

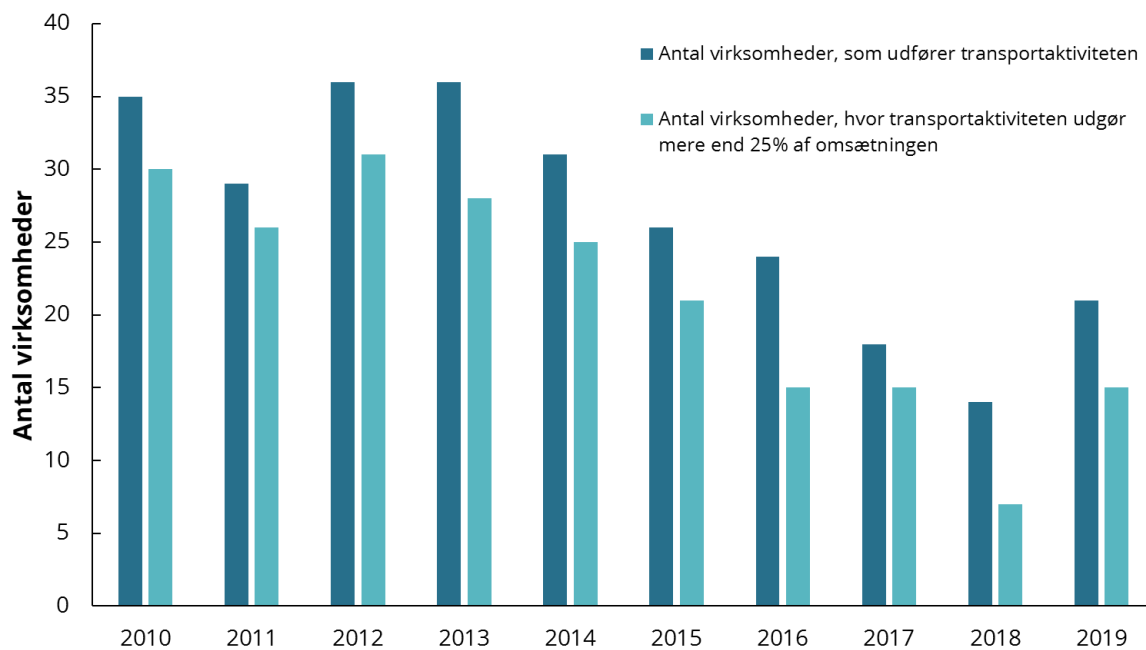
## Konjunkturundersøgelse 2020: Strukturel udvikling

# Dyretransportører er under pres

Antallet af vognmandsvirksomheder, der udfører transport af levende dyr, er praktisk talt halveret over de seneste 10 år. Årsagen er bl.a. klippekortsordningen, urealistiske krav til chaufførerne, alt for høje bøder samt konsolidering.

AF MORTEN PERNØ, ØKONOM

Virksomheder med levende dyr som transporttype: 2010-2019



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2011-2020

Set over det seneste årti er antallet af danske dyretransportører, dvs. vognmandsvirksomheder med transport af levende dyr som transporttype, faldet ganske betragteligt: Antallet af virksomheder er blevet næsten halveret, fra 35 i 2010 til blot 21 i 2019 – et fald på 40 pct. set over perioden som helhed. Frem til 2018 var nedgangen endog på hele 60 pct. til blot 14 virksomheder.

Presset på dyretransportørerne fremgår også af, at andelen af virksomheder, hvor denne transport er vigtig for omsætningen, ud af det samlede antal af virksomheder, som udfører transporten, er halveret fra 30 pct. i 2010 til 15 pct. i 2019. Det er et tegn på, at vognmænd mindsker deres fokus på transporttypen for i stedet at udvide deres aktiviteter ind på andre områder, hvor forretningsbetingelserne er mere tålelige.

Et yderligere tegn på presset på transporttypen er, at transportørerne af levende dyr som påvist i **KONJUNKTUR NYT NR. 1-2020** kun har haft beskedne positive erfaringer med udviklingen i indtjeningen og transportpriserne i det forløbne år.

## **Transport af levende dyr har været ramt af klippekortsordning, urealistisk høje krav til chaufførerne og uforholdsvis høje bøder og undergår konsolidering**

De danske dyretransportører har dels været under pres fra den såkaldte klippekortsordning, der blev indført i 2007, og som indebærer, at personer, som beskæftigede sig med transport af levende dyr, og som inden for en periode på 3 år gjorde sig skyldig i 3 overtrædelser, blev betinget frataget retten til at beskæftige sig med dyretransport og idømt betydelige bøder. Ordningen er blevet afskaffet i 2020, men har i perioden frem hertil indvirket negativt på både chaufførernes og vognmændenes arbejdsmiljø i form af øget stress og mistro samt skævvredet konkurrencen i transporttypen, idet ordningen var rettet mod danske og ikke udenlandske vognmænd.

Dels af reglernes urealistisk høje krav om, at chaufførerne skal kunne vurdere transportegnethed, selvom disse ikke har en veterinær- eller landbrugsuddannelse - regler, som fortsat lægger et urimeligt ansvar på vognmændene og chaufførerne, som i praksis ikke har mulighed for at foretage en tilstrækkelig kontrol, og stadig er en vigtig belastning for transportører af levende dyr.

Samtidig er bøderne uforholdsvis høje: Ved en førstegangsforsæelse, hvor myndighederne under en kontrol konstaterer dyr med sår, skader eller sygdom i lastbilen, pålægges chaufføren en bøde på 6.000 kr. og vognmanden en bøde på 13.000 kr. Anden gang fordobles bøderne til hhv. 12.000 og 26.000 kr. og så fremdeles.

Den manglende attraktivitet af ovennævnte markedsvilkår kan forklare nedgangen i antallet af virksomheder og betydningen i omsætningen for denne transporttype.

Dog er udviklingen inden for transport af levende dyr også udtryk for en generel konsolidering, hvor vognmændene ofte og i talrigt omfang opkøber og sammenlægger andres forretninger med deres egen.

Fremgangen i antallet i 2019 kan tilskrives, at et større antal virksomheder har deltaget i konjunkturundersøgelsen i år end sidste år, idet antallet af deltagere svinger fra år til år.

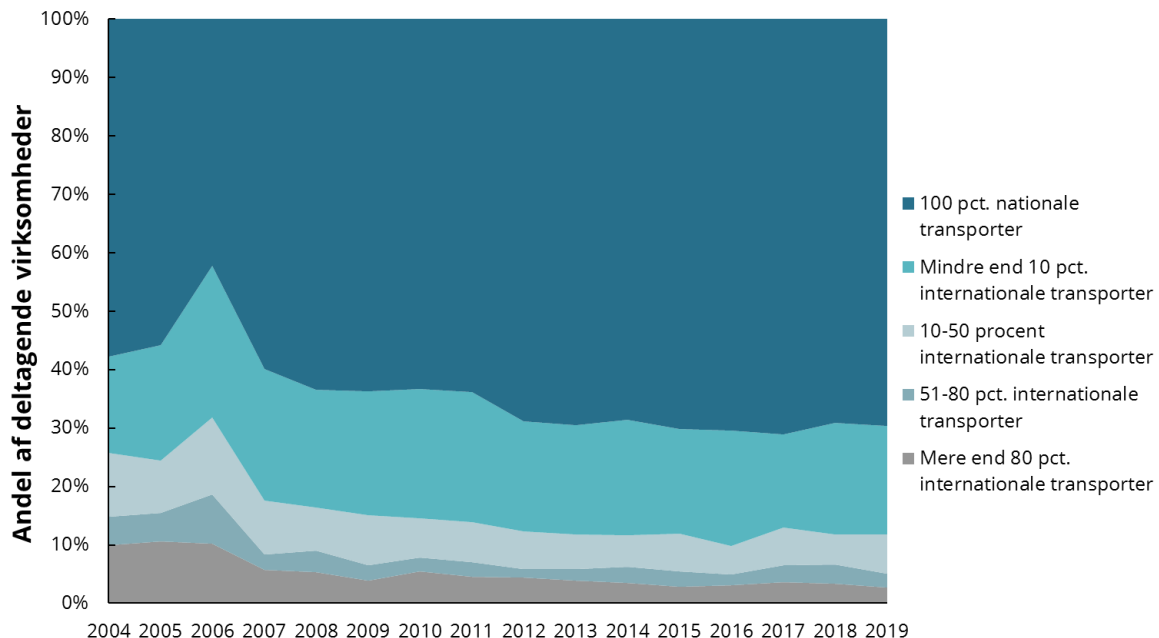
## Konjunkturundersøgelse 2020: Strukturel udvikling

# Internationale transporter i fald mod bunden

Andelen af vognmandsvirksomheder, der udfører internationale transporter, har været på retur siden begyndelsen af 00'erne pga. en øget international konkurrence

AF MORTEN PERNØ, ØKONOM

Fordeling af virksomheder efter andel af nationale og internationale transporter: 2004-2019



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2005-2020

Andelen af DTL-medlemmer, som udfører internationale transporters, har været faldende siden begyndelsen af 2000-tallet. Hvor lidt mere end hver fjerde vognmandsvirksomhed havde internationale kørsler i 2004, er det i 2019 kun hver ottende, der udfører sådanne transporters.

## Ublu udenlandsk konkurrence har kostet danske vognmandsvirksomheder udenlandsk kørsel

Årsagen hertil skal findes i den stadig hårdere konkurrence fra udflagede danske og udenlandske vognmandsvirksomheder, hvor aflønningen af chaufførerne er væsentligt lavere end hos de danske vognmandsvirksomheder, der er forpligtet til at overholde de danske regler og overenskomster.

Konkurrencen fra lavtlønslande som især Polen, Rumænien, Bulgarien og andre østeuropæiske lande har afløst Tyskland som hovedrolleindehaver og har medført, at danske lastbilers internationale konkurrenceevne er blevet undermineret.

Både statistikken fra det tyske vejtransportpoliti Bundesamt für Güterverkehr (BAG), som er pålidelig, da den baserer sig på trafikanternes faktiske betalinger af den tyske vejafgift (Maut), samt Vejdirektoratets trafiktal for lastbiltrafikken over grænserne viser, at det netop især er biler fra Polen og andre østlande, som i stadig stigende grad dominerer i trafikken ind i Danmark målt ved indregistreringslandet for den trækkende enhed.<sup>1</sup>

De danske vognmænd er derfor blevet udkonkurreret på de internationale markeder med undtagelse af de øvrige nordiske lande, som har sammenlignelige aflønningsforhold for chauffører som de danske.

Andelen, som alene eller næsten udelukkende udfører ren national kørsel, er derfor steget fra, at næsten 3 ud af 4 vognmænd kørte på denne måde i 2004 til at tæt på 9 ud af 10 nu gør det. Det er således især den rent nationale kørsel, som nu dominerer DTL-medlemmers kørsel.

---

## Konjunkturundersøgelse 2020: *Appendiks*

# Aktiviteter, beskæftigelse og biler

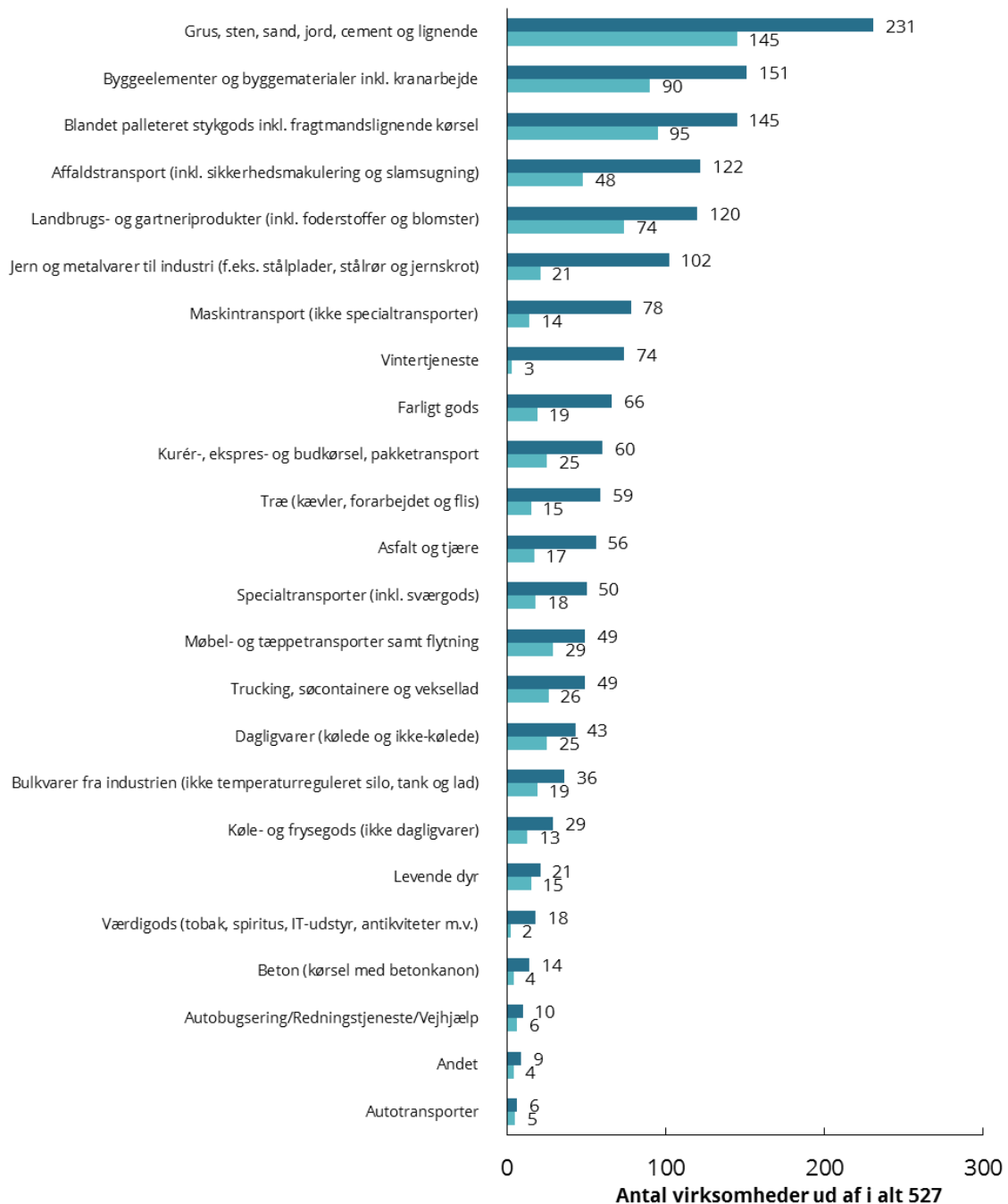
AF MORTEN PERNØ, ØKONOM

I det efterfølgende er yderligere beskrivende statistik for strukturen blandt DTLs medlemsvirksomheder fra DTLs konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark 2020 angivet til orientering.

## Virksomhedens transportaktivitet efter type: 2019

Den enkelte virksomhed kan have flere transportaktiviteter

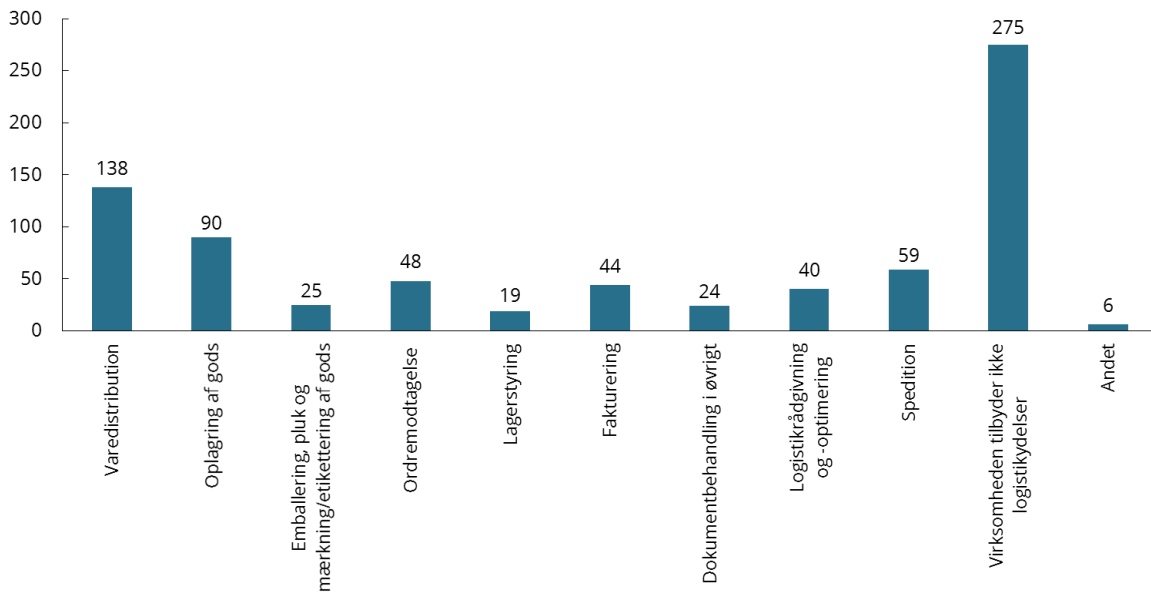
- Antal virksomheder, som udfører transportaktiviteten
- Antal virksomheder, hvor transportaktiviteten udgør mere end 25% af omsætningen



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020

Antal virksomheder ud af 527 virksomheder

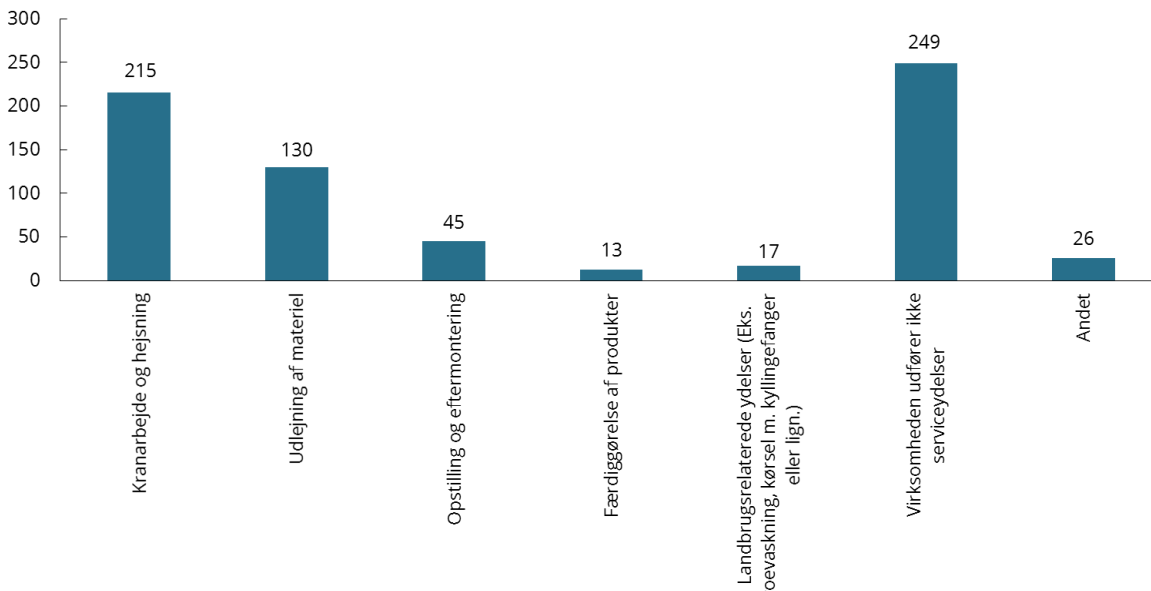
## Fordeling af virksomheder efter udbud af logistikydelser: 2019



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020

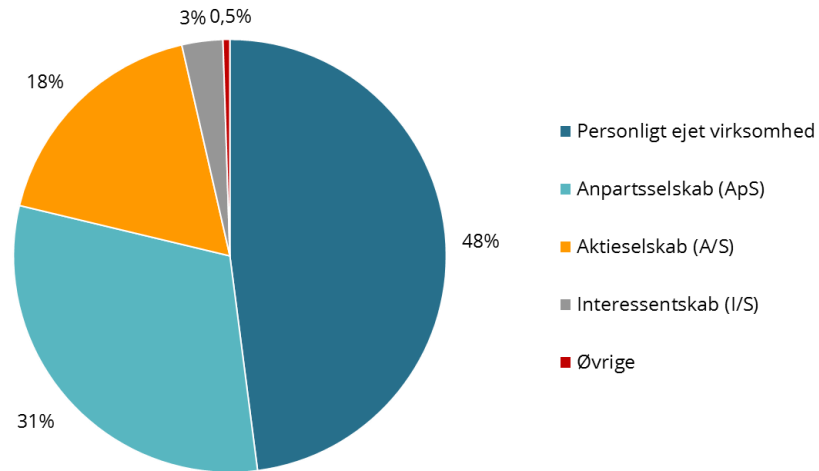
Antal virksomheder ud af 527 virksomheder

## Fordeling af virksomheder efter udbud af serviceydelser: 2019



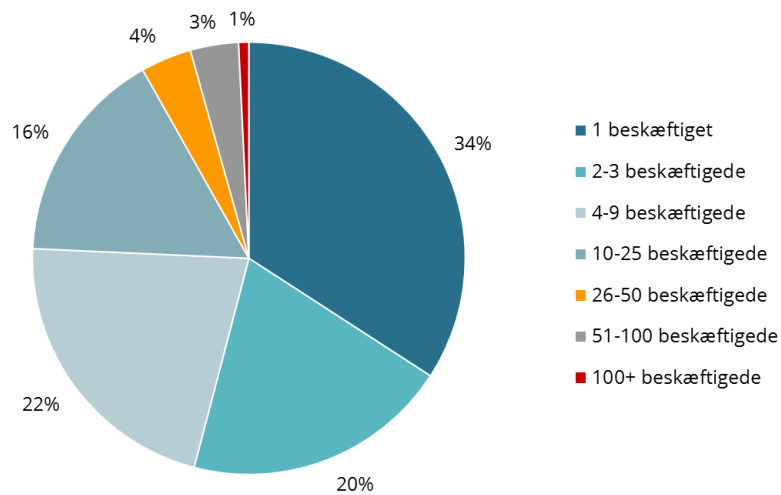
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020

## Fordeling af virksomheder efter selskabstype: 2019



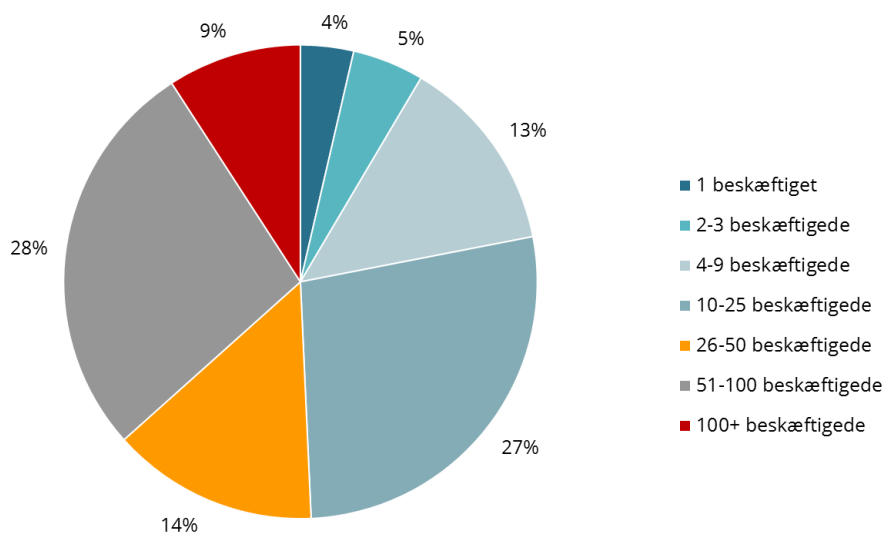
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020

## Fordeling af det samlede antal virksomheder efter størrelse målt på beskæftigelse: 2019



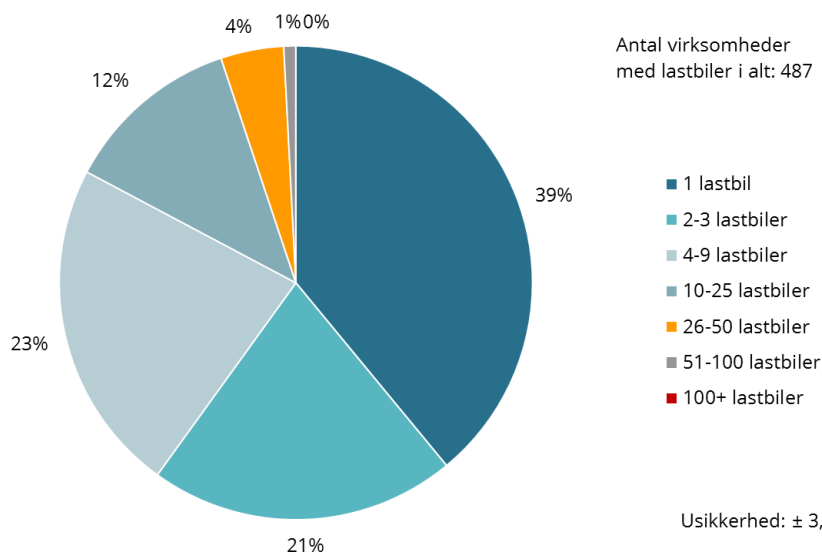
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020

## Fordeling af beskæftigelsen i forhold til virksomhedernes størrelse målt på beskæftigelse: 2019



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020

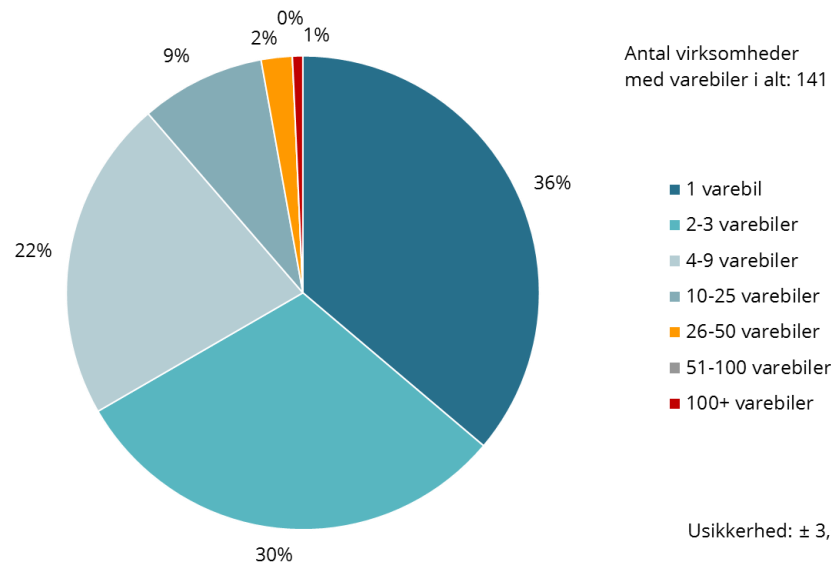
## Fordelingen af virksomheder efter størrelse fordelt på antal lastbiler: 2019



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020

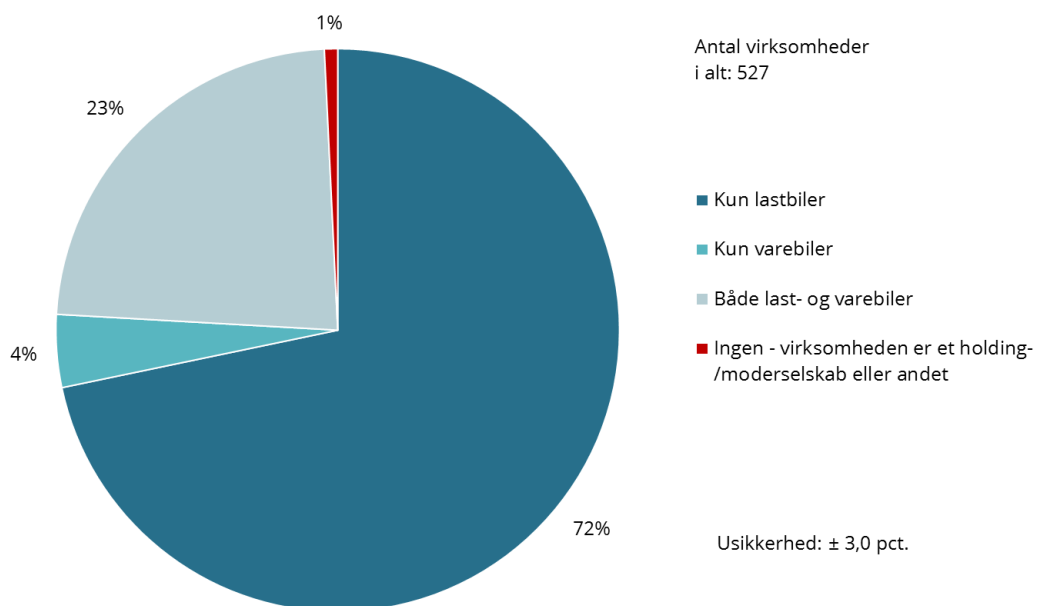


## Fordelingen af virksomheder efter størrelse fordelt på antal varebiler: 2019



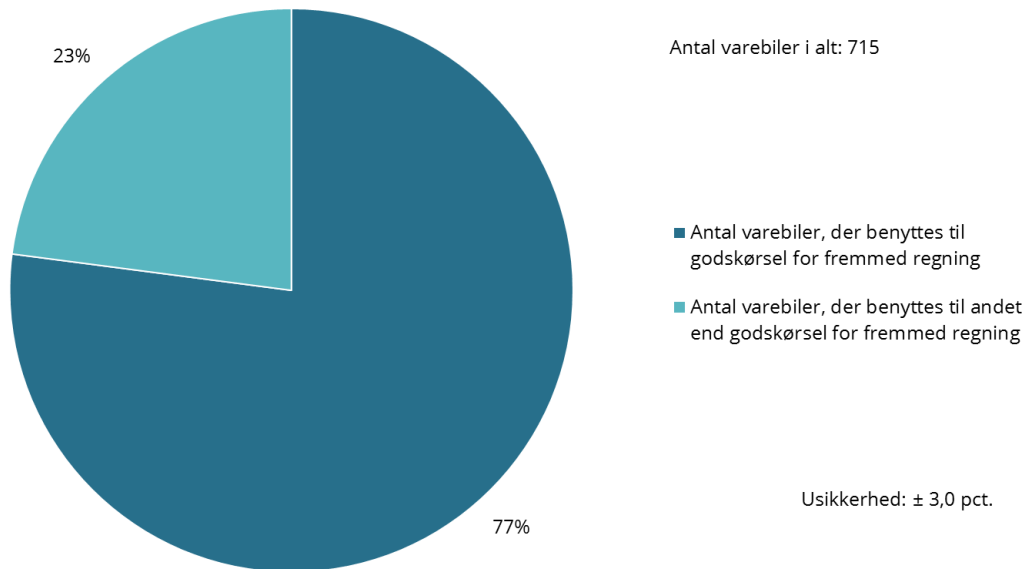
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020

## Fordeling af antal virksomheder efter biltyper: 2019



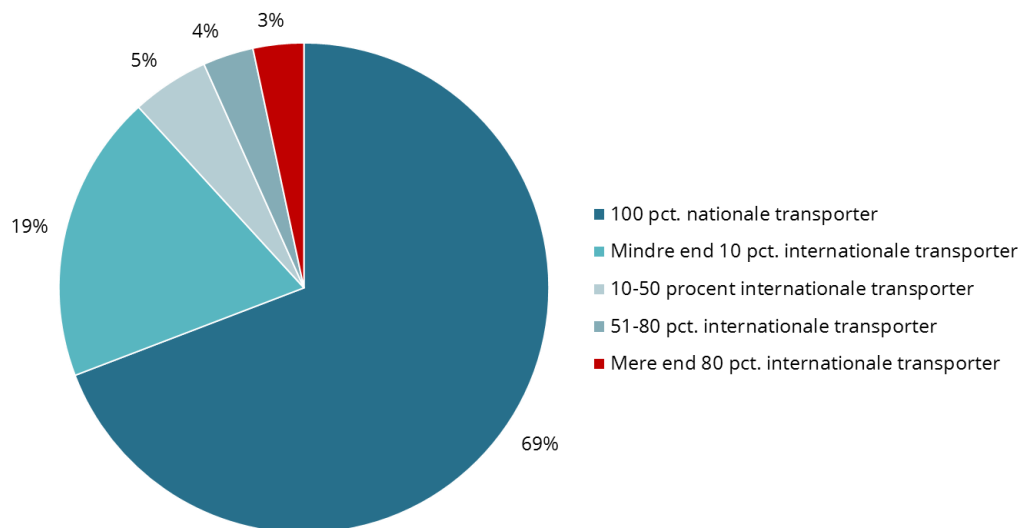
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020

## Fordeling af antal varebiler efter anvendelse til godskørsel for fremmed regning: 2019



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020

## Fordeling af virksomheder efter andelen af nationale og internationale transport: 2019



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020

---

## Noter

<sup>1</sup> Se Bundesamt für Güterverkehr: Monats- und Jahresstatistiken:

[https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Mautstatistik/Archiv/archiv\\_node.html?jsessionid=1C2D35BCA13863EB00C5BCC940953DAD.live21302](https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Mautstatistik/Archiv/archiv_node.html?jsessionid=1C2D35BCA13863EB00C5BCC940953DAD.live21302) samt Vejdirektoratet: Nøgletal om vejtransport: <http://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2020-04/Statistikatalog.xlsx>

## Yderligere oplysninger

**DTL Konjunktur Nyt** udarbejdes af DTLs erhvervspolitiske afdeling, Grønningen 17, mezz., 1270 København K. Kontakt økonom Morten Pernø, tlf.: +45 22 76 86 02, e-mail: [mpe@dtl.eu](mailto:mpe@dtl.eu) eller underdirektør, erhvervspolitisk chef, Ove Holm, tlf.: +45 23 44 29 09, e-mail: [oho@dtl.eu](mailto:oho@dtl.eu) for yderligere oplysninger.

Artiklen er baseret på resultatet af DTLs medlemmers besvarelse af DTLs konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark 2020, hvis data er indsamlet i perioden 17. februar-9. marts 2020, dvs. lige inden udbruddet af COVID-19-viruspandemien og dens indvirkning på dansk og international økonomi. Spørgeskemaet blev udsendt til 1.560 af DTLs medlemsvirksomheder. 527 virksomheder har besvaret undersøgelsen, hvilket giver en svarprocent på 33,8.

---