.

Adgang til konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motorkøretøj, såfremt det anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lovgivningen, og såfremt konfiskation ikke er urimelig.

1995

Bekendtgørelse nr. 908 af 29. november 1995 om godskørsel.

Tilladt totalvægt må ikke nedsættes til 6 ton eller derunder. Dette betyder, at den hidtidige adgang til at nedveje et køretøj for at undgå tilladelseskravet bortfaldt.

Slamsugere, der udfører transport af oprenset materiale fra kloakker, tanke og brønde samt affald fra landbrugsproduktion skal være omfattet af kravet om tilladelser fra den 1. januar 1997.

Vognmandens identifikationsnummer skal være anført med mindst 4 cm høje tal på køretøjet på tilsvarende tydelig måde, som navnet på brugeren af køretøjet. Navnet på den, der registreres som bruger af kø-

retøjet, skal være påført dette på tydelig måde med mindst 10 cm høje bogstaver med en fra køretøjets farve klart afvigende farve.

Egenkapitalkravet ved indtil 2 tilladelser hæves fra 100.000 kr. til 150.000 kr. Ved ansøgning om yderligere tilladelser forhøjes beløbet med 30.000 kr. mod tidligere 25.000 kr. pr. tilladelse.

Kursuskravet er strammet op; kursets varighed udvidet fra 2 til 3 ugers varighed, hvorved der bliver mulighed for grundigere undervisning.

1996

Ved *Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 587 af 26. juni 1996* blev bestemmelsen om opkrævning af gebyr for ansøgninger og udstedelse af tilladelser ophævet med virkning fra 1. juli 1996.

1999

Bekendtgørelse nr. 473 af 16. juni 1999 af lov om godskørsel med tilhørende bekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 293 af 11. maj 1999 om godskørsel).

Ændringerne i bekendtgørelsen er til dels sket som implementering af Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 om ændring af direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet godstransport m.v.

Hensigten med direktivet er generelt en opstramning af betingelserne for at få udstedt vognmandstilladelse, både for så vidt angår økonomi, faglige kvalifikationer og vandel.

Vægtgrænsen for tilladelseskravet nedsat til køretøjer og vogntog over 3.500 kg. tilladt totalvægt. Der indførtes en overgangsordning, hvorefter ansøgere, der pr. 15. maj 1999 udførte vognmandskørsel med køretøjer og vogntog mellem 3.500 og 6.000 kg. tilladt totalvægt, kunne få udstedt tilladelser begrænset til sådan kørsel. Tilladelserne er begrænset til 3 år og kan ikke fornyes. Egenkapitalkravet er 70.000 kr., og der stilles ikke krav til ansøgenes faglige kvalifikationer. Når den begrænsede tilladelse udløber, skal indehaveren opfylde samtlige af godskørselslovgivningens kvalifikationskrav for at få udstedt ny, ubegrænset tilladelse.

Der kan ikke længere dispenseres fra kursuskravet. Der kan fritages fra kurset, såfremt ansøgeren dokumenterer, at han igennem de seneste 5 år har haft en stilling med overordnede funktioner i en godstransportvirksomhed. Det er et krav, at ansøgeren består samme prøve, som de der har gennemført kurset.

Virksomhederne skal til stadighed opfylde egenkapitalkravet.

Ved vurdering af, om et selskab opfylder betingelsen vedrørende god skik inden for branchen, kan oplysninger om personkredsen bag selskabet (udover den ansvarlige leder) indgå. Adgangen til at inddrage personkredsen bag selskabet, fremgik tidligere af bemærkningerne til den tidligere godskørselslov.

Kompetencefordelingen mellem Vejtransportrådet og Færdselsstyrelsen er ændret. Vejtransportrådet træffer herefter alene afgørelse i sager af principiel karakter eller af almen betydelig interesse. Færdselsstyrelsen træffer således afgørelse i alle andre sager.

Adgangen til at tilbagekalde godstilladelser er udvidet. Tilladelser kan herefter tillige tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser vedrørende vejtransportlovgivningen, herunder bestemmelser om køre-/hviletid.

Færdselsstyrelsen skal med regelmæssigt mellemrum kontrollere, om de vognmænd, der har fået udstedt tilladelse, stadig opfylder bestemmelserne om hæderlighed, økonomisk evne og faglig dygtighed.

Kravet om indfødsret ophævet.

Med virkning fra 1. oktober 1999 forhøjet krav til egenkapitalen. Ansøgere om indtil 2 tilladelser skal dokumentere et uændret egenkapitalkrav på 150.000 kr. Ved ansøgning om yderligere tilladelser forhøjes beløbet med 40.000 kr. mod tidligere 30.000 kr. pr. tilladelse.

2000

Bekendtgørelse nr. 64 af 25. januar 2000 af lov om godskørsel med tilhørende bekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 188 af 20. marts 2000 om godskørsel). Ovenstående er udstedt efter ændringen i godskørselsloven ved § 1 i lov nr. 1121 af 29. december 1999 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Chaufførvikarer).

Lovændringerne betyder, at den hidtidige ordning i godskørselsloven (og tilsvarende i busloven) om lån af chauffører mellem tilladelsesindehavere, er blevet udvidet, således at det med virkning fra 1. april 2000 tillige er muligt at anvende chauffører, der er ansat i en godkendt chaufførvikarvirksomhed.

- En virksomhed med tilladelser til godskørsel for fremmed regning kan godkendes til at drive chaufførvikarvirksomhed.
- Tilladelsesindehavere, der ønsker at blive godkendt til at drive chaufførvikarvirksomhed, skal have gennemført et særligt vikarudlejningskursusmodul.
- Endvidere stilles der ud over egenkapitalkravet til vognmandstilladelse

dels et yderligere egenkapitalkrav på 200.000 kr.

- Det er ikke et krav, at der rent faktisk udføres godskørsel.

4.2 Vognmandserhvervet og erhvervspolitikken gennem de seneste 10 år

De overordnede målsætninger for erhvervspolitikken har igennem 90'erne i stigende grad fokuseret på høj velstand med social retfærdighed og et bedre miljø.

Et konkurrencedygtigt erhvervsliv er en vigtig forudsætning for at indfri disse målsætninger.

Den konkrete politik har været kendetegnet ved en omlægning fra direkte tilskud i forbindelse med forskellige former for udviklingsaktiviteter til fokusering på erhvervslivets rammevilkår gennem de fem erhvervspolitiske indsatsområder¹:

- Adgang til viden
- Adgang til kapital
- Offentligt-privat samspil
- Internationale konkurrencevilkår
- Offentlig regulering

Barriereafdækning i dialog med erhvervslivet har været en afgørende faktor i arbejdet med omlægning og udvikling af erhvervspolitikken.

4.2.1 Analyser, udredninger og strategier

Igennem 1990'erne er der i stigende grad blev lagt vægt på samspillet mellem de forskellige brancher. Starten herpå var de såkaldte ressourceområdeanalyser, hvor virksomhederne opdeltes i sammenhængende erhvervsområder. Kriteriet for afgrænsningen af de enkelte ressourceområder er først og fremmest den indbyrdes afhængighed af fælles ressourcer og kompetencer.

I ressourceområdeanalysen "Transport og kommunikation" fra oktober 1993 indgik vognmandserhvervet sammen med øvrige transporterhverv, spedition, kommunikation og byggeleverancer (infrastrukturleverandører).

¹ Med Regeringens erhvervsstrategi .dk21 fra februar 2000 er der sket en omlægning af indsatsområderne til de 6 focusområder kompetence, innovation og iværksættere; globalt udsyn; kompetent og engageret kapital; velfungerende markeder; gode love og regler; samt erhvervslivets samfundsmæssige ansvar.

Analysen fremhævede en markant ændring af de ydre vilkår for resourceområdets virksomheder i de kommende år gennem deregulering og liberalisering i både Danmark og EU med deraf stigende konkurrence. Den generelle vurdering var, at de nye muligheder mere end opvejede truslerne for de danske transportvirksomheder. De væsentligste barrierer for transportvirksomhederne blev henført til de indre forhold omkring uddannelses- og kompetenceniveauet, evnen til at produkt- og markedsudvikle, kapital- og indtjeningsforhold, integration mellem transportkøbere og sælgere samt til brancheorganisationernes roller og styrker/svagheder.

Ressourceområdeanalysen blev fulgt op med publikationen "Dialog Med Transport; baggrundsanalyse – oplevede barrierer for multimodal transport fra 1996", hvor sigtet var at stille konkrete forslag, der kunne forbedre rammebetingelserne for dansk logistik og transport, både i transporterhvervet og i de producerende virksomheder.

Med den vægt, som transporterhvervet har som selvstændigt erhverv og som forudsætning for den øvrige erhvervsudvikling, blev det besluttet at udarbejde en samlet erhvervspolitisk strategi for transporterhvervet. Arbejdet tog afsæt i, at der var tale om et eksporterhverv i vækst og med en stigende konkurrence på hjemmemarkedet.

Strategien udkom i januar 1998 med overskriften "Logistik og gods-transport – erhvervspolitisk strategi for transporterhvervet". Det overordnede budskab var, at ministerierne ville arbejde for, at de offentlige rammebetingelser for danske transportørers og transportkøberes logistik og transport samlet set bliver blandt de bedste i verden.

Hertil kom, at der med udgangspunkt i de daværende erhvervspolitiske indsatsområder blev identificeret behov for en lang række aktiviteter .

I sommeren 1999 blev der foretaget en opfølgning på den erhvervspolitiske strategi, hvor den overordnede konklusion var:

- Transporterhvervet har med strategien fået – en ny – identitet, nemlig som et respekteret og vigtigt eksporterhverv og ikke blot som et miljøproblem.
- Strategien har i vidt omfang levet op til målsætningen om at etablere et fælles udgangspunkt, når der er tale om offentlig regulering.
- Erhvervet savner fortsat en mere snæver koordinering mellem myndighederne, når det gælder transporterhvervet.

4.2.2 De erhvervspolitiske indsatsområder

Den erhvervspolitiske indsats er især beskrevet i den erhvervspolitiske strategi for transporterhvervet. I det følgende omtales udvalgte forhold vedrørende adgang til viden, adgang til kapital og offentlig regulering.

Adgang til viden

Som opfølgning på publikationen "Oplevede barrierer for multimodal transport" iværksattes en forøget indsats på standardiseringsområdet, herunder vedrørende materiel og udstyr samt IT.

Endvidere blev der udviklet en transportlogistikeruddannelse, som er en kort videregående uddannelse (KVU) på 2 år, der nu udbydes i erhvervsskolesystemet. Baggrunden for uddannelsen er, at transporterhvervet bortset fra søfart har en ringe tradition for uddannelse, hvilket udgør et problem, idet relevant uddannelse er en forudsætning for udviklingen af transporterhvervet.

Uddannelsens formål er at kvalificere til at varetage arbejde med at planlægge, realisere og styre kombinerede transport- og logistikløsninger både nationalt og internationalt. Transportlogistikerens skal kunne integrere viden om tekniske, organisatoriske, økonomiske og miljømæssige forhold med metodiske overvejelser om planlægning og organisering af transport- og logistiksystemer. Endvidere skal transportlogistikerens kunne indgå i ledelses- og samarbejds-mæssige sammenhænge med mennesker med forskellig uddannelsesmæssig, sproglig og kulturel baggrund.

I 1997 gennemførtes en reform af KVU-uddannelserne, således at der nu kun er 15 uddannelser, herunder Transportlogistikerens i stedet for de daværende 75. Udbuddet af de enkelte uddannelser på uddannelsesinstitutionerne styres af Undervisningsministeriet, der ved ansøgninger fra de enkelte institutioner om konkrete uddannelser dels anlægger en kvalitetsmæssig vurdering i forhold til de enkelte undervisningsmiljøer, dels anlægger en regional behovsvurdering.

Uddannelsen blev første gang udbudt med start den 1. august 1997 på Vejle Handelsskole og på Niels Brock. Da udbuddet skete sent, var første års optag meget lille, således at der kun dimitterede 15 i sommeren 1999, hvor det tilsvarende tal var 35 i sommeren 2000. I efteråret 2000 starter der ca. 50 studerende.

På Vejle Handelsskole planlægges et udbud af transportlogistikeruddannelsen som åben uddannelse ved en kombination af fjernundervisning og weekendsamlinger.

Adgangskravet er en erhvervsuddannelse (EUD) eller en gymnasial uddannelse, hvor der i begge tilfælde stilles krav om engelsk på B-niveau

samt matematik og et andet fremmedsprog på C-niveau. Uddannelsen indebærer endvidere et element af praktik med udgangspunkt i opgaver, der løses i virksomheder.

De dimitterede har ikke haft vanskeligheder ved at få arbejde, og over halvdelen af de dimitterede i 1999 har fundet arbejde i transportsælgende virksomheder.

Som opfølgning på den erhvervspolitiske strategi for transporterhvervet er der indgået to centerkontrakter med finansiering fra Erhvervsfremme Styrelsen.

Centerkontrakterne er et samarbejde mellem virksomheder, der er i en strategisk udviklingsfase, universitets-/handelshøjskolemiljøer og et Godkendt Teknologisk Service (GTS) - institut. Forskningsmæssigt anvendes en aktionsforskningsmetode, der indebærer, at forskningsinstitutterne stiller den seneste viden til rådighed og søger at indpasse denne i virksomhedernes mål og strategi med tilhørende forandringsprocesser.

For virksomhederne er sigtet således den strategiske udviklingsproces og for GTS-instituttet udvikling af nye GTS-ydelser, der kan være med til at understøtte innovationen hos såvel transportkøbere som transportører.

Hovedreglen for centerkontrakternes finansiering er, at Erhvervsfremme Styrelsen finansierer halvdelen, som går til delvis dækning af omkostningerne på universitets-/handelshøjskolesiden og GTS-siden. I det omfang, at forskningselementet er stort, kan der også ske finansiering fra Forskningsministeriet. Virksomhederne finansierer egne omkostninger, som hovedsagelig kan henregnes til lønelementet i forbindelse med den strategiske udviklingsproces i virksomhederne.

Begge centerkontrakter tager udgangspunkt i konceptudvikling som udviklingsstrategi. En sådan strategi kan ses som udtryk for en innovationskæde, hvor det sidste skridt er den forretningsmæssige implementering i den enkelte virksomhed.

Den første centerkontrakt vedrører Ledelse og Styring (LoS) i ejerledede virksomheder med mindre end 50 ansatte. Som led i denne centerkontrakt skal der opbygges GTS-ydelser til rådgivning inden for områderne:

- forandringsledelse og virksomhedskultur
- forandringsevne og styringsredskaber
- kontinuitet ved ejerskifte
- kompetence- og forretningsudvikling
- internationale samarbejdsbetingelser.

Center for Emballage og Transport på Teknologisk Institut dækker i denne centerkontrakt sektorerne transport med fokus på vognmandsvirksomheder samt handel og service, og universitetssiden dækkes af Syddansk Universitet; Center for Småvirksomhedsforskning. Der deltager 28 private virksomheder, herunder 9 vognmandsvirksomheder og Dansk Transport og Logistik (DTL)'s konsulentafdeling. I virksomhedsgruppen indgår også transportkøbere.

Kontraktens samlede budget er på lige godt og vel 20 mio. kr. og løber over 2½ år. Centerkontrakten forventes afsluttet ultimo 2001.

Den anden centerkontrakt vedrører udformningen af fremtidens transportkoncepter. Udgangspunktet er, at effektive logistik- og transportkæder må forventes at få overordentlig stor betydning for udviklingen af transportsektoren, da der i stigende grad bliver stillet krav om, at transportsektoren skal integrere sine ydelser i den samlede værdikæde. Baggrunden er, at distributionssystemet inklusiv transporten er en afgørende faktor for den service, virksomhederne kan tilbyde sine kunder, og at opbygningen af distributionssystemet har en stor indflydelse på omkostningsniveau, fleksibilitet, effektivitet, miljø og kvalitet.

Universitets-/handelshøjskolesiden skal komme med de seneste teoretiske landvindinger inden for kundekrav, produktionskoncepter, logistik, informationsteknologi, samarbejdsformer og organisationsudvikling.

Centerkontrakten sigter på udvikling af GTS-ydelser omkring værktøjer og metoder inden for områderne:

- situationsanalyse
- konceptudvikling
- systemudvikling
- implementering.

Center for Emballage og Transport på Teknologisk Institut er hovedkontraktholder, medens universitets/handelshøjskolesiden dækkes af Center for Logistik og Transport (CLT)². Virksomhedsdelen omfatter en gruppe på 13 vognmænd og 3 yderligere virksomheder/grupper, herunder også transportkøbere.

² Samarbejdet blev startet i 1997 og består af Aalborg Universitet, Institut for Produktion; Danmarks Tekniske Universitet, TEM; Handelshøjskolen i København, Institut for Produktion og Erhvervsøkonomi; Handelshøjskolen i Århus, Institut for Driftsøkonomi og Logistik, Roskilde Universitetscenter, TekSam og Syddansk Universitet Sønderborg. Endvidere deltager Institut for Transportstudier og Institut for Emballage og Transport på Teknologisk Institut.

Centerkontrakten blev bevilget i april 2000, har et budget på små 30 mio. kr. og løber over 4 år.

Med udgangspunkt i behovet for at øge danske virksomheders muligheder for at udnytte E-handlen er der endvidere indgået en centerkontrakt om E-business. Hertil kommer, at der som led i Øresundskontrakterne arbejdes med en kontrakt om E-bizz Øresund; logistik, transport og emballering. Øresundskontrakterne hviler på samme principper som centerkontrakterne, men inddrager parter fra begge sider af Øresund.

Den erhvervspolitiske strategi for transporterhvervet indeholdt endelig et forslag om etablering af et Center uden Mure for forskning i Logistik og Godstransport. Sigtet med centret er etablering af forskning på internationalt niveau og styrkelse af samspillet mellem forskningen, myndighederne og transportsektoren. Programmet retter sig mod en række faglige temaer på transportområdet samt mod at styrke samarbejdet mellem de eksisterende forskningsmiljøer.

Der er afsat i alt 20 mio. kr. over en 4-årig periode, og Statens Teknisk Videnskabelige Forskningsråd behandler for tiden ansøgningerne til programmet.

Arbejdet med centerkontrakterne og centret uden mure har bekræftet indtrykket af, at kompetencerne i universitets-/handelhøjskolesystemet, når det drejer sig om transportforskning og viden med udgangspunkt i transporterhvervet som sådan, er meget spinkle. Dette er yderst problematisk, når det tages i betragtning, at en af de centrale parametre for udviklingen af transporterhvervet er viden, der kan danne grundlag for den nødvendige innovation og dermed udvikling af erhvervets tjenester. Hvis disse ikke er tilstrækkeligt avancerede, vil det danske lønniveau ikke være konkurrencedygtigt.

Regeringens nationale delstrategi for dansk transportforskning fra september 2000 arbejder på at styrke området. Delstrategien er udarbejdet under den nationale strategi for dansk forskning fra 1996, hvoraf det fremgik, at der skulle udarbejdes nationale delstrategier på områder, hvor samfundet har et vigtigt behov for forskning.

Søfartsstyrelsens dør til dør projekt tager også udgangspunkt i konceptudviklingstankegangen. Projektets udgangspunkt er små og mellemstore virksomheder, der vil samarbejde i multimodale transportkæder. Som led i projektet er der udviklet konkrete værktøjer til markedsanalyse, kommerciel vurdering, samarbejdsmodeller, informationsteknologi - et styringsværktøj, kompetenceudvikling, markedsføring og fastlæggelse af tekniske forhold.

Som et yderligere initiativ, der sigter på at styrke virksomhedernes teknologiske, strategiske og organisatoriske udvikling, kan peges på rabatordningen, hvorefter mindre virksomheder kan få rabat på rådgivning om udvikling og innovation fra et GTS-institut. Ordningen blev iværksat for godt 2 år siden og løber til udgangen af år 2000. Indtil videre har 12 vognmænd benyttet ordningen.

Der er forskellige vilkår for opnåelse af rabatten, herunder at GTS-ydelsen skal anvendes til at udvikle teknologi, strategi eller organisation og ikke til enkeltstående opgaver som prøvning og test m.v. Virksomhederne skal selv betale 30 pct. af ydelsen inden for en samlet grænse på 20.000 kr., således at det maksimale tilskud er på 14.000 kr. En af baggrundene for ordningen er, at undersøgelser viser, at virksomheder, der har været i kontakt med GTS-systemet, har en større omsætnings- og indtjeningsudvikling end virksomheder, der ikke har været i forbindelse med GTS-systemet.

Adgang til kapital

Kapitalkravene til etablering af aktie- og anpartsselskaber er ændret flere gange i løbet af 1990'erne og udgør p.t. 500.000 kr. for aktieselskaber og 125.000 kr. for anpartsselskaber. Kapitalen skal indbetales fuldt ud ved stiftelsen, hvilket kan ske ved kontant indbetaling, ved appor-tindskud og ved kombinationer heraf.

I forbindelse med udarbejdelsen af den erhvervspolitiske strategi for transporterhvervet blev indføjet følgende:

“Erhvervet vil overveje at samle kapital og kompetence med henblik på at søge statsgaranti i Erhvervsfremme Styrelsen til et udviklingsselskab for logistik og transport”.

Baggrunden for initiativet var, at staten siden 1994 har givet statsgaranti til udviklingsselskaber. Udviklingsselskaberne godkendes af Erhvervsministeriet til at investere i innovative små og mellemstore virksomheder³ og kan indskyde såvel aktie- som ansvarlig lånekapital. Kapitaltilførslen følges op med ledelsesmæssig kompetence i form af rådgivning og vejledning samt ved gennemførelse af udviklingsprojekter, ligesom det søges sikret, at ledelsen og nøglemedarbejdere har den nødvendige kompetence.

³ Virksomheder med under 250 ansatte og enten en årlig omsætning på ikke over 40 mio. ECU eller en årlig samlet balance på ikke over 27 mio. ECU. Endvidere er der regler, der går på ejerforhold via store virksomheder.

I medfør af udviklingselskabsordningen dækkes halvdelen af et eventuel tab ved investering i den enkelte virksomhed. Ordningen administreres af Vækstfonden.

Der er også skabt mulighed for, at Vækstfonden kan yde kapitalindskud i udviklingselskaber. I dette tilfælde kan der ikke ydes garantier for tab i udviklingselskabet.

Der er på nuværende tidspunkt endnu ikke taget initiativ til etablering af et udviklingselskab for logistik og transport. Endelig kan det nævnes, at Erhvervsfremme Styrelsen op igennem 1990'erne har givet tilskud i forbindelse med planlægning m.v. af terminaler, fragtcentraler og kombiterminaler m.v. Finansieringen er sket som led i regionale erhvervsfremmeindsatser.

Vækstfonden kan i øvrigt yde tilskud, lån og garantier i forbindelse med udviklingsprojekter i virksomheder omfattende produkter, serviceydelser, produktionsmetoder og markedsudvikling.

Offentlig regulering

Igennem 1990'erne har der været fokus på små og mellemstore virksomheder. I denne forbindelse kan nævnes www.indberetning.dk i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, som er et fælles offentligt knudepunkt, hvor virksomhederne kan få et samlet overblik over hvilke indberetningspligter, de skal efterleve, samt et sted hvor virksomhederne kan foretage konkrete indberetninger. Systemet er under løbende udbygning, således at det også vil kunne kobles op på virksomhedernes økonomisystemer i forbindelse med overførsel af økonomiske data, herunder betalinger. Der kan vælges flere indgangsvinkler, herunder en brancheorienteret.

Det seneste initiativ på området er LetLøn, hvor Told og Skat fra 2002 etablerer et fælles modtagecenter for lønområdet. Første skridt er, at virksomhederne kun skal indberette oplysninger til offentlige og private modtagere, hvorefter modtagecentret automatisk fordeler oplysningerne til modtagerne. Samtidig sikrer automatiske betalingsordninger, at indbetalingerne sker til de gældende frister.

Fra januar 2003 udbygges systemet, således at LetLøn selv beregner de forskellige beløb. For hver lønudbetaling skal virksomhederne herefter kun indberette løn, timetal og specifikationer, hvorefter modtagecentret beregner, hvad der skal holdes tilbage i lønnen. Systemet tager yderligere højde for ændringer i skattekortet, nye krav til lønindeholdelse og nye ATP-satser m.v.

4.3 Skatter og afgifter

4.3.1 Diætregler der vedrører transporterhvervet

Udviklingen i satserne

Mulighederne for skattefrie rejsegodtgørelse til chauffører er forbedret kraftigt gennem de sidste år. Siden 1996 er godtgørelsen øget med i alt godt 200 kr/dag, jf. skemaet nedenfor.

Tabel 4.1 Skattefri godtgørelse for langturschauffører

	Skattefri godtgørel- se (kr/dag)	Bemærkninger
Før 1997	150	
1. jan. 1997	250 (eks- port)	- Hvis arbejdsgiveren ikke udbetalte den skattefrie godtgørelse, kunne der i stedet foretages fradrag.
	200 (ind- land)	- Hvis arbejdsgiveren dækkede udgifter efter regning, kunne der skattefrit udbetales 60 pct. af beløbet.
1. jul. 1997	256	- Hvis arbejdsgiveren ikke udbetalte den skattefrie godtgørelse, kunne der i stedet foretages fradrag.
1. jan. 1998	263	- Hvis arbejdsgiveren dækkede udgifter efter regning kunne der skattefrit udbetales 30 pct. af beløbet.
1. jan. 1999	271	
1. jan. 2000	351	- Hvis arbejdsgiveren ikke udbetaler den skattefrie godtgørelse, kan der i stedet foretages fradrag. - Hvis de faktiske udgifter er større end den skattefrie godtgørelse kan der foretages fradrag for forskellen. - Hvis arbejdsgiveren dækker udgifter efter regning, kan der foretages fradrag på 25 pct. af satsen.

For selvstændige vognmænd der selv kører som langturschauffører gælder, at de før 1. juli 1997 kunne fratække rejseudgifter som en driftsudgift, i det omfang, udgifterne kunne dokumenteres. Med virkning fra 1. juli 1997 er der foretaget en mindre omlægning af reglerne.

Provenubetragninger

For langturs- og turistchauffører set under et blev ændringen pr. 1. januar 1997, hvor den skattefrie godtgørelse steg fra 150 kr. til 250 kr., i lovforslaget skønnet at medføre et provenutab på 55 mio. kr. årligt.

Stigningen på 6 kr. pr. 1. juli 1997 blev vurderet at medføre et provenutab på op til 10 mio. kr., når ordningen var fuldt indfaset i overenskom-

ster mv. Dette skøn omfatter mange andre grupper end langturschaufførerne.

Pr. 1. januar 2000 steg den skattefrie godtgørelse fra 281 kr. til 351 kr. Oprindeligt var der foreslået en sats på 336 kr., altså en stigning på 55 kr. Provenutabet blev skønnet til at blive 35 mio. kr. for den del, der vedrører langturschauffører på udenlandsfart. I den vedtagne lov blev stigningen på 70 kr., i stedet for de foreslåede 55 kr., svarende til et provenutab på 45 mio. kr.

Betragtes de tre lovændringer under et, er det samlede provenutab ved forhøjelsen af den skattefrie godtgørelse på i alt 201 kr. ca. 100 mio. kr. Der gøres i bemærkningerne til alle tre lovforslag opmærksom på, at manglende statistiske grundlag gør skønnet usikkert, ligesom provenuet afhænger af, i hvilket omfang lønmodtagere og arbejdsgiver ændrer adfærd som følge af forslaget.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt det er chaufførerne eller vognmændene, der har den økonomiske fordel på ca. 100 mio. kr. anføres i lovforslaget til den sidste af de tre ændringer om de erhvervsøkonomiske konsekvenser:

“Forslaget om ændringer af rejsegodtgørelsesreglerne vil medføre positive økonomiske konsekvenser for både arbejdstagere og arbejdsgivere. De foreslåede økonomiske forbedringer af reglerne vil medføre større incitamenter for lønmodtagere til at påtage sig arbejde uden for normal arbejdsplads og på sigt øge virksomhedernes konkurrenceevne.”

4.3.2 Erhvervsbeskatningen i perioden 1990 - primo 2000

Der er på erhvervsbeskatningsområdet i perioden 1990 - primo 2000 ikke sket ændringer rettet mod at lempe eller skærpe vilkårene for transporterhvervets konkurrenceevne.

Der er i den omhandlede periode sket en række ændringer af generel karakter på erhvervsbeskatningsområdet.

Der kan eksempelvis nævnes følgende:

- Nedsættelse af selskabsskattesatserne og virksomhedsskattesatsen.
- Udlandslempelsen (nedsættelse af indkomstskatten for selskaber med indkomst hidrørende fra udlandet) er i perioden 1994 -1999 blevet aftrappet og fra og med indkomståret 2000 nu helt bortfaldet.
- Adgangen til at foretage henlæggelser til investeringsfond er i perioden 1993 -1997 blevet aftrappet og fra og med indkomståret 1998 helt bortfaldet.
- Adgangen til at foretage nedskrivning på varelagre er i perioden

1993 -1997 blevet aftrappet og fra og med indkomståret 1998 helt bortfaldet.

- Ny afskrivningslov, der har virkning fra og med indkomståret 1999.
- Administrationsgodtgørelsen (godtgørelse vedrørende erhvervsvirksomheders udgifter til administration af skatter og afgifter) er for indkomståret 2000 nedsat til halvdelen. Fra og med indkomståret 2001 er godtgørelsesordningen helt ophævet.
- Ændring af kredittiderne ved afregning af moms.

Ingen af disse ændringer ses imidlertid at have nogen speciel lempende eller tyngende effekt for transporterhvervet.

4.3.3 Udviklingen i dieselaftgifterne siden 1990

Udviklingen i dieselaftgifterne for transporterhvervet i løbet af de sidste 10 år er i hovedtræk bestemt af to forhold. Først indførte EF ved etableringen af det indre marked minimumssatser på dieselaftgifter, hvilket gjorde en tilpasning af det danske afgiftsniveau nødvendig. Det skete i flere omgange i begyndelsen af halvfemserne. Dernæst har det tyske niveau for afgiften været af betydning for niveauet i Danmark. Siden 1993 har det været målsætningen, at den danske dieselaftgift skal ligge i underkanten af den tyske.

Det har samtidig været målsætningen, at transportsektoren skal have gode konkurrencemæssige vilkår. Afgiftsforhøjelser er derfor i vidt omfang blevet modsvaret af lettelser andre steder i afgiftssystemet, f.eks. reduktion af vægt- og udligningsafgiften, afgift på ansvarsforsikringer mv.

Slutteligt er der i perioden sket en differentiering af diesellole i forskellige typer, afhængig af svovlindholdet, så der nu er tre typer: Almindelig, let og svovlfattig diesellole. Afgiften er mindst for den svovlfattige og størst for den almindelige diesellole med henblik på at fremme salget af den mindre miljøbelastende diesel.

Tabel 4.2 viser udviklingen i dieselaafgiften.

Tabel 4.2 *Oversigt over udviklingen i dieselaafgifterne mv.*

	Alm. dieselaolie				Let dieselaolie				Svovlfattig dieselaolie			
	Olie af- gift	CO ₂ - gift	Godt gøre lse	Sam- let af- gift net- to	Olie af- gift	CO ₂ - gift	Godt gø- rel- se	Sam- let af- gift net- to	Olie af- gift	CO ₂ - gift	Godt gøre lse	Sam- let af- gift net- to
	øre/l				øre/l				øre/l			
Indtil 30. juni 1991	176	0	176	0								
1. juli 1991 - 14. maj 1992	176	0	66	110								
15. maj 1992 - 30. juni 1992	149	27	66	110								
1. juli 1992 - 30. sep. 1992	159	27	66	120	149	27	66	110				
1. okt. 1992 - 31. dec. 1994	177	27	0	204	167	27	0	194				
1. jan. 1995 - 31. dec. 1995	200	27	0	227	190	27	0	217				
1. jan. 1996 - 31. dec. 1996	202	27	0	229	192	27	0	219				
1. jan. 1997 - 31. maj. 1999	212	27	0	239	202	27	0	229				
1. jun. 1999 - 31. dec. 1999	235	27	0	262	225	27	0	252	207	27	0	234
Fra 1. jan. 2000	258	27	0	285	248	27	0	275	230	27	0	257

Anm: Der har lejlighedsvis været opkrævet beredskabsafgift

Frem til medio 1991 fik danske vognmænd godtgjort al dieselaafgift.

Med virkning fra 1. juli 1991 blev godtgørelsen reduceret, så det ikke tilbagebetalingsberettigede beløb blev 110 øre/l. Samtidig blev udlig- ningsafgiften for ikke-benzindrevne lastvogne mv. med tilladt totalvægt på over 3.000 kg., samt for visse andre køretøjer, ophævet.

Reduktionen af afgiftsgodtgørelsen blev indført som et led i en afgifts- harmonisering i EF, der også omfattede en række andre varer. Da også udenlandske vognmænd fik den danske afgift godtgjort fuldstændigt,

steg omkostningerne lige meget for danske og udenlandske vognmænd. Ændringen var derfor konkurrenceneutral.

Den samtidige fjernelse af udligningsafgiften havde til formål at forbedre de danske vognmænds internationale konkurrenceevne. Udligningsafgiften blev alene opkrævet for dansk indregistrerede køretøjer, så besparelsen ved at fjerne den tilfaldt danske vognmænd, mens udenlandske vognmænd, der betalte vægtafgift i andre lande, ikke fik del i besparelsen.

Nettoeffekten af fjernelsen af udligningsafgiften og reduktionen af afgiftsgodtgørelsen var således en styrkelse af danske vognmænds konkurrenceevne.

Med virkning fra 15. maj 1992 blev der indført en CO₂-afgift på 27 øre/l. Samtidig reduceredes dieselaafgiften tilsvarende, så den samlede afgiftsats forblev uændret.

Fra d. 1. juli 1992 blev dieselolie opdelt i hhv. almindelig og let dieselolie. Da det blev anslået, at omkostningerne ved den lette dieselolie var ca. 10 øre/l højere end den almindelige, blev afgiften for den lette olie tilsvarende 10 øre/l mindre. Samtidig skiftede markedet til let dieselolie.

Med virkning fra d. 1. oktober 1992 blev den resterende godtgørelse fjernet, mens dieselaafgifterne blev forøget, hvorefter afgiften på den lette dieselolie svarede til EF's mindstesats på 194 øre/l. For den almindelige dieselolie blev afgiften 204 øre/l. Dermed var tilpasningen til EF's afgiftsharmonisering tilendebragt.

For at kompensere danske vognmænd og styrke deres konkurrenceevne blev vægtaafgiften nedsat og afgiften på ansvarsforsikring samtidig lempet.

De efterfølgende ændringer er sket for at tilpasse det danske afgiftsniveau til det tyske. Målsætningen er, at den danske dieselaafgift skal ligge 15-20 øre/l under den tyske afgift, hvorved en række - delvis modstridende - hensyn bedst afbalanceres. Det drejer sig om hensynene til grænsehandelen, transporterhvervets konkurrenceevne, nabolandene samt miljø.

Med skattereformen i 1994 blev afgiftsniveauet for 1995-1997 vedtaget. Oprindeligt blev et afgiftsniveau på 213 øre/l i 1996 og 223 øre/l i 1997 for den lette diesel og 223 hhv. 233 for den tunge fastsat ud fra forventninger om tyske afgiftsforhøjelser i samme størrelsesorden. Det blev dog i bemærkningerne til lovforslaget anført, at såfremt Tyskland forhøjede afgifterne anderledes end forudsat, ville der blive stillet forslag om en til-

svarende justering af det danske afgiftsniveau. Da de tyske afgiftsstigninger blev mindre end forudsat, blev afgiftssatserne i 1994 revideret, så satserne for den lette diesel i 1996 og 1997 blev på 202 og 212 øre/l.

Samtidig hermed indgik Danmark en aftale med Tyskland, Luxembourg, Holland og Belgien om en vejbenyttelsesafgift for lastbiler på 12 ton og derover. Endvidere blev vægtafgiften nedsat til EU's minimumssatser og den lovpligtige ansvarsforsikring for vognmænd blev afskaffet.

Med virkning fra d. 1. juni 1999 blev svovlfattig diesel introduceret som en selvstændig afgiftskategori. Svovlfattig diesel må indeholde maksimalt 0,005 pct. svovl og bliver EU-standard fra 2005. Det blev skønnet, at den nye svovlfattige dieselkvalitet kunne fremstilles for meromkostninger på 6-9 øre/l i forhold til omkostningerne ved at fremstille let dieselolie. Imidlertid var der en risiko for, at fremstillingen på kort sigt ikke helt kunne følge med efterspørgslen, hvormed priserne ville stige mere end meromkostningerne. Afgiften på svovlfattig dieselolie blev derfor fastsat 18 øre/l lavere end den lette. Dermed ville de danske vognmænd ikke tabe konkurrenceevne, men have en chance for at forbedre konkurrenceevnen, når og hvis merprisen på svovlfattig diesel nærmede sig meromkostningerne. Merprisen blev 12,6 øre/l. Svovlfattig diesel har siden introduktionen udgjort størstedelen af markedet for dieselolie.

Afgiftsforhøjelsen med virkning fra d. 1. januar 2000 skete i lyset af en tilsvarende tysk afgiftsforhøjelse, hvorved vognmændenes konkurrencesituation i forhold til udenlandske vognmænd forblev uændret.

4.4 Regulering af international kørsel

4.4.1 *Regler for eksportkørselstilladelser*

En tilladelse til godskørsel for fremmed regning er ikke en tilstrækkelig forudsætning for danske vognmænd til at udføre internationale godstransporter. Udover en national vognmandstilladelse kræver international godstransport en eksportkørselstilladelse, som eksisterer i forskellige udformninger.

De væsentligste eksportkørselstilladelser er fællesskabstilladelser, som giver ret til ubegrænset godskørsel mellem EØS landene (EU-landene, Norge, Liechtenstein og Island). Udstedelsen af fællesskabstilladelser foretages i Danmark af Færdselsstyrelsen, og udstedes til de enkelte godkendte vognmandsvirksomheder i form af en original fællesskabstilladelse, hvortil der er knyttet et ubegrænset antal genparter til de køretøjer, som vognmanden ønsker at anvende til international transport. Der eksisterer således ingen begrænsninger på antallet af fællesskabstilladelser, man kan dog maksimalt få udstedt fællesskabstilladelser svarende til antallet af nationale tilladelser.

Til forskel fra kørsel indenfor EØS-landene på grundlag af fællesskabstilladelser, kræves der som udgangspunkt ved godskørsel til de østeuropæiske lande en turtilladelse. En turtilladelse til landene udenfor EØS giver som udgangspunkt ret til en transport til, fra eller gennem det pågældende land inklusiv en returtransport.

Antallet af turtilladelser forhandles gennem bilaterale aftaler, som Danmark har indgået med størstedelen af landene uden for EØS. Gennem forhandlinger fastlægges antallet af tilladelser til godstransporter til, fra og gennem det pågældende land. For de østeuropæiske landes vedkommende forhandles kontingenternes størrelse regelmæssigt, som oftest hvert andet år, mellem de to landes kompetente myndigheder, i Danmark Færdselsstyrelsen.

Antallet af turtilladelser har generelt gennem sidste halvdel af 1990'erne været tilstrækkeligt til at opfylde danske vognmænds efterspørgsel. For visse landes vedkommende (Ungarn og Bulgarien) er der indført fuld liberalisering af den bilaterale kørsel, der således ikke kræver tilladelse.

Som alternativ til turtilladelser eksisterer der CEMT-tilladelser, som er faste helårstilladelser, der giver ret til et ubegrænset antal internationale godstransporter mellem CEMT-landene, som i 1999 omfattede alle europæiske lande bortset fra Albanien og Serbien-Montenegro. I 1999 rådede Danmark over 387 CEMT-tilladelser, fordelt på forskellige tilladelsestyper. I 1995 var antallet 166. Der er til CEMT-tilladelserne knyttet et krav om, at vognmanden skal dokumentere tilfredsstillende udnyttelse af tilladelserne og der knyttes tillige ved størstedelen af CEMT-tilladelserne en række miljømæssige krav til køretøjet.

I forbindelse med forhandlingerne om Østrigs optagelse i EU har Østrig og de øvrige EU-lande, med henblik på at reducere transittransporternes miljøpåvirkning, indgået en særlig aftale, hvorefter Østrig har beholdt sig en ret til over for de enkelte vognmænd at kræve en særlig tilladelse til at transitere landet. Transittilladelsen kaldes øko-point. Øko-point angiver, hvor stor en forureningsgrad (NO_x-emissioner) den benyttede lastbil har. Hvert EU-land modtager årligt et kontingent af økopoint, som de respektive transportmyndigheder, i Danmark Færdselsstyrelsen, fordeler mellem landets eksportvognmænd.

Udviklingen i eksportkørseltilladelser

Færdselsstyrelsen har i perioden fra 1995 til 1999 oplevet en generel nedgang i udstedelsen af turtilladelser til danske vognmænd til brug for transport til lande uden for EU, mest markant til brug for transport til Polen.

I 1995 blev der således udstedt 10.293 turtilladelser til danske eksportvognmænds kørsel til Polen, mens der i 1999 blev udstedt 4.050 tilladelser. Der kan således konstateres en nedgang på 61 pct. i danske vognmænds forbrug af turtilladelser til Polen. Den faldende efterspørgsel efter turtilladelser til Polen er ikke et nyt fænomen, idet det mest markante fald forekom i 1996, hvor efterspørgslen faldt med godt 30 pct. i forhold til året før.

Udviklingen i de forskellige former for eksportkørselstilladelser er vist i nedenstående tabel.

Tabel 4.3 *Udviklingen i antallet og fordelingen af tilladelser. 1995-1999*

	1995	1996	1997	1998	1999	pct. -vis æn- dring
Turtilladelser til Polen						
modtaget	14.70 0	14200	14200	14200	14200	
anvendt	10.29 3	7.105	5.961	5.732	4.050	-61
fremsendt	14.00 0	14.00 0	14.00 0	15.00 0	23.00 0	64
Anvendte turtilladelser til lande udenfor EU i alt (inkl. Polen)	26.45 4	21.22 1	12.09 5	10.11 6	7.127	-66
Fællesskabstilladelser 1)	2.740	2.898	3.017	3.262	3.492	27
genparter til fællesskabstilladelser 1)	10.88 0	11.50 6	12.16 4	13.18 7	14.10 2	30
CEMT-tilladelser 1)	166	166	316	364	387	133

1) Antal tilladelser ultimo året

Kilde: Færdselsstyrelsen

En del af forklaringen bag det betydelige fald i danske vognmænds forbrug af turtilladelser til Polen skal formentligt søges i et ændret kørselsmønster hos de danske vognmænd. Det kan ses dels i den faldende efterspørgsel efter turtilladelser og dels i, at Færdselsstyrelsen har oplevet en stigning i efterspørgslen efter fællesskabstilladelser til brug for kørsel inden for EU/EØS.

I 1995 var antallet af vognmænd med fællesskabstilladelse 2.740, mens antallet i 1999 var steget til 3.492, en stigning på 27 pct. Ligeledes er der i samme periode sket en stigning i antallet af udstedte genparter tilknyttet fællesskabstilladelsen på 30 pct.; fra 10.880 til 14.102.

De danske vognmænd har udnyttet, at CEMT-tilladelseskongtingentet i 1997 blev næsten fordoblet. Fordoblingen skete på baggrund af indførel-

se af miljøkrav til vogntogene, således at det blev muligt for de enkelte lande at ombytte de eksisterende CEMT-tilladelser i forskellige forhold alt efter, hvilke miljøkrav landets vognpark opfyldte.

Færdselsstyrelsen har konstateret en tendens til, at danske vognmænd de senere år i stigende omfang har anvendt CEMT-tilladelser til kørsel til Polen. Det kan registreres hos Færdselsstyrelsen, hvortil indehaverne af en CEMT-tilladelse skal foretage en indrapportering af den internationale kørsel, hvortil de har anvendt CEMT-tilladelsen.

Det er ikke muligt at pege på en enkelt afgørende faktor, der alene har betydet, at danske eksportvognmænds anvendelse af turtilladelseskontingentet til Polen er faldende. Årsagen til danske vognmænds faldende forbrug af turtilladelser til Polen må således formentlig ses som en kombination af ovennævnte faktorer i sammenhæng med den generelle udvikling i de økonomiske konjunkturer og samhandlen samt en øget konkurrence fra de østeuropæiske vognmænd, som i stigende omfang er i stand til at levere transportydelser af høj kvalitet. I den forbindelse har det polske transportministerium oplyst, at 50 pct. af de polske køretøjer i dag opfylder kravene til Euro I og Euro II standarder.

I overensstemmelse med den dansk-polske vejtransportaftale er der fra 1995 til 1999 efter anmodning fra de polske myndigheder sket en forøgelse på 64 pct. i den årlige fremsendelse af turtilladelser til Polen. I 1995 blev der således fremsendt 14.000 tilladelser og i 1999 23.000. Den største stigning i fremsendelse af danske tilladelser forekom i 1999, hvor de polske myndigheder efter en første tildeling på 17.000 tilladelser anmodede om yderligere 5.000 turtilladelser.

Det er ikke i forbindelse med de bilaterale vejtransportforhandlinger aftalt at udarbejde statistiske afrapporteringer af det konkrete forbrug af turtilladelser landene imellem. Det er derfor ikke muligt ud fra for eksempel politiregistreringer ved grænsepassager at afgøre, hvorvidt de danske turtilladelser rent faktisk bliver anvendt af polske vognmænd. Antallet af fremsendte turtilladelser indikerer dog kraftigt, at polske vognmænd i væsentlig større udstrækning end tidligere har kørsel med gods til og fra Danmark. Derudover har det polske transportministerium oplyst, at det polske tilladelseskontingent af turtilladelser til Danmark i 1999 blev fuldt udnyttet. Med henblik på at give et bredere perspektiv på konsekvenserne af den i afsnit Regler for eksportkørselstilladelser beskrevne udvikling er der i afsnit Godstransport mellem Danmark og Polen med lastbil gennem inddragelse af oplysninger fra bl.a. Danmarks Statistik gennemført en samlet analyse af udviklingen mht. godstransport mellem Danmark og Polen med lastbil.

4.4.2 Godstransport mellem Danmark og Polen med lastbil

Udviklingen i antallet af turtilladelser indikerer et generelt fald i de danske eksportvognmænds markedsandele på det polske marked. Denne udvikling siger imidlertid ikke noget om det transportarbejde, der er foregået. For yderligere at få et indtryk af danske vognmænds situation på det polske marked kan det være relevant at se på dels udviklingen af godsmængderne og dels det samlede transportarbejde til og fra Polen.

De danske markedsandele er udregnet på baggrund af tal fra Danmarks Statistiks transportstatistik. Det skal bemærkes, at tallene for udenrigshandlen transporteret med dansk lastbil er baseret på stikprøveundersøgelser blandt ca. 1.600 virksomheder, som har jævnlig udlandskørsel med egne eller leasede køretøjer. Hvert kvartal udtrækkes en stikprøve på ca. 700 firmaer, som indberetter de udlandskørsler, der er påbegyndt i en tildelt uge eller halvuge. Da samhandlen med Polen er forholdsvist begrænset, vil det bevirke, at ændringer i mængden af transporteret gods kan medføre relativt store svingninger i markedsandele. Der skal således ikke mange ekstra ton til eller fra, før der på det statistiske grundlag kan registreres en betydelig vækst eller nedgang i samhandlen med Polen transporteret med lastbil.

Tabel 4. Godstransport mellem Danmark og Polen med lastbil. 1995-1999

	1995	1996	1997	1998	1999
Samlet udenrigshandel med Polen i 1.000 ton	4.894	4.343	5.302	4.434	4.295
Udenrigshandel transporteret med bil	495	447	517	587	629
Udenrigshandel transporteret med dansk bil	133	105	132	115	89
Udenrigshandel til Polen med dansk bil	27 pct.	23 pct.	26 pct.	20 pct.	14 pct.
International godstransport med danske lastbiler i mio. tonkm.					
Fra Polen	81	56	68	62	37
Til Polen	67	52	71	82	65
Transportarbejde i alt	148	108	139	144	102

Kilde: Danmarks Statistik, Udenrigshandlen tabel 12 og 13: Ind- og udførselen fordelt på afsenderland, CTSE-kategorier og udvalgte transportmåder. Transportstatistik. Statistisk efterretninger: Samfærdsel og turisme 1997:19.

Den samlede handel med Polen, der blev transporteret med bil, viser en vækst på knap 27 pct. i perioden fra 1995 til 1999. I modsætning hertil viser samhandlen i samme periode transporteret med dansk bil et fald på godt 33 pct. Udviklingen peger således på, at danske eksportvognmænd har mistet markedsandele på det polske marked.

Denne udvikling bekræftes af, at der i samme periode er sket en halvering af efterspørgslen efter turtilladelser til Polen. Det ser dog ud til, at faldet i antallet af turtilladelser er forholdsvis større end faldet i mængden af gods transporteret med dansk lastbil. Denne manglende sammenhæng kan være medvirkende til at bekræfte den tendens, der ses hos Færdselsstyrelsen med, at danske vognmænd i stigende omfang anvender CEMT-tilladelser til kørsler til Polen.

Udviklingen kan også indikere, at der er sket en bedre kapacitetsudnyttelse på de danske lastbiler med gods til Polen, således at der bliver fragtet en større mængde gods på hver enkelt tilladelse. Sammenligningen mellem antallet af turtilladelser og den samlede godsmængde transporteret til Polen med dansk bil er dog behæftet med så stor usikkerhed, at det ikke er muligt at drage entydige konklusioner heraf.

Det vil derfor være relevant at inddrage det transportarbejde, der er foregået mellem Polen og Danmark. Det samlede transportarbejde opgjort i tonkm viser en faldende tendens fra 1995 til 1999. I denne tendens ses to forskellige udviklingsforløb, idet den internationale godstransport målt i tonkm. med danske lastbiler *fra* Polen er faldet med godt 54 pct., mens den internationale godstransport målt i tonkm med danske lastbiler *til* Polen er faldet med knap 3 pct. Disse fald i markedsandele slår primært igennem i 1999, hvor der sker en næsten halvering af transportarbejde med danske lastbiler *fra* Polen. Samtidig falder danske vognmænds markedsandele med hensyn til transportarbejde *til* Polen fra 1998 til 1999 med 20 pct., og er således på niveau med 1995, hvor danske lastbilers transportarbejde til Polen udgjorde 67 mio. tonkm.

Samlet set viser udviklingen, at danske vognmænd med kørsel til og fra Polen taber terræn i forhold til udenlandske konkurrenter på det polske marked. Det viser sig dels ved en faldende efterspørgsel efter turtilladelser til Polen og dels ved en stigende polsk efterspørgsel efter turtilladelser til brug for kørsel i Danmark. Denne udvikling understøttes af, at den danske udenrigshandel transporteret med dansk bil er faldende, ligesom det samlede transportarbejde mellem Polen og Danmark viser en svagt faldende tendens.

Det bemærkes, at den danske samhandel med de østeuropæiske lande ikke indtager en fremtrædende plads i den samlede danske udenrigshandel. Polen, Rusland og de baltiske lande tegner sig for hovedparten af den danske samhandel med Østeuropa; og tilsammen tegner disse lande sig for knap 4 pct.⁴

⁴Opgjort i værdi. Opgørelse baseret på Danmarks Statistik: Statistisk tiårsoversigt 1999 samt Transportstatistik for januar til december 1998: indførslen og udførslen fordelt på afsendelsesland.

4.5 EU's udvidelse og vejtransport

Den kommende udvidelse af EU har betydning for godstransporterhvervet. På den ene side vil udvidelsen betyde, at et antal nye lande vil få lettere adgang til danske og andre vesteuropæiske transportmarkeder og dermed skabe øget konkurrence for det danske erhverv. På den anden side vil udvidelsen også skabe bedre adgang for danske vognmænd på nye markeder.

Da udvidelsen således må forventes at få en vis betydning for det danske transporterhverv har analysegruppen foretaget en gennemgang af baggrunden og status for optagelsesforhandlingerne i håbet om at kunne give en vurdering af de konkurrencemæssige konsekvenser.

4.5.1 Baggrund

På Det Europæiske Råds møde i København i juni 1993 besluttede EU's stats- og regeringschefer, at de central- og østeuropæiske lande, som EU havde indgået Europaaftaler med, kunne ansøge om medlemskab af EU.

Det Europæiske Råd fastlagde ved denne lejlighed de kriterier, som ansøgerlandene skal opfylde for at opnå medlemskab af EU. Der er tale om de såkaldte "Københavnskriterier". Hovedelementerne heri er krav om, at ansøgerlandet:

- har opnået institutionel stabilitet, som garanterer demokrati, retsstatsforhold, menneskerettigheder samt respekt for og beskyttelse af mindretal
- har en fungerende markedsøkonomi samt evne til at klare konkurrencepresset og markedskræfterne i Unionen
- er i stand til at påtage sig forpligtelserne ved et medlemskab, herunder er i stand til at tilslutte sig målet om en politisk, økonomisk og monetær union.

På Det Europæiske Råds møde i Luxembourg i december 1997 fastlagde EU's stats- og regeringschefer rammerne om udvidelsen, der omfatter de ti central- og østeuropæiske kandidatlande Bulgarien, Estland, Letland, Litauen, Polen, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Tjekkiet og Ungarn samt Cypern.

I efteråret 1998 blev Malta også en del af processen. Tyrkiet fik status som kandidatland på Det Europæiske Råds møde i Helsingfors i december 1999, men der er ikke tilrettelagt en procedure for optagelsesforhandlinger.

Det fastslås, at alle landene optages på grundlag af Københavnskriterierne, og at de deltager i processen på lige vilkår.

Deltagelse i udvidelsesprocessen indebærer bl.a., at:

- landene indgår i en tættere dialog med EU
- de central- og østeuropæiske lande samt Cypern og Malta kan modtage økonomisk bistand til reformerne, bl.a. fra EU's PHARE-program
- de indgår et tiltrædelsespartnerskab, hvori deres kortsigtede og mellem lange reformprioriteter fastlægges
- de kan deltage i en række af EU's programmer inden for bl.a. forskning og uddannelse.

Kandidatlandene kan indlede tiltrædelsesforhandlinger, når de opfylder det politiske Københavnskriterium, det vil bl.a. sige krav om demokrati, respekt for menneskerettigheder og beskyttelse af mindretal.

Estland, Polen, Slovenien, Tjekkiet, Ungarn og Cypern (5+1) indledte tiltrædelsesforhandlinger den *31. marts 1998*.

Bulgarien, Letland, Litauen, Rumænien, Slovakiet og Malta (også 5+1) indledte tiltrædelsesforhandlinger den *15. februar 2000*.

Kandidatlandene kan blive medlemmer af EU, når de opfylder kriterierne for tiltrædelse.

Medlemskab af EU indebærer principielt, at det fulde fulde *acquis* bringes i anvendelse fra 1. dag. Det betyder, at et ny-optaget medlemsland får de samme rettigheder og forpligtelser som de øvrige medlemslande fra denne dato.

Undtagelsesvist vil der kunne blive tale om eventuelle overgangsordninger på enkelte områder, men kandidatlandene skal i givet fald nøje vægte, hvilke områder de prioriterer, fordi der langt fra vil kunne gives overgangsordninger på alle områder. Det er således ikke sikkert, at transportområdet for et givent land vil blive omfattet af overgangsordninger, selv om landet har udtrykt ønsker herom.

4.5.2 Status for tiltrædelsesforhandlingerne

Den første fase i udvidelsesprocessen er en analytisk gennemgang af hele EU's samlede regelsæt, det såkaldte *acquis communautaire* (herefter benævnt *acqui'et*).

Denne gennemgang (screening) har til formål at sætte kandidatlandene i stand til at bedømme deres individuelle behov for eventuelle over-

gangsordninger m.v. Gennemgangen sker ved, at Kommissionen først redegør for indholdet af *acquis*et for alle landene og dernæst mødes bilateralt med hvert kandidatland.

Hvad angår landtransport (vej, bane, indre vandveje samt kombineret transport) fandt screeningen for de første 5 + 1 lande (dvs. Estland, Ungarn, Tjekkiet, Slovenien, Polen og Cypern; også benævnt "fem + Cypern landene") sted i sommeren 1999.

Screeningen er således afsluttet for disse lande.

Tiltrædelsesforhandlingerne med den anden gruppe, der ligeledes består af 5 + 1 lande (dvs. Letland, Litauen, Bulgarien, Rumænien, Slovakiet og Malta, også benævnt "fem + Malta landene") initieredes som tidligere anført for ca. 4 måneder siden. Man har åbnet forhandlingerne på 5-8 kapitler. Transport er i ingen af tilfældene omfattet heraf. Det må forventes, at der åbnes for yderligere kapitler under det franske formandskab.

I bilag 8 gennemgås dels ansøgerlandenes samlede stilling på transportområdet, dels Kommissionens udkast til EU-holdning, såfremt tekster herom er tilgængelige (bl.a. "fem + Malta landene" eksisterer alene en ikke-officiel tekst vedrørende Litauens ønsker, jf. bilag 8).

Tiltrædelsesforhandlingerne med "fem + Cypern landene" blev indledt den 31. marts 1998. Forhandlingerne om samtlige 30 kapitler, med undtagelse af "institutioner", der først kan indledes efter afslutningen af regeringskonferencen, er indledt. Hvert af landene har foreløbigt lukket 10-16 kapitler, dvs. at disse kapitler er forhandlet på plads.

Landene har generelt anmodet om overgangsperioder inden for miljø (typisk vand-, luft- og affaldsdirektiverne), *transport* (miljø og sikkerhedsregler), skattelovgivning (typisk momsatsen), energi (opbygning af olielagre og liberalisering af energimarkeder) og fri bevægelighed af kapital (udlændinges opkøb af fast ejendom) og fri bevægelighed af tjenesteydelser. Anmodningerne inden for miljø og fri bevægelighed af kapital kan være ganske lange (op 10-15 år), mens øvrige er korte, 2-5 år.

EU har endnu ikke taget stilling til, om man vil anmode om overgangsperioder. Der må forventes et pres for, at EU skal stille krav om en overgangsperiode vedrørende fri bevægelighed for personer.

Tiltrædelsesforhandlingerne med *5+Malta landene* blev indledt den 15. februar 2000. Inden udgangen af portugisiske formandskab ventes der at være indledt forhandlinger om 8 kapitler med Letland, Litauen, Slovakiet og Malta samt 6 med Bulgarien og 5 med Rumænien. Som med 5+Cypern landene indledes forhandlinger om de ukomplicerede kapit-

ler. Kommissionen har i sine første udkast til fælles holdning (vedrører endnu ikke transport) lagt op til, at en del kapitler vil kunne foreløbigt lukkes.

Alle de central- og østeuropæiske kandidatlande samt Cypern og Malta opfylder det politiske Københavnskriterium.

For så vidt angår det økonomiske Københavnskriterium består det af kravet om en fungerende markedsøkonomi og kravet om at kunne modstå konkurrencepresset i det indre marked.

Estland, Letland, Polen, Ungarn, Slovenien, Tjekkiet samt Cypern og Malta er fungerende markedsøkonomier, og Litauen og Slovakiet er tæt på. Bulgarien og især Rumænien har et stykke vej endnu.

Alene Cypern og Malta kan modstå konkurrencepresset i det indre marked, om end Polen, Ungarn, Estland og Slovenien efterfulgt af Tjekkiet, Letland, Slovakiet og formentlig også Litauen vil nå det på mellemlangt sigt. Bulgarien og især Rumænien har et pænt stykke vej endnu.

Ingen af kandidatlandene opfylder kravene til den administrative kapacitet.

Den videre procedure er, at EU's endelige fælles holdning skal etableres. Når tiltrædelsesforhandlingerne er afsluttet, skal forhandlingsresultatet godkendes af EU's institutioner. Kommissionen skal afgive en udtalelse om forhandlingsresultatet, og Europa-Parlamentet skal afgive en såkaldt samstemmende udtalelse - det betyder, at et absolut flertal blandt parlamentsmedlemmerne skal stemme for optagelsen af det nye medlemsland. Herefter vil Rådet med enstemmighed skulle vedtage, at kandidatlandet kan blive medlem af Unionen.

Endelig vil såvel medlemslandene som kandidatlandet skulle godkende tiltrædelsestraktaten.

5+Cypern landene samt Letland og Malta, dvs. i alt 8 lande, har alle *1. januar 2003* som hypotetisk tiltrædelsesdato.

Litauen og Slovakiet har fastsat *1. januar 2004* som tiltrædelsesdato.

Datoen for Bulgarien og Rumænien er tilsvarende *1. januar 2007*.

På Topmødet (dvs. Det Europæiske Råds møde) i Helsingfors i december 1999 erklærede EU sig rede til at modtage de første nye medlemslande fra udgangen af 2002, dvs. så snart disse lande har vist, at de er i stand til at påtage sig de forpligtelser, der følger med et medlemskab, og forhandlingsprocessen er afsluttet med et positivt resultat.

Det fremgår eksplicit af Helsingfors-konklusionerne, at under forhandlingerne vil hvert enkelt kandidatland blive vurderet på grundlag af sine egne resultater, og at omstændelige procedurer bør undgås for at fastholde tempoet i forhandlingsforløbet. Videre fremgår, at de kandidatlande, der nu er inddraget i forhandlingsprocessen, vil have mulighed for inden for en rimelig periode at indhente de lande, der allerede er i gang med forhandlingerne.

For så vidt angår Tyrkiet, der nu formelt er kandidatland, har Fællesskabet i første omgang udvidet den politiske dialog med vægten lagt på fremskridt i retning af opfyldelse af det politiske kriterium for tiltrædelse under særlig henvisning til menneskerettighedsspørgsmål m.v.

4.5.3 Konsekvenser af udvidelsen

En forøgelse af EU's budget i forbindelse med udvidelsen vil medføre en forøgelse af det bidrag, Danmark skal betale. Udvidelsen vil imidlertid også på anden vis påvirke Danmarks økonomi.

Udvidelsen vil medføre, at det indre marked vil komme til at omfatte 100 millioner nye forbrugere. Mange af landene i Central- og Østeuropa er præget af høj vækst, og den øgede samhandel vil bidrage til at øge den økonomiske aktivitet også i de nuværende medlemslande.

En vurdering af, hvad en udvidelse af EU vil komme til at betyde for Danmark, må være usikker. Mange forhold vil have betydning for, hvorledes integrationen af Central- og Østeuropa i den vestlige markedsøkonomi vil påvirke dansk økonomi. Det gælder bl.a. den økonomiske og politiske udvikling i de pågældende lande. Der er også knyttet betydelig usikkerhed til vurderingen af, hvornår og med hvilken størrelse de forventede impulser vil påvirke dansk økonomi.

Med de forbehold må det alligevel antages, at EU's udvidelse vil medføre en økonomisk fordel for Danmark. Øget handel er den primære drivkraft bag den økonomiske integration med de central- og østeuropæiske lande. Og fordelene ved den øgede samhandel vil være mere end tilstrækkelige til at finansiere meromkostningerne ved udvidelsen.

Økonomiministeriet har vurderet, at det danske bruttonationalprodukt samlet set vil stige med 71/2 mia. kr. som følge af udvidelsen. Dette vil kræve en ekstra stigning i den danske produktivitet på 0,75-1 procent i løbet af en 5- til 10-års periode. Det er et beskedent krav. Til sammenligning er produktiviteten i Danmark i gennemsnit steget med 21/2 procent om året de sidste 20 år.

Økonomiministeriets konklusioner om, at gevinsten ved integrationen af de central- og østeuropæiske lande er stor nok til at opveje de omkostninger, der kommer i form af større dansk bidrag til EU-budgettet,

støttes af Regeringens erhvervsredegørelse for 1996, der blev fremlagt af erhvervsministeren den 7. oktober 1996.

Erhvervsministeriet opstiller et par regneeksempler, der ser isoleret på handlens effekter på det danske arbejdsmarked. Beregningerne viser, at den øgede samhandel fører til en forbedring af den internationale arbejdsdeling. Heri ligger dog samtidig et omstillingskrav til dansk erhvervsliv.

Hvor mange danske arbejdspladser der skal omstilles fra de arbejdskraftintensive sektorer til de sektorer, som i den nye konkurrencesituation står stærkere, er der flere bud på. Tallet, man når frem til, afhænger af valg af metode ved beregningsanalyserne, herunder om man – som Økonomiministeriet har gjort det – laver en samlet analyse.

Økonomiministeriet regner med omstilling af 13.500-17.000 arbejdspladser. Erhvervsministeriet nævner tal, der svinger omkring 8.000-25.000 personer alt afhængig af, om der regnes med lavvækst eller højvækst.

Alle beregningerne viser altså, at Danmark ikke alene får råd til en EU-udvidelse, men med tiden kommer til at tjene på den. Men analyserne fra såvel Økonomiministeriet som Erhvervsministeriet viser også, at det danske arbejdsmarked står over for en omstilling af arbejdspladser fra områder med lavproduktiv arbejdskraft til højproduktiv arbejdskraft.

Ved at møde denne udfordring offensivt vil Danmark kunne få endnu større økonomisk fordel af udvidelsen på lang sigt, hvor de mulige velfordelsfordele er større.

Selv om de central- og østeuropæiske lande i gennemsnit er (væsentlig) fattigere end EU-landene som gennemsnit, er det afgørende, at de præsterer flotte vækstrater. I det kommende udvidede EU må der forventes øget specialisering, produktion og vækst, hvilket også vil komme danske virksomheder til gode.

Det forekommer ikke på nuværende tidspunkt muligt at foretage en præcis vurdering af, hvilke konsekvenser udvidelsen vil have for transporterhvervet. Men det må forventes, at optagelsesforhandlingerne, og den proces, som disse har igangsat i ansøgerlandene, i vid udstrækning vil være med til at begrænse risikoen for, at det danske transporterhverv vil blive udsat for en omfattende ensidig konkurrence fra de nye medlemslande. Tilsvarende kan det ikke på nuværende tidspunkt vurderes, om overgangsordninger kan være relevante og hensigtsmæssige for at lette adgangen og hindre skæve konkurrencevilkår. Det må under alle omstændigheder sikres, at overgangsordninger bliver tidsbegræn-

sede, og at de tilrettelægges, således at de ikke modvirker den frie konkurrence.

Overgangsordninger kan dels være relevante i forbindelse med markedsadgangen, dels i forbindelse med de tekniske krav, der stilles til transporterhvervene i de enkelte lande. Med hensyn til markedsadgang ligger det som en forudsætning, at eventuelle overgangsordninger skal være reciprokke. Det vil sige, at eventuelle begrænsninger i markedsadgangen skal gælde begge veje, og de vil derfor ikke have nogen egentlig betydning for konkurrencebetingelserne. Med hensyn til de tekniske krav kan overgangsordningerne have forskellige karakter, men det vil næppe være en konkurrencemæssig fordel for transportvirksomhederne i de nye lande, at de ikke umiddelbart kan leve om til de af EU fastsatte tekniske krav.

Det er vurderingen, at de nye medlemslande vil have en konkurrencefordel i kraft af lavere lønninger men samtidigt vil blive belastet af EU-krav, hvad angår betingelser for at udøve erhvervet, herunder kapitalkrav, krav til kørestandarder mv.

Ud fra en samlet betragtning må det konkluderes, at udvidelsen af EU vil rumme nye muligheder og nye udfordringer for det danske transporterherv. Det er vanskeligt på forhånd at vurdere, hvordan nettopåvirkningen for det danske vognmandserhverv vil blive. Men under alle omstændigheder vil erhvervets evne til at udnytte og tilpasse sig de ændringer, som udvidelsen giver, være afgørende.

5. Udvikling af godstransporterhvervets omkostninger – international sammenligning

5.1 Analyser af vognmandserhvervets internationale konkurrencemæssige position

I nærværende afsnit gennemgås en række analyser, der belyser udviklingen i transporterhvervets aktuelle konkurrencesituation.

5.1.1 *SIKA Rapporten*

Den svenske regering gav i slutningen af 1998 udredningsinstituttet SIKA den opgave at analysere konkurrencesituationen for det svenske lastbilerhverv. Baggrunden for opgaven var, at Biltrafikkens Arbejdsgiverforening, Svensk Transportarbejderforbund samt Svenska Åkeriförbundet i en fælles henvendelse til regeringen havde peget på, at det svenske lastbilerhverv var truet af udenlandske konkurrenter, og at der var behov for at sænke omkostningerne i det svenske erhverv med 20 pct., såfremt svenske virksomheder ikke skulle miste opgaver og dermed job til udenlandske konkurrenter.

Med udgangspunkt i disse udmeldinger blev det derfor besluttet at iværksætte en undersøgelse af det svenske lastbilerhvervs konkurrenceforudsætninger dels i international trafik, dels i forhold til udenlandsk cabotage trafik. Det blev endvidere besluttet, at fokus i undersøgelsen udover Sverige skulle være på Danmark, Tyskland, Holland og Polen. Desuden fokuserede undersøgelsen specifikt på en vurdering af skatteklosterne i de nævnte lande, samt en opstilling af et samlet omkostningsbillede for de fem lande, baseret på en række konkrete undersøgelser hos vognmandsvirksomheder i landene.

Det skal understreges, at det meget begrænsede udvalg af virksomheder i de enkelte lande medfører, at de fremlagte resultater ikke i almen statistisk forstand kan anses for valide, men omvendt giver de en specifik indsigt i, hvilke omkostningsforhold der kan gælde i de pågældende lande, og hermed en indikativ vurdering af de omkostningsniveauer, det er muligt at opnå.

Undersøgelsen af de skattemæssige forhold blev udført af revisionsfirmaet SET, mens undersøgelsen af de eksakte omkostningsforhold i de fire lande blev udført af Öhrlings/PriceWaterhouseCoopers. Den samlede vurdering af undersøgelsesresultaterne blev afrapporteret af SIKA. Deres konklusion var:

- At der med udgangspunkt i det fremlagte materiale kunne drages den konklusion, at det udenfor Sverige var muligt at fremstille transporter på et omkostningsniveau, der lå i størrelsesordenen 20-30 pct. under de svenske virksomheders niveau.
- At de svenske virksomheder, der jo rent faktisk var aktive på disse markeder, derfor enten var i stand til at tilbyde transporterne til samme pris som de udenlandske konkurrenter, eller i praksis tilbød en bedre ydelse, der kunne motivere en højere pris.
- At de omkostningsforskelle, der var blandt de svenske og udenlandske virksomheder, var udtryk for en forskel i totalproduktivitet mellem de svenske firmaer, der arbejdede på det høje omkostningsniveau, og de andre firmaer, der arbejdede med lavere omkostningsniveauer. Svenske firmaer, der fortsat ville være på dette marked, måtte derfor forbedre deres produktivitet, eksempelvis gennem strukturforandringer rettet mod etablering af større enheder, således som det er sket i Holland og Belgien.
- At selvom hovedforklaringen på omkostningsforskellene skulle søges i de produktivitmæssige forskelle, kunne det omvendt ikke afvises, at også visse skattemæssige og institutionelle skævvridninger havde betydning for omkostningsbilledet.

SIKA anbefalede derfor bl.a. følgende:

- At der skulle ske en løbende tilpasning af køretøjsbeskatningen i Sverige til samme niveau som i konkurrentlandene for de køretøjer, der udførte denne form for kørsel.
- At der fra statsligt hold burde overvejes tiltag der kunne støtte og stimulere strukturforandringerne i erhvervet med henblik på at reducere de nødvendige omstillingsomkostninger.
- At der burde sættes mere aktivt ind over for lovovertrædelser i erhvervet uden hensyntagen til hvilket land overtrædelserne skete i, samt ligeledes uden hensyntagen til firmaets og førerens nationalitet.
- At gennemføre en selektiv nedsættelse af arbejdsgiverafgifterne alene for dette erhverv burde derimod undgås, da dette ville kunne medføre skævvridninger i forhold til andre brancher.

5.1.2 En dansk vurdering af SIKAs arbejde

Ved en vurdering af SIKAs konklusioner står det klart, at fokus i høj grad lægges på forhold knyttet til selve køretøjsbeskatningen, på en

stimulering af omstillinger i erhvervet (sammenslutning i større og mere slagkraftige enheder) samt på indsats overfor ulovligheder. Derimod diskuteres forskelle i dieselafgift og i lønomkostningsniveauet ikke.

At disse forhold ikke nævnes, skyldes, at afgiftsproblematikken ikke var omfattet af kommissoriet samt at svensk tradition foreskriver, at løn- og arbejdsforhold forhandles mellem arbejdsmarkedets parter og ikke reguleres gennem lovgivningen.

Lovovertrædelser fremhæves som et specielt problem, selvom dette forhold kun indtager en mindre plads i selve materialet. Det skal understreges, at lovovertrædelser set med svenske øjne vedrører bestemmelser og overtrædelser af regler om totalvægt og akseltryk, samt den (teoretiske) mulighed for at overtræde reglerne i forbindelse med kørsel i miljøzoner. Derimod nævnes intet om eventuelle overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Overenskomstforhold i de enkelte lande diskuteres ikke, ligesom forhold omkring overholdelsen af overenskomsterne i de enkelte lande derfor naturligvis heller ikke behandles.

Hvad angår afgiftsstrukturen (når der ses bort fra dieselafgiften), er denne med hensyn til vægt-/vejafgift ret ens i Europa, mens der betales en specifik årlig køretøjsskat i Sverige, Holland og Tyskland. En uddybning af disse forhold kan findes i afsnit Skat og sociale afgifter i øvrige lande.

Prisen på diesel svinger derimod ganske meget - ikke mindst i ud-salgsledet, hvilket dels er bestemt af de enkelte landes afgifter, dels af de rabataftaler der kan indgås. Som udgangspunkt er billedet i SIKA-analysen dog, at Luxembourg og Polen ligger under de øvrige lande (ca. 1 kr./ltr.) pga. afgiftsforskelle. Det er dog vigtigt at understrege, at netop forskelle i afgift mellem landene medfører, at den samlede ud-salgspris kan være svær at fastsætte, hvilket mindsker transportvirksomhedernes muligheder for at forhandle mere åbent med de nationale forhandlere af brændstof.

Hvad angår anskaffelsesprisen på køretøjet samt finansiering/leasing er det svært at konstatere forskelle ud over hvad mere lokalt betingede konkurrencesituationer kan lede til. Der er næppe tvivl om, at firmaer der har store flåder, og dermed har en stor løbende udskiftning af bil-parken kan opnå visse rabatter hos leverandørerne. Det skal understreges, at der ved opgørelserne i SIKA's undersøgelse er set på anskaffelse og drift af et helt lastvognstog (trækker og sættevogn), Hvilket skal erindres, hvis der foretages sammenligning med andre analyser.

5.1.3 SIKAs sammenlignende analyse af omkostningsforhold

En afgørende del af SIKAs rapport er baseret på en undersøgelse udført af Öhrlings/PriceWaterhouseCoopers. Denne undersøgelse baserede sig som nævnt ovenfor på en undersøgelse af omkostningsforholdene i store og små vognmandsvirksomheder i fem lande: Sverige, Danmark, Tyskland, Holland og Polen.

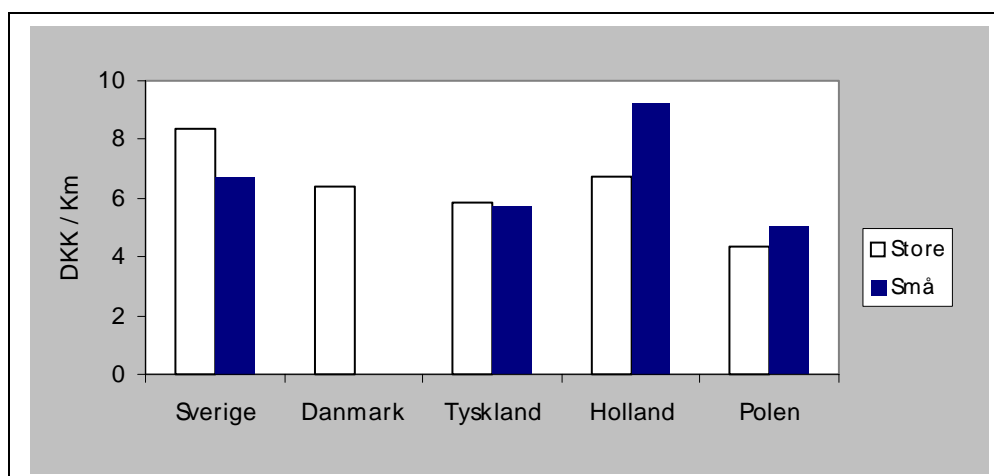
I alle fem lande blev det forsøgt at få oplysninger fra vognmandsvirksomheder med mere end 20 trækkende enheder (store virksomheder) og med mindre end 20 trækkende enheder (små virksomheder), således at hvert land blev repræsenteret med to virksomheder.

De deltagende virksomheder blev bedt om at opgøre deres omkostninger ud fra to forskellige angrebsvinkler:

1. De faktiske omkostninger i 1998 for en række omkostningsposter, opdelt på de fire markeder undersøgelsen omfattede (indenrigstrafik, international trafik, samt cabotage i Sverige og Tyskland).
2. De kalkulerede omkostninger ved at gennemføre en bestemt type af transportopgave på de fire markeder, opdelt på en national transport på 18 timer, en national transport på 10 timer, cabotagekørsel på 10 timer og endelig en international transport over 6 dage. Til brug for den danske undersøgelse har alene den internationale transport været anset for at være af interesse.

Den anvendte metode udgør som tidligere nævnt ikke et grundlag, der kan danne basis for konklusioner med vanlig statistisk sikkerhed. Men omvendt har det været vurderingen, at informationerne er repræsentative på et indikativt niveau, og kan markere et spænd mellem landene.

Figur 5.1 Gennemsnitlige omkostninger for store og små virksomheder



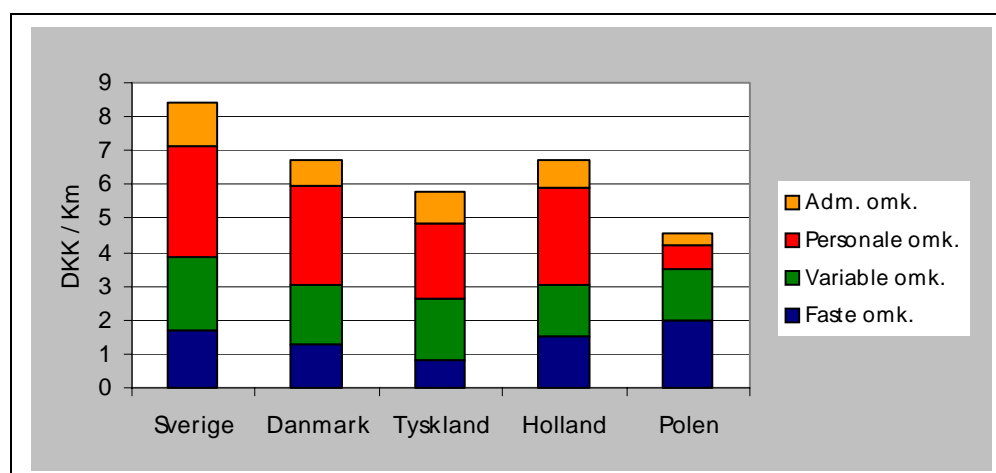
Kilde: PWC slutrapport - "Jämförande studie av åkeriers kostnader i fem länder"

Den ovennævnte figur, i hvilken omkostningerne er baseret på virksomhedernes regnskabsoplysninger indikerer, når man betragter de store vognmandsvirksomheder, at det højeste omkostningsniveau findes hos den store svenske virksomhed, mens den polske virksomhed ikke overraskende har det laveste omkostningsniveau. Det fremgår også af figuren, at det for Danmarks vedkommende kun har været muligt at få oplysninger fra en stor virksomhed, og at omkostningsniveauet her er på niveau med en hollandsk virksomhed, og en smule højere end for en tysk virksomhed.

Ved opgørelsen af de faktiske omkostninger er taget udgangspunkt i virksomheder der er forskellige med hensyn til hvilke transportopgaver de udfører, hvilket giver sig udslag i anvendelse af forskellige typer af køretøjer. Angivelsen af løn- og andre lønrelaterede omkostninger er til dels usikre, og der er ved denne opgørelse taget afsæt i den konkrete kørsel, som kan være et miks af både national og international kørsel med forskelle i turlængder mv.

For de store virksomheder fordeler omkostningerne sig på følgende måde:

Figur 5.2 Fordelingen af omkostninger for store virksomheder



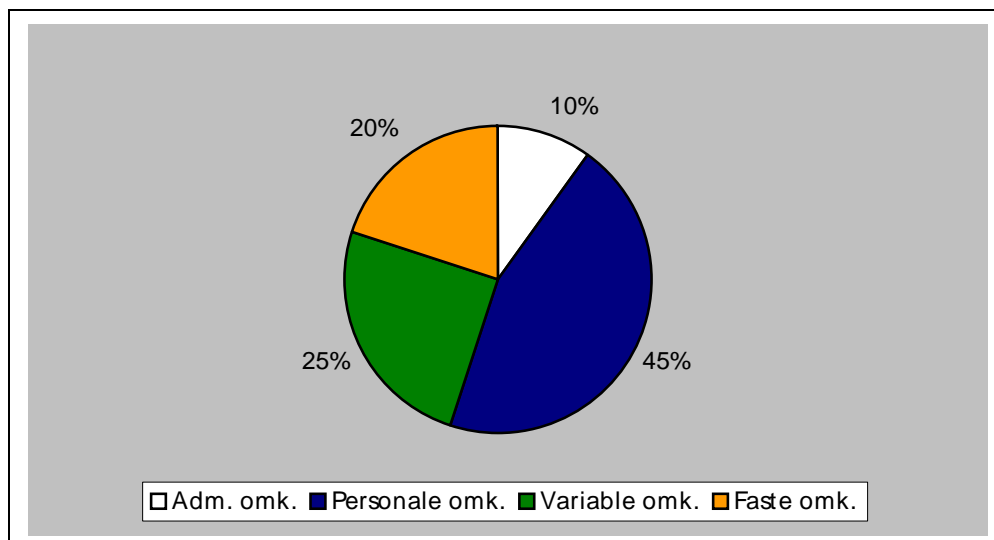
Kilde: PWC slutrapport - "Jämförande studie av åkeriers kostnader i fem länder"

Personaleomkostningernes andel er betydelig for alle lande med undtagelse af Polen.

Forskellene i de faste omkostningerne er ikke direkte forklarlige, men kan muligvis henføres til forskelle i rabatter og dermed indkøbspris på køretøjer afhængig af størrelsen på de enkelte virksomheder. De høje faste omkostninger i Polen kan ikke umiddelbart forklares og er antagelig en fejl.

Specifikt for Danmark fordeler de enkelte omkostninger sig som følger:

Figur 5.3 Fordelingen af omkostninger for Danmark



Kilde: PWC slutrapport - "Jämförande studie av åkeriers kostnader i fem länder"

Langt den største enkelte omkostningspost er personale (løn)omkostningen med 45 pct., hvorefter følger de faste og variable omkostninger.

Inddrages udover de her viste regnskabsbaserede tal også de kalkulerede tal for specifikke transportopgaver, kan nedenstående tabel opstilles.

Stor virksomhed. Faktiske omkostninger	Sverige	Danmark	Tyskland	Holland	Polen
Indeks	100	80	71	79	54
International transport. Kalkulerede omkostninger					
Indeks	100	77	89	73	59

I de internationale kalkulerede omkostninger er der taget afsæt i konkrete transporter, hvilket meget vel kan give en ændret samlet omkostning. Typisk vil den kunne ændre sig pga. forskelle i personaleafløning, som bl.a. kan relateres til den tid der skal anvendes til losning og lastning af bilen. Et andet forhold er hvorvidt flere typer af kørsel er lige effektive, når det gælder antallet af udførte kilometer. I det viste eksempel ses dog kun på international kørsel, der forudsættes at være 3.000 km over 6 dage.

Specielt de tyske omkostningstal ligger på et noget højere niveau i denne opgørelse, hvilket ikke mindst kan henføres til højere lønomkostninger, herunder omkostninger til diæter.

For den hollandske virksomhed er omkostningerne noget lavere i denne opgørelse, hvilket til dels kan henføres til at en række omkostninger er lavere for biler i international kørsel end for biler i national (pga. antal kørte km). Desuden fremstår det som om, at også lønomkostningerne ved disse transporter ligger på et lavere niveau, end når de indenlandske transporter også indgår, hvilket formentlig er fuldstændig korrekt ved en kilometerbaseret opgørelse.

Tallene peger som udgangspunkt ikke overraskende derhen, at lange transporter kan udføres til en lavere pris end korte (nationale) transporter, idet antallet af kørte km pr. time og pr. år ligger højere i disse transporter. Tyskland udgør her en markant undtagelse, hvilket ikke umiddelbart kan forklares.

Det må derfor konkluderes, at der er nogen usikkerhed knyttet til disse opgørelser, men at Danmark kan antages at ligge på niveau med Holland og til dels Tyskland, mens omkostningsniveauet i Polen er betragteligt lavere og omkostningsniveauet i Sverige er betydeligt højere end i Danmark

At sidstnævnte er korrekt og formentlig har en betydning for bilernes markedsandel i den internationale kørsel underbygges af, at mens danske biler i international kørsel i 1997 udførte et transportarbejde på 11,2 mia. tonkm, udførte svenske biler kun et transportarbejde på 2,6 mia. tonkm opgjort eksklusiv tredjelands- og cabotagekørsel. En del af forskellen kan henføres til forskelle i anvendt transportmåde i de to lande samt til forskelle i samhandelspartnere, mens det trækker i modsat retning, at Sveriges udenrigshandel opgjort i værdi ligger 50 pct. over den danske. Samtidig har geografiske forhold naturligvis stor betydning.

Omvendt udførte de danske biler et nationalt transportarbejde på 9,7 mia. tonkm, mens de svenske biler udførte et transportarbejde på 31,4 mia. tonkm. Den meget store forskel i det nationale transportarbejde kan formentlig henføres til forskelle i befolkningens størrelse, erhvervsstrukturen samt til de langt større geografiske afstande i Sverige.

5.1.4 En hollandsk undersøgelse

Fra hollandsk side har konkurrencesituationen i det internationale lastbilerhverv også været gjort til genstand for en række undersøgelser. En vigtig årsag hertil er, at det hollandske transporterhverv i lighed med det danske traditionelt har haft en meget stor markedsandel af den internationale kørsel. Forklaringen herpå kan findes i en god geografisk placering, en stor eksportorienteret virksomhedsstruktur, behov for lastbiltransport i forbindelse med international skibstransport samt en række andre forhold.

Baseret på data for Holland og en række af de nærmeste konkurrentlande, søger analysen at afdække en række af de forhold der er afgørende for de enkelte landes konkurrencekraft. Opgørelserne foretages dels på et generaliseret, overordnet niveau, hvor der for det enkelte land ikke skelnes mellem fordelingen af kørsel på hhv. lange og korte internationale ture dels på et mere detaljeret niveau, hvor omkostningerne ved at betjene en række konkrete destinationer er opgjort. I de sidstnævnte opgørelser indgår derfor såvel distanceafhængige som mere specifikke omkostninger af lokal karakter. Følgende forhold kan mere specifikt fremhæves:

- Opgjort under ét lå de samlede omkostninger for kørsel med et dansk lastvognstog (40 ton) pr. 01.01.99 cirka 3 pct. højere end omkostningerne for et tilsvarende hollandsk lastvognstog, mens omkostningerne for et spansk lastvognstog lå cirka 14 pct. lavere end det hollandske.
- Lønomsomkostningerne, inkl. sociale omkostninger og arbejdsgiveromkostninger lå for det danske lastvognstog cirka 3,5 pct. under det hollandske, mens det tyske lå ca. 10 pct. under det hollandske og det spanske 30 pct. under det hollandske.
- I perioden fra 1995 til 1999 er lønomsomkostningerne i Holland steget med ca. 9,5 pct., i Tyskland med ca. 10,5 pct. og i Danmark med lidt over 13 pct. Isoleret har der i perioden fra 1998 til 1999 været en stigning i de tyske lønomsomkostninger på 1,8 pct., på 0,8 pct. i de hollandske og på 3 pct. i de danske.
- For kapitalomsomkostningerne gælder ligeledes for perioden 1995 til 1999 at de hollandske omkostninger er faldet med knap 9 pct., de tyske er steget med godt 3 pct., de danske er steget med godt 2 pct. og de spanske er faldet ca. 1,5 pct.
- De øvrige omkostninger er i Holland steget med godt 8 pct., i Tyskland med ca. 12 pct. og i Danmark med godt 8 pct.
- Fordelt på afstande er billedet ved en sammenligning med de tilsvarende tal for 1995, at på de korte afstande ligger omkostningsniveauet for de danske, hollandske og tyske biler meget tæt, mens de hollandske biler på meget lange afstande (2.000 km), distancerer de danske biler en smule. Der er dog på ingen måde tale om markante forskelle, idet disse typisk kan opgøres til mellem en og tre procent.

Konklusionen på denne analyse er derfor, at omkostningsforskellene mellem specielt Holland, Tyskland og Danmark for international kørsel er uhyre beskedne. Umiddelbart ligger de samlede omkostninger en anelse højere i Danmark end de tilsvarende omkostninger i Tyskland og Holland. Det er dog samtidig bemærkelsesværdigt, at analysen angiver at de danske lønomsomkostninger er en anelse lavere end de hollandske, mens hollænderne derimod har lavere kapitalomsomkostninger. Sidstnævnte kan dog muligvis henføres til, at der i Holland har været givet regionale tilskud til anskaffelse af en lastbil i størrelsesordenen 30-50.000

kr. pr. år i op til 3 år. Derimod er renteniveauet højere i Holland end i Danmark, såfremt der er tale om virksomhedskreditter.

Set under et er billedet i denne undersøgelse derfor meget lig SIKAs undersøgelse, omend med den markante forskel, at omkostningssammenligningerne her ikke indholder Polen og Sverige, men derimod Spanien, der ligger på et omkostningsniveau mellem Danmark og Polen.

5.1.5 Dansk Speditørforenings og DTL's undersøgelse af brugen af udenlandske transportører

Dansk Speditørforening samt DTL har hver især gennemført undersøgelser af anvendelsen af udenlandske transportører i forbindelse med import og eksport til Danmark. Begge undersøgelser er udført i efteråret 1999, og må derfor antages stadigvæk at være relevante.

Speditørforeningens undersøgelse, der er blevet gennemført af KPMG, er baseret på en spørgeskemaundersøgelse til foreningens medlemmer.

Speditørerne, der optimerer/konsoliderer cirka 80 pct. af al import og eksport til og fra Danmark angiver i undersøgelsen, at brugen af udenlandske vognmænd er stigende. 92 pct. af de adspurgte svarer positivt på at de anvender udenlandske vognmænd og angiver som hovedårsager, at deres samarbejdspartnere i udlandet presser mere på for at få andele i kørslen ligesom "kampen om logistikken" har betydning herfor. Med det sidstnævnte skal forstås, at interessen blandt producerende virksomheder for den eksterne logistik og transport er klart stigende, og at der derfor stilles krav til en velfungerende transport og logistik.

Som et yderligere eksempel kan nævnes, at mange udenlandske virksomheder i dag køber "ex work" hos danske virksomheder, hvorved det ofte bliver den udenlandske speditør der står for opbygningen af transporten, hvilket oftere vil lede til brugen af udenlandske biler.

Såfremt der er valgmuligheder blandt flere transportører vil den enkeltes konkurrencekraft naturligvis spille ind, og også på dette område er der sket ændringer i de senere år. Tyskland og Frankrig er blandt de lande der i langt højere grad ser sig om efter internationale transportopgaver, idet en række nationale opgaver er faldet bort. Ligeledes kan udflytning af danske biler til lavomkostningslande som Polen og Baltikum samt til områder med en anden omkostningsstruktur, også forklare en omend mindre del af udviklingen.

Undersøgelsen indikerer, at der ikke overraskende er sammenhænge mellem den pris der betales for vognmandsydelsen, og den vare der leveres. Grundlæggende set er det derfor vurderingen, at den bedste kvalitet leveres af danske vognmænd, ligesom det danske materiel, omend i mere beskedent omfang, også anses for at være bedst, idet 67 pct. angav

at der ingen forskel var, og 75 pct. angav, at det udenlandske materiel stærkt nærmede sig kvaliteten af det danske.

Chaufførkvaliteten vurderes også at være bedst hos de danske vognmænd, men her er det dog kun 27 pct. der peger på at danskere er bedst, mens 64 pct. angiver at der ingen forskel er mellem danske og udenlandske chauffører, og 9 pct. angiver, at udenlandske chauffører er bedst. 64 svarede bekræftende på spørgsmålet om hvorvidt kvaliteten hos de udenlandske chauffører er blevet bedre de seneste år. Dette resultat understøttes af SIKA-undersøgelsen der jo også peger på, at eksempelvis de polske chauffører der udfører international kørsel aflønnes bedre, bl.a. ud fra højere kvalifikationer.

Hvad angår kvaliteten i form af præcision, hastighed og fleksibilitet er det kun på præcisionen at danske chauffører ligger over gennemsnittet, og det er da kun 25 pct. der peger herpå.

På et punkt scorer danske vognmænd og chauffører dog sikre point, nemlig på anvendelsen af IT, idet det her er opfattelsen hos speditørerne, at hele 42 pct. af de udenlandske vognmænd halter efter.

Speditørerne vurderer da også, at udviklingen med brug af udenlandske vognmænd og chauffører vil fortsætte, ikke mindst på de logistisk mere simple A til B transporter (full load transporter), hvor bl.a. polske vognmænd vil kunne få betydning især i forbindelse med udvidelser af EU.

DTL's undersøgelse omfattede 128 større virksomheder, hvoraf 72 returnerede udfyldte spørgeskemaer.

DTL's undersøgelse foretaget i efteråret 1999 viser, at 18 pct. af eksportvognmandsvirksomhederne havde etableret sig i udlandet, heraf 10 pct. med datterselskaber og 8 pct. med filialer. Undersøgelsen viste endvidere, at 43 pct. af virksomhederne oplyste, at de havde ansat udenlandske chauffører. Det kan oplyses, at der indgik 128 større vognmandsvirksomheder i DTL's undersøgelse. Heraf valgte 72 at svare på undersøgelsen, hvilket giver en svarprocent på 56 pct. Af undersøgelsen fremgik endvidere, at 43 pct. af virksomhederne havde ansat udenlandske chauffører, og at 44 pct. af virksomhederne ville ansætte flere udenlandske chauffører i fremtiden, 3 pct. af virksomhederne ville ansætte færre, mens 53 pct. svarede nej til ansættelse af flere udenlandske chauffører.

5.1.6 Etablering af virksomheder i andre lande

I forbindelse med implementeringen af EU's indre marked blev det hidtidige tilladelsessystem mellem EU-landene afskaffet pr. 1. januar

1993. Det bilaterale aftalesystem blev herefter erstattet med et fælles EU-tilladelsessystem, der giver tilladelse til kørsel i alle EU-lande.

Liberaliseringen har betydet, at konkurrencen indenfor især de internationale transportere er blevet forstærket, og at det i højere grad end tidligere er blevet nemmere og i nogle situationer økonomisk mere attraktivt for de større europæiske vognmandsvirksomheder at etablere sig i andre EU-lande. Etableringerne er i høj grad sket i form af oprettelse af datterselskaber eller virksomhedsopkøb i andre EU-lande.

Der findes ikke præcise statistiske oplysninger om, hvor mange danske vognmandsvirksomheder, der har etableret sig i andre EU-lande. Ligesom der ikke findes data for, hvor mange udenlandske vognmandsvirksomheder, der har etableret sig i Danmark.

Der er gennem 1990'erne sket en øget grad af internationalisering af erhvervet bl.a. i forbindelse med, at danske vognmandsvirksomheder har opkøbt vognmandsvirksomheder bl.a. i østeuropæiske lande, især i Polen og i de baltiske lande.

Der har inden for vognmandserhvervet været megen diskussion om, i hvilken grad denne øgede internationalisering har betydet tabte markedsandele for de dansk baserede selskaber. Herunder om den øgede grad af virksomhedsetablering i andre lande, i pressen ofte kaldet "udflagning", kan forklares ved, at visse EU-lande giver væsentlig bedre virksomhedsbetingelser for vognmandsvirksomheder end Danmark. Fokus har i denne sammenhæng i særlig grad været rettet mod de danske vognmænd, der har valgt at etablere sig i Luxembourg.

Trafikministeriet i Luxembourg oplyser medio februar 2000, at der er etableret i alt 10 danskejede transportfirmaer med i alt 268 indregistrerede lastbiler og 313 chauffører med arbejdstilladelse i Luxembourg. Set i lyset af, at der i Danmark er over 7.000 transportvirksomheder, hvoraf ca. 500 kan betegnes som større vognmandsvirksomheder, kan det konstateres, at etablering i Luxembourg kun benyttes i særdeles begrænset omfang.

DTL's undersøgelse i efteråret 1999 indeholder endvidere en opgørelse af, i hvilken grad danske vognmandsvirksomheder påtænker at etablere sig i udlandet. I undersøgelsen konstateres, at 3 pct. af virksomhederne påtænker at etablere sig helt i udlandet, mens 25 pct. af de danske vognmandsvirksomheder påtænker en delvis etablering i udlandet. Disse tal kunne indikere, at "udflagning" forstået som, at danske vognmænd lukker deres aktiviteter i Danmark og flytter virksomheden til udlandet, kun overvejes af ganske få virksomheder. Derimod peger undersøgelsen snarere på, at et relativt stort antal af de største danske vognmandsvirksomheder overvejer en form for etablering i udlandet.

Dette må ses som et tegn på, at de danske transportvirksomheder er internationalt orienterede, hvilket bl.a. indebærer opmærksomhed om muligheden for at sprede de erhvervsmæssige aktiviteter.

5.2 Den konkurrencemæssige stilling for det danske eksportvognmandserhverv

De ovenfor refererede analyser gengiver ud fra et antal tilgange hvorledes omkostningsniveauet i det europæiske vognmandserhverv kan ansues. Som opgørelserne viser, er der nogen forskel mellem omkostningsniveauet i det syd- og østeuropæiske område på den ene side, og Nord- og mellemeuropa på den anden side. De syd- og østeuropæiske vognmænd kan levere en transportydelse markant billigere end deres nordlige kollegaer, udtrykt i procent i størrelsesordenen mellem 30 pct. og 15 pct. for henholdsvis de østeuropæiske og sydeuropæiske vognmænd. Mellem de nordeuropæiske vognmænd er der derimod kun meget begrænsede forskelle i omkostningsniveauet, dog med specielt Sverige med et markant højere omkostningsniveau.

At de syd- og østeuropæiske vognmænd kun har relativt begrænsede markedsandele i Nordvesteuropa, skyldes bl.a.,

- at der ikke er tale om et fuldstændigt gennemsligt marked,
- at der for de østeuropæiske transportører er stærke begrænsninger på hvilken form for kørsel de kan udføre indenfor EU,
- at en del kørsel kræver materiel og ekspertise, som stadigvæk kun besiddes af (visse) især nordeuropæiske vognmandsvirksomheder,
- at logistik og kontrol med hele transporten kan have stor betydning ved valg af transportør, hvorfor udenlandske speditører ofte vil vælge egne vognmænd, såfremt kvalitet og pris er rigtig,
- at prisen er den afgørende faktor for valg mellem forskellige transportører, men at valget omvendt vil foregå mellem transportører, der bl.a. opfylder de stillede krav til transportkvalitet.

5.2.1 Interviews

For at supplere disse analyser med mere kvalitative oplysninger, er der blevet gennemført relativt dybdegående interviews med 8 store vognmands- og speditørvirksomheder samt telefoninterviews med 3 store speditørfirmaer. Det må understreges, at de gennem interviews indhentede oplysninger ikke er valide i statistisk forstand.

Formålet med at interviewe disse virksomheder har været yderligere at kunne kvalificere de ovennævnte udsagn herunder at få beskrevet omkostningssituationen set fra såvel transportkøberens som transportudbyderens synsvinkel.

Transportkøberne (speditørerne) giver udtryk for, at med undtagelse af mere specialiserede transporter samt kørsel i Skandinavien, er danske biler med danske chauffører ikke umiddelbart konkurrencedygtige på omkostningssiden, og kun i visse situationer marginalt bedre på uddannelses- og servicesiden. Transport til- og fra Østeuropa foregår derfor i udtalt grad med bl.a. polske biler, og transporter til og fra Sydeuropa foregår ligeledes i dag – og vurderes fremover i højere grad end nu at blive udført – med sydeuropæiske biler.

Interviewene med vognmandsvirksomhederne har derfor haft som formål yderligere at afdække disse forskelle, herunder at få supplerende vurderinger af effekterne af de økonomiske og omkostningsmæssige effekter af at oprette datterselskaber eller filialer i udlandet.

Blandt vognmandsvirksomhederne er derfor udvalgt både virksomheder, der har etableret sig i udlandet og virksomheder der primært på grund af transportomfang og/eller geografisk dækning ikke umiddelbart vurderes at have potentiale til at etablere sig i udlandet.

Blandt de virksomheder der allerede er etableret i udlandet er billedet nok mest det, at etablering i specielt Luxembourg pt. ikke er interessant alene ud fra en omkostningsmæssig synsvinkel. Lønomkostningerne angives at være 10 pct. lavere, men andre omkostningselementer trækker i modsat retning.

Holland er som udgangspunkt heller ikke interessant alene ud fra en omkostningssynsvinkel, dog noget afhængig af hvorvidt der køres i weekenden eller ej. Ved weekendkørsel stiger de hollandske lønomkostninger i sammenligning med de danske, hvilket kan rykke konkurrenceforholdet. Derimod udtrykker både transportører og ikke mindst speditører, at Holland pga. sin geografiske beliggenhed, nærværet til store havne samt antallet af store industrivirksomheder har en række naturlige konkurrencemæssige fordele, der kan være svære at matche.

For Tyskland er billedet et andet. Omkostningsniveauet for specielt lønnen ligger i praksis lavere end i Danmark, og da den tyske overenskomst på chaufførområdet på nogle områder indeholder elementer, der kan motivere til mere kørsel uden at omkostningerne nødvendigvis øges, er det formentlig rigtigt at antage, at lønomkostningen er lavere. Som hovedregel angives at lønnen ligger ca. 10 pct. lavere end i DK; i enkelte sammenhænge mere. Dette forhold bekræftes i nogen grad af den hollandske undersøgelse. Endvidere kan det have betydning, at visse operatører benytter sig af Tysklands geografiske nærhed til Østeuropa i forbindelse med ansættelsen af chauffører.

Det må derfor konkluderes, at danske vognmænd, der kører traditionelle full-load kørsler fra A til B, er stærkt konkurrenceudsatte.

Derimod vil de vognmænd, der som led i deres kørsel også indbefatter logistiske operationer f.eks. spedition, lageropbevaring eller lignende, anvende flere chauffører pr. bil med henblik på at udkøre flere kilometre pr. år samt i en vis udstrækning anvender chauffører fra vikarbureauer, der ansættes ud fra overenskomster, der betyder lavere direkte lønomkostninger end de danske, have betydelig større – og formentlig ganske gode – muligheder for at klare sig i den internationale konkurrence.

Det kan med en vis forsigtighed anføres, at væksten i den internationale transport udført med danske biler i 1999, der i høj grad kan henføres til varegruppen stykgods- og bearbejdede varer, understøtter denne tese.

I det efterfølgende afsnit gennemgås en række eksempler på elementer af omkostningsbesparende karakter, der kan bringes i anvendelse i erhvervet.

5.3 Styring af omkostningselementer

5.3.1 *Leasing som instrument i styringen af omkostninger*

De seneste år har budt på flere alternativer til det traditionelle køb af et driftsmiddel i form af leasing eller leje. Også indenfor vognmandsvirksomheder breder brugen af disse alternative finansiering- og ejerskabsformer sig, idet eksempelvis leasing af et driftsmiddel kan byde på en række fordele fremfor et køb. En forespørgsel gennemført af DTL hos danske lastbilforhandlere indikerer, at fordelingen mellem køb og leasing er ca. 50/50. Nedenfor gives derfor en kort gennemgang af de forskellige alternativer, ligesom fordelingen af alternativer på de forskellige muligheder angives.

Køb af lastbilen er den traditionelle måde at anskaffe et driftsmiddel til virksomheden på, og samtidig den mest gennemsigtige måde. Selve købet vil kunne finansieres ud af eventuel egenbeholdning af likvider, men oftest gennem låntagning hos pengeinstitut, leverandør eller anden långiver. Som hovedregel tages sikkerhed i det solgte aktiv, eventuelt i form af ejendomsforbehold, og løbetiden på lånet er typisk den samme som aktivets økonomiske levetid.

I forbindelse med optagelse af lånet afholdes der omkostninger til stemppling mv., som typisk løber op i 2-3 pct. af lånets hovedstol.

I skattemæssig sammenhæng afskrives det rullende aktiv efter gældende regler, dvs. efter saldometoden med 30 pct. hvert år. De førnævnte omkostninger ved indgåelse af kontrakten er som hovedregel ikke fradragsberettigede.

I virksomhedens regnskab optages driftsmidlet som et aktiv og afskrives efter de regler (typisk lineær afskrivning), som virksomheden har valgt. Ved salg opgøres evt. tab eller fortjeneste i forhold til den bogførte værdi, hvilket efterfølgende vil kunne influere på skattebetalingen.

Leasing optræder i to hovedvarianter: Finansiell leasing, hvor der alene er tale om, at leasinggiver står for finansieringen af køretøjet og operationel leasing hvor alle omkostninger undtagen vægtafgift, forsikring, brændstof, chaufførløn og dæk er inkluderet. Denne type af leasingkontrakt er da i praksis også mest sammenlignelig med en lejekontrakt.

Ved den finansielle leasing står leasingsselskabet (typisk benævnt leasinggiver) for at formidle finansieringen af aktivet. Løbetiden på aftalen vil typisk følge løbetiden på en købsbaseret løsning. I leasingkontrakten vil typisk indgå en scrapværdi (restværdi) af aktivet, der som regel ligger på ca. 10 pct. af nyprisen. Denne restværdi indfries som oftest ved at leasingtageren enten anviser en køber til bilen eller selv overtager denne.

I skattemæssig henseende behandles den finansielle leasing således, at det er leasinggiver der foretager de skattemæssige afskrivninger. Leasingtager har derimod fradrag for omkostningerne forbundet med leasingen, herunder ekstraordinære omkostninger ved førtidig ophævelse af en leasingkontrakt. Dette forhold kan medvirke til at favorisere en leasingfinansiering fremfor en traditionel købsfinansiering.

I virksomhedens almindelige regnskab bør det leasede aktiv optages som et aktiv, ligesom leasingforpligtelsen bør optages som et passiv. Begge dele nedskrives så efterfølgende; gælden med den del af ydelsen der ikke er renter, aktivet med den sats der er fastlagt for virksomheden for denne type af aktiver.

Ved en operationel leasing er principperne stort set de samme, dog indeholder leasingafgiften også omkostninger til drift og vedligehold af bilen.

I skattemæssig forstand kan alle omkostninger fradrages, og da der i princippet mere er tale om et direkte lejeforhold end et "købsforhold", skal driftsmidlet ikke optages i virksomhedens balance.

I sidste instans må vognmanden vurdere hvilken af de tre løsninger der såvel ud fra en finansiell som ud fra en mere praktisk vinkel passer bedst til virksomheden. I en direkte omkostningsopstilling vil leje/operationel leasing som hovedregel fremstå som den dyreste løsning mens leasing er den billigste, med købet midt imellem. Da der i praksis ikke er tale om fuldt sammenlignelige produkter, bl.a. på grund af for-

skelle i den skattemæssige håndtering, må valget i sidste instans bero på en konkret vurdering hos det enkelte firma.

Et andet, men mindst ligeså vigtigt spørgsmål er, hvorledes effektiviteten i brugen af bilernes produktionspotentiale øges. Med produktionspotentiale tænkes ikke så meget på deres lasteevne og kapacitet, men derimod på det antal timer de kan udnyttes på et år, og dermed på det antal kilometer de rent faktisk kan køre.

5.3.2 Omkostningsfaktorer

Med henblik på at kortlægge omkostningsstrukturen i forbindelse med international lastbiltransport er der udarbejdet en mindre Excel-baseret omkostningsmodel. I modellen kan angives informationer om antal kørt kilometer pr. år, brændstofforbrug, levetid, markedsrente osv. Output fra modellen er størrelsen af de enkelte omkostningsfaktorer opgjort i danske kroner pr. kørt kilometer samt en total omkostning ligeledes opgjort i danske kroner pr. kørt kilometer.

Input til modellen er opdelt i faste og variable omkostninger og udgør følgende:

Fast del: Chaufførløn
 Afskrivning
 Forrentning
 Vægt- og vejbenyttelsesafgift
 Forsikring
 Sikkerhedsbeklædning
 Generalomkostning

Variabel del: Brændstof
 Vej- og turskat
 Olie og smøremidler
 Dæk
 Reparation og vedligehold

Det skal bemærkes, at omkostningerne kun er opgjort for selve sættevognstrækkeren hvorimod omkostningerne forbundet med ejerskab eller eventuelt leje af sættevogn ikke er inddraget. Såfremt vognmanden ikke trækker kundens sættevogn, skal der således tillægges omkostningerne forbundet ved at leje eller eje og vedligeholde egen sættevogn.

De enkelte omkostninger er fremkommet på følgende måde:

Chaufførlønnen er opgjort som den totale lønomkostning, d.v.s. inklusiv indirekte lønomkostninger og andre tilknyttede udgifter, herunder diæter. Dansk Transport og Logistik (DTL) har oplyst chaufførlønnen

pr. 1.3.2000 til 1.365,96 dkr./døgn. Hertil kommer de indirekte lønomkostninger der udgør 25 pct. af chaufførlønnen, svarende til 341,49 dkr./døgn. Samlet giver dette en fast lønomkostning på 1.707,45 dkr./døgn.

Det antages, at en chauffør arbejder 185 døgn á 600 km pr. år.

Afskrivningen er ligeligt fordelt over lastbilens brugsperiode. Nyprisen for en sættevognstrækker er sat til 550.000,00 dkr. og det antages at vognen sælges efter 4 år ("levetiden"). Scrapværdien efter 4 år antages at afhænge af antal kørte kilometer. Hvis vognen har kørt gennemsnitlig mindre end 150.000 km pr. år, da sættes scrapværdien til 35 pct. af nyvognsprisen, hvis den har kørt gennemsnitlig mere end 150.000 km og mindre end 190.000 pr. år, da sættes scrapværdien til 30 pct. af nyvognsprisen og endelig hvis vognen har kørt gennemsnitlig mere end 190.000 km pr. år, da sættes scrapværdien til 25 pct. af nyvognsprisen⁵).

Forrentning eller rentetabet. Det antages, at lastbilens lånefinansieres til en rente på 6 pct. p.a. De årlige afdrag sættes lig med den årlige afskrivning, således at restgælden efter 4 år svarer til scrapværdien. Rentebetalingerne er dermed faldende over de 4 år, men for enkelthedsens skyld er de samlede rentebetalinge fordelt ligeligt over perioden.

Vægt- og vejbenyttelsesafgift. DTL har opgivet den årlige vejbenyttelsesafgift til 9.316,00 dkr. pr. 1. januar 2000. Vægtafgiften pr. 1. januar 2000 er for en 3-akslet sættevognstrækker med almindelig affjedring opgivet til 6.905,00 dkr. og 4.700,00 dkr. for en 3-akslet sættevognstrækker med luftaffjedring. Tilsvarende satser for en 2-akslet trækker er 5.284,00 dkr. og 3.854,00 dkr.

I beregningerne er benyttet et gennemsnit af vejbenyttelsesafgiften for 2- og 3-akslede sættevognstrækkere med luftaffjedring.

Forsikring. I følge DTL er den årlige forsikringspræmie for en 40t trækker 58.868,00 dkr. og i forbindelse med "trucking" er den 70.767,00 dkr. I beregningerne er benyttet et gennemsnit af disse præmier, hvilket giver 64.817,50 dkr. pr. år. Der er her tale om præmier i den høje ende af skalaen, og mange vognmænd vil enten gennem forhandlinger eller ved mange års skadefri kørsel kunne opnå reducerede præmier.

Sikkerhedsbeklædning. DTL har oplyst, at omkostninger til sikkerhedsbeklædning til chaufføren udgør 1.413,00 dkr. pr. år. I Transportrådets rapport "Godstransportkæder" sættes sikkerhedsbe-

⁵ Nyvognspriser er indhentet hos Iveco, marts 2000.

klædning til 1650 dkr. pr. år. På baggrund af ovenstående sættes sikkerhedsbeklædningen til 1500 dkr. pr. år.

Generalomkostninger. Generalomkostninger dækker over udgifter til administration, husleje, vask m.v. DTL har angivet generalomkostningerne til at være 63.420,00 dkr. pr. år.

Brændstof. Driftsøkonomien sættes til 3,0 km pr. liter for en EURO 2 bil med en totalvægt på 40 ton, der kører europæisk baseret international transport. Regnes alternativt med 3,3 km/l vil det betyde en omkostningsbesparelse på cirka 9 pct. pr. kørt kilometer på dieselolien, og en samlet omkostningsbesparelse pr. kilometer på mellem 1,8 pct. og 2 pct. afhængig af det årlige kørselsomfang. Prisen for en liter dieselolie er sat til 6,5 dkr. Fraregnes momsen giver dette en pris på 5,2 dkr. pr. liter. Det antages, at der gives cirka 1 dkr. i rabat pr. liter diesel hvorved den endelige dieselpris bliver 4,2 dkr. pr. liter.

Vej- og turskat. I Transportrådets rapport "Godstransportkæder" sættes vej- og turskat til 0,29 dkr. pr. kilometer. Der er tale om en gennemsnitlig udgift.

Olie og smøremidler. I følge DTL udgør olie og smøremidler for 3-akslede sættevognstrækkere 0,12 dkr. pr. kørt kilometer.

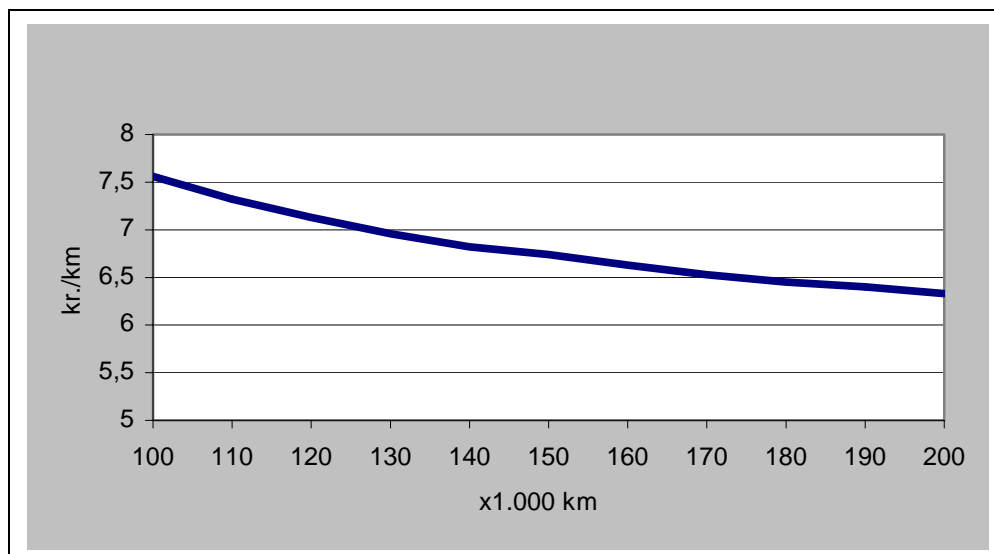
Dæk. Dækpriser er indhentet marts 2000 hos Super Dæk Service, Brørup. Prisen for forhjulene er 2.290 dkr. pr. styk og for de trækkende hjul er prisen 2.490 dkr. pr. styk. Hertil skal tillægges en dækafgift på 60 dkr. pr. dæk. I alt giver dette en dækomkostning på 14.900 dkr. Dækkene antages at kunne holde til 200.000 km.

Reparation og vedligehold. Iveco lastbilforhandler oplyser marts 2000, at der kan tegnes en fuld service- og vedligeholdelsesaftale til 0,25 dkr. pr. km gældende indtil 200.000 kørte km pr. år.

I indeværende projekt er det kun parameteren "antal kørte kilometer" der varieres, alle andre parametre fastholdes.

I nedenstående figur findes den totale omkostning pr. kørt kilometer som funktion af antallet af kørte kilometer.

Figur 5.4 Omkostning pr. kørt km



Kilde: TetraPlan

Grafen er ikke lineær, idet funktionen indeholder parametre der ikke afhænger af antallet af kørte kilometer, d.v.s. de faste omkostninger.

Som det ses af figuren er omkostningen pr. kilometer faldende for stigende antal kørte kilometer. Det betyder, at vognmænd, der kan tilrettelægge driften, så materiellet har en høj udnyttelsesgrad, har grundlag for et lavere omkostningsniveau end vognmænd, der kun udnytter materiellet i mindre grad.

Generelt gælder, at chaufføromkostningen er langt den største udgiftspost svarende til cirka 40-45 pct. af de totale omkostninger pr. kørt kilometer. Dernæst følger brændstofomkostningen med cirka 20 pct. af de totale omkostninger pr. kørt kilometer samt endelig afskrivningen med 8-10 pct. af de totale omkostninger.

I bilag 5 findes to udskrifter med de nøjagtige omkostningsværdier ved kørsel på henholdsvis 140.000 km og 180.000 km pr. år.

5.4 Skatte- og afgiftsforhold i andre lande

Følgende forhold er beskrevet:

- Særlige skatteforhold for en dansk vognmandsvirksomhed.
- Særlige skatteforhold for chauffører, der er bosat i Danmark.
- Indkomstskat og sociale afgifter for vognmandsvirksomheder og chauffører i Sverige, Luxembourg, Polen, Portugal, Spanien, Holland og Tyskland.

- Moms, told og andre relevante afgifter for lastbilerhvervet.
- Forsikringsforhold - forsikring af vognpark, chauffører samt transportforsikring for gods tegnet i Danmark kontra Sverige, Luxembourg, Polen, Portugal, Spanien, Holland og Tyskland.

Oplysninger om skattesatser m.v. fra de nævnte lande hidrører fra oplysninger, som KPMG har modtaget skriftligt fra KPMG's samarbejdspartnere i de berørte lande. Oplysningerne er gældende pr. ultimo marts 2000.

I beregningseksemplerne i bilag 9 er anvendt en løn på 300.000 dkr. Dette udgør ifølge det oplyste gennemsnitslønnen for chauffører i Danmark. Flere lande har dog anført, at lønnen typisk ligger under de 300.000 dkr. Portugal har således anført en årlig løn på ca. 50.000 dkr., mens Spanien oplyser ca. 112.000 dkr.

Det vurderes, at ovenstående ikke har væsentlig indflydelse på analysens resultater, idet beregningerne alene anvendes til at illustrere forskelle i skatteniveauet mellem de forskellige lande.

Valutakurser anvendt ved omregning fra lokal valuta til dkr. er anført i bilag 6.

5.4.1 Skat og sociale afgifter i Danmark

Personbeskatning

I det følgende afsnit er skatteforhold m.v. for chauffører bosat i Danmark beskrevet.

Personskattesatser

Personer, der bor i Danmark, og som er beskæftiget som chauffører i lastbilerhvervet, beskattes med de sædvanlige personskattesatser, dvs. marginalt 59 pct. Dertil kommer 9 pct. i sociale bidrag, dvs. 8 pct. i arbejdsmarkedsbidrag og 1 pct. i særligt pensionsbidrag. Da de sociale bidrag er fradragsberettiget, er den faktiske marginalsattesats 62,7 pct.

Tabel 5.1 Skatteprocenter m.v.

Indkomstår	2000	2001	2002
Arbejdsmarkedsbidrag, arbejdsgiverbidrag	0	0	0
Arbejdsmarkedsbidrag, medarbejder (af AM-indkomst)	8	8	8
Særlig pensionsopsparing (SP-bidrag), medarbejder	1	1	1
Gennemsnitlig amts- og kommuneskat (skattepligtig indkomst ÷ personfradrag 33.400 kr. (2000))	31,9	31,9 ¹	31,9 ¹
Bundskat (skattepligtig indkomst ÷ personfradrag 33.400 kr. (2000))	7	6,25	5,5
Mellemskat (personlig indkomst med tillæg af positiv nettokapitalindkomst over 164.300 kr. (2000)) ²⁾	6	6	6
Topskat (personlig indkomst med tillæg af positiv nettokapitalindkomst over 267.600 kr. (2000))	15	15	15
Skrå skatteloft (nedsættelse af topskatteprocent)	59	59	59
Marginal skatteprocent, inkl. AM-bidrag og SP-bidrag	62,7	62,7	62,1

¹⁾ Under forudsætning af uændret amts- og kommuneskat.

²⁾ Fradragsværdien for renteudgifter sænkes fra 1998-2000 fra 45,7% til 31,9%, ved at negativ nettokapitalindkomst ikke indgår i mellemskatten i 1999. I år 2000 udgår halvdelen af nettokapitalindkomsten i bundskatten, og fra og med 2001 er renteudgifterne kun fradragsberettigede i grundlaget for amts- og kommuneskatten.

Kirkeskat er ikke medregnet i ovennævnte satser.

Rejsegodtgørelse

En langturschauffør kan skattefrit få udbetalt 351 dkr. pr. døgn ved rejse med overnatning i Danmark og i udlandet, hvilket er praksis i erhvervet. For tilsluttende rejsedøgn kan der udbetales 1/24 af satsen pr. påbegyndt time. Godtgørelsen udbetales skattefrit, når chaufføren selv afholder samtlige udgifter til kost m.v. på turen.

Hvis arbejdsgiveren ikke udbetaler beløbet på de 351 dkr., kan chaufføren i stedet foretage et fradrag på sin selvangivelse. Fradraget har imidlertid ikke så høj skatteværdi, idet fradraget er et ligningsmæssigt fradrag med bundfradrag på 4.300 dkr.

Hvis chaufføren overnatter på hotel eller lignende, kan arbejdsgiveren refundere denne udgift skattefrit. Eventuelle dokumenterede overnatningsudgifter, som arbejdsgiveren ikke har refunderet, kan chaufføren fradrage på sin selvangivelse, jf. ovenfor om bundfradrag mv. Der gives derfor kun fradrag, hvis chaufførens udgifter i alt overstiger de 4.300 dkr., og kun det overskydende beløb giver chaufføren en skattebesparelse. Skatteværdien af et ligningsmæssigt fradrag er kun ca. 39 pct., hvorfor en skattefri refusion af de faktiske udgifter eller udbetaling af skattefri godtgørelse er mest fordelagtigt for chaufføren.

Beregningseksempel

En chauffør, som har en indkomst på 300.000 dkr., betaler skat og AM-bidrag med gennemsnitligt 42 pct. Det er forudsat, at chaufførens ægtefælle selv udnytter personfradrag m.v. Personskatten er på 100.000 dkr., og AM-bidrag m.v. udgør 27.000 dkr., dvs. skatter m.v. på i alt 127.000 dkr.

I Danmark betaler arbejdsgiveren ikke særskilte arbejdsgiverafgifter. Dog betales et mindre beløb til ATP, AER og arbejdsskadeforsikring I de følgende skemaer sættes dette til 3.000 dkr.

Virksomhedsbeskatning

I det følgende beskrives skatteforhold for en virksomhed, der driver lastbilerhverv fra Danmark.

Virksomhedsbeskatningen i Danmark er på 32 pct. for selskaber. For personligt ejede virksomheder beskattes virksomhedsindkomsten med 32 pct. (foreløbig skat), hvis virksomhedsordningen er valgt, ellers er skatteprocenten op til marginalt 62,7 pct.

Lastbiler afskrives i Danmark med 30 pct. saldoafskrivning. Der gives fuld afskrivning i anskaffelsesåret, såfremt lastbilen er parat til at indgå i virksomhedens drift senest den 31. december. Det betyder, at selv om lastbilen er anskaffet sidst på året, indrømmes der fuld afskrivning i det første år.

Ved salg af lastbilen udløses ikke umiddelbart indkomstskat af en eventuel fortjeneste, ligesom et eventuelt tab ikke straks kan fradrages. Salgssummen fragår blot i saldoværdien for virksomhedens driftsmidler. Ved denne metode opnår virksomheden, at de fremtidige afskrivninger påvirkes af tab/fortjeneste ved salg af driftsmidler, herunder lastbiler.

Der er i øvrigt ikke særlige skattemæssige forhold for lastbilerhvervet.

5.4.2 Skat og sociale afgifter i øvrige lande

I dette afsnit er forskelle i beskatning mellem Danmark og de af analysen omfattede lande (Sverige, Luxembourg, Polen, Portugal, Spanien, Holland og Tyskland) beskrevet.

Vedrørende lande, som har særlige regler for lastbilerhvervet, eller som i øvrigt har særlige fordele (incentives), som anvendes af erhvervet, er sådanne regler ligeledes beskrevet.

Personbeskatning

Chaufførerne beskattes som udgangspunkt i det land, hvori de bor. De særlige dobbeltbeskatningsproblemer, som kan forekomme, hvis chauffør kører i et andet land, end hvor han bor, og for en vognmand, som bor i et tredjeland, er kort beskrevet i afsnit 3.5.

Tabel 5.2 Marginal skattesatser i udvalgte lande

Land	Personskatteprocent (marginalskat)
Danmark	62,70
Holland	60,00
Luxembourg	47,15
Polen	40,00
Portugal	40,00
Spanien	48,00
Sverige	57,00
Tyskland	53,80

Noter:

Holland: Marginalskattesatsen nås kun, hvis indkomst overstiger 107.756 NLG.

Luxembourg: Skattesatsen på de 47,15 pct. indeholder 2,5 pct. skat til arbejdsløshedskasse.

Polen: Skattesatsen er 19 pct. af de første 32.736 PLN. Derefter 30 pct. af beløb mellem 32.736 og 65.472 PLN. De 40 pct. gælder for beløb over 65.472 PLN.

Tyskland: Marginalskattesatsen er 51 pct. + 5,5 pct. solidaritetsskat, som beregnes af skatten, dvs. marginalt 53,8 pct. Skatteskalaen er progressiv og varierer fra 19 pct. til 51 pct.

Sverige: Marginalskattesatsen nås kun, hvis indkomsten overstiger 374.000 SEK.

Danmark: Marginalskattesatsen nås kun, hvis indkomsten overstiger 267.600 dkr.

Kilde: KPMG

Selskabsbeskatning

Skattesatser

Skattesatserne for transportvirksomheder drevet i selskabsform for Sverige, Luxembourg, Polen, Portugal, Spanien, Holland og Tyskland er vist i følgende oversigt.

Tabel 5.3 Selskabsskat i udvalgte lande

Land	Selskabsskatteprocent
Danmark	32,00
Holland	35,00
Luxembourg	37,45
Polen	30,00
Portugal	35,20
Spanien	35,00
Sverige	28,00
Tyskland	43,30

Noter: Selskabsskatten betales af virksomhedens overskud, dvs. efter fradrag af driftsudgifter, herunder lønudgifter og arbejdsgivers sociale afgifter.

Holland: Selskabsskatten er 30 pct. af 50.000 NLG og derefter 35 pct.

Luxembourg: Selskabsskatten på 37,45 pct. indeholder en municipal business skat. Dertil kommer en årlig formueskat på 0,5 pct. af nettoformuen.

Polen: Skattesatsen reduceres i de næste år til 22 pct. i 2004.

Tyskland: Der betales en foreløbig selskabsskat med 40 pct. med tillæg af 5,5 pct. solidaritetsskat, der beregnes af selskabsskatten. Den endelige selskabsskat er 30 pct., når overskuddet udloddes. Ud over de anførte skatter skal tillægges Gewerbesteuer (trade tax), som varierer fra region til region. Den er gennemsnitlig på ca. 17 pct. og er fradragsberettiget. De anførte 43,3 pct. nås derfor ved $(100 - 17) = 83$, hvoraf betales 30 pct., eller 24,9, og heraf 5,5 pct., eller 1,4, dvs. i alt 43,3, $(17 + 24,9 + 1,4)$.

Kilde: KPMG

Afskrivningsregler for lastbiler

De fleste lande afskriver lastbiler over en årrække. Afskrivningsmetoden kan være enten saldoafskrivning, hvilket giver de største afskrivninger i de første år, eller efter en lineær metode, dvs. med samme beløb i afskrivningsperioden.

Tabel 5.4 Afskrivningsregler for lastbiler i udvalgte lande

Land	Saldoafskrivning	Procentsats ved saldoafskrivning	Lineær afskrivning	Levetid ved lineær afskrivning
Danmark	Ja	30 pct.	Nej	-
Holland	Følger regnskabsmæssige afskrivninger			
Luxembourg	Ja	30 pct.	Ja	4 år
Polen	Nej	20 pct.	Ja	-
Portugal	-	-	Ja	4-5 år
Spanien	Nej	-	Ja	Levetiden
Sverige	Ja	30	Ja	5 år
Tyskland	Ja	20-30 pct.	Ja	5 år

Noter:

Polen: Afskrivning kan dog i visse tilfælde forhøjes, f.eks. kan første år komme op på 40 pct.

Luxembourg: Mulighed for mindre forhøjelse i satser for miljøinvesteringer

Kilde: KPMG

Sociale afgifter for arbejdsgiver og arbejdstager

Tabel 5.5 Sociale afgifter for arbejdsgivere og arbejdstagere i forskellige lande

Land	Arbejdsgivers sociale bidrag i %	Arbejdstagers sociale bidrag i %	Sociale bidrag ialt i %
Danmark	1,00	9,00	10,00
Holland	18,60	7,65	26,25
Luxembourg	15,07	12,95	28,02
Polen	20,41	18,71	39,12
Portugal	23,75	11,00	34,75
Spanien	39,42	6,35	45,77
Sverige	32,92	7,00	39,92
Tyskland	20,50	20,50	41,00

Noter: Reglerne om løn under ferie eller sygdom kan variere fra land til land, således at den belastning for arbejdsgiveren, sådanne regler indebærer, afviger mellem landene.

Danmark: Kun et mindre bidrag til ATP, AER og arbejdsskadeforsikring, anslået til 1 pct. KPMG oplyser, at procenten for arbejdsgivers sociale bidrag også kan beregnes til 2,4 pct. afhængig af præmien for arbejdsskadeforsikringen. Forskellen mellem 1 og 2,4 pct. ændrer dog ikke ved rapportens konklusioner.

Holland: De årlige bidrag er maksimeret til henholdsvis 55.045 dkr. og 49.295 dkr.

Luxembourg: De 15,07 pct. og 12,95 pct. beregnes af et maksimalbeløb på 532.410 dkr. Derudover betales en arbejdstagerforsikring på 1 pct. Denne ekstra forsikring på 1 pct. (Dependency insurance) beregnes af den årlige løn med fradrag af 144.144 LUF. Der er intet maksimum vedrørende denne skat.

Polen: Ved løn over 54.780 PLN (99.491 dkr.) bortfalder de væsentligste satser til social sikring, nemlig 9,76 pct. til pension fund og 6,5 pct. til disability fund, dvs. i alt bidrag svarende til 16,25 pct. af både arbejdsgiver- og arbejdstagersatsen.

Spanien: Der er variable satser afhængig af lønmodtagerens arbejde. Der er visse maksimumbeløb. Arbejdsgivers og Arbejdstagers bidrag kan max. andrage 407.790 PTS pr. Måned.

Tyskland: Bidragene betales med 50 pct. af arbejdstager og 50 pct. af arbejdsgiver. Der betales til 4 forskellige ordninger, f.eks. til pension og arbejdsløshedsforsikring m.v. Præmierne til de forskellige ordninger beregnes med en procentsats, men der er forskellige maksimumbeløb. Således gælder der et maksimum på 77.400 DEM vedrørende sygeforsikring, som beregnes med 13,5 pct. For pension og arbejdsløshedsforsikring er maks. 103.200 DEM, og procentsatsen er 19,3 og 6,5. For den østlige del af Tyskland er de tilsvarende maksimumbeløb 63.900 DEM og 85.200 DEM.

Sverige: De 7 pct. arbejdstagerbidrag beregnes kun op til 301.000 SEK.

Kilde: KPMG

Særlige forhold for lastbilerhvervet

Enkelte lande har anført, at der kan være særlige skatteregler m.v., der anvendes i lastbilerhvervet - enten særlige regler for virksomheden eller for de ansatte.

For de lande, hvor intet er nævnt, er det af KPMG's samarbejdspartnere oplyst, at der ikke er særlige skattemæssige regler, der begunstiger lastbilerhvervet.

Luxembourg giver et særligt ekstra fradrag i selskabsskatten ved køb af nye aktiver til en virksomhed etableret i Luxembourg. Der gives således fradrag med et beløb svarende til 12 pct. af supplementary investment

samt yderligere 6 pct. af købsprisen op til ca. 1,1 mio. dkr. og 2 pct. af resten.

Polen har diætsatser på 12 PLN (22 dkr.) pr. døgn i Polen og variable satser for udlandet. Der er satser til dækning af hoteludgift, dog godtgøres kun skattefrit op til 30 dkr.

Sverige har oplyst, at chaufførerne er henvist til at benytte de almindelige regler for traktementer, dvs. diæter. Diætbeløbet er for rejser i Sverige 180 SEK, og for rejser i udlandet er satsen fastsat efter det enkelte land.

Internationale forhold, dobbeltbeskatning m.v.

I dette afsnit overvejes visse internationale forhold for chaufføren og lastbilvirksomheden.

Hvis vognmanden flytter sin virksomhed, omfattes lastbilvirksomheden af det nye domicillands afgift- og skattelovning. Beskatning og afgifter fremgår af de foregående afsnit.

Vi har beskrevet en situation, hvor vognmanden bor i Danmark, og chaufføren bor i Tyskland, men kører i både Danmark, Tyskland og i flere andre EU-lande. I andre tilfælde kan den skatte- og socialafgiftsmæssige situation dog blive noget mere kompliceret.

Vognmanden beskattes i Danmark, idet virksomheden drives fra Danmark.

Chaufføren beskattes i Danmark for den del, som vedrører arbejde udført i Danmark for den danske arbejdsgiver. Han beskattes imidlertid også i Tyskland, som er hans bopælsland. Der opstår således en dobbeltbeskatningssituation, som løses ved hjælp af dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Danmark og Tyskland. Tyskland skal herefter som bopælsland lempe for dobbeltbeskatningen. Det betyder, at chaufføren betaler skat i Danmark af den danske løn, og tysk skat af den i Tyskland og de øvrige lande optjente løn.

De andre lande, som chaufføren kører i, kan ikke beskatte ham, idet de overenskomster, som disse lande har med Tyskland, typisk vil indeholde en 183-dages regel, der indebærer, at han er fritaget for skat i disse lande, når blot han ikke arbejder der i over 183 dage. De 183 dage tæles i en 12 måneders periode eller i et kalenderår/skatteår.

De sociale afgifter i EU styres af EU forordning 1408/71, art. 14, stk. 2, litra a, der gælder for personer, der er beskæftiget med international transport og derfor normalt har lønnet beskæftigelse på to eller flere medlemsstaters område.

Personerne er som hovedregel omfattet af lovgivningen i den medlemsstat, hvor virksomheden har sit hjemsted. Det betyder, at vognmanden og chaufføren betaler sociale afgifter i virksomhedens hjemland.

Chauffører, der er ansat af en dansk vognmand med hjemsted i Danmark, vil således høre under dansk sociallovgivning, hvis de foretager kørsel i to eller flere medlemsstater, selv om de ikke foretager kørsel i Danmark.

Der er imidlertid undtagelser til denne hovedregel. Således vil en chauffør, som i overvejende grad er beskæftiget i sin bopælsstat, være omfattet af denne bopælsstats lovgivning, selv om vognmanden ikke har hjemsted i denne stat.

I de tilfælde, hvor Danmark er det land, hvortil der skal betales bidrag, skal den danske vognmand betale bidrag til ATP m.v. for så vidt angår beskæftigelse i de øvrige medlemsstater.

5.4.3 Moms og afgifter

Nedenfor angives de eventuelle påvirkninger, som indirekte beskatning kan påføre transporterhvervet.

Konkurrenceparametre inden for indirekte beskatning

Inden for indirekte beskatning er der en række skatter, der direkte eller indirekte påvirker transportbranchens konkurrenceforhold. Således er der i alle fald følgende skatter

- Dieselaftgifter, satser og mulighederne for fradrag/godtgørelse
- Kuldioksidafgift, satser og mulighederne for fradrag/godtgørelse
- Svovlafgift, satser og mulighederne for fradrag/godtgørelse
- Andre evt. afgifter på brændstofferne
- Bilafgifter, herunder registreringsafgift
- Moms, satsen og fradragmulighederne

I efterfølgende afsnit er de enkelte skatter beskrevet nærmere.

Dieselaftgifterne

Dieselaftgifterne bliver styret af EU mineraloliestrukturdirektiv og mineraloliesatsdirektiv.

Heri bestemmes det, at diesel, der anvendes som motorbrændstof altid vil være omfattet af mineralolieafgiften. Dette gælder naturligvis alene for EU-medlemsstaterne.

Minimumssatsen for dieselolie udgør 245 Euro pr. 1.000 liter.

Dieselafterne kan principielt ikke godtgøres eller fradrages, når der er tale om afgifter på motorbrændstof.

Beskatningsstedet for mineralolier er det sted, hvor de overgår til forbrug. Det vil sige, at vognmænd - uanset nationalitet - ved tankning i et bestemt EU-land betaler det pågældende lands satser. Indførsel i lastbilernes normale tanke fra ét land til et andet vil ikke medføre en beskatning/godtgørelse af dieselafter.

Det skal bemærkes, at Holland og Frankrig har indført begrænsede refusionsordninger for dieselafteren. Vognmænd fra alle EU-lande, der tanker diesel i Holland og Frankrig, har mulighed for at opnå refusion af den betalte aften.

Det skal bemærkes, at der i mineraloliestrukturdirektivet er tilladelse for medlemslandene til at fritage godstransport på jernbane for mineralolieafgiften helt eller delvist. Denne fritagelse har naturligvis også konkurrencemæssig indvirkning.

Kuldioxidafgiften

Kuldioxidafgiften er en rent national aften, som ikke kan genfindes i EU-regi. I Danmark er beskatningstidspunktet samtidig med mineralolieafgiften.

Kuldioxidafgiften indgik oprindeligt i det afgiftsniveau, der var fastsat for at Danmark kunne overholde EU's minimumssatser.

Afgiften er i Danmark 27 øre pr. liter dieselolie. Der er ingen mulighed for fradrag eller godtgørelse af aften, når dieselen anvendes til motorbrændstof.

Norge, Sverige og Finland har tilsvarende afgifter.

Svovlafgift og andre brændstofafgifter

I Danmark har man valgt at indføre en aften på svovlholdigt brændstof. Aftenen udgør som udgangspunkt 20 kr. pr. kg. svovl i brændstoffet. Der er ingen mulighed for fradrag eller godtgørelse af aften.

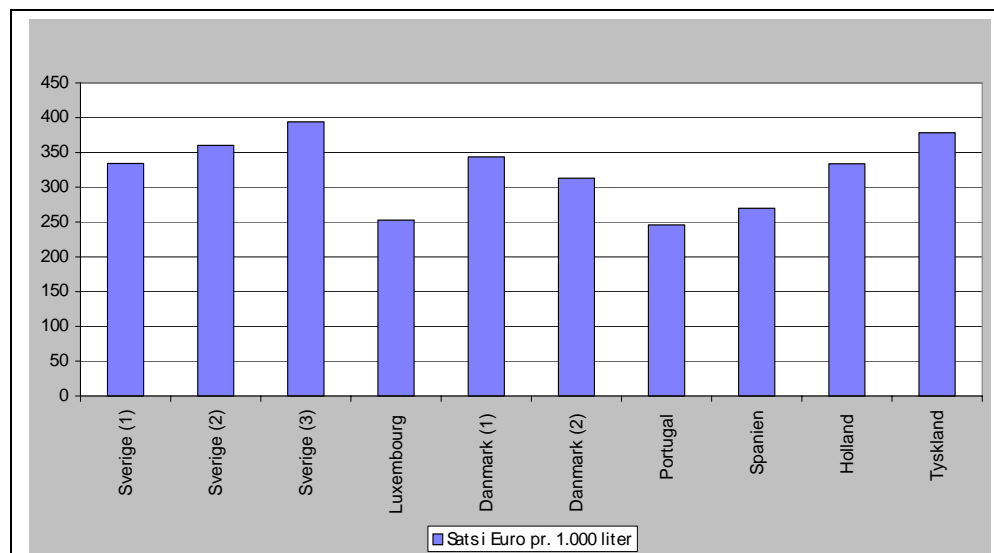
Der kan evt. være tilsvarende afgifter i andre lande.

Der betales ikke svovlafgift af den i Danmark aktuelt anvendte såkaldte svovlfattige diesel

For samtlige afgifter direkte relateret til brændstoffer er nedenfor en figur, som beskriver forskellene mellem afgiftssatserne i de enkelte EU-

lande. Enkelte lande anvender flere miljøklasser, hvorfor de er repræsenteret flere gange i grafen.

Figur 5.5 Dieselaftgifter inkl. CO₂-afgift pr. juli 2000



Note: Sverige (1), (2) og (3) dækker over de svenske diesel kvalitetsbetegnelser 1, 2 og 3. Dieselaftgiften under Danmark (1) vedrører let diesel. Dieselaftgiften under Danmark (2) vedrører svovlfattig diesel. Det er muligt for enkelte lande at tillade delvis refusion af dieselaftgifter, dog skal der som minimum betales 245 Euro i dieselaftgift pr. 1.000 liter.

Kilde: EU-kommissionen

Bilafgifter

Der betales løbende afgifter for at anvende lastbilerne. I Danmark er sådanne afgifter baseret på bilernes vægt, antal aksler m.v. I andre lande er afgifterne nærmere baseret på betaling af afgifter for at køre på vejene.

Brugsafgifter på biler er svært sammenlignelige, da de opkræves på forskellige grundlag i de enkelte lande. Således afkræves afgifter i de enkelte lande på baggrund af støjtærskler, vægt, antal aksler, brændstoffsforbrug osv. I Danmark opkræves vægtafgift for trækkeren, der spænder mellem 6.905 kr. (3 akslet trækker med konventionel affjedring) og 3.854 kr. (2 akslet trækker med luftaffjedring).

Der er aftalt en fælles vejbenyttelsesafgift (Euro-vignetten) mellem Danmark, Tyskland, Holland, Belgien, Luxembourg og Sverige for lastbiler/vogntog med en totalvægt på over 12 ton på årligt 1.250 Euro (9.316 kr.) for 4 eller flere aksler og 750 Euro (5.575 kr.) for op til 3 aksler. Vejbenyttelsesafgiften opkræves for kørsel på det overordnede vejnet – i Danmark er afgiften dog obligatorisk for alle dansk indregistrerede

rede lastbiler, uanset hvor de kører. Lastbiler fra tredjelande skal også betale vejbenyttelsesafgiften ved kørsel på det overordnede vejnet i de seks nævnte lande. Der er mulighed for at købe års-, måneds-, uge eller dagsvignetter.

Henset til de ovenfor anførte bemærkninger om kompleksiteten i disse opgørelser, bør tallene alene betragtes som indikative.

Moms

Moms er en EU-reguleret omsætningsafgift.

Momsreglerne regulerer nøje, hvordan og hvilken moms, der skal tillægges en transportydelse. I de situationer, hvor køber er en momsregistreret virksomhed, vil momsen - uanset at de enkelte medlemslande kan have forskelle i regler og satser - ikke være af væsentlig konkurrencemæssig betydning.

Eneste betydning konkurrencemæssigt, som momsen vil kunne få, er de mere generelle regler, der kan medføre et generelt højere prisniveau end i andre lande.

Standardmomssatserne i de undersøgte lande er:

Tabel 5.6 Momssatser i udvalgte lande

Land	Momssats i procent
Danmark	25,0
Holland	17,5
Luxembourg	15,0
Polen	22,0
Portugal	17,0
Spanien	16,0
Sverige	25,0
Tyskland	16,0

Kilde: KPMG

Generelt skal store vognmandsvirksomheder, hvor omsætningen overstiger ca. 10 mio. kr. pr. år anvende måneder som afregningsprocedure. Kredittiden varierer fra 10 dage i Tyskland til 1 måned og 12 dage i Sverige. I Danmark er kredittiden 1 måned og 10 dage.

5.4.4 Forsikringsforhold

Via henvendelse til Skandia Forsikring, Sø & Transportafdelingen, samt Topdanmark, Afdeling for Transportforsikring, er forsikringsforholdene for forsikring af vognpark, chauffører samt transportforsikring

for gods tegnet i Danmark, Holland, Luxembourg, Polen, Portugal, Spanien, Sverige, Tyskland undersøgt.

Det er forudsat, at hver vognmandsforretning har en vognpark bestående af ti trækkere og ti trailere samt forsikringer for ti chauffører i eksportkørsel. Den samlede forsikringspakke vil i Danmark bestå af auto-forsikring, fragtføreransvarsforsikring, erhvervsansvarsforsikring samt arbejdsskadeforsikring for chaufførerne.

Inden for transportforsikring af gods er der kun meget små, ubetydelige forskelle på transportforsikringerne på gods tegnet i Danmark sammenlignet med andre lande. Der kan naturligvis være en forskel i præmien, men dette fremkommer primært på baggrund af såvel mængden af forsikringer, transportørens størrelse hos forsikringsselskabet og eventuelt af lastejerens forhold til forsikringsselskabet.

5.4.5 Opsummering

De væsentligste forskelle mellem de skattemæssige forhold for lastbil-erhvervet i Danmark og Sverige, Luxembourg, Polen, Portugal, Spanien, Holland og Tyskland kan opsummeres som følger:

Med undtagelse af Tyskland er personbeskatningen, inklusive arbejdstagers sociale bidrag, større i Danmark end i alle øvrige lande. En sambeskatning mellem ægtefæller medfører dog som udgangspunkt en lavere personskat, hvorefter Tyskland ikke afviger væsentligt i personbeskatningen.

Virksomhedsskatten er højest i Tyskland og Luxembourg og lavest i Sverige og Polen. Danmark ligger efter Sverige.

Arbejdsgivers sociale bidrag er markant lavere i Danmark sammenlignet med de øvrige lande.

Der er forskelle i de skattemæssige forhold for personer og virksomheder i de undersøgte lande, men der er ikke fundet særlige skattemæssige begunstigelser for lastbilerhvervet. Afgifter på brændstof betales i det land hvor der tankes. Holland og Frankrig har indført visse refusionsordninger, som alle EU-vognmænd opnår, når de tanker i de pågældende lande.

Alt i alt må det derfor vurderes, at det samlede skatte- og afgiftstryk ligger på stort set samme niveau i de nordeuropæiske lande, med en vis afstand til specielt Polen. Men det står samtidig klart, at belastningen i forhold til transporterhvervet kun kan fastlægges ved konkrete opgørelser, hvor ikke mindst det aktuelle lønniveau i det enkelte land må lægges til grund ved beregningen.

6. Den danske transportsektor i udvikling

I dette kapitel gennemgås de overordnede tendenser i efterspørgslen efter godstransporttydelser. Udviklingen i efterspørgsel har stor betydning, idet en fortsat udvikling af konkurrenceevnen forudsætter, at det danske transporterhverv udvikler sig i takt med efterspørgslen. Der foretages derfor også en analyse af de overordnede udviklingstendenser i transportsektoren samt af de kvalifikationer og kompetencer, som forventes at få betydning i de kommende år.

Afslutningsvist er det behovet for strategi- og kompetenceudvikling i de enkelte virksomheder, der sættes i centrum.

6.1 Fra det traditionelle til det moderne transportmarked

Flere og flere erhvervsvirksomheder inddrager logistik som et middel til at forbedre konkurrenceevnen og indtjeningssevnen. Det er vurderingen i mange virksomheder, at der findes et fremtidigt rationaliseringspotentiale i de transaktionsorienterede processer. Især er der tendens til, at store internationale virksomheder med komplekse forsyningskæder er blevet opmærksomme på dette rationaliseringspotentiale.

Disse udviklingstendenser påvirker også transportmarkedet og transportvirksomhedernes fremtid, fordi distribution bliver afgørende for en lang række virksomheder, som ønsker at nå verdensmarkedet hurtigt og effektivt med de rigtige produkter. Endvidere betyder integrationen mellem virksomhederne i forsyningskæden, at der bliver behov for en effektiv styring af transporterne af materialer og varer mellem virksomhederne.

I en række tilfælde ses allerede, at der sker en sammensmeltning mellem logistikudbydere og grossistledet. Transport inddrages således i stigende omfang som en del af det samlede logistiksystem. Som konsekvens heraf sker der et skift i måden, hvorpå transportaftaler handles:

- fra "Det traditionelle transportmarked"
- til "Det moderne transportmarked".

Figur 6.1 Karakteristika ved det traditionelle hhv. det moderne transportmarked

	Det traditionelle	Det moderne
Indsatsområde	Fokus på den rene transportydelse Store tidsressourcer på at finde den billigste transportløsning	Fokus på hele <u>logistikforløbet</u> Stræber efter totaloptimering
Hensigter	Vælger leverandør efter pris	Etablerer partnerskab Skaber vinder-vinder-situation Løbende forbedringer
Rammeaftaler	Ingen	Skriftlige Fordeling af benefits Open book Prisfastsættelse
Kommunikation og integration	Manuelle transaktioner	Moderne teknologi
Innovation	Begrænset mulighed for optimering af processer	Forpligtelse til innovation Mål for forbedringer

Transportkøberne, der agerer på det traditionelle transportmarked, fokuserer typisk på den rene transportydelse og risikerer at suboptimere som følge af, at logistiksystemet ikke betragtes som en helhed.

Virksomheder, der opererer på det moderne transportmarked, er derimod optaget af at opnå en totaloptimering. Disse virksomheder er koncentreret om at skabe kontinuerlige forbedringer for derigennem at forbedre konkurrenceevnen.

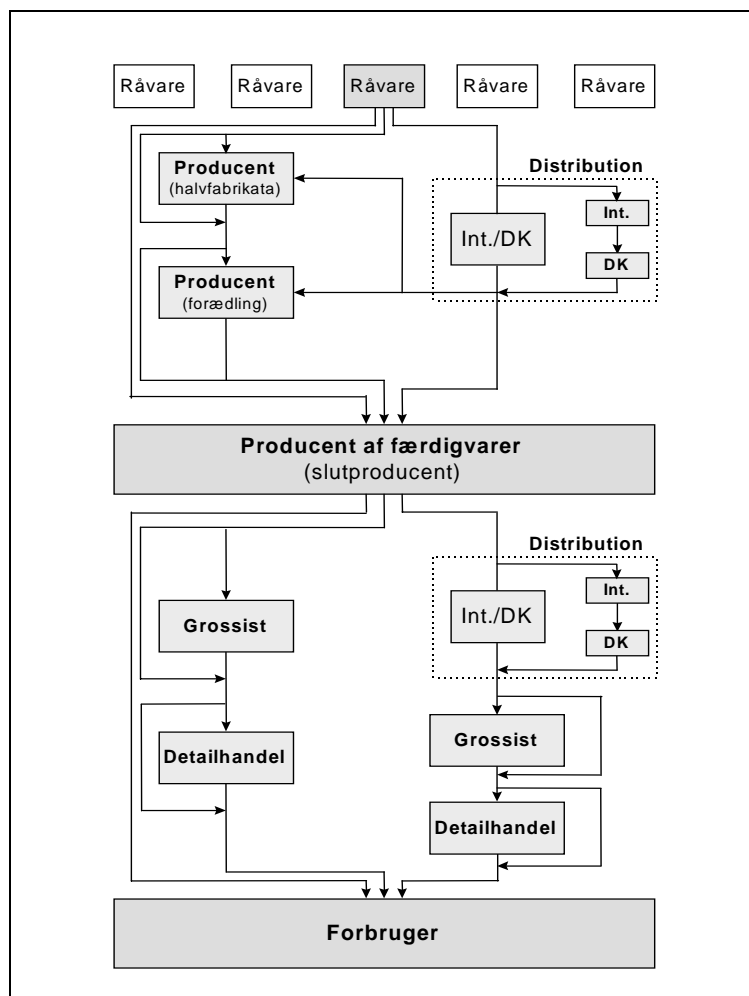
Transportkøbere på det moderne transportmarked har som strategi at samarbejde med færre leverandører og gerne med totalleverandører.

Den aktuelle udvikling betyder, at forsyningskæderne bliver mere og mere komplekse. Dette skal ses i lyset af bl.a. følgende udviklingstendenser:

- øget international arbejdsdeling betyder, at virksomhederne i stigende grad køber råvarer og halvfabriker globalt
- en række virksomheder vælger at flytte arbejdsintensive produktioner til områder med lavere lønomkostninger
- globale virksomheder omlægger i stigende grad deres produktions- og lagerstruktur, så fabrikker, der tidligere producerede til et enkelt land, nu producerer til større områder. Lager- og distributionsstrukturen omlægges på samme måde, så der dækkes større områder.

- Produktionen omlægges, så de enkelte varer produceres efter kundernes ønsker. Det giver mulighed for at kunne tilpasse det enkelte produkt efter kundens ønske (f.eks. producerer B&O en lang række af sine produkter efter dette princip).

Figur 6.2 Generel illustration af en forsyningskæde



Gennemførelsen af det europæiske indre marked i starten af 90'erne har betydet, at de fleste større europæiske virksomheder har gennemført eller er ved at gennemføre omlægninger af deres samlede produktions-, lager og forsyningsstruktur i Europa med henblik på at udnytte fordelene af det indre marked. Herved bliver forsyningsystemerne mere komplekse, og transportarbejdet stiger.

Nye koncepter i produktionen ændrer transportsystemernes rolle og funktion, og stiller dermed nye krav til udbydere af godstransport. Fra at være bærere af transport, bliver transportsystemerne også bærere af information mellem virksomhederne og gennem integration med virk-

somhedernes planlægningssystemer bidrager transportvirksomhederne til nedbringelse af den samlede transporttid (just in time mv.).

Gennemførelsen af det indre marked og øget kapacitet i transportsystemerne har betydet et mere fleksibelt transportmarked. Udviklingen i logistiksystemerne og behovet for hurtige og præcise leverancer har betydet, at de enkelte forsendelser har en tendens til at blive mindre og mindre. De skaber behov for transportsystemer, som kan sikre at gods fra forskellige kunder kan samlæsses. Den internationale vejgodstransport er karakteriseret ved, at en stadig stigende del er organiseret i Hub and Spoke (på dansk: navn og ejer) systemer. Ifølge en undersøgelse fra Institut for Transportstudier fra 1995 er ca. 50 pct. af godset i dag håndteret mindst en gang i forbindelse med internationale transporter.

Det vurderes, at samlæsning og andelen af gods, som omlæsses, vil stige, hvilket stiller krav til de faciliteter og den organisation, som transportudbydere kan disponere over.

6.2 Transportydelse i forvandling

Godstransporterhvervets specialisering er pr. tradition primært relateret til nationale kontra internationale transporter, hernæst kommer transporter betinget af varearter og udvalgte destinationer. Den klassiske opdeling på nationale kontra internationale transporter skal bl.a. ses i sammenhæng med det tidligere anvendte bilaterale tilladelsessystem. Det tidligere tilladelsessystem blev ændret i 1993, hvor det nuværende system med fællesskabstilladelser blev indført blandt EU-landene.

I takt med den generelle specialisering der sker indenfor erhvervslivet kan det konstateres, at der også inden for godstransporterhvervet foregår en specialisering og differentiering af de ydelser, der stilles til rådighed.

Med hensyn til transporter af forskellige varearter vil det i mange tilfælde være sådan, at transporten stiller særlige krav til lastbilernes egenskaber. Dette drejer sig bl.a. om de selskaber, der tilbyder transporter af temperaturkontrollerede levnedsmidler, transport af væsker, farlig gods mv. Specialisering i disse transporter er dermed i mange tilfælde en naturlig og nødvendig konsekvens af transportmateriellet.

Specialiseringsgraden for varearter rækker i nogle tilfælde ud over de særlige krav, der kan stilles til opbevaring. Enkelte vognmænd orienterer sig mod særlige virksomheder ved f.eks. at kunne tilbyde transporter til beklædningsbranchen eller tilbyde transporter af maskingods.

I hvilken grad denne specialisering inden for branchen bidrager til at forbedre de danske transportørers konkurrenceevne må i sidste ende

afhænge af transportkøbernes præferencer. Ifølge KPMGs "Den danske logistikanalyse 1999" vurderer virksomhederne "leveringssikkerhed og kvalitet" fremfor alt, når de logistiske processer anskues.

I takt med at virksomhederne i stigende omfang reducerer lagerbeholdningerne og benytter sig af "just in time" leveringer, skærpes kravene naturligt til leveringssikkerhed og kvalitet i leverancerne. Det betyder ikke, at den prismæssige konkurrence bliver uden betydning, men snarere, at sikkerhed for kvalitet udgør en forudsætning som skal være opfyldt, for transportsælgerne – og dermed den pris, de kan tilbyde – kommer i betragtning. Det skønnes, at en fortsat specialisering og konceptudvikling inden for erhvervet er nødvendig for at sikre, at erhvervet på længere sigt kan klare konkurrencen fra andre lande.

Godstransporterhvervets stigende specialisering må ses som et svar på ændringen af efterspørgslen. Tilsvarende må den organisatoriske udvikling i erhvervet ses som et svar på den ændrede efterspørgsel og på den forstærkede konkurrence.

Set ud fra et transportefterspørgselssynspunkt er der principielt 3 forskellige måder at anskue den eksterne logistikfunktion på. Det er muligt:

- selv at foretage transporten i form af firmakørsel. Det giver grundlag for maksimal styring/kundeservice/sikkerhed men er i mange tilfælde forholdsvis dyrt, fordi det ofte er vanskeligt at udnytte lastbilerne og chaufførerne optimalt.
- at indgå aftale med en ekstern vognmand. Det giver i princippet mindre styring/servicemulighed/sikkerhed, men vil i mange tilfælde være en billigere løsning end firmakørsel.
- at indgå aftale med en transportformidler. Det giver tilsvarende mindre styring/sikkerhed over transporten end ved direkte aftale med en vognmand, fordi transportkøber ofte ikke har nogen indflydelse på, hvem der transporterer hans varer og med hvilket transportmiddel de transporteres, med mindre dette er specificeret i kontrakten. Til gengæld er det ofte den billigste løsning at anvende speditører, da transportformidlerne i kraft af deres størrelse er i stand til, at sikre en stor kapacitetsudnyttelse hos transportørerne, og samtidig i kraft af deres markedskendskab og brug af forskellige transportudbydere, er i stand til at sikre lave priser.

Vurderes transportefterspørgernes valgmuligheder i et historisk perspektiv, kan det konstateres, at der gennem det seneste årti er sket en række forskydninger. Firmakørsels andel af det samlede godstransportarbejde er faldet, hvilket viser at en stigende del af virksomhederne vælger at outsource transportfunktionen.

Selv om det ikke lader sig eftervise statistisk, peger en række faktorer på, at et voksende antal transportkøbere vælger at benytte transportformidlere i stedet for selv at have den direkte kontakt til transportøren.

Undersøgelser foretaget af KPMG (den danske logistikanalyse 1999) viser, at transportkøberne i stor udstrækning har gennemført outsourcing af transportstyringsfunktionen. Holdningen vedrørende outsourcing er, at processer, der ligger langt fra virksomhedens kernekompetencer, i princippet bør outsources. Såfremt denne tendens i højere grad vinder indpas, må det formodes, at firmakørslen fortsat vil blive reduceret, ligesom virksomhedernes direkte aftaler med transportvirksomheder, der alene tilbyder kørsel, tilsvarende vil blive reduceret.

I det danske vognmandserhverv har man i et vist omfang allerede tilpasset sig transportkøbernes ønske om at kunne outsource hele transportstyringsfunktionen. En række af de største transportvirksomheder har etableret egentlige transportformidlings-/ speditørfunktioner som en del af deres virksomhedskoncept.

Disse "nye" virksomheder befinder sig i en gråzone mellem at være egentlige transportudbydere og transportformidlere. I praksis varetager virksomhederne begge funktioner på samme tid. Virksomhederne har et begrænset antal lastbiler, som de tilstræber at udnytte optimalt, og samtidig har de indgået aftaler med et antal underleverandører, der fungerer som en slags buffer-funktion for virksomheden, når efterspørgslen overstiger virksomhedernes egen lastbilkapacitet. Disse underleverandører består ofte af mindre selvstændige vognmænd.

På baggrund af strukturudviklingen kan der opstilles følgende oversigt over godstransporterhvervet:

- små og mellemstore vognmandsvirksomheder, der primært kører for faste kunder og supplerer med diverse løse kunder.
- små og mellemstore vognmandsvirksomheder, der primært kører for transportformidlere/speditører
- store vognmandsvirksomheder, der primært kører for faste kunder
- store vognmandsvirksomheder, der primært kører for transportformidlere/speditører
- store vognmandsvirksomheder, der selv varetager en transportformidlings- og speditørfunktion og som ofte benytter sig af underentreprenører, der typisk består af mindre eller mellemstore vognmænd.

6.3 Transportsektorens forventninger til fremtiden

I forbindelse med en spørgeskemaundersøgelse til alle vognmands- og speditivirksomheder i Sønderjylland i december 1998 blev virksomhederne spurgt om deres vigtigste konkurrenceparametre og om deres kernekompetencer i dag og om 3 - 5 år.

Tilsvarende undersøgelser er blevet gennemført i Viborg og Nordjyllands Amt. Undersøgelserne herfra indikerer, at nedenstående beskrivelse, der er baseret på materialet fra Sønderjylland, kan betegnes som dækkende for transportsektoren i hele Danmark. Det skal dog bemærkes, at de sønderjyske transportvirksomheder som helhed er mere internationale end den samlede danske godstransportbranche. Det må derfor også vurderes, at de sønderjyske virksomheder er mere konkurrenceudsatte end branchen som helhed. Tilsvarende er virksomhederne i Sønderjylland som gennemsnit større end branchen som helhed.

Det fremgår, at virksomhederne forventer øget konkurrence i de kommende år. Virksomhederne forventer at de ud over at skulle konkurrere på pris og leveringsservice som i dag, også vil skulle kunne tilbyde ydelser på en lang række andre områder som grundlag for at kunne blive på markedet. De nye områder er miljø, netværk og mere avancerede IT-løsninger.

Det fremgår også, at virksomhederne er opmærksomme på, at kompetencekravene vil blive skærpet i de kommende år.

Blandt de 133 sønderjyske transportfirmaer i den ovennævnte analyse kunne der identificeres fire kvalifikationskrav, som i dag og om 3-5 år er gyldige for alle transportmedarbejderne uanset arbejdsfunktioner. Disse kvalifikationskrav er:

- kundeservice/kundekundskab eller evne til at forstå kunderne
- IT anvendelse
- kvalitetsstyring/kvalitetskontrol
- kendskab til sprog.

Andre kvalifikationer, som for eksempel kendskab til logistik, er især vigtige for disponenten/speditøren og lagermedarbejderen, mens økonomi er et område for administration og ledelse.

6.4 Strategi- og kompetenceudvikling i transportsektoren

De foregående afsnit peger på, at der er behov for strategi- og kompetenceudvikling i transportsektoren.

Uddannelse, ansættelse af medarbejdere med nye kompetencer, køb af ekstern rådgivning og opbygning af viden gennem nye projekter bliver centrale indsatsområder for kompetenceudviklingen i vognmandserhvervet. På efteruddannelsessiden gælder det for såvel chauffører, administrativt personale som ledelsen, men i takt med den stigende kompleksitet er det også nødvendigt at tilføre nye kompetencer ved nyanættelser, fx transportlogistikere.

Det er væsentligt at understrege, at sådanne initiativer skal forankres i den enkelte virksomhed, og at virksomhederne er meget forskellige.

Vognmandsvirksomheder med direkte kundekontakt må i stigende omfang indgå i en dialog med transportkøber omkring den samlede transport- og logistikydelse. Innovation set ud fra såvel transportkøber som sælger bliver herved omdrejningspunktet for udviklingen af kundeforholdet. I det omfang at der er tale om transportvirksomheder, der benytter sig af underleverandører, må de skabe integration med disse omkring forhold som IT samt kvalitets- og miljøstyringssystemer m.v.

Den ovenfor omtalte udvidelse af vognmandsydelser med transportformidlings-/speditørfunktioner skal ses som et led i sådanne virksomheders bestræbelser på at udbyde samlede transport- og logistikydelser, herunder i forbindelse med transportkøbers outsourcing af området.

Problematikkerne er herudover afhængig af vognmandsvirksomhedernes størrelse og markeder, såvel i forhold til den konkrete transportydelse som den geografiske dækning.

I det omfang at vognmandsvirksomhederne er underleverandører, er der i langt højere grad tale om, at der skal følges en tilpasningsstrategi, hvor virksomhedernes indtjeningsforhold afhænger af en succesfuld implementering af de stillede krav.

Konkurrenceforholdene gør, at såvel vognmandsvirksomheder med direkte kundekontakt som underleverandører må have fokus på minimering af omkostningerne. Det samme gælder selvsagt for virksomheder, der både har direkte kundekontakt og optræder i underleverandørrollen.

Der kan herefter peges på følgende områder med behov for strategi- og kompetenceudvikling for vognmandserhvervet:

- **Anvendelse af værktøjer**

Økonomistyringssystemer skal udnyttes, så det er muligt at følge indtægter og udgifter på de enkelte aktivitetsområder. Dette er helt afgørende for at kunne styre virksomheden i retning af de mest profitable områder. Noget sådant er imidlertid ikke gjort med selve anskaffelsen, da anvendelsen af systemerne kræver en driftsøkonomisk indsigt. I det omfang, at denne ikke i tilstrækkelig grad er til stede, må der ske efteruddannelse af administrative medarbejdere og især af ledelsen.

Det er ikke tilstrækkeligt at koncentrere sig om driften af virksomheden. Markedets krav, de teknologiske muligheder og indtjeningen gør, at det er nødvendigt at se ud i fremtiden ved udarbejdelse af strategi- og forretningsplaner. Den i afsnit 4.2 Vognmandserhvervet og erhvervspolitikken gennem de seneste 10 år omtalte centerkontrakt for Ledelse og styring af mindre virksomheder sigter netop på udvikling af et værktøj hertil.

Kundernes forventninger til produktet er en afgørende parameter for vognmandsvirksomhederne. Som led i den nævnte centerkontrakt arbejdes også med udformning af værktøjer til markedsanalyse.

Transportkøbernes stigende krav til kvalitets- og miljøstyring stiller især de små og mellemstore transportvirksomheder over for store problemer. For det første er det svært at definere, hvad kvalitet og miljø er, og for det andet er det vanskeligt at opstille målbare kvalitets- og miljømål. Hertil kommer endeligt, at mange af disse virksomheder er uvante med at dokumentere.

Som konsekvens af disse problemer har DTL (Dansk Transport og Logistik), ITD (International Transport Danmark) og Teknologisk Institut fået bevilget et miljøstyringsprojekt. Projektets mål er at udvikle et IT-baseret værktøj, således at det bliver lettere for den enkelte vognmand at indføre miljøstyring.

Værktøjer til kørselsplanlægning har vist sig at kunne give væsentlige besparelser for vognmændene, men de nuværende værktøjer er for dyre for de små virksomheder.

Som eksempel på udvikling af værktøjer til transportsektoren kan peges på Søfartsstyrelsens Dør til Dør Projekt, hvor der med udgangspunkt i en transportkædetankegang er udviklet værktøjerne den Multimodale transportkæde; Markedsanalyse; Kommerciel vurdering – et edb værktøj; Samarbejdsmodeller; Informationsteknologi

– et styringsværktøj; Kompetenceudvikling; Markedsføring; og Teknisk Guide, der som det eneste værktøj tager udgangspunkt i skibet.

- **Koordination i transportkæden**

Dette punkt skal ses i sammenhæng med, at transporterne skal sammensættes, så der dels bliver den mindst mulige forsinkelse i transportkæden, dels sker en minimering af omkostningerne.

Det første forhold skal ses i sammenhæng med, at der i stigende grad bliver tale om samlede logistik- og transportydelse med skift af transportmidler og konsolideringer af flere forsendelser m.v.

For det andet punkt kan peges på, at der er behov for en koordinering mellem produkt, emballage, transport, virksomhedernes interne håndtering og forsikring.

I forbindelse med behovet for koordinering skal endvidere peges på betydningen af standardiseringsaktiviteter, såvel i EU som internationalt. Dette gælder såvel for rent fysiske forhold som i forbindelse med informationsmæssige sammenhænge.

- **Informationsteknologi**

Der er en lang række nationale, internationale og branchemæssige initiativer omkring godsmærkning; EDI – e-business; registrering af farligt gods; overvågning af farligt gods; registrering af bilernes og godsets position; fælles godsregistreringssystem; og godsdata-baser. Hertil kommer koblinger til betalings- og økonomisystemer samt til told- og skatteadministrationer m.v.

Disse systemer indgår såvel som led i selve transportproduktet som i styringen af transporter i komplekse transportkæder.

De allerstørste transportører er kendetegnet ved, at de har udviklet IT-systemer, der såvel har betydning for selve transportproduktet som for den fysiske transport. Systemerne kræver endvidere store omkostninger til udvikling, vedligeholdelse og udbygning i takt med nye muligheder.

Set ud fra de små- og mellemstore virksomheders synspunkt er det nødvendigt at opnå samme fordele, som de store transportører. Dette kan ske ved indgåelse af forskellige former for samarbejder mellem virksomhederne.

Udfordringen er således etablering af en elektronisk infrastruktur, hvor omkostningerne deles af flere virksomheder/-samarbejder, og

hvor der er den nødvendige sammenhæng til virksomhedernes egne IT-systemer.

- **Organisatorisk udvikling**

Behovet for at opnå stordriftsfordele i forbindelse med udvikling af logistik- og transportprodukter, IT-systemer og indkøb m.v. kræver nye samarbejdsformer mellem virksomhederne. Dette gælder såvel i transportkæden som mellem transportkæden og transportkøberne. Hertil kommer, at udnyttelse af den nye teknologi stiller krav om organisatorisk udvikling i de enkelte virksomheder.

7. anbefalinger

I det følgende anføres analysegruppens anbefalinger til initiativer, der kan bidrage til at styrke og videreudvikle godstransporterhvervet, så det også på længere sigt kan fastholde og udvikle sin konkurrenceposition. Som det fremgår af de foregående kapitler, har erhvervet i mange henseender et gunstigt udgangspunkt for at fastholde og videreudvikle den nuværende position.

Stigende konkurrence vil være et erhvervsvilkår i forbindelse med den internationale godstransport i årene fremover, og det er derfor vigtigt at godstransporterhvervet indretter de forretningsmæssige dispositioner herefter. Tilsvarende er det vigtigt, at de rammebetingelser, som myndighederne sætter for erhvervet, tager udgangspunkt heri.

Anbefalingerne tager udgangspunkt i analysen af erhvervets situation samt i de udfordringer, som den stigende konkurrence vil skabe. Som det fremgår af det foregående kapitel, er der primært behov for at sikre et omfattende kompetenceløft i transporterhvervet. Der er derfor først og fremmest fokus på anbefalinger, som gennem bedre uddannelse samt videns- og kompetenceopbygning kan bidrage til at reducere de barrierer, som står i vejen for en varig forbedring af konkurrenceevnen. I forlængelse heraf peges der på en række andre områder, hvor initiativer og justeringer kan bidrage generelt til at forbedre erhvervsbetingelserne for transportbranchen.

På en væsentlig række områder kan de foreslåede initiativer gennemføres inden for de økonomiske rammer, som allerede findes i dag. Det kan bl.a. gøres ved at sikre, at de eksisterende initiativer i stigende grad målrettes mod transporterhvervets nuværende og kommende udfordringer. På andre områder vil en hurtig gennemførelse af initiativerne kræve, at der afsættes yderligere ressourcer.

1. Initiativer vedrørende uddannelse, videns- og kompetenceopbygning inden for erhvervet.

Det er analysegruppens vurdering, at der i særlig grad er behov for at styrke erhvervets kompetenceniveau, herunder forbedre medarbejderens generelle uddannelsesniveau og sikre en forbedret brug af IT. Den hidtidige udvikling, hvor uddannelsesniveaulet stiger meget langsomt, og hvor antallet af uddannelsesaftaler er faldet, er ikke forenelig med ønsket om at forbedre konkurrenceevnen. Dette udgør en stor udfordring til erhvervet. Endvidere kræver det, at det offentliges tilbud på området er tidssvarende og i overensstemmelse med de behov, som erhvervet har.

Med dette udgangspunkt skal der peges på følgende:

- Det anbefales, at DTL i samarbejde med SiD iværksætter konkrete initiativer, der kan bidrage til at sikre, at der etableres flere uddannelsesaftaler på chaufførområdet. Det foreslås, at målsætningen for samarbejdet er, at 1995-niveauet for antal indgåede uddannelsesaftaler nås senest i år 2003.
- Det anbefales, at DTL i samarbejde med SiD og Transport- og Servicekartellet tager initiativ til etablering af en målrettet efteruddannelsesindsats inden for erhvervet. Der bør fokuseres på efteruddannelsesbehovet for såvel chauffører, administrativt personale som virksomhedsejere.
- Det anbefales, at der gennemføres en målrettet kompetenceopbyggende indsats. I den forbindelse skal der bl.a. værre fokus på mulighederne for at udvikle IT-kompetencen, der vurderes at have stor betydning for erhvervet fremover. Grundlaget for dette arbejde er skabt gennem de initiativer, der er iværksat som opfølgning på den Erhvervspolitiske strategi for transporterhvervet, "Logistik og gods-transport". Hertil kommer nye initiativer i Regeringens erhvervspolitiske strategi, ".dk21", hvor der især skal peges på videns- og kompetencecentre, der baserer sig på et regionalt samspil mellem erhvervsskoler og AMU-centre, det godkendte teknologiske servicesystem og erhvervsvirksomhederne, og hvor sigtet er en målrettet kompetenceopbygning i virksomhederne.
- Det anbefales, at der foretages en nærmere vurdering af, hvordan der inden for de eksisterende ordninger kan sikres en højere grad af koordinering og fokusering i forhold til transporterhvervets behov for rådgivning. Det er analysegruppens opfattelse, at der især er behov for initiativer rettet mod de små og mellemstore vognmandsvirksomheder.
- Analysegruppen vurderer på baggrund af de senere års udvikling, at der er behov for at skabe nye og forstærkede incitamentter til at forhøje uddannelsesniveaue i branchen. Uddannelsesniveaue udgør på linie med en række andre forhold indikatorer for kvaliteten af den ydelse, der leveres. Udviklingen kan derfor fremmes ved at transportkøbere, herunder offentlige transportkøbere efterspørger dokumentation for uddannelsesniveaue.

2. Netværksdannelse

Strukturen i det danske godstransporterhverv er præget af mange små og mindre virksomheder. Det betyder, at der på nogle områder er behov for samarbejde og netværksdannelse for at sikre den fornødne udvikling af virksomhederne. I den sammenhæng skal der peges på følgende initiativer:

- Der bør afholdes kurser rettet mod små og mindre vognmandsvirk-

somheder med henblik på at opfordre til at indgå netværk og samarbejdsaftaler. Dette kan ses i sammenhæng med GTS (Godkendte Teknologiske Institutter) eller med de rådgivningsydelse, som erhvervsorganisationen tilbyder medlemmerne. En forstærket indsats på dette område bør bygge videre på det arbejde der allerede er foretaget bl.a. i forbindelse med centerkontrakter.

- I forlængelse af kurser og uddannelsesinitiativer kan der igangsættes pilotprojekter med henblik på etablering af den konkrete forretningsmæssige udnyttelse heraf. Resultaterne af disse projekter skal være offentligt tilgængelige og tjene som inspiration for den øvrige del af branchen.

3. Styrket forskningsindsats

Kompetenceudvikling udgør et centralt indsatsområde i forbindelse med udvikling af godstransporterhvervet. Det er derfor vigtigt, at sikres en løbende udvikling af den forskningsbaserede viden, som i det lidt længere tidsperspektiv kan bidrage til udvikling af godstransporterhvervet. Regeringen har over en 4-årig periode, startende i 1999 afsat 20 mio. kr. til oprettelse af center uden mure for forskning i logistik og godstransport. Forskningscentret skal styrke samspillet mellem forskningen, myndighederne og transportsektoren og endvidere følge op på delstrategien for transportforskning. Endvidere er der som led i delstrategien for transportforskning oprettet et sektorforskningsinstitut: Danmarks TransportForskning, som også vil kunne bidrage positivt til udviklingen af godstransporterhvervet.

Fra regeringens side er der således taget en række initiativer med henblik på at styrke den erhvervsøkonomiske transportforskning. Baggrunden for initiativerne er bl.a., at det offentligt-private samspil har stor betydning på transportområdet.

- Analysegruppen anbefaler, at det sikres, at de igangsatte forskningsprojekter sker i et tæt samspil med transporterhvervet og at der sikres en bred formidling af forskningsresultaterne, således at transporterhvervet får mest mulig gavn heraf. Dermed fremmes det offentligt-private samspil samtidig med, at der sikres den nødvendige vidensoverførsel til private virksomheder. Analysegruppen anbefaler endvidere, at transporterhvervet indgår konstruktivt i arbejdet med at styrke transportforskningen, herunder vurderer mulighederne for bidrage økonomisk til en styrkelse af dansk transportforskning.

En forstærket indsats på de områder, som er skitseret i punkterne 1 – 3 vurderes at være afgørende for fortsat udvikling af transporterhvervets konkurrenceevne. Analysegruppen har endvidere i forbindelse med arbejdet drøftet en række andre områder, hvor det vurderes, at der f.eks. gennem justering af de gældende regler eller øget fokus på transporterhvervets situation, kan bidrages til at skabe bedre erhvervsbetingelser.

4. Løbende vurdering af grundlaget for afgiftspolitikken

Grundlaget for den danske dieselaftspolitik er, at afgiften skal balanceres, så den tager hensyn til erhvervets konkurrenceevne, grænsehandlen og miljøet. Da de forskellige hensyn på nogle områder er modstridende, anbefales det, at der sikres et godt faktisk grundlag for at kunne vurdere, hvor afgiftsniveauet mest hensigtsmæssigt kan sættes.

Det er på denne baggrund væsentligt, at udviklingen i grænsehandlen løbende følges med henblik på at sikre, at den danske afgiftsforskel i forhold til Tyskland modsvarer de aktuelle forhold. Tilsvarende er det vigtigt, at udviklingen i afgiftsniveauet i de øvrige europæiske lande følges. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at et udvalg under Skatteministeriet følger betydningen af forskellen i dieselsafgift mellem Tyskland og Danmark. Analysegruppen skal endvidere henlede opmærksomheden på, at en evt. kommende indførsel af roadpricing vil kunne få betydning for det samlede afgiftsniveau for transporterhvervet.

5. Bedre markedsovervågning af godstransporterhvervet

Arbejdet med nærværende rapport har vist, at det er unødigt tidskrævende og forbundet med relativ stor usikkerhed at foretage en vurdering af godstransporterhvervets økonomiske og konkurrencemæssige situation.

- Analysegruppen anbefaler, at der igangsættes initiativer, der kan bidrage til at forbedre det statistiske grundlag for vejgodstransportområdet. I denne sammenhæng anbefales det, at det igangværende EDI-projekt med Danmarks Statistik fremskyndes mest mulig. Det anbefales endvidere, at de tællinger ved den dansk-tyske grænse, der blev påbegyndt af Vejdirektoratet i juni 2000, videreføres i de kommende år, så det statistiske grundlag vedrørende internationale vejgodstransporter forbedres.
- Analysegruppen finder, at det registreringssystem, som påtænkes etableret i Færdselsstyrelsen, vil kunne bidrage til at skabe et bedre overblik over erhvervets situation. Formålet med systemet er at kunne give detaljerede statistiske oplysninger om strukturen og tilstanden i det tilladelsesbaserede godstransporterhverv. Et sådant system vil sammen med øvrige erhvervsrelevante oplysninger være et informationsredskab for blandt andet transporterhvervet til brug for analyser og vurderinger af konkurrencesituationen. Systemet vil på sigt gøre det muligt at reagere på en økonomisk og strukturel udvikling i transporterhvervet. Systemets opbygning forventes at ske over en årrække.

6. Begrænsning af miljøbelastningen fra godstransport

Det må forventes, at transportkøberne fremover i stigende grad vil efterspørge transport, hvor miljøpåvirkningen kan dokumenteres, og hvor

det kan påvises, at transporten ikke forårsager unødigt miljøbelastning. Det skal endvidere fremhæves, at begrænsning af miljøbelastningen, f.eks. i form af mere effektiv ruteplanlægning eller mindre brændstof-forbrugende kørsel samtidig kan give betydelige bidrag til at begrænse omkostningerne. Analysegruppen finder derfor, at løbende begrænsning af miljøbelastningen udgør et integreret element i arbejdet for at forbedre konkurrenceevnen i erhvervet.

- Analysegruppen anbefaler, at der som led i regeringens kommende handlingsplan for begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip igangsættes initiativer, der kan bidrage til at reducere miljøgenerne fra godstransporterhvervet. I denne sammenhæng er en nærmere vurdering af mulighederne for fremme af brændstofbesparende køretekniske kurser for godstransporterhvervet central. Endvidere skal arbejdet med miljøstyring og -dokumentation intensiveres. Der er i de senere år gennemført et antal projekter på disse områder. Analysegruppen finder, at der nu foreligger et godt grundlag for at lade arbejdet gå ind i en mere drifts- og resultatorienteret fase. En forstærket indsats på dette område kan bl.a. gennemføres ved implementering af de eksisterende projektresultater samt – i hensigtsmæssigt omfang – opdatering af eksisterende miljøfremmende værktøjer og indførelse af IT-baserede miljøfremmende værktøjer. I den forbindelse skal initiativer, der bidrager til at skabe bedre dokumentation til både transportkøber og -sælger for miljøbelastningen fremmes.

7. Konkurrence fra vognmænd fra Central- og Østeuropa

Udvidelsen af EU indebærer på den ene side nye muligheder for adgang til de nye medlemslandes markeder og på den anden side en stigende konkurrence. De nye medlemslande har en konkurrencefordel i kraft af lavere lønninger, men vil samtidig blive belastet af EU-krav, hvad angår betingelser for at udøve erhvervet, herunder kapitalkrav, krav til køretøjsstandarder m.v.

Det er vanskeligt på forhånd at afgøre, hvorledes nettopåvirkningen af det danske godstransporterhverv vil blive.

- Analysegruppen anbefaler, at Trafikministeriet nøje følger udviklingen i optagelsesforhandlingerne for så vidt angår vejtransport og i den sammenhæng vurderer ansøgerlandenes krav og ønsker om overgangsordninger m.v., herunder i lyset af virkningerne for det danske godstransporterhverv.

8. Overholdelse af lovgivning

Det har gennem en periode kunnet konstateres, at der på visse områder, bl.a. i forbindelse med godskørselsloven sker en hyppig overtrædelse af de gældende regler. Overtrædelse af reglerne er dels forbundet

med en række problemer, bl.a. i forhold til trafiksikkerheden, dels bidrager overtrædelse til at skabe urimelige konkurrencebetingelser for den del af branchen, der overholder reglerne.

Analysegruppen finder, at de etiske regler, som DTL i sommeren 2000 har vedtaget udgør et godt redskab, der kan bidrage til at sikre øget opmærksomhed i erhvervet om behovet for selv at gøre en indsats. Reglerne stiller krav til udførelse og tilrettelæggelse af transporten og skal efterleves af det enkelte medlem af DTL i forhold til det omgivende samfund, herunder kunder, kolleger samt medarbejdere. Reglerne er udtryk for de krav, der stilles til den seriøse, veldrevne og professionelle virksomhed. De etiske regler vil efter DTL's vedtægter kunne danne grundlag for eksklusion af en medlemsvirksomhed, dersom medlemsvirksomheden belaster DTL's omdømme eller groft og/eller gentagne gange overtræder vedtægterne, herunder de etiske regler. Det er således hensigten, at medlemsskabet af DTL skal være et kvalitetsstempel og udtryk for, at virksomheden opfylder god skik inden for branchen og overholder gældende lovgivning.

- Det anbefales, at en øget selvjustits i branchen understøttes gennem en effektiv kontrol af de faktisk udførte transporter.
- Det anbefales, at erhvervet udarbejder et standardiseret sæt af virksomhedsplaner for trafiksikkerhed. Det anbefales, at erhvervets organisationer aktivt medvirker til, at sådanne virksomhedsplaner indføres i den enkelte virksomhed. Initiativer på dette område kan ses i sammenhæng med DTL's planlagte image-kampagne, der både skal bidrage til en ændret holdning til transporterhvervets betydning i samfundet og samtidig virke indad mod erhvervet selv og medvirke til en mere selvkritisk holdning til erhvervets egen adfærd i trafikken.

9. Forenkling af reglerne for akseltryk

De gældende regler om akseltryk og totalvægt er komplicerede for erhvervet, blandt andet fordi der eksisterer forskellige regler for national og international trafik. Færdselsstyrelsen er i samarbejde med Vejdirektoratet ved at udarbejde et beslutningsgrundlag for forenkling af reglerne gennem tilpasning af de nationale akseltryksregler til EU-reglerne, hvorimod totalvægten for vogntog (48 tons) bør bibeholdes.

Den foreløbige status på området er, at der skal udarbejdes en analyse af, hvilke effekter en eventuel forenkling af reglerne for akseltryk vil have for vejsliddet.

- Analysegruppen anbefaler, at det igangsatte undersøgelsesarbejde med henblik på forenkling af reglerne for akseltryk fremmes således at en høring om harmonisering af reglerne for akseltryk kan iværksættes inden udgangen af 2000.

10. Harmonisering af køre- og hviletidsreglerne

Køre-/hviletidsreglerne er med til at sætte rammer for udøvelsen af transporterhvervet. Det er derfor vigtigt, at reglerne er tidssvarende, samt at der skabes grundlag for en effektiv kontrol af overholdelse af reglerne i alle de omfattede lande, idet der ellers kan være en risiko for konkurrenceforvridning.

EU-kommissionen tog i 1996 en principbeslutning om at indføre en ny digital fartskriver for at lette arbejdet vedrørende køre- og hviletidsreglerne for chauffører, vognmænd og kontrolmyndigheder.

Det blev i forbindelse med arbejdet konkluderet, at de eksisterende køre- og hviletidsregler ikke umiddelbart kunne anvendes ved digital kontrol og lagring i de nye fartskrivere. Hovedårsagerne hertil var, at der eksisterede forskellige fortolkninger af reglerne i de enkelte medlemslande, at reglerne var komplicerede og uklare, at der eksisterede mange undtagelser fra reglerne, at efterforskning var vanskelig og ikke mindst, at reglerne i sin grundform var ca. 30 år gamle.

For at bearbejde disse problemer nedsatte EU-kommissionen i 1998 en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra samtlige EU lande. Fra dansk side deltager Færdselsstyrelsen i arbejdsgruppen.

Der er i gruppen enighed om, at der skal ske kraftige præciseringer, flest mulige forenklinger og "oprydning" i antallet af undtagelser. Endelig forslag til en revideret forordning forventes afgivet til kommissionen i maj 2001. Analysegruppen har i den forbindelse noteret sig, at branchen aktuelt drøfter et oplæg med Færdselsstyrelsen.

- Analysegruppen anbefaler, at man afventer gruppens arbejde, der forventes at sikre mere enkle regler og større fleksibilitet på køre- og hviletidsområdet.

11. Regler for betaling af synsfri sammenkobling.

Erhvervet ønsker at begrænse vægtafgiften for lastbiler til synsfri sammenkobling i de tilfælde, hvor der alene tilkobles 3-akslede sættevogne. Det vurderes, at de nuværende regler medfører en urimelig merbelastning af erhvervet.

Centralregisteret for Motorkøretøjer har i oktober 1999 oplyst, at det ville være muligt med begrænsede ændringer at registrere en lastbil til synsfri sammenkobling alene med 3-akslede sætte- eller påhængsvogne.

- Analysegruppen anbefaler, at reglerne for synsfri sammenkobling ændres, således at der åbnes mulighed for, at en særlig godkendelse af lastbiler til synsfri sammenkobling med sættevogne kan begrænses til alene at omfatte sammenkobling med 3-akslede sættevogne.

12. Fremme af eksportmulighederne for transporterhvervet

Set i lyset af den stigende internationalisering er det væsentligt, at der skabes rammer, som kan understøtte eksporten fra det danske transporterhverv. Erhvervet skal sikres god adgang til information om mulighederne på relevante markeder, hvilket kan understøtte de initiativer, som erhvervet selv iværksætter for at tilpasse sig de ændrede erhvervsbetingelser.

På nogle områder kan erhvervets behov for rådgivning på dette område dækkes af de allerede eksisterende ordninger, som findes i Udenrigsministeriets regi. På andre områder er der behov for at vurdere mulighederne for en mere målrettet indsats.

- På denne baggrund anbefales det, at der indledes drøftelser mellem transporterhvervet og Danmarks Eksportråd med henblik på at sikre effektiv udnyttelse af de eksisterende ordninger og undersøge behovet for mere specifikke transportorienterede ydelser.

8. Mindretalsudtalelse fra DTL

Finansiering:

DTL ønsker at fremkomme med følgende mindretalsudtalelse om finansiering:

”Det er DTL’s vurdering, at en udmøntning af særligt anbefalingerne, der vedrører en strategisk udvikling af det danske transporterhverv inden for områderne uddannelse, videns- og kompetenceopbygning, netværksdannelse, markedsovervågning, miljøstyring og dokumentation, samt trafiksikkerhed ud over en udnyttelse af eksisterende støttemidler, vil kræve tilførelse af yderligere midler. Det samlede kapitalbehov over tre år skønnes at være inden for en ramme på 40-50 mio. kr.”

Nedsættelse af bruttolønomkostninger i internationale transporter

DTL ønsker at fremkomme med følgende mindretalsudtalelse om nedsættelse af bruttolønomkostninger i internationale transporter:

”Lønomkostningerne er den væsentligste enkeltpost for danske vejgods-transportører, og der kan, især for lønomkostningernes vedkommende konstateres betydelige forskelle mellem de europæiske lande – herunder især i forhold til de kommende medlemslande i EU.

DTL finder derfor, at der skal nedsættes et udvalg med deltagelse af myndigheder samt erhvervets organisationer, der af hensyn til danske transportørers internationale konkurrence samt bevarelse af danske arbejdspladser skal pege på muligheder for en nedsættelse af bruttolønomkostninger til eksportchauffører gennem en lempeligere beskatning.”

Bilag 0

Kommissorium for analysegruppe vedr. konkurrenceevnen for det danske transporterhverv med lastbil

Baggrund

Det danske landevejstransporterhverv er med ca. 37.000 ansatte og en omsætning på ca. 27 mia. kr. det største erhverv i den danske transportsektor.

Den i EU regi gennemførte liberalisering af transportsektoren har betydet, at vognmandserhvervet oplever stigende konkurrence med transportører fra andre lande. Dette gælder såvel på hjemmemarkedet som på de internationale markeder.

Det forventes at konkurrencesituationen vil blive yderligere påvirket i de kommende år, når den forventede udvidelse af EU med en række øst- og centraleuropæiske lande realiseres.

Nedsættelsen af analysegruppen bør endvidere ses i sammenhæng med regeringens erhvervspolitiske strategi for transporterhvervet.

Formål

Analysegruppen har til formål at identificere og vurdere forhold med betydning for erhvervets konkurrenceevne. I forlængelse heraf analyseres initiativer, der kan bidrage til at styrke erhvervets konkurrenceevne. Gruppens arbejde omfatter følgende:

- Kortlægning af den markedsmæssige situation for erhvervet. *Kortlægningen bør så vidt muligt omfatte en gennemgang af udviklingen i godsmængder, transportarbejde, markedsandele, indtjeningssevne og strukturudvikling samt en gennemgang af andre relevante indikatorer inden for forskellige produkter/ytelser indenfor erhvervet.*
- Analyse af udvalgte parametre af betydning for konkurrenceevnen, herunder omkostningsstrukturen i erhvervet. *Analysen bør så vidt muligt omfatte en sammenligning med omkostningsstrukturen i andre lande.*

- Analyse af indsatsområder, der kan bidrage til at styrke det danske transporterhvervs konkurrenceevne. *I analysen indgår bl.a. aspekter i relation til f.eks. lovgivning af betydning for erhvervet, produktudvikling, kompetenceopbygning og specialisering indenfor erhvervet.*

Organisation

Det foreslås, at analysegruppen sammensættes med repræsentanter fra Trafikministeriet, DTL, SID, ETU, Færdselsstyrelsen og Erhvervsministeriet.

Trafikministeriet varetager formandskab og sekretariat.

Tidsfrist

Det forudsættes at analysearbejdet kan afsluttes sommeren 2000.

Bilag 1

Emissioner fra danske lastbiler i perioden 1998-2010

	NO _x	CO	HC	Par- tikel	SO ₂	CO ₂ (1.00 0 ton)	Energi for- brug (PJ)	Godtrans- portarbej- de (mio. tonkm.)	Trafikar- bejde (mio.km.)
1988	13.93 6	4.344	1.972	854	2.135	1.712	23	9.086	1.443
1990	13.40 5	4.180	1.897	824	2.053	1.647	22	9.383	1.388
1995	11.82 0	3.470	1.605	780	125	1.602	21	9.367	1.350
1997	11.14 9	3.035	1.460	724	129	1.651	22	9.755	1.392
2000	10.30 8	2.449	1.285	576	137	1.752	23	10.325	1.477
2005	7.385	1.383	854	345	147	1.884	25	11.391	1.588
2010	5.254	945	610	214	157	2.016	26	12.457	1.699

Anm: hvor andet ikke er opgivet er enheden ton

Kilde: Vejdirektoratet

Indeks med 1990 = 100

	NO _x	CO	HC	Par- tikel	SO ₂	CO ₂	Energi- forbrug	Godtrans- portarbej de	Trafik- arbejde
1988	104	104	104	104	104	104	104	97	104
1990	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1995	88	83	85	95	6	97	97	100	97
1997	83	73	77	88	6	100	100	104	100
2000	77	59	68	70	7	106	106	110	106
2005	55	33	45	42	7	114	115	121	114
2010	39	23	32	26	8	122	118	133	122

Perioden 2000 – 2010 indebærer fremskrivninger for emissioner foretaget af Vejdirektoratet.



Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark

April 2000

Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark

Indledning

Til samtlige ca. 4.300 medlemmer af Dansk Transport og Logistik (DTL) blev med DTLs nyhedsbrev af 14. marts 2000 udsendt et spørgeskema, ”Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet”, der er vedlagt som bilag.

Virksomhederne er i spørgeskemaet blevet bedt om deres vurdering (positiv, neutral eller negativ) af udviklingen i omsætning, beskæftigelse, økonomisk resultat, priser, investeringer og kapacitetsudnyttelse i det forløbne halvår (4. kvartal 1999-1. kvartal 2000) i forhold til samme periode året før, og om at angive deres forventninger til udviklingen i det kommende halvår, 2. kvartal og 3. kvartal 2000 i forhold til samme periode året før.

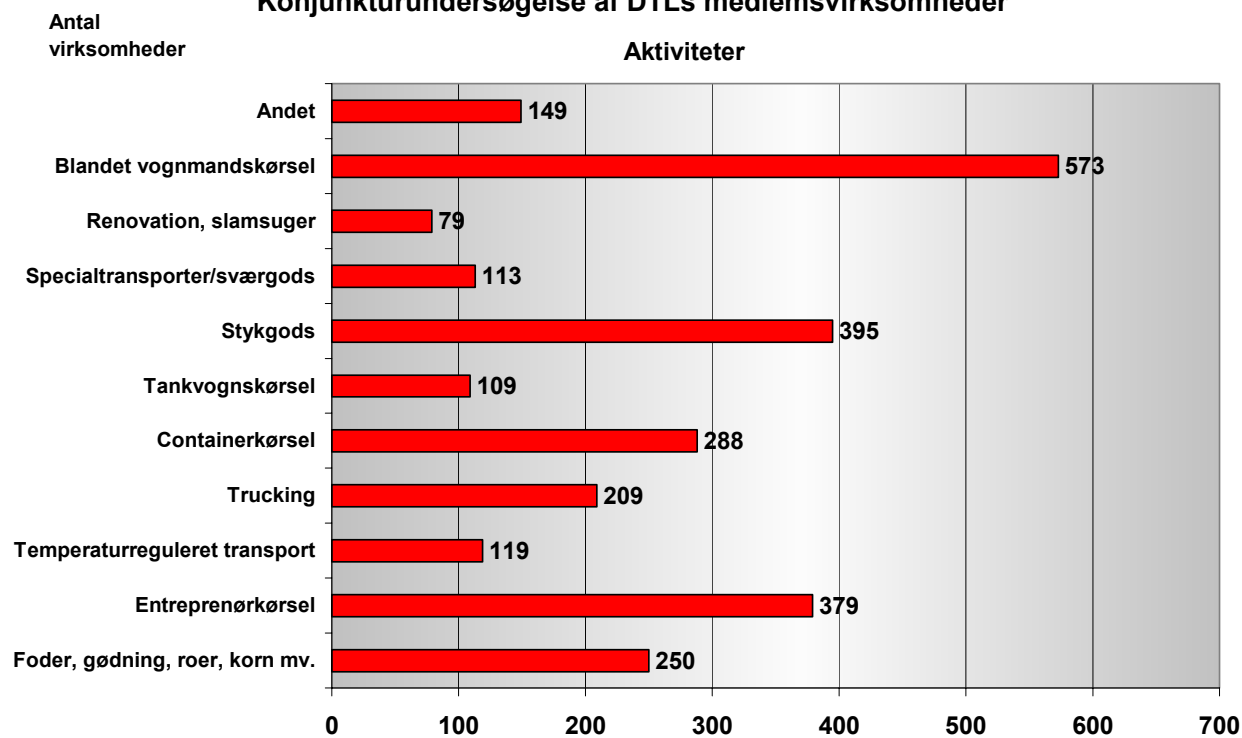
Pr. 10. april 2000 var returneret 1.140 brugbare skemaer. Det giver en svarprocent på 27 pct. De 1.132 virksomheder har angivet et samlet antal ansatte på 15.289 og lidt færre (987) har angivet en samlet omsætning på 17,6 mia.kr. Den gennemsnitlige virksomhed har dermed 13,5 ansatte og en omsætning på 17,8 mio.kr. DTLs medlemmer har i gennemsnit 6,5 ansatte, og svarprocenten er derfor klart højest blandt de større virksomheder, således at svarprocenten målt på antal ansatte er på godt 50 pct.

Antallet af ansatte er tillagt et skønnet antal selvstændige erhvervsdrivende på i alt 707, og ud fra omsætningstal fra 8 virksomheder er deres antal ansatte skønnet til samlet 23, således at der i de videre beregninger, der vægtes efter beskæftigelse, indgår en samlet beskæftigelse på 16.019 fordelt på 1.140 virksomheder.

På figuren på næste side er angivet, hvilke aktiviteter virksomhederne beskæftiger sig med. Det bemærkes, at mange virksomheder har angivet flere forskellige aktiviteter – i gennemsnit 2,3 aktivitet pr. virksomhed.

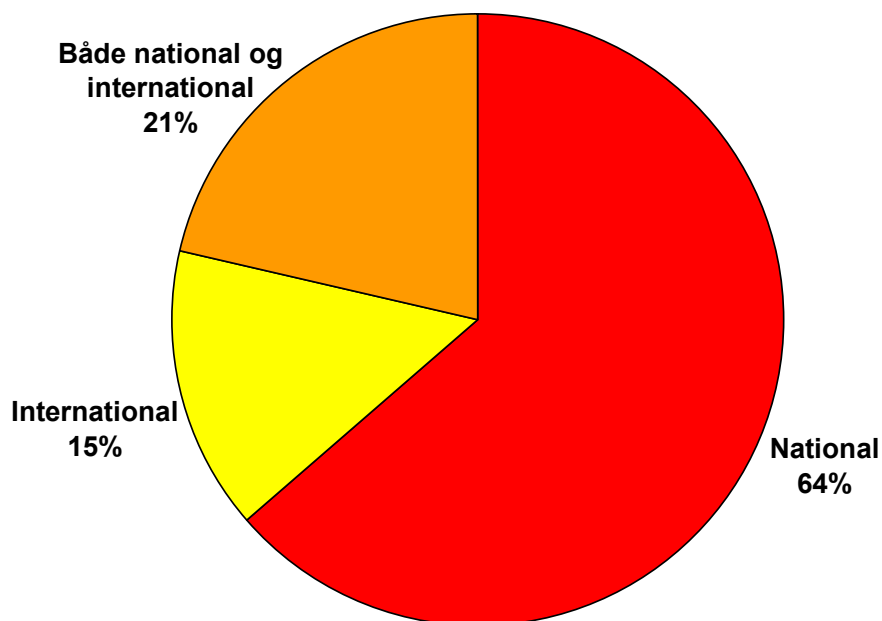
Dansk Transport og Logistik
Gammeltorv 18
Postboks 2250
1019 København K
Tlf.: 70 15 95 00
Fax: 70 15 95 02
E-mail: dtl@dtl-dk.dk
Internet: www.dtl-dk.dk

Konjunkturundersøgelse af DTLs medlemsvirksomheder



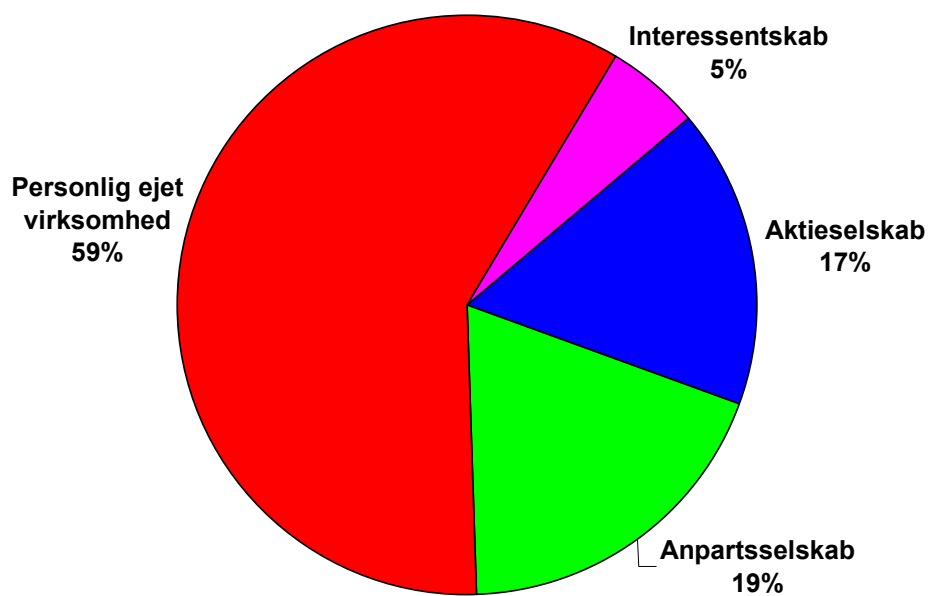
Den følgende figur angiver, at 64 pct. af virksomhederne hovedsagelig opererer i national trafik, mens 15 pct. opererer internationalt og 21 pct. opererer både nationalt og internationalt.

Konjunkturundersøgelse af DTLs medlemsvirksomheder



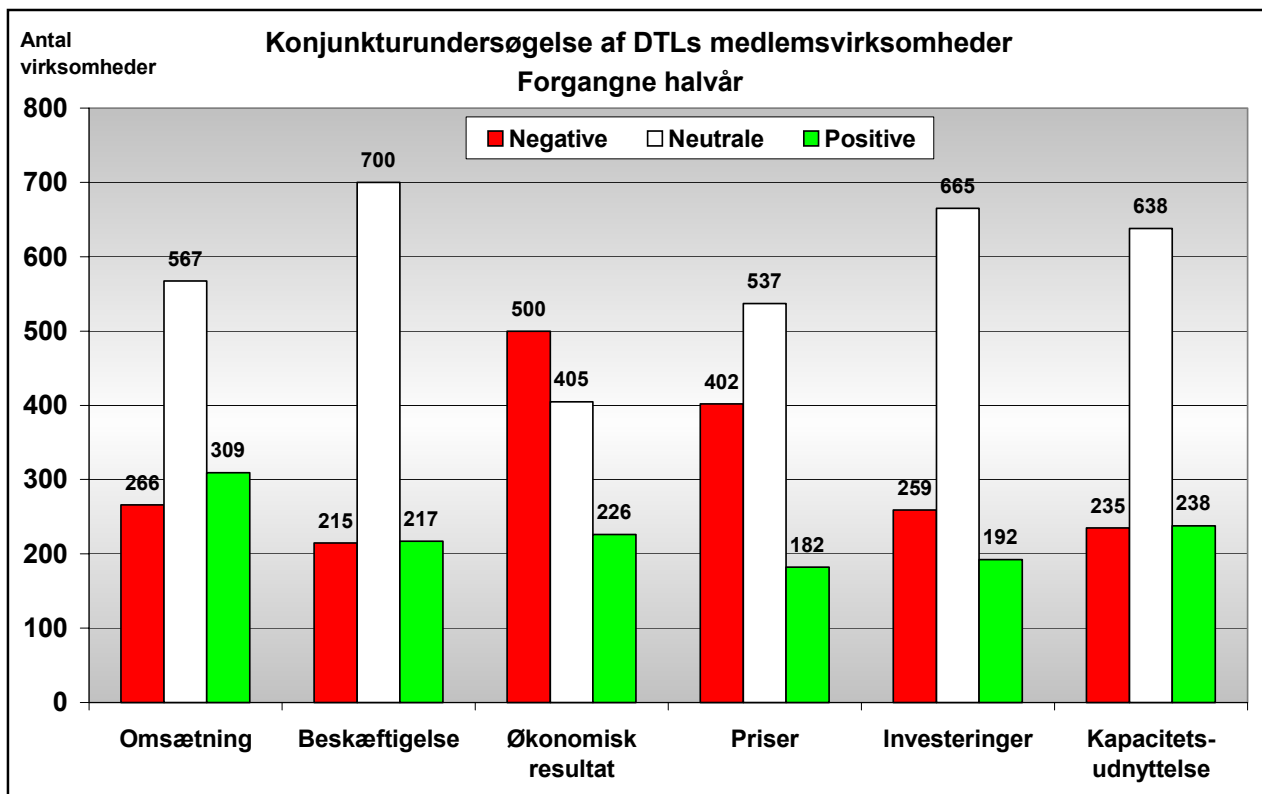
Fordelt på selskabsform ses det af nedenstående figur, at 59 procent af virksomhederne er personligt ejede, og dertil er 5 pct. interessentskaber. Aktie- og anpartsselskaber udgør tilsammen 36 pct.

Konjunkturundersøgelse af DTLs medlemsvirksomheder

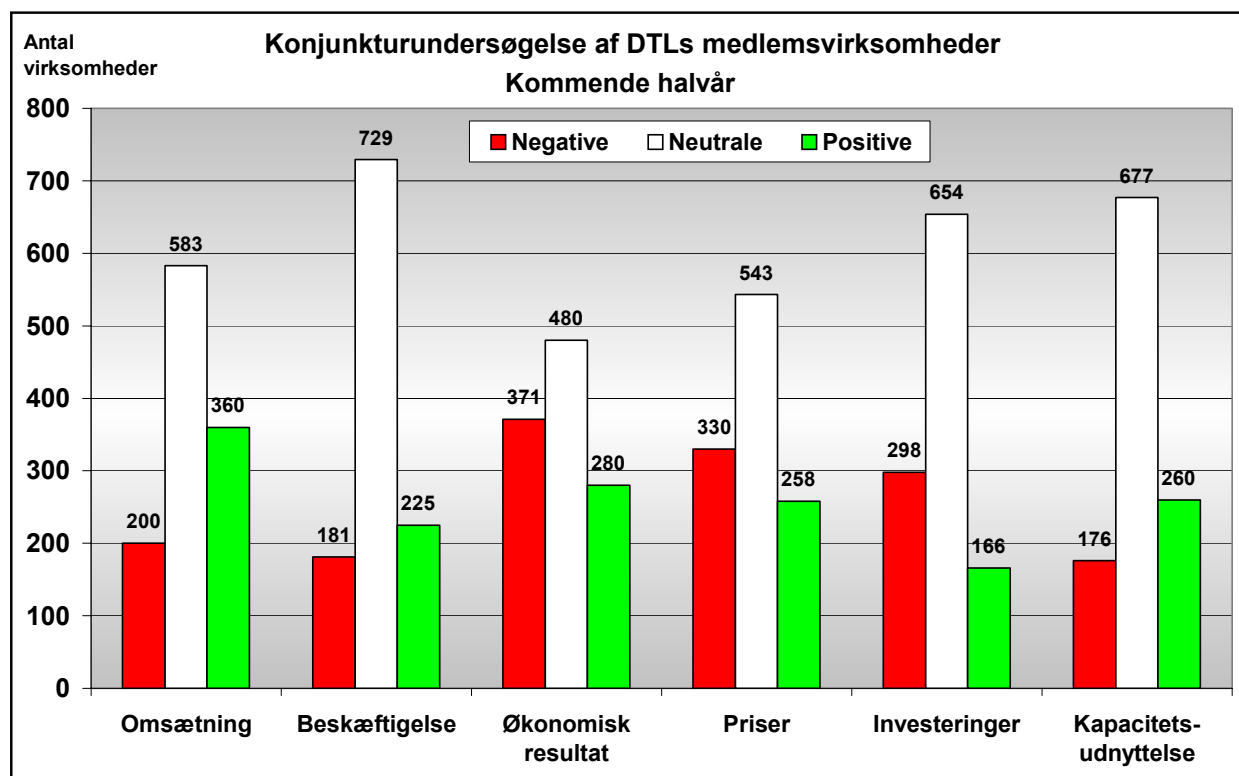


Resultater

Virksomhedernes vurdering af udviklingen i det forløbne halvår (4. kvartal 1999-1. kvartal 2000) sammenlignet med samme periode året før viser, at et lille flertal (309 positive virksomheder i forhold til 266 negative virksomheder) har oplevet en fremgang i omsætning. 567 vurderer en uændret omsætning. Omtrent lige mange har oplevet vækst som fald i beskæftigelsen, mens et stort flertal (500 i forhold til 226) har opnået et ringere økonomisk resultat. Der er også et markant flertal, der har oplevet fald i priser, mens et mindre flertal har måttet reducere investeringsniveauet. Omtrent lige mange har oplevet bedre og ringere kapacitetsudnyttelse.



Virksomhedernes vurdering af det kommende halvår, 2. kvartal og 3. kvartal 2000, ligner i hovedtræk vurderingen af det forgange halvår, men der er dog generelt flere positive svar – især i forventningen til øget omsætning og et lille flertal af positive svar i forhold til beskæftigelse og kapacitetsudnyttelse. Forventningerne til økonomisk resultat og prisudvikling er knap så negative for det kommende halvår som vurderet for det forgangne halvår. Derimod er der et større flertal, der venter lavere investeringsniveau.



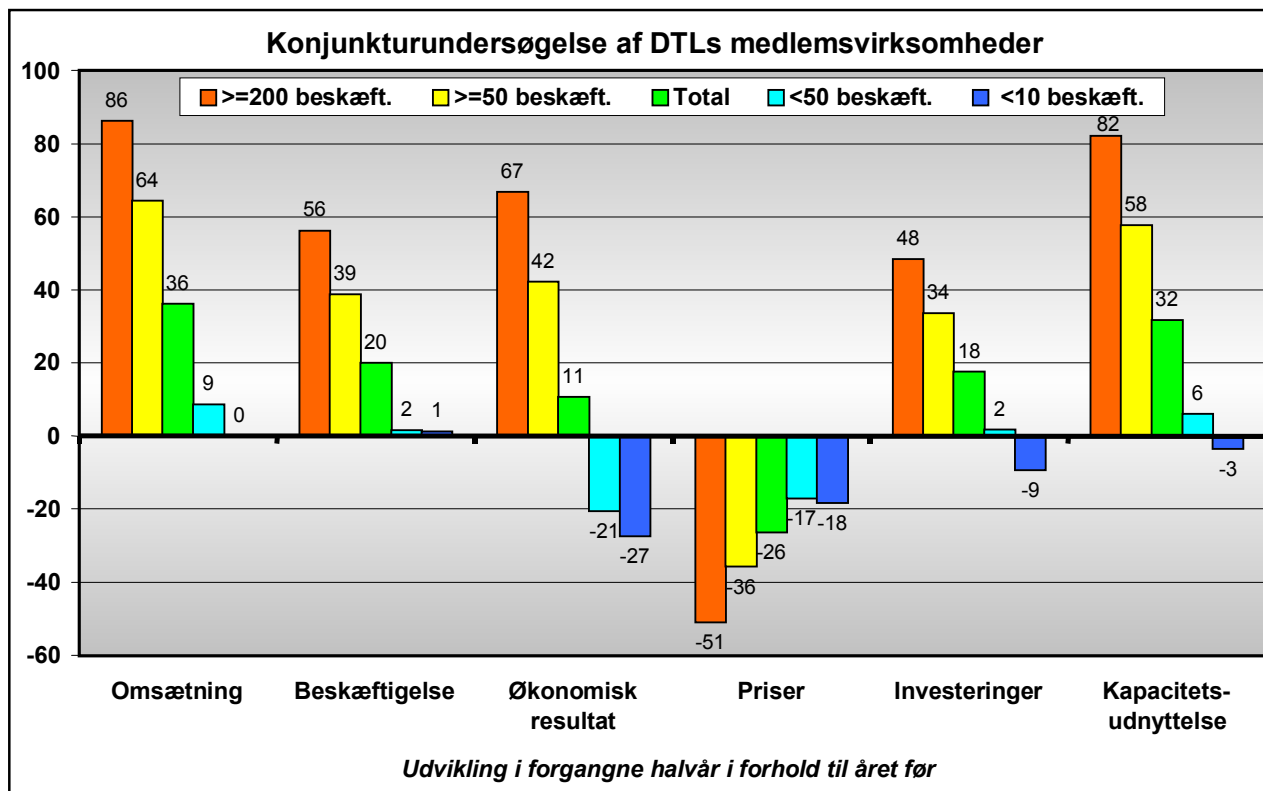
Ovenstående to figurer viser svarene fordelt på antallet af virksomheder uden hensyntagen til virksomhedernes størrelse. I de følgende figurer er resultaterne vægtet efter virksomhedernes beskæftigelse, således at svar fra en stor virksomhed med f.eks. 200 personer tæller 100 gange mere end svar fra en virksomhed med en beskæftigelse på 2 personer.

Samtidig præsenteres resultaterne som såkaldte nettotal. Nettotal beregnes som forskellen på antallet af negative svar og antallet af positive svar pr. 100 svar. F.eks. er et nettotal på 20 udtryk for, at ud af 100 svar er der 20 flere positive end negative svar. Er nettotallet f.eks. – 20, er der et flertal på 20 negative i forhold til positive svar ud af 100 svar. Nettotallet vil kunne bevæge sig mellem –100 og 100.

De følgende figurer præsenterer vurderingen af udviklingen i forgangne halvår og forventningen til udviklingen i det kommende halvår fordelt

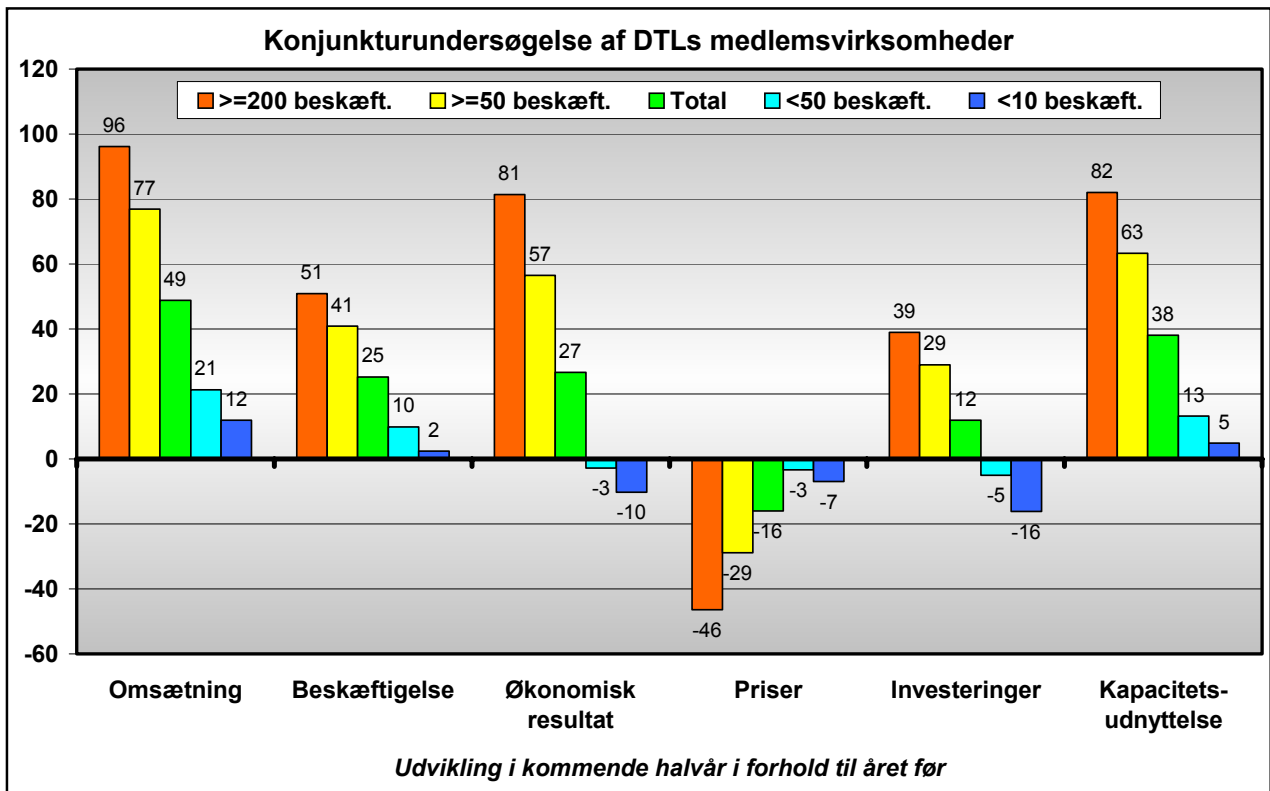
- på størrelse af virksomhederne (efter beskæftigelse)
- på selskabsform
- efter om virksomheden opererer nationalt og/eller international
- efter aktivitet (transport-/godstype).

Datamaterialet giver mulighed for yderligere analyser f.eks. af kombinationer af ovenstående fire variable. Det kunne f.eks. være en analyse af internationalt opererende virksomheder efter størrelse eller aktivitet.



Figuren ovenfor viser nettotallene (vægtet efter beskæftigelse) fordelt på *størrelse af virksomhederne*. De grønne søjler angiver den samlede vurdering hos alle virksomheder under ét. Det er markant, at de små virksomheder er mere negative end de store virksomheder, undtagen dog i vurderingen af prisudviklingen, hvor de store virksomheder er mest negative. Det springer i øjnene, at et klart flertal af de største virksomheder med flere end 200 beskæftigede har opnået et bedre økonomisk resultat mens et klart flertal af de mindre virksomheder med mindre end 10 beskæftigede har opnået et ringere økonomisk resultat. På de øvrige fire spørgsmål om omsætning, beskæftigelse investeringer og kapacitetsudnyttelse er de større virksomheder også klart mere positive end de mindre virksomheder.

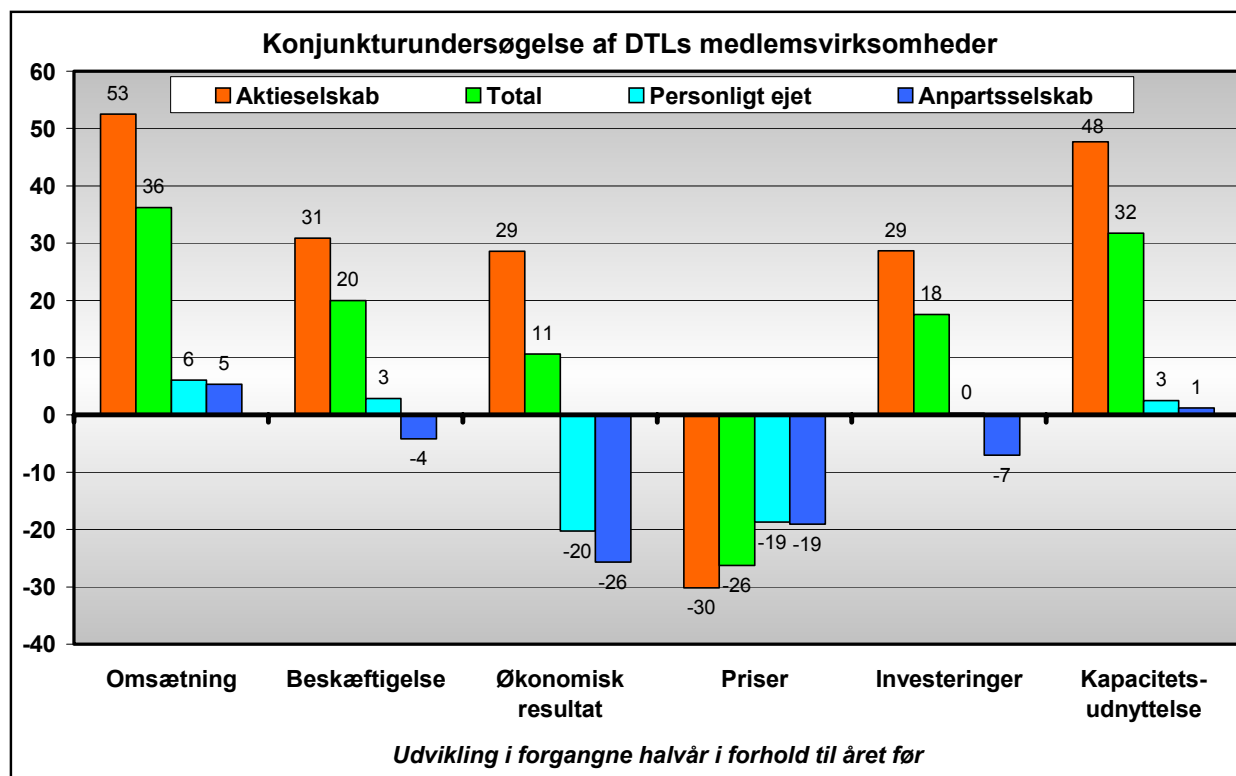
De større virksomheders generelt mere positive vurdering af situationen giver sig udslag i, at det efter beskæftigelsen vejede gennemsnit (vist med de grønne søjler) angiver en positiv udvikling ikke kun i omsætning, men også i beskæftigelse, økonomisk resultat, investeringer og kapacitetsudnyttelse. Det er i modsætning til den uvægtede opgørelse (på side 3) af antallet af negative, neutrale og positive virksomheder, hvor der kun er et (lille) positivt flertal i vurderingen af udviklingen i omsætningen.



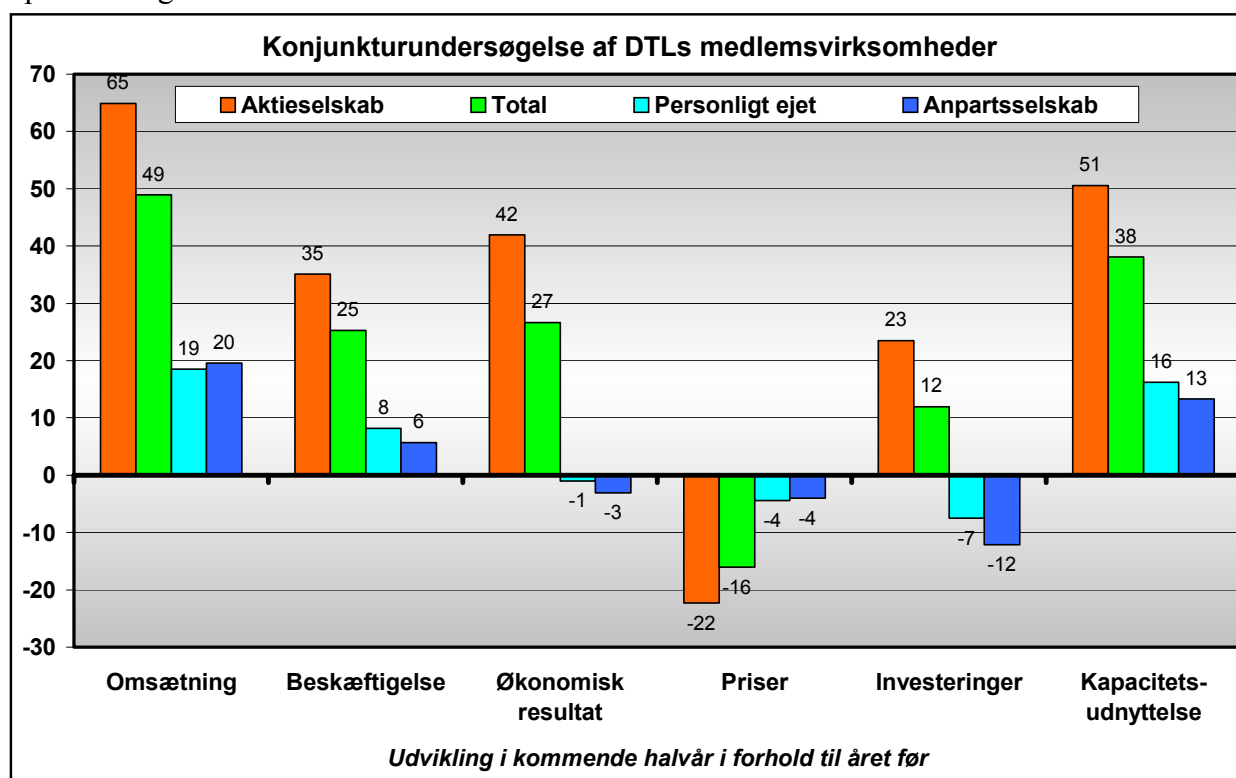
På ovenstående figur er vist forventningerne til det kommende halvår, hvor et lignende billede tegner sig. Dog skal det bemærkes, at forventningerne til omsætningen er lidt mere positive, således at også et flertal af de mindste virksomheder (med færre end 10 beskæftigede) i det kommende halvår i modsætning til i det forgangne halvår forventer en fremgang i omsætningen.

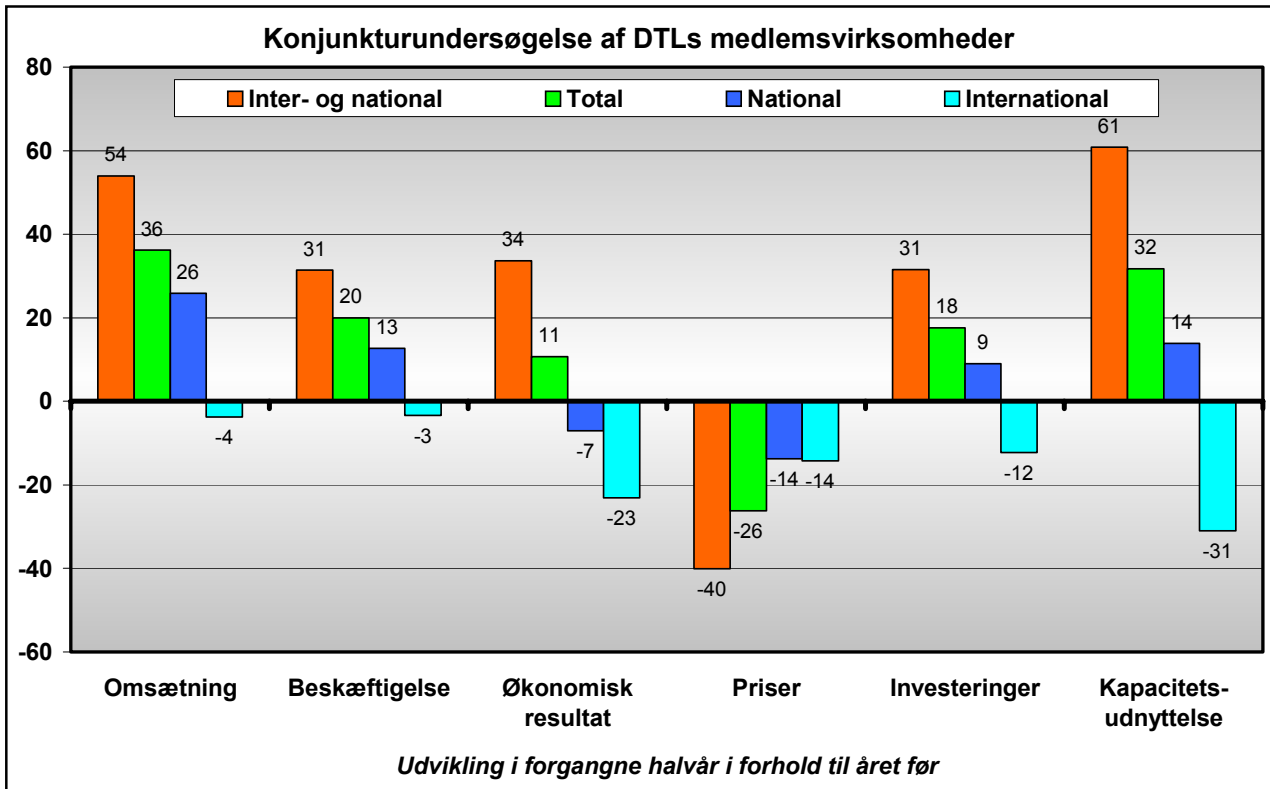
Forventningerne til det økonomiske resultat er generelt også mere positive, men blandt et flertal af de mindre virksomheder er der forventninger til en fortsat negativ udvikling i det økonomiske resultat i det kommende halvår.

Forventningerne til udviklingen i investeringsniveauet i det kommende halvår sammenholdt med det forgangne halvår er generelt mere negative blandt de mindre virksomheder, og de større virksomheder er knap så optimistiske.



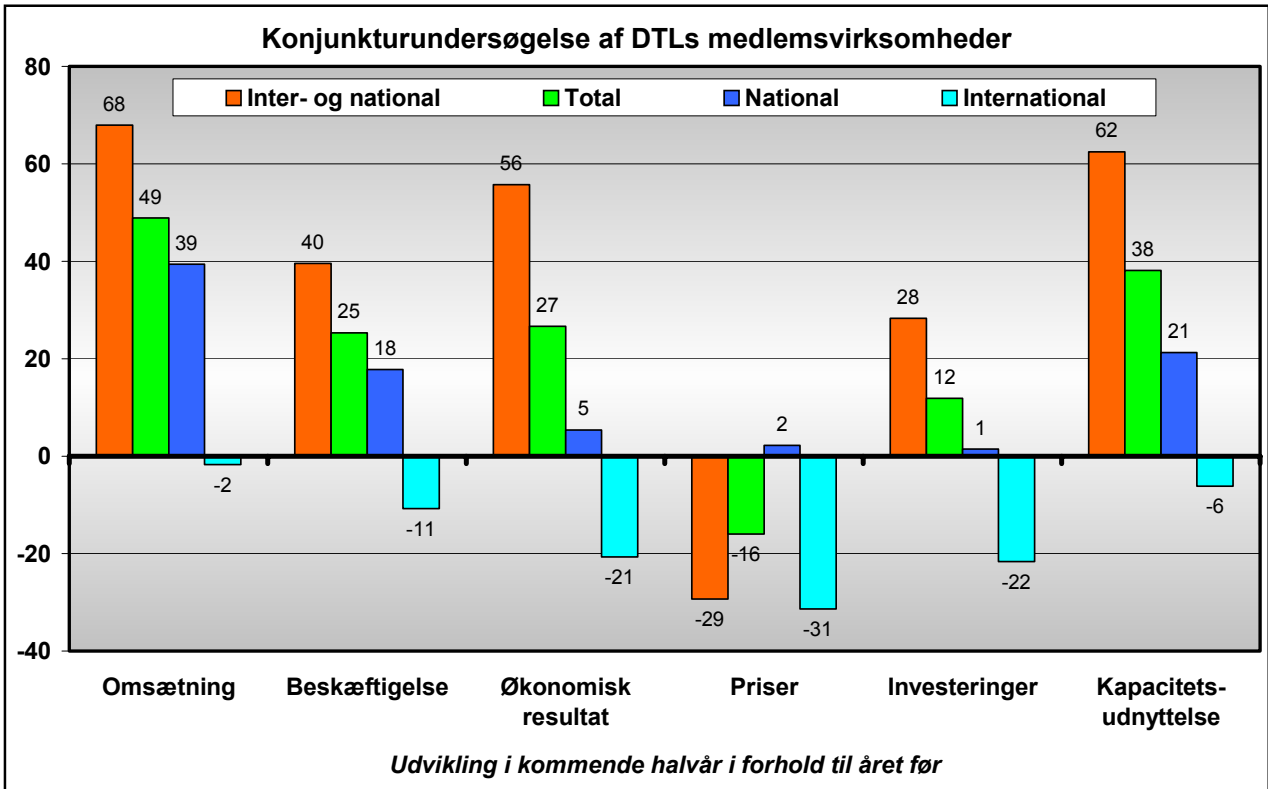
Fordelt på *selskabsform* er aktieselskabernes vurdering af udviklingen klart mest positiv, undtagen dog for prisudviklingen, mens personligt ejede virksomheder og anpartsselskaber er klart mere negative i deres vurderinger – især af udviklingen i det økonomiske resultat. Da aktieselskaber generelt har større beskæftigelse, er der overensstemmelse med konklusionerne på de forrige sider.

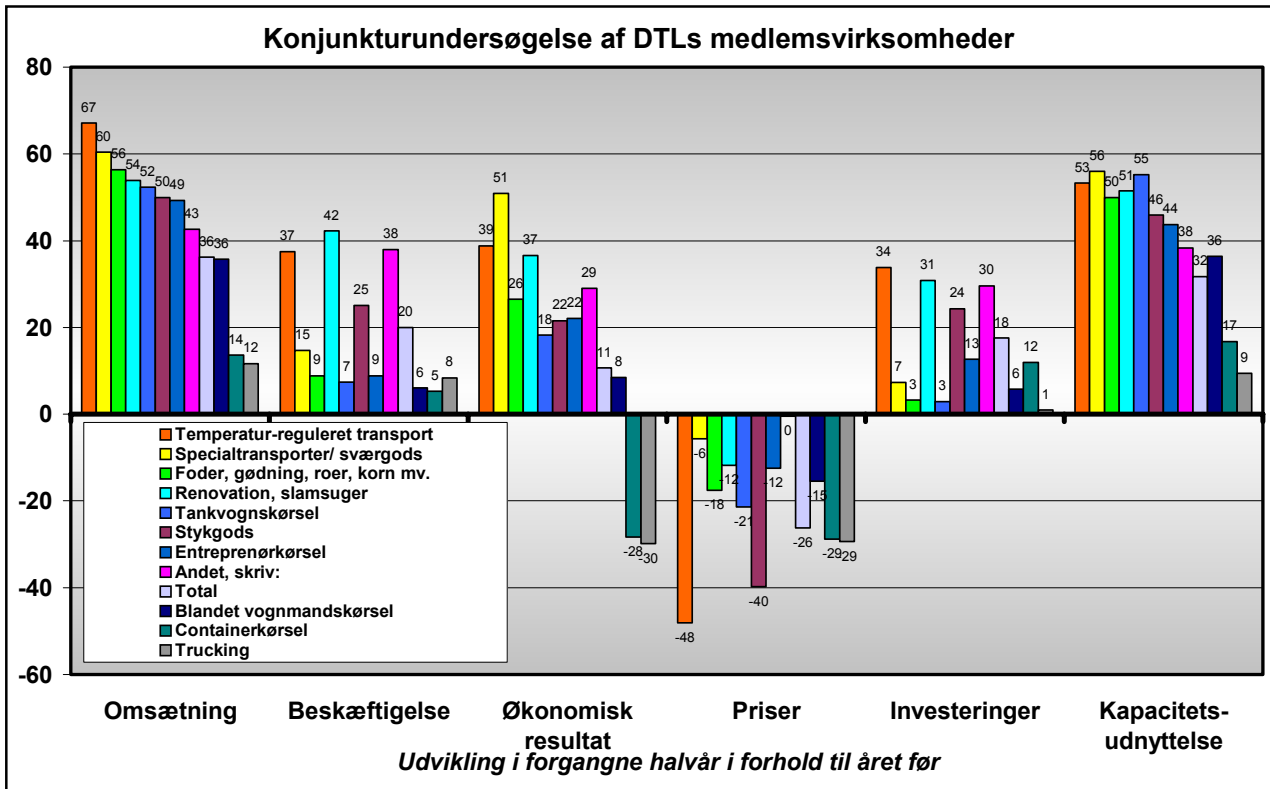




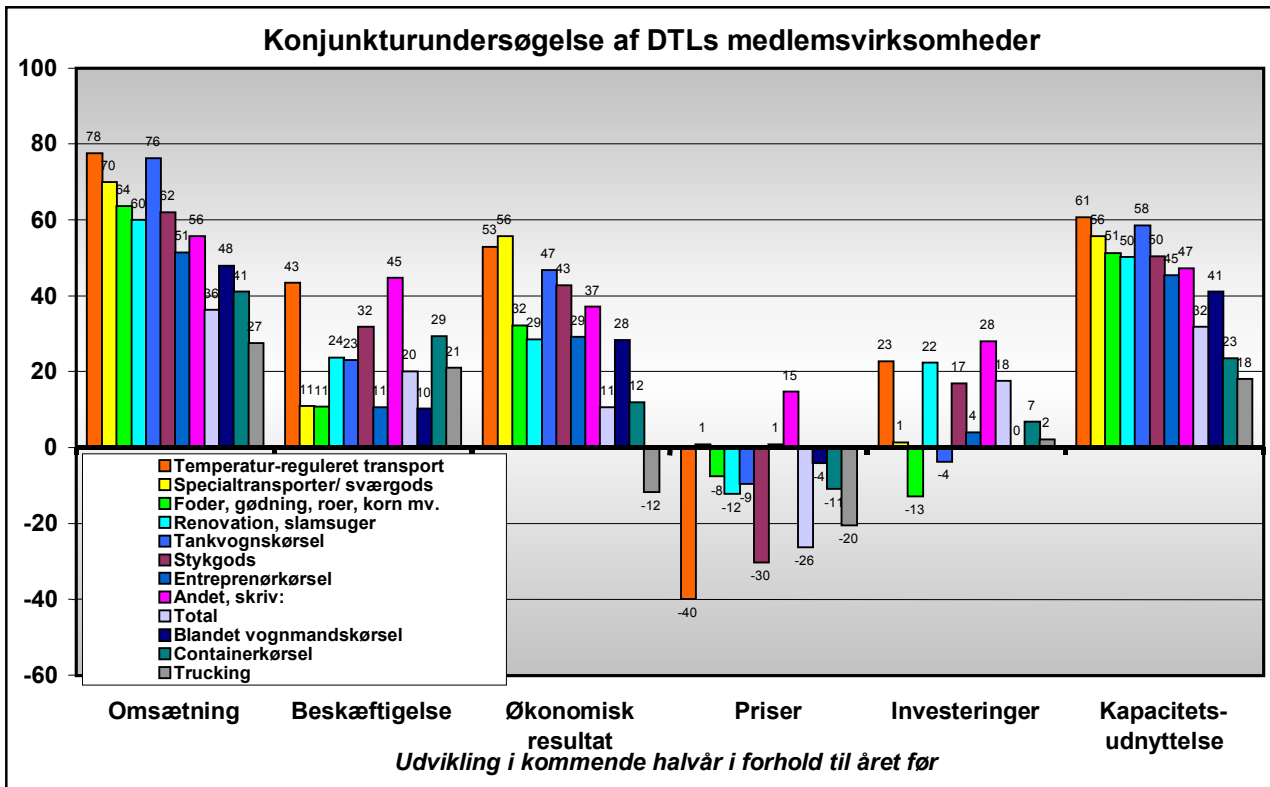
I forhold til om virksomhederne *opererer nationalt, internationalt eller både-og*, er der en klar tendens til, at de virksomheder, der hovedsageligt opererer internationalt har en negativ vurdering på alle spørgsmål. Virksomhederne, der hovedsageligt opererer nationalt, har også en negativ vurdering af udviklingen i det økonomiske resultat og priserne, men har dog en positiv vurdering af udviklingen i omsætning, beskæftigelse, investeringer og kapacitetsudnyttelse. Virksomhederne, der opererer både nationalt og international, og som gennemsnitligt er større end de øvrige virksomheder, er betydeligt mere optimistiske.

For det kommende halvår (se figuren nedenfor) er forskellen endnu mere markant mellem den negative vurdering fra virksomheder i international trafik sammenholdt med den mere positive vurdering fra virksomheder, der opererer både nationalt og internationalt.





Sammenholdes virksomhedernes vurderinger og forventninger af udviklingen i forhold til deres *aktiviteter*, er det især containerkørsel og trucking, der skiller sig ud med meget negative vurderinger af udviklingen i det økonomiske resultat.



Sammenfatning

Ud af ca. de 4.300 adspurgte DTL- medlemsvirksomheder returnerede 1.140 virksomheder (27 pct.) brugbare svar. Virksomhederne har i alt en beskæftigelse på 16.019, og de 987 virksomheder, som har opgivet deres omsætning, har i alt en omsætning på 17,6 mia.kr.

Virksomhedernes vurdering af udviklingen i det forløbne halvår (4. kvartal 1999-1. kvartal 2000) sammenlignet med samme periode året før viser, at et stort flertal (500 i forhold til 226) har opnået et ringere økonomisk resultat. Der er også et markant flertal, der har oplevet fald i priser, mens et mindre flertal har måttet reducere investeringsniveauet.

Til gengæld har et lille flertal (309 (positive) virksomheder i forhold til 266 (negative) virksomheder) oplevet en fremgang i omsætning. Omtrent lige mange har oplevet vækst som fald i beskæftigelsen henholdsvis bedre og ringere kapacitetsudnyttelse.

Virksomhedernes vurdering af det kommende halvår, 2.kvartal og 3.kvartal 2000, ligner i hovedtræk vurderingen af det forgange halvår, men der er dog generelt flere positive svar, undtagen dog for udviklingen i investeringsniveauet.

Vægtede svarene med beskæftigelsen i de enkelte virksomheder tegnes et mere optimistisk billede, da de store virksomheder er mere positive end de små virksomheder, undtagen dog med hensyn til udviklingen i priserne.

Det springer i øjnene, at et klart flertal af de største virksomheder med flere end 200 beskæftigede har opnået et bedre økonomisk resultat mens et klart flertal af de mindre virksomheder med mindre end 10 beskæftigede har opnået et ringere økonomisk resultat. For så vidt angår omsætning, beskæftigelse investeringer og kapacitetsudnyttelse, er de større virksomheder også klart mere positive end de mindre virksomheder.

De større virksomheders generelt mere positive vurdering af udviklingen giver sig udslag i, at det med beskæftigelsen vejede gennemsnit peger på en positiv udvikling ikke kun i omsætning, men også i beskæftigelse, økonomisk resultat, investeringer og kapacitetsudnyttelse.

Den markante forskel mellem store og små virksomheder ses også i sammenligningen af selskabsformer. Aktieselskaberne, der generelt også er de største målt på beskæftigelse, er klart mest positive, mens personligt ejede virksomheder og anpartsselskaber er klart mere negative i deres vurdering af udviklingen.

Virksomheder, der hovedsageligt opererer internationalt har en negativ vurdering på alle spørgsmål. Virksomhederne, der hovedsageligt opererer nationalt, har også en negativ vurdering af udviklingen i det økonomiske resultat og priserne, men har dog en positiv vurdering af udviklingen i omsætning, beskæftigelse, investeringer og kapacitetsudnyttelse.

Virksomhederne, der opererer både nationalt og internationalt, og som gennemsnitligt er større, er betydeligt mere optimistiske.

For det kommende halvår er forskellen endnu mere markant mellem den negative vurdering fra virksomheder i international trafik sammenholdt med den mere positive vurdering fra virksomheder, der opererer både nationalt og internationalt.

Sammenholdes virksomhedernes vurderinger og forventninger af udviklingen i forhold til deres aktiviteter, er det især containerkørsel og trucking, der skiller sig ud med meget negative vurderinger af udviklingen i det økonomiske resultat.

Hovedkonklusion

DTLs konjunkturundersøgelse fra april 2000 viser, at de små transportvirksomheder er markant mere negative end de store transportvirksomheder i deres vurdering af udviklingen i aktivitetsniveau og økonomi. Tilsvarende er transportvirksomheder, der udelukkende opererer internationalt markant mere negative i deres vurdering af udviklingen end de, der opererer nationalt eller både nationalt og internationalt.

For alle virksomheder under ét har et flertal (vægtet efter beskæftigelse) generelt oplevet fremgang undtagen i priserne, hvor et klart flertal har oplevet fald. De mindre virksomheder og de virksomheder, der udelukkende opererer internationalt, er klart mere pessimistiske end de øvrige virksomheder i forhold til udviklingen i omsætning, beskæftigelse, økonomisk resultat, investeringer og kapacitetsudnyttelse. Det gælder både for vurderingerne af det forgangne halvår og for forventningerne til det kommende halvår.

Virksomheder, der beskæftiger sig med containerkørsel og trucking skiller sig ud fra øvrige transport- og godstyper ved at være markant mere negative i deres vurderinger – især af det økonomiske resultat.

Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet

Bedes returneret i vedlagte svarkuvert (eller pr. fax 70 15 95 02) senest 1. april 2000

Hvordan vurderer De udviklingen i Deres virksomhed det **seneste halve år** (oktober 1999-marts 2000) i forhold til samme periode sidste år med hensyn til?:

	Negativ	Neutral/ uændret	Positiv
1. Omsætning			
2. Beskæftigelse			
3. Økonomisk resultat			
4. Priser			
5. Investeringer			
6. Kapacitetsudnyttelse			

Hvad er Deres forventning til udviklingen i Deres virksomhed det **kommende halve år** (april-september 2000) i forhold til samme periode sidste år med hensyn til?:

	Negativ	Neutral/ Uændret	Positiv
7. Omsætning			
8. Beskæftigelse			
9. Økonomisk resultat			
10. Priser			
11. Investeringer			
12. Kapacitetsudnyttelse			

Aktiviteter (sæt gerne flere krydser) :	Sæt kryds	Aktiviteter (sæt gerne flere krydser):	Sæt kryds
Foder, gødning, roer, korn mv.		Tankvognskørsel	
Entreprenørkørsel		Stykgods	
Temperaturreguleret transport		Specialtransporter/sværgods	
Trucking		Renovation, slamsuger	
Containerkørsel		Blandet vognmandskørsel	
<i>Andet, skriv:</i>			
Hovedsageligt nationale transportere			
Hovedsageligt internationale transportere			
Både nationale og internationale transportere			

Virksomhedsoplysninger:	Sæt ét kryds
Aktieselskab	
Anpartsselskab	
Personlig ejet virksomhed	
Interessentskab	
<i>Andet</i>	

Beskæftigelse (antal ansatte)	
Nettoomsætning (kr.)	

Bilag 3

Nationalt godstransportarbejde med forskellige transportmidler i perioden 1988-99

mio ton	1988*	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Lastbil	220,0 0	216,0 0	194,4 0	178,6 0	190,1 0	174,4 0	175,7 0	175,9 0	177,1 0	186,3 0	190,4 0	200,0 0
Bane*	2,65	3,01	2,90	2,85	2,81	2,89	2,99	2,97	2,69	3,03	2,92	2,45
Skib	8,83	9,09	9,35	11,47	9,65	8,14	7,65	9,75	11,62	11,23	6,92	7,04
I alt	231,4 9	228,1 1	206,6 5	192,9 2	202,5 6	185,4 2	186,3 3	188,6 2	191,4 0	200,5 5	200,2 3	209,4 9

* Bane er minus privatbanernes andel

Kilde: Danmarks Statistik

Bilag 4

Godstransport til og fra Danmark i mio. ton i perioden 1987 til 92

mio ton	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Lastbil*	12,91	13,68	14,56	15,50	16,32	17,03
Bane**	28,61	2,77	2,93	3,05	3,17	3,10
Skib	44,34	43,98	45,41	45,61	50,11	52,51
I alt	60,05	60,42	62,90	64,16	69,60	72,64

* Danske lastbiler over 6 ton

** Transit er ikke medregnet

Kilde: Danmarks Statistik

Bilag 5

Dette bilag indeholder en udskrift over omkostningsparametrene i TetraPlans omkostningsmodel. Omkostningerne er udskrevet ved henholdsvis 140.000 og 180.000 kørte kilometer per år.

Lastbilomkostninger for rene sættevognstrækkere

Nedenstående omkostninger gælder kun for selve sættevognstrækkeren.

Kørte km/år	140.000 km	
Brændstofforbrug	3,0 km/ltr.	
Lastbilens brugsperiode sættes til	4 år	
Scrapværdi af nyvognspris	35 pct.	
Faste omkostninger	Pr. kørt km	Bemærkning
Chaufførløn	2,85	(total lønomkostning, incl. indirekte lønomkostninger)
Afskrivning	0,64	(afskrivningen er sat til lastbilens brugsperiode)
Forrentning	0,18	(rentetabet er ligeligt fordelt over lastbilens brugsperiode)
Vægt- og vejbenyttelse-safg.	0,10	(fast beløb pr. år - kilde: DTL)
Forsikring	0,46	(gnst. af forsikringspræmier - kilde: DTL)
Sikkerhedsbeklædning	0,01	(fast beløb pr. år på 1500 dkr.)
Generalomkostninger	0,45	(fast beløb pr. år for danske virksomheder - kilde: DTL)
Variable omkostninger		
Brændstof	1,40	(fast beløb pr. km)
Vej- og turskat	0,29	(fast beløb pr. km)
Olie og smøremidler	0,12	(fast beløb pr. km)
Dæk	0,07	(fast beløb pr. km indtil 200.000 km)
Reparation og vedligehold	0,25	(fast beløb pr. km indtil 200.000 km)
Samlede omkostninger	6,82 dkr. pr. kørt kilometer	
Årsomkostninger	954.896,8 dkr. pr. år	

Lastbilomkostninger for rene sættevognstrækkere

Nedenstående omkostninger gælder kun for selve sættevognstrækkeren.

Kørte km/år 180.000 km
Brændstofforbrug 3.0 km/ltr.
Lastbilens brugsperio- 4 år
de sættes til
Scrapværdi af nyvongs- 30 pct.
pris

Faste omkostninger	Pr. kørt km	Bemærkning
Chaufførløn	2,85	(total lønomkostning, incl. indirekte lønomkostninger)
Afskrivning	0,53	(afskrivningen er sat til lastbilens brugsperiode)
Forrentning	0,14	(rentetabet er ligeligt fordelt over lastbilens brugsperiode)
Vægt- og vejbenyttelsesafg.	0,08	(fast beløb pr. år - kilde: DTL)
Forsikring	0,36	(gnst. af forsikringspræmier - kilde DTL)
Sikkerhedsbeklædning	0,01	(fast beløb pr. år på 1500 dkr.)
Generalomkostninger	0,35	(fast beløb pr. år for danske virksomheder - kilde: DTL)
Variable omkostninger		
Brændstof	1,40	(fast beløb pr. km.)
Vej- og turskat	0,29	(fast beløb pr. km.)
Olie og smøremidler	0,12	(fast beløb pr. km.)
Dæk	0,07	(fast beløb pr. km. indtil 200.000 km.)
Reparation og vedligehold	0,25	(fast beløb pr. km. indtil 200.000 km.)
Samlede omkostninger	6,45 dkr. pr. kørt kilometer	
Årsomkostninger	1.160.363 dkr. pr. år	

Bilag 6

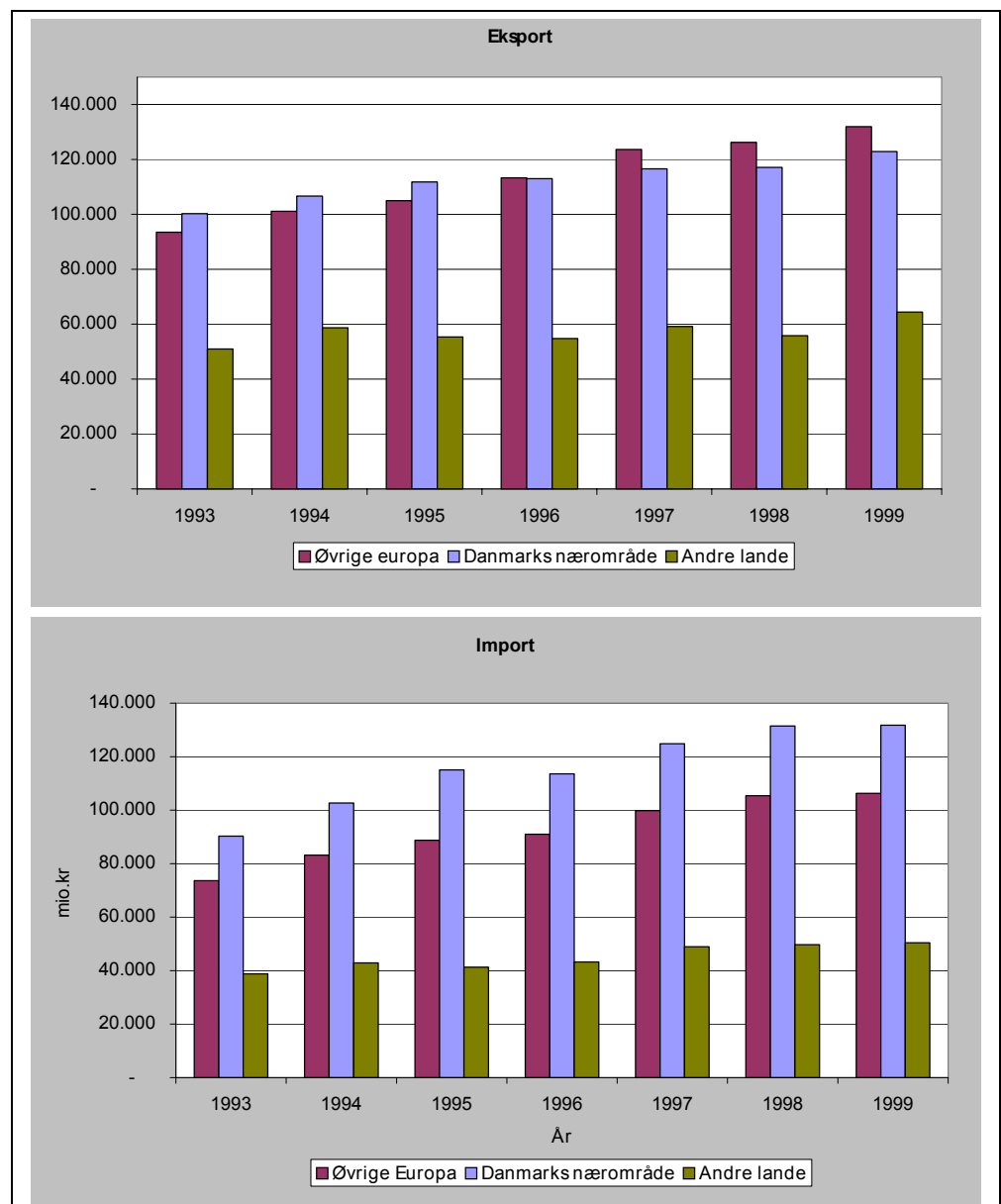
Følgende valutakurser anvendt ved omregning fra lokal valuta til DKK:

Land	Valuta
Holland	1 DKK = 0,297
Luxembourg	1 DKK = 5,415
Polen	1 DKK = 0,5506
Portugal	1 DKK = 26,888
Spanien	1 DKK = 22,32
Sverige	1 DKK = 1,0947
Tyskland	1 DKK = 0,263

Bilag 7

Kommer fra kapitel 3, henvisning mangler i teksten

Figur 7. Fejl! Ukendt argument for parameter.: Udviklingen i samhandel i faste priser mellem Danmark og udlandet. 1993-1999



Bilag 8

EU-ansøgerlande og vejgodstransport

Tjekkiet

Ansøgning om EU-medlemskab: 17. januar 1996.

Tjekkiets ønsker på landtransportområdet

Tjekkiet ønsker at overtage og anvende den gældende fællesskabsret på transportområdet med virkning fra 1. januar 2003.

Tjekkiet forventer ikke, at det bliver aktuelt at ansøge om overgangsordninger på transportområdet.

Udkast til fælles holdning

Af Kommissionens udkast til fælles holdning vedrørende Tjekkiet fremgår, at Kommissionen ønsker supplerende informationer på bl.a. landtransportområdet (og på statsstøtte- og public service obligationområdet).

Slovenien

Ansøgning om EU-medlemskab: 10. juni 1996.

Sloveniens ønsker på landtransportområdet

Slovenien ønsker principielt at overtage og anvende fællesskabsretten på transportområdet med virkning fra 1. januar 2003 – dog pointeres det fra slovensk side, at implementeringen af visse retsakter nøje er knyttet til datoen for indtræden i EU. Sidstnævnte element vedrører enkelte bestemmelser på vejtransport- og baneområdet.

Slovenien forventer ikke, at det bliver aktuelt at ansøge om overgangsordninger på transportområdet.

Udkast til fælles holdning

For Sloveniens vedkommende fremgår det af Kommissionens udkast til fælles holdning (*Rev.1*), at man noterer sig Sloveniens planer for implementering af *acquis*'et på transportområdet mellem 31. december 2000 og tiltrædelsen, og at man videre noterer sig, at Slovenien har besluttet gradvist at liberalisere international vejgodstransport og cabotage forud for medlemskab af EU.

Videre fremgår, at EU noterer sig, at Slovenien forventer, at det europæiske marked, dvs. EU's indre marked, vil være fuldt tilgængeligt for slovenske vejtransportører, herunder cabotage, med virkning fra datoen for Sloveniens indtræden i EU. EU minder i den forbindelse om, at holdningen i EU er, at forudsætningen herfor er fuld implementering m.v. af EU's *acquis*, herunder sociale, tekniske, fiskale, sikkerhedsmæssige og miljømæssige krav.

Af udkastet til fælles holdning fremgår videre, at man fra EU's side bemærker, at fuld åbning af vejtransportmarkedet mest sandsynligt vil have en kraftig effekt på transportsektoren, sikkerhed og miljø, og at planer for en blød integration ind i det indre marked bør undersøges før tilslutningen.

Fra EU's side noterer man sig endvidere informationerne om afgifter og nedsættelse heraf. Niveauet vurderes imidlertid stadig at være for højt. Slovenien bedes derfor redegøre for forholdet mellem afgifter og omkostninger ved anlæg, operation og udvikling af det relevante infrastrukturnetværk. Derudover noterer man sig fra EU's side, at Slovenien agter at ændre sin vejlov den 31. december 2001. I den forbindelse vil det formentlig være nødvendigt for Slovenien at tilpasse definitionen af "motorveje" til direktiv 99/62/EF (der erstatter direktiv 93/89/EF).

Estland

Ansøgning om EU-medlemskab: 24. november 1995.

Estlands ønsker på landtransportområdet

Estland ønsker at overtage og anvende fællesskabsretten på transportområdet med virkning fra indtrædelsesdatoen i EU. Dog anmoder Estland om en overgangsperiode indtil år 2005 vedrørende Rådets direktiv 93/89/EØF om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt at vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer.

Udkast til fælles holdning

Af Kommissionens udkast til fælles holdning (*Rev 1*) fremgår, at EU noterer sig, at Estland fuldt ud agter at implementere *acquis*'et på vejtransportområdet mellem 1999 og 2003, på nær hvor der anmodes om overgangsperiode.

(Estland anmoder om overgangsperiode frem til 2005 vedrørende direktiv 93/89/EF som ændret ved direktiv 99/62/EF om afgifter paa tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer).

Derudover noterer man sig Estlands bekræftelse på, at landet har vedtaget acquis'ets krav vedrørende teknologi, sikkerhed, transport af farligt gods og sociale regler, især vedrørende køretider, og at de myndigheder, der skal kontrollere dette, er på plads. Man noterer sig videre Estland planer og tidsskemaer med henblik på fuld harmonisering til acquis'et vedrørende adgang til erhvervet vedrørende såvel gods- som passagertransport.

Af udkastet fremgår endvidere, at man beder Estland om endnu en gang at redegøre for sine planer vedrørende markedsåbning på transportområdet ved tiltrædelsen, herunder gods- og passagercabotage, idet man fra EU's side bemærker, at fuld åbning af vejtransportmarkedet mest sandsynligt vil have en kraftig effekt på transportsektoren, sikkerhed og miljø, og at planer for en blød integration ind i det indre marked bør undersøges før tilslutningen.

Ungarn

Ansøgning om EU-medlemskab: 31. marts 1994.

Ungarns ønsker på landtransportområdet

Ungarn ønsker også at overtage og anvende fællesskabsretten fra tiltrædelsesdatoen (2. januar 2002 nævnes) – dog anmoder Ungarn om overgangsperioder på en række områder.

Ungarn anmoder om en overgangsordning hvad angår Rådets forordning 3118/93 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, som ændret med Rådets forordning 3315/94.

Der anmodes – med mulighed for reciprocitet i relation til EU-medlemslande – om en overgangsordning indtil en 31. december 2006.

I denne periode ønsker Ungarn at udelukke muligheden for cabotagekørsel i Ungarn, og man er indstillet på medlemsstaternes gensidighedskrav og vurderer, at Kommissionsforordning 792/94 i givet fald ikke vil omfatte Ungarn. Ungarn foreslår, at der i overgangsperioden indføres et licenssystem baseret på en gradvis forøgelse af kvoterne, som det var praksis før liberaliseringen af vejtransporten i Fællesskabet.

Ungarn oplyser, at landets vejtransportsektor er karakteriseret ved et meget højt antal små virksomheder, og at der i overudbud på markedet. Den finansielle situation for virksomhederne er svag, og man ønsker derfor ovenanførte overgangsperioder med henblik på at kunne nå at omstille sig til det frie marked.

I relation til Rådets direktiv 96/53 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse køretøjer i brug i Fællesskabet gør Ungarn opmærksom på, at man ikke har myndighed til at tillade uhindret kørsel med tunge køretøjer på en del vejstrækninger. Ungarn kan dog opfylde kravet i direktivet vedrørende tre transitruter.

For øvrige vejruiter anmoder Ungarn om en overgangsperiode indtil den 31. december 2006, således at der på disse veje kan opkræves en særlig afgift for benyttelse af tunge køretøjer.

Afgiften vil blive opkrævet for såvel ungarske som ikke-ungarske køretøjer.

Ungarn anmoder også om en overgangsperiode indtil 31. december 2005 vedrørende Rådets direktiv 93/89/EØF om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer. Igen anføres virksomhedernes svage finansielle situation som begrundelse for ønsket om en overgangsordning, herunder navnlig også den ældre "køretøjsflåde".

Udkast til fælles holdning

Af Kommissionens udkast til fælles holdning vedrørende Ungarn fremgår bl.a., at EU's generelle holdning til overgangsperioder/ordninger – som Ungarn ønsker mange af – er, at disse skal være undtagelsen, og at disse skal være begrænsede og ledsaget af en klar plan for tilpasning af *acquis*'et. Undtagelserne må i øvrigt ikke gribe forstyrrende ind på fællesskabsbestemmelserne og ikke påvirke konkurrencesituationen væsentligt.

Kommissionen ønsker supplerende informationer vedrørende en række elementer på alle transportområder.

For så vidt angår Ungarns række af specifikke ønsker til overgangsordningen fremgår følgende hovedelementer af Kommissionens udkast:

Der er på området for vejcabotage mm. ikke sket en væsentlig vækst i EU efter liberaliseringen, og at Ungarn derfor må fremkomme med supplerende argumenter for at kunne retfærdiggøre sit ønske om en overgangsordning på dette område.

Der er på området vedrørende fiskal harmonisering (direktiv 93/89) om minimumsruter vedrørende køretøjsbeskatning tale om et ønske, som vil indvirke på vejtransport og konkurrencen i denne sektor. Set i lyset af beskatningen i Ungarn på området og den ønskede lange overgangsordning anmoder EU Ungarn om yderligere at retfærdiggøre ønsket,

herunder gennem kvantitative oplysninger om antallet og størrelsen af de virksomheder, der vil blive påvirket af direktivet.

Ønsket om overgangsordning vedrørende største tilladte dimensioner og største tilladte vægt er et område, hvor EU beder Ungarn nærmere redegøre for den "særlige afgift", man ønsker at kunne opkræve - samt størrelsen af denne. Ungarn anmodes også om at redegøre for grundene til at opkræve den særlige afgift på køretøjer med luftaffjedring med akseltryk på over 11 ton i stedet for 11,5 ton samt at fremkomme med detaljerede informationer og tidsplaner vedrørende opgradering af vejinfrastrukturen. Endvidere anmodes Ungarn om at tydeliggøre, om man tillader 3 + 2 og 3 + 3 køretøjskombinationer med en vægt på 44 ton ved transport af 40 fods ISO container som et led i en international kombineret transport.

Polen

Ansøgning om EU-medlemskab: 5. april 1994.

Polens ønsker på landtransportområdet

Polen ønsker at overtage og implementere det fulde *acquis* på transportområdet med virkning fra 1. januar 2003. Polen anmoder dog om undtagelsesbestemmelser vedrørende en række direktiver på transportområdet, herunder følgende på vejtransportområdet:

- 1) Kommissionens direktiv 12/98 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 71/320/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bremseapparater for visse kategorier af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil
- 2) Rådets direktiv 96/53 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet.

Polen anmoder om en overgangsperiode på 3 år, som vurderes at ville skulle udløbe den 31. december 2005 vedrørende ovennævnte retsakter – dog for så vidt angår direktiv 96/53 (vægt og dimensioner) erklærer Polen sig villig til at implementere direktivet gradvist igennem en overgangsperiode afhængig af den offentlige støtte som anvendes til dette formål.

Udkast til fælles holdning

Af Kommissionens udkast til fælles EU-holdning fremgår, at EU's generelle forhandlingsposition er, at overgangsperioder m.v. skal være begrænsede i rækkevidde og tid, og at der i øvrigt skal vedlægges en plan, som klart redegør for tilnærmelsen til *acquis*'et. Derudover må disse

ordninger ikke ændre på fællesskabsreglerne m.m. eller lede til væsentlige forvridninger i konkurrencen.

Fra Kommissionens side bedes desuden om supplerende oplysninger vedrørende en række områder inden for bl.a. landtransport.

For så vidt angår ønsket om overgangsordninger på vejtransportområdet beder Kommissionen Polen om følgende:

- Der bedes redegjort for grundene til, at man fra polsk side forventer en negativ indvirkning for så vidt angår artikel 3 (2) i forordning 12/98 vedrørende vejpassagercabotage
- Der bedes om supplerende begrundelser for en akseltrykgrænse vedrørende vejtransport på 10 ton på det overordnede vejnet og på 8 ton på det sekundære vejnet i stedet for 11,5 ton samt begrundelser for at opretholde et forbud mod 3+2 køretøjskombinationer på op til 44 ton køretøjer i internationale transport, idet man fra EU's side finder, at disse elementer vil forvride konkurrencen på vejtransportområdet. Polen anmodes også om at fremkomme med detaljerede planer om opgradering af infrastrukturen.

Cypern

Ansøgning om EU-medlemskab: 3. juli 1990.

Cyperns ønsker på landtransportområdet

Cypern ønsker at overtage og anvende fællesskabsretten på transportområdet og har som arbejdshypotese, at dette skal ske med virkning fra 1. januar 2003.

Cypern anmoder om en overgangsperiode på 5 år for gradvist at implementere Rådets forordning nr. 3821/85/EØF om kontrolapparatet inden for vejtransport - for alle køretøjer som udfører national transport.

Udkast til fælles holdning

For så vidt angår Cyperns anmodning om en overgangsordning på 5 år vedrørende teknologi- og sikkerhedsområdet på landtransportområdet (forordning 382/85 om optageudstyr – taktograf) er man fra EU's side af den opfattelse, at denne periode i givet fald vil have en indvirkning på det sociale- og sikkerhedsmæssige område, og at Cypern derfor skal fremsende data vedrørende den relevante køretøjsflåde og udfærdige planer vedrørende påmontering af optageudstyr på både nationalt kørende og internationalt kørende køretøjer. Cypern bedes desuden oplyse, hvordan man fra cypriotisk side vil forhindre de nationalt kørende køretøjer i at køre på det eksisterende EU-vejnetværk.

Litauen

Ansøgning om EU-medlemskab: 22. juni 1995.

Litauens ønsker på landtransportområdet

Litauen har angivet, at man ønsker overgangsordninger vedrørende dels brug af takograf i køretøjer, dels anvendelse af finansielle kapacitetskrav for licenser i relation til lokale transportaktiviteter på vejtransportområdet.

Udkast til fælles holdning

Foreligger ikke.

Bilag 9

Sammenlignende beregningseksempel

I beregningseksemplerne er anvendt en løn på 300.000 dkr. Dette udgør ifølge det oplyste gennemsnitslønnen for chauffører i Danmark. Flere lande har dog anført, at lønnen typisk ligger under de 300.000 dkr. Portugal har således anført en årlig løn på ca. 50.000 dkr., mens Spanien oplyser ca. 112.000 dkr. Størrelsen af sociale afgifter af indkomstskatten afhænger af forskellige progressionsgrænser og -satser, der er tilpasset de meget forskellige lønniveauer i de forskellige lande.

Det vurderes, at ovenstående ikke har væsentlig indflydelse på analysens resultater, idet beregningerne alene anvendes til at illustrere forskelle i skatteniveauet mellem de forskellige lande.

Valutakurser anvendt ved omregning fra lokal valuta til dkr. er anført i bilag 6.

Arbejdsgiver

I eksemplet er vist de enkelte landes sociale bidrag (arbejdsgivers bidrag) ved en skattepligtig indkomst på 300.000 dkr.

Beløbene er i danske kroner.

Tabel 9. Fejl! Ukendt argument for parameter. Arbejdsgiverudgift ved skattepligtig indkomst på 300.000 dkr.

Land	Arbejdsgivers sociale bidrag i %	Arbejdsgivers sociale bidrag	Arbejdsgivers udgift (løn og sociale bidrag)	Index
Danmark	1,00	3.000	303.000	100
Holland	18,60	55.045	355.045	117
Luxembourg	15,07	45.210	345.210	114
Polen	20,41	27.327	327.327	108
Portugal	23,75	71.250	371.250	123
Spanien	29,00	86.424	386.424	127
Sverige	32,92	98.760	398.760	132
Tyskland	20,50	61.497	361.497	119

Kilde: KPMG

Arbejdstager

I eksemplet er vist de enkelte landes personskat og sociale bidrag (arbejdstagers eget bidrag) af en skattepligtig indkomst på 300.000 dkr. Det er forudsat, at personen er enlig, dvs. for gifte personer anvender ægtefællen selv personfradrag m.v. i sin egen indkomst.

Beløbene er i danske kroner.

Tabel 9. Fejl! Ukendt argument for parameter. Nettoindkomst for arbejdstagere ved skattepligtig indkomst på 300.000 dkr.

Land	Indkomst- skat	Arbejdstagers sociale bidrag	Nettoindkomst	Index
Danmark	100.000	27.000	173.000	100
Holland	43.651	49.295	207.054	120
Luxembourg	55.231	41.584	203.185	117
Polen	68.946	22.227	208.827	121
Portugal	80.883	33.000	186.117	108
Spanien	68.550	13.922	217.528	126
Sverige	97.466	19.182	183.352	106
Tyskland	82.248	61.497	156.255	90

Noter:

Luxembourg: For gifte personer er nettoindkomsten 233.248 dkr.

Tyskland: For gifte personer er nettoindkomsten 190.000 dkr.

Kilde: KPMG

Samlet betaling til personskat og sociale afgifter

I nedenstående oversigt er vist den samlede betaling til personskat og sociale afgifter (både arbejdsgivers- og arbejdstagers bidrag), ved en bruttoløn på 300.000 dkr. Det forudsættes i eksemplet, at hele lønindkomsten er skattepligtig efter gældende regler, dvs ikke skattepligtige diæter mv indgår ikke. Ligeledes er ikke skattepligtige indirekte lønomsparinger ikke medregnet i bruttolønnen.

Tabel 9. Fejl! Ukendt argument for parameter. Samlet personskat og sociale afgifter ved indkomst på 300.000 dkr.

Land	Arbejdsgivers sociale bidrag	Arbejdstagers sociale bidrag	Indkomstskat	Betaling ialt til personskat og sociale afgifter	Index
Danmark	3.000	27.000	100.000	130.000	100
Holland	55.045	49.295	43.651	147.991	114
Luxembourg	45.210	41.584	55.231	142.025	109
Polen	27.327	22.227	68.946	118.500	91
Portugal	71.250	33.000	80.883	185.133	142
Spanien	86.424	13.922	68.550	168.896	130
Sverige	98.760	19.182	97.466	215.408	165
Tyskland	61.497	61.497	82.248	205.242	157

Kilde: KPMG

Generelt gælder, at i de lande, hvor der er store arbejdsgiverafgifter, betales f.eks. pension og arbejdsløshedsforsikring via arbejdsgivers sociale bidrag. Dette vil alt andet lige have en effekt på lønfastsættelsen.

Selskabsskatten betales af virksomhedens overskud efter fradrag af driftsudgifter, herunder lønudgifter og arbejdsgivers sociale afgifter. Hvis skattebesparelsen blev indregnet, ville forskellen mellem landene blive mindre. Eksempelvis betaler en arbejdsgiver i Sverige ca. 100.000 dkr. i sociale udgifter af en løn på 300.000 dkr., mens en arbejdsgiver i Danmark alene betaler ca. 3.000 dkr. Med fradrag i den svenske selskabsindkomst bliver den svenske arbejdsgivers nettoudgift dog mindre.

Bilag 10

Tidligere analyser vedrørende vognmandserhvervets konkurrencesituation

I det følgende foretages en kortfattet gennemgang af tidligere analyser vedrørende vognmandserhvervets konkurrencesituation.

”Vognmandserhvervet og det indre marked – en brancheanalyse” – 1989

Deltagere og formandskab:

Trafikministeriet (formandskab), Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Danske Vognmænd, SID og Direktoratet for Vejtransport.

Formål:

Analysere og klarlægge vognmandserhvervet generelt og specielt eksportvognmandserhvervets konkurrenceevne.

Analyseindhold:

- Klarlægge udviklingen i danske vognmænds markedsandele på EF's transportmarked
- Drøfte aktuelle forslag på vognmandsområdet, der har været til behandling i EU
- Undersøge lovgivningsmæssige og administrative regler i udvalgte lande
- Vurdere omkostningsudviklingen hos danske vognmænd og deres nærmeste konkurrenter

Anbefalinger og konklusioner:

Rapporten indeholder ikke en egentlig sammenfatning eller et konkluderende afsnit.

I rapporten indgår dog følgende konklusioner:

- Godsmængden på danske lastbiler er steget i perioden fra 1981 til 1988, men samlet har danske vognmænd tabt markedsandele i perioden. Markedsandelen er dog fortsat ca. 60 pct.
- Danmark er præget af mange små vognmandsvirksomheder
- En harmonisering af dieselaftgifterne vil være til ugunst for det danske vognmandserhverv

- De samlede totalomkostninger for EF's vognmandsvirksomheder er størst i Italien, dernæst følger Danmark – Frankrig er billigst. Forskellene er dog forholdsvis begrænsede.
- Der anbefales, at danske vognmænd i større grad gør brug af ny teknologi, herunder især EDB.
- Der anbefales øget samarbejde mellem især de små vognmandsvirksomheder
- Der anbefales en vis sammenslutning af virksomheder, så de bliver mere kapitalstærke
- Det anbefales, at vognmandsvirksomhederne etablerer et forbedret internationalt kontaktnet.

”Transportpolitikken i erhvervspolitisk belysning” - 1993

Deltagere og formandskab:

Trafikministeriet og Industriministeriet

Formål:

At belyse hvorledes den nuværende transportstruktur berører de danske vareproducerende virksomheders omkostningsstruktur, og hvilke konsekvenser en række transportpolitiske tiltag vil kunne få for sådanne virksomheder.

Analyseindhold:

- Godstransportens udvikling i Danmark og mellem Danmark og udlandet.
- udbygning af infrastruktur i Danmark og Europa.
- Udviklingstendenser i transportpolitikken.
- Sammenfattende analyse af transportpolitikken betydning for danske produktionsvirksomheder.

Anbefalinger og konklusioner:

- Lastbiltransport er i stærk vækst på bekostning af øvrige transportmidler. Det er især producenter af højværdivarer, der benytter lastbiltransport. Øget brug af vognmandskørsel i stedet for firmakørsel.

- Den danske transportinfrastruktur er generelt af høj kvalitet. Bygningen af de faste forbindelser vurderes at få en positiv effekt for danske produktionsvirksomheder i form af tidsbesparelser og forbedret regularitet.
- EF's transportpolitik får i stigende grad betydning for dansk transportpolitik, især med hensyn til liberalisering inden for transportsektoren, samt med hensyn til afgiftspolitikken, hvor der må forventes forslag om øgede afgifter for vejtransport.
- Transportomkostningerne udgør for producenterne af højværdivarer en relativt lille andel af de samlede omkostninger. Selv markante forhøjelser af diesel- og vægtafgifter vil kun betyde marginale ændringer i de samlede omkostninger for producenterne af højværdivarer.

”Transport/Kommunikation – en erhvervsøkonomisk analyse - 1993

Deltagere og formandskab:

Erhvervsfremmestyrelsen (formandskab), Trafikministeriet, Industriministeriet, Telestyrelsen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Transportrådet, Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Rederiforeningen, AHTS og en række private virksomheder.

Formål:

Der blev i alt gennemført 8 ressourceanalyser på bl.a. fødevarerområdet, miljø/energiområdet m.fl.

Ressourceanalysen vedr. transport/Kommunikation tager udgangspunkt i områdets specifikke vilkår, der er udgangspunktet for behandlingen af virksomhedernes muligheder og internationale konkurrenceevne.

Analyseindhold:

Analysen omfatter en gennemgang af udviklingstræk for ressourceområdets virksomheder og dermed den konkurrencestrategiske situation i de kommende år.

Analysen afsluttes med en identifikation af en række tiltag, der kan styrke virksomhedernes situation og internationale konkurrenceevne ved at nedbryde eksisterende barrierer og ved at udvikle eksisterende styrkepositioner.

Anbefalinger og konklusioner:

Analysen fremhævede en markant ændring af de ydre vilkår for ressourceområdets virksomheder med deraf stigende konkurrence, som følge af kommende deregulering og liberalisering i både Danmark og EU.

Den generelle vurdering var, at de nye muligheder mere end opvejede truslerne for de danske transportvirksomheder. De væsentligste barrierer for transportvirksomhederne blev henført til de indre forhold omkring uddannelses- og kompetenceniveauet, evnen til at produkt- og markedsudvikle, kapital- og indtjeningsforhold, integration mellem transportkøbere og sælgere samt til brancheorganisationernes roller og styrker/svagheder.

”Logistik og godstransport – en erhvervspolitisk strategi for transporterhvervet”- 1998

Deltagere og formandskab:

Erhvervsministeriet (formandskab), Trafikministeriet, Skatteministeriet, DV, FDE, ETU m.fl.

Formål:

Regeringens strategi for transporterhvervet inkl. forslag til konkrete initiativet, der kan bidrage til at styrke erhvervets konkurrencesituation.

Analyseindhold:

- Transporterhvervets udfordringer
- Offentlig regulering
- Adgang til viden
- Adgang til kapital
- Offentlig-privat samspil
- Den internationale konkurrenceevne for erhvervet

Anbefalinger og konklusioner:

Publikationen indeholder ikke en egentlig sammenfatning eller konklusion men indeholder en gennemgang af konkrete tiltag, der inden for hvert analyseområde kan bidrage til at forbedre erhvervets konkurrencesituation.

Effekt af tidligere analyser

Analysegruppen her forsøgt at danne sig et overblik på effekten af de mest centrale tidligere analyser.

”Vognmandserhvervet og det indre marked”

Det er konstateret, at det vanskeligt inden for den tidsramme, som analysegruppen har arbejdet under, er muligt at foretage en præcis vurdering af, hvorvidt de konklusioner, der drages i rapporten, har medført

ændringer i vognmandserhvervet. I forlængelse heraf kan det konstateres, at der på en række af de område, som arbejdsgruppen pegede på, har været en udvikling i overensstemmelse med rapportens konklusioner.

Samtidig må det – som det fremgår af analysegruppens arbejde – konstateres, at der fortsat er behov for en målrettet udvikling på de områder, som nævnes i rapporten.

”Logistik og godstransport”

Den erhvervspolitiske strategi omfatter alle godstransportformer og indeholder ikke en egentlig sammenfatning eller konklusion, men giver en gennemgang af tiltag, der inden for hvert analyseområde kan bidrage til at forbedre erhvervets konkurrencesituation.

Det er karakteristisk, at de forskellige tiltag, der peges på i strategien har en meget varierende karakter.

De spænder fra en række meget konkrete tiltag/anbefalinger som f.eks.

- ”Trafikministeriet vil arbejde for, at en fast forbindelse over Femer Bælt bliver gennemført under forudsætning af, at hensynet til miljø og økonomi kan tilgodeses”

Til mere generelle anbefalinger som f.eks:

- Ministerierne vil arbejde for rammebetingelser, der kan styrke det danske transporterhverv til gavn for hele erhvervslivets globalisering og Danmarks konkurrenceevne”.

Med hensyn til de mere specifikke anbefalinger, kan det konstateres, at en række af disse er gennemført eller igangsat. Det gælder bl.a. en styrkelse af transportforskningen, nedsættelse af selskabsbeskatningen, liberalisering af godstransporter med jernbane etc. Det er umiddelbart noget vanskeligere at vurdere, i hvilken grad de mere generelle anbefalinger er blevet implementeret. En vurdering heraf vil ofte bygge på mere subjektive skøn.

Ud over at den erhvervspolitiske strategi indeholder en række anbefalinger og tilkendegivelser har strategien også karakter af at være en overordnet ramme for de videre initiativer på området, f.eks. i forbindelse med analysegruppens arbejde.