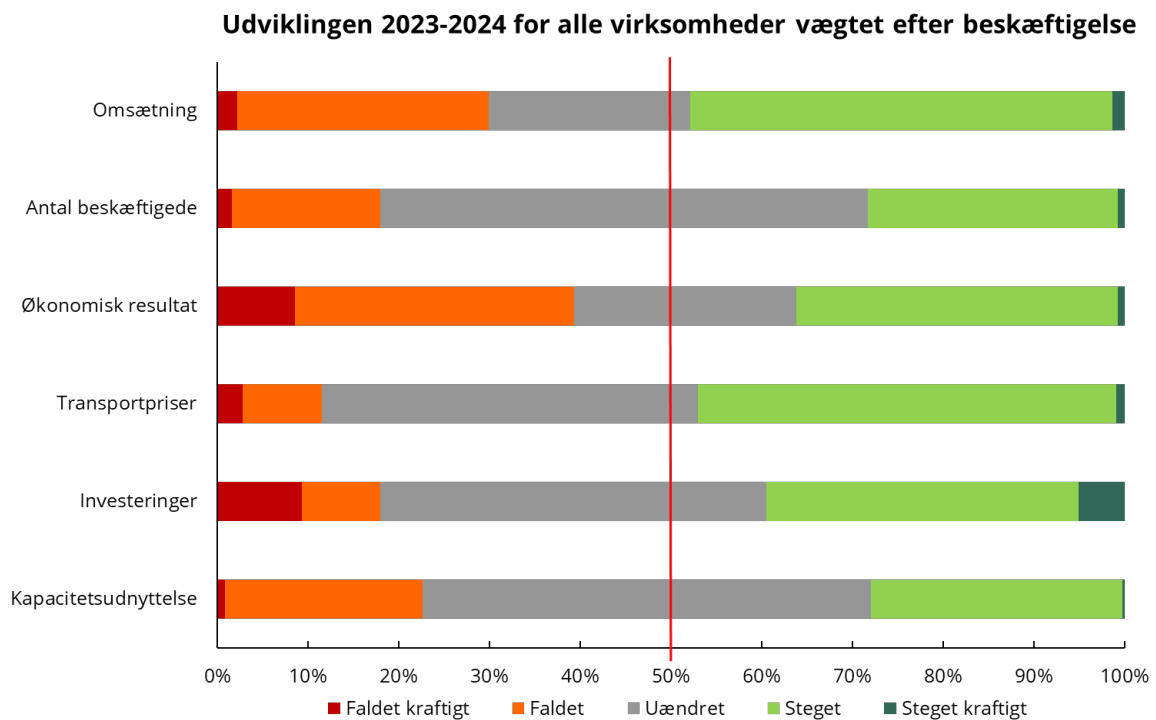


Konjunkturundersøgelse 2025: Udvikling og forventninger**Bedring i vognmandserhvervet,
men vejafgift påvirker priser og
investeringer**

Vognmandsvirksomhederne oplevede en forbedring af den økonomiske udvikling i 2024 på flere vigtige områder • Selvom et lille flertal stadig havde faldende indtjening, viste 2024 en bedring, især inden for transportpriser, indtjening, omsætning og investeringer • Erhvervet forventer et lidt bedre 2025, hvor især transportpriser, indtjening, omsætning og kapacitetsudnyttelse ventes at stige • Investeringerne ventes dog at blive presset af vej- og dieselaftgifter, en ny overenskomst og usikkerhed omkring tilskud til grøn omstilling •

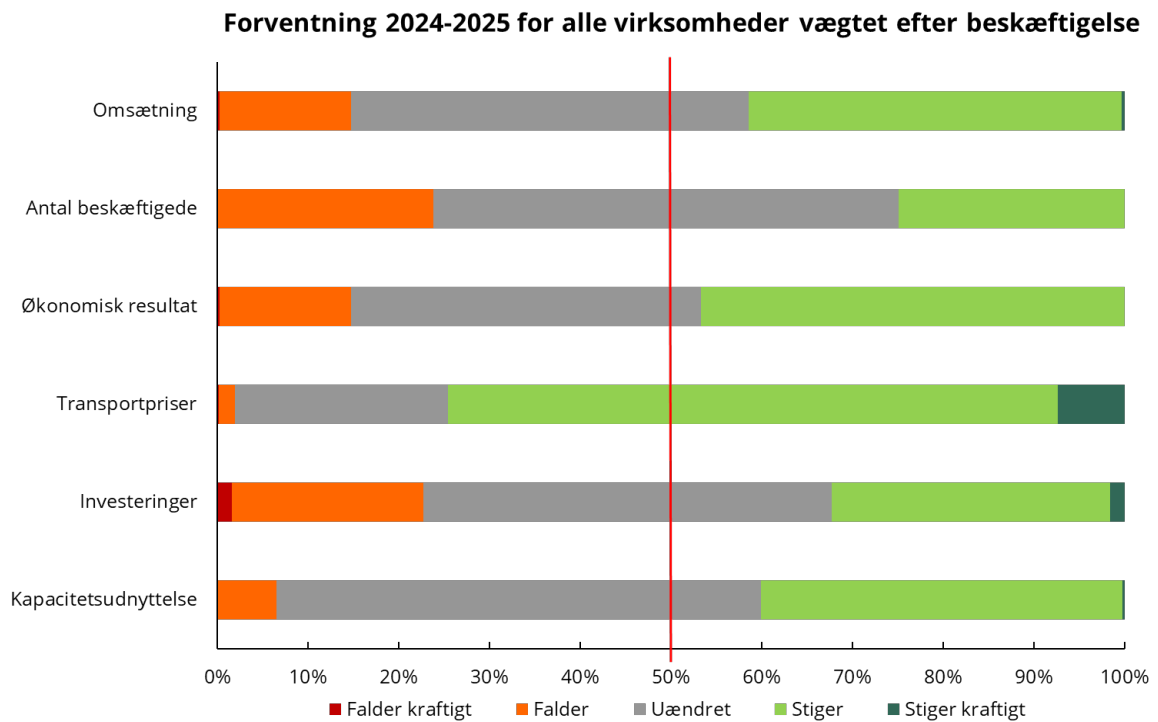
AF MORTEN PERNØ, ØKONOM**Figur 1: Især højere transportpriser, indtjening og omsætning***Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2025*

- Figur 1 og 2 viser resultaterne fra virksomhedernes erfarede udvikling i og forventninger til nøgletallene vægtet i forhold til beskæftigelsen i den enkelte virksomhed.¹

- Det interessante er at se på balancen mellem på den ene side *Steget/Stiger* eller *Steget kraftigt/Stiger kraftigt* og på den anden side *Faldet/Falder* eller *Faldet kraftigt/Falder kraftigt*.
- Figur 1 viser erfaringen fra 2024. Det overordnede indtryk er, at det var et år med bedring, især hvad angår transportpriserne, indtjeningen (økonomisk resultat), omsætningen og investeringerne, og at transportpriserne fortsat steg. Sidste års negative overvægt i nøgletallene er i størstedelen nu vendt til en positiv overvægt.
- Andelen af virksomheder, der oplevede faldende indtjening, faldt fra 59 pct. i 2023 til 40 pct. i 2024, mens andelen med stigende indtjening steg fra 23 pct. til 36 pct. Der var dog stadig et lille flertal, der oplevede faldende indtjening i 2024.
- Der var større fremgang i næsten alle nøgletal i 2024 sammenlignet med 2023, undtagen for beskæftigelsen. Dette gælder især transportpriserne, omsætningen og indtjeningen, mens bedringen var mindst for kapacitetsudnyttelsen. Samtidig var der færre tilfælde af kraftigt fald, især i indtjeningen, omsætningen, beskæftigelsen og transportpriserne.
- Flere virksomheder oplevede stigende investeringer i 2024 (37 pct. mod 27 pct. i 2023), mens færre oplevede faldende investeringer (18 pct. mod 27 pct.).
- Flest virksomheder oplevede en uændret beskæftigelse (54 pct.) og kapacitetsudnyttelse (49 pct.) i 2024.
- Hele 47 pct. af virksomhederne oplevede stigende transportpriser i 2024 (mod 29 pct. i 2023), mens kun 15 pct. oplevede faldende priser (mod 27 pct. i 2023). Dette skyldes dels eftervirkninger af transportoverenskomsten fra 2023, dels en lavere, men stigende inflation i løbet af 2024 på grund af stigende energi- og fødevarerpriser, især på el og gas. Nogle vognmandsvirksomheder havde også øgede udgifter til den grønne omstilling udover inflationen og stigende udgifter til lønninger, inventar, bygninger og materiel.²
- Denne udvikling skete på baggrund af en betydelig vækst i dansk økonomi på 3,7 pct. i 2024 (mod 2,5 pct. i 2023). Inflationen faldt fra 3,3 pct. i 2023 til forventet 1,4 pct. i 2024.³ Væksten i 2024 var dog ujævn fordelt og primært drevet af medicinalindustrien, mens mange andre erhverv oplevede stilstand. Hele økonomien målt på bruttoværditilvækst⁴ voksede med 3,9 pct. i 2024, men uden medicinalindustrien kun med 1,8 % i 2024.⁵ Stilstanden for mange skyldtes meget negativ forbrugertillid (på grund af tidligere høj inflation og renter), på trods af høj beskæftigelse, lav ledighed, stigende realløn og boligpriser. Forbrugertilliden forbedredes i første halvdel af 2024, men var tilbage på samme niveau som i december 2023 ved udgangen af året. Også vanskelige tyske og svenske eksportmarkeder påvirkede erhvervslivet i 2024.⁶
- Erhvervstilliden blev dog bedre i løbet af 2024: Renten begyndte at falde, eksporten steg med 8,2 pct. og importen med 2,5 pct.⁷ Store offentlige investeringer i anlæg støttede byggeriet, som ellers generelt faldt, jf. **KONJUNKTUR NYT 2-2025**.
- Bedringen afspejlede sig også i lastbiltrafikken over Storebælt, som steg det meste af 2024 og lå markant over 2023-niveauet, selvom den faldt i sidste kvartal. Manglen på

chauffører viste igen tegn på at stige i 2024, men aftog sidst på året. Efterspørgslen steg i første halvdel af 2024 og faldt igen i andet halvår.⁸

Figur 2: Forventning om især stigende transportpriser, bedre indtjening og kapacitetsudnyttelse, men også lavere forventninger til investeringer i det kommende år



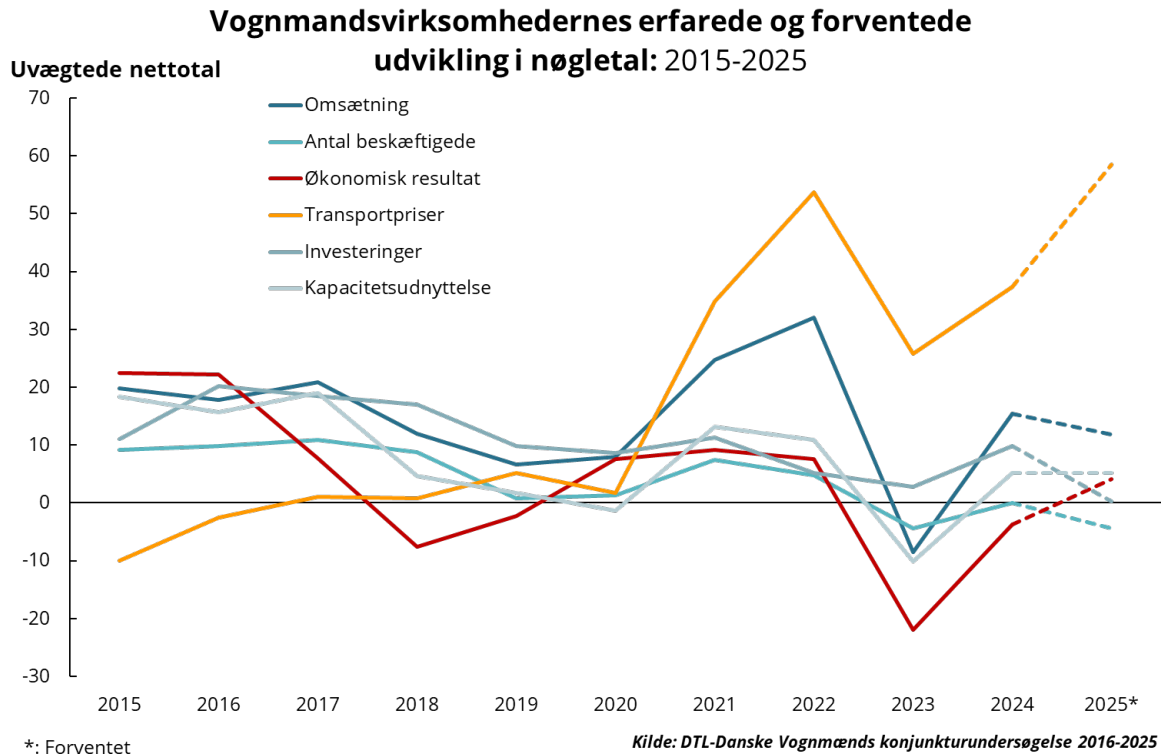
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2025

- Forventningerne til 2025 er generelt lidt bedre end oplevelsen i 2024 for fire ud af seks nøgletal. Tendensen er fortsat positiv, stærkest for transportpriserne, indtjeningen, omsætningen og kapacitetsudnyttelsen. Dog forventer flere samtidig uændrede forhold for fire ud af seks nøgletal, især for omsætningen (44 pct.) og indtjeningen (39 pct.).
- Næsten tre ud af fire (72 pct.) venter stigende transportpriser i det kommende år. Det skyldes indførelsen af vejafgiften og forhøjelsen af dieselaafgiften fra 1. januar 2025 samt transportoverenskomsten for 2025-2028 fra april. Disse tiltag ventes at øge omkostningerne, som virksomhederne må forsøge at sende videre til kunderne, hvis konkurrencesituationen tillader det.
- Der er mindst optimisme for beskæftigelsen, hvor kun hver fjerde forventer en stigning, og næsten lige så mange (24 pct.) forventer et fald.
- Forventningen til indtjeningen er markant højere end oplevelsen i 2024. 47 pct. af virksomhederne forventer en stigning (mod 36 pct. i 2024), mens kun 14 pct. forventer et fald (mod 40 pct. i 2024). Næsten fire ud af ti forventer dog uændret

indtjening (mod kun 24 pct. i 2024). Selvom transportpriserne ventes at stige, stiger omkostningerne også.

- Færre virksomheder forventer stigende investeringer i 2025 (33 pct. mod 39 pct. i 2024), og flere forventer faldende investeringer (23 pct. mod 18 pct.). Lysten til at investere hæmmes af øgede omkostninger fra afgifter og overenskomst samt usikkerhed om adgang til tilskudspuljer til f.eks. el-lastbiler og ladeinfrastruktur som led i den grønne omstilling.
- Omsætningen er det nøgletal, der har den største stigning i andelen, som venter uændrede forhold.
- Hvor kun 28 pct. oplevede en stigende kapacitetsudnyttelse i 2024, forventer fire ud af ti at gøre det i 2025. Kun 6 pct. forventer, at kapacitetsudnyttelsen falder i 2025 (mod 23 pct. i 2024).
- De mere positive forventninger bygger bl.a. på, at industriens produktion og omsætning (uden medicinalindustrien) er steget med 8,4 pct. og 4,5 pct. fra januar 2024 til februar 2025, selvom produktionen er faldet siden december 2024.⁹
- Der er dog betydelig usikkerhed om, hvorvidt vognmandsvirksomhedernes optimisme for 2025 vil blive indfriet. Lastbiltrafikken over Storebælt er faldet i februar og marts 2025 sammenlignet med de samme måneder i 2024.¹⁰ Et fejlbehæftet system til opkrævning af vejafgifter bidrager også til usikkerheden.
- Øget international uro spiller også en rolle. Især efter USA har indført straffetold, hvilket skaber stor usikkerhed om den økonomiske fremtid. OECD, IMF og WTO har i marts og april 2025 nedjusteret deres forventninger til væksten i verdens BNP og handel markant.¹¹ Dette har også medført, at danske forbrugerforventninger i april 2025 er lavere end under finanskrisen i oktober 2008. Samtidig forventer den tyske regering, at tysk økonomi ikke vil vokse for tredje år i træk i 2025. 71 % af danske industrivirksomheder venter at blive mere eller mindre påvirket af USA's toldkrig.¹²
- Omvendt står dansk økonomi stærkt fra starten på grund af en relativ høj BNP-vækst sammenlignet med vigtige samhandelspartnere og sammensætningen af den danske eksport.¹³ Desuden har den nye tyske regering lempet gældsreglerne og bl.a. vedtaget investeringer i forbedring af infrastruktur for 500 mio. euro, hvilket også kan gavne danske vognmandsvirksomheder. Forbrugerforventningerne er også stadig et godt stykke fra det historiske lavpunkt i oktober 2022.¹⁴

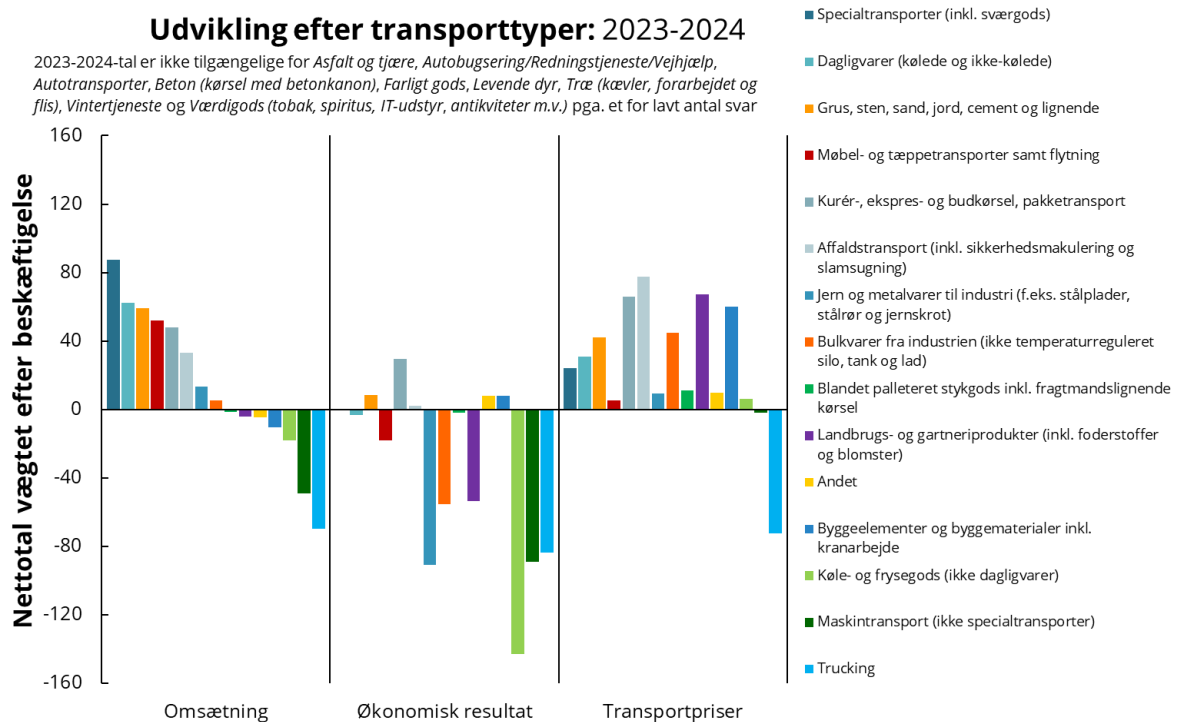
Figur 3: Fortsat kraftig vækst i transportpriser, svag bedring i indtjening, fortsat fremgang i omsætning og kapacitetsudnyttelse, men vigende beskæftigelse og investeringer



- Nettotallet i figur 3 beskriver, hvordan flertallet af vognmandsvirksomhederne vurderer udviklingen fra år til år. For 2025 viser det forventningerne. Bemærk, at der *ikke* er vægtet efter beskæftigelse som i figur 1 og 2.
- Efter faldende indtjening i 2018 og 2019, en vending i 2020 og stabilitet frem til 2022, oplevede et markant flertal nedgang i indtjeningen i 2023. I 2024 oplevede et markant mindre, men dog stadig et lille flertal, fortsat faldende indtjening. Omkostningerne var også høje i 2024 på grund af inflationens påvirkning af overenskomsten, stigende el- og gaspriser, fortsatte manglende muligheder for at overvælte på kunderne og øget fokus på grøn omstilling, jf. ovenfor.
- Nettotallene for især omsætningen og transportpriserne viste fremgang i 2024, så et flertal af virksomheder nu har oplevet stigende omsætning. Det markante flertal, der har oplevet stigende transportpriser siden 2021, er nu endnu større end sidste år og overgår også 2021.
- Nettotallene for især kapacitetsudnyttelsen, investeringerne og beskæftigelsen viste også en vis fremgang. Et flertal har nu oplevet stigende kapacitetsudnyttelse. Hvor et flertal oplevede faldende beskæftigelse sidste år, var den uændret i 2024.
- Dette betyder, at et flertal af vognmandsvirksomheder i 2024 igen oplevede tilbagegang, men færre end året før, og der var bedring i flere nøgletal.

- I 2025 forventer et stort flertal stigende transportpriser på grund af vejafgiften, den forhøjede dieselaftgift og den nye overenskomst. Et lille flertal forventer stigende indtjening. Færre forventer stigende omsætning og investeringer, og flere forventer faldende beskæftigelse. Et (uændret) flertal forventer stigende kapacitetsudnyttelse.

Figur 4: Affaldstransport, Kurértransport m.v. og Grus, sten m.v. har haft den mest positive udvikling og Trucking og Maskintransport den mest negative fra 2023 til 2024¹⁵

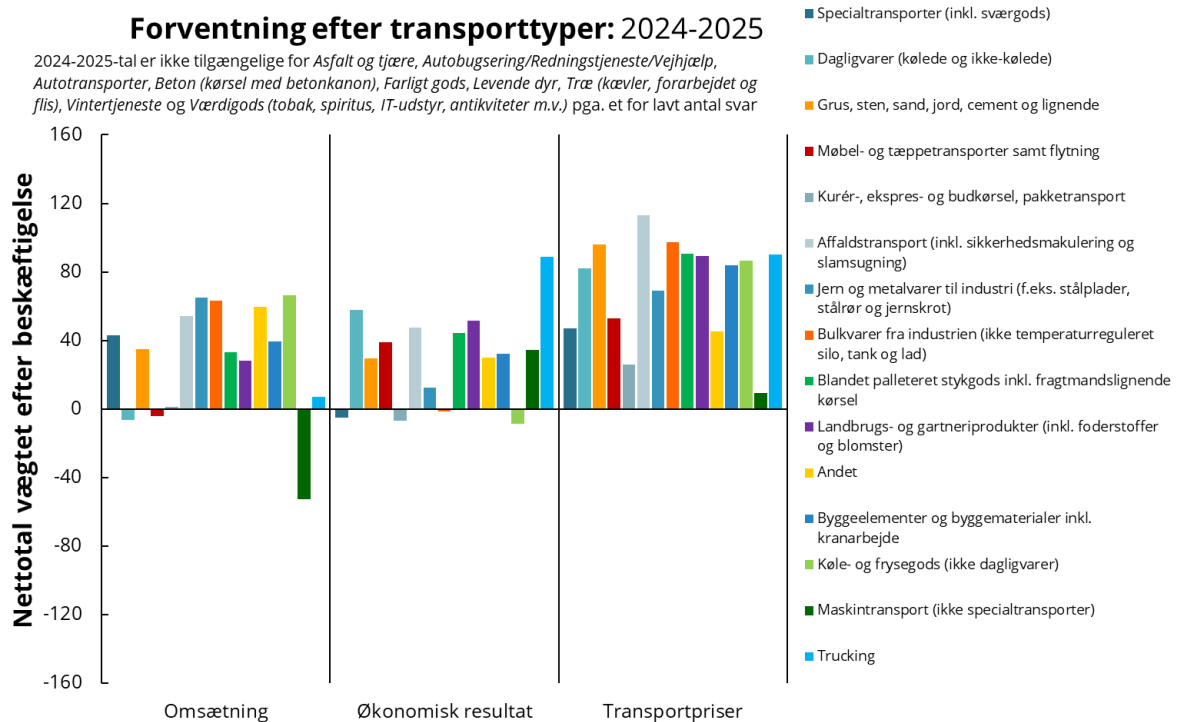


- Figur 4 viser transporttypernes erfaringer i tre af de seks nøgletal ud fra skalaen for nettotalene, som er beskrevet nærmere bagest i note 1.
- Udviklingen i 2024 for forskellige transporttyper vægtet efter deres beskæftigelse var primært negativ i indtjeningen, primært positiv i transportpriserne og mere blandet i omsætningen. Af 15 transporttyper oplevede 9 tilbagegang i indtjeningen, 13 stigende transportpriser, mens 8 oplevede stigende og 7 faldende omsætning.
- Affaldstransport, Kurértransport m.v. og Grus, sten m.v.* var de eneste transporttyper med entydigt positive resultater (netttotal) i alle tre nøgletal. *Affaldstransport* havde det mest positive netttotal for transportpriserne, efterfulgt af *Landbrugs- og gartneriprodukter, Kurértransport m.v. og Byggeelementer m.v.* *Kurértransport m.v.* havde det mest positive netttotal for indtjeningen. *Grus, sten m.v.* havde de næstmest og tredje mest positive resultater for henholdsvis indtjeningen og omsætningen.
- Specialtransporter, Dagligvarer, Møbel- og tæppetransporter m.v., Jern- og metalvarer, Bulkvarer, Andet og Byggeelementer m.v.* havde positive netttotal i to ud af tre nøgletal,

dog ikke for indtjeningen, hvor resultatet i bedste fald var beskedent positivt. *Trucking* og *Maskintransport* havde derimod entydigt negative nettotal i alle nøgletal. *Trucking* havde de mest negative resultater for transportpriserne og omsætningen. *Maskintransport* havde de næstmest negative resultater for alle nøgletal. *Køle- og frysegods*, *Landbrugs- og gartneriprodukter* og *Blandet palleteret stykgods m.v.* havde negative nettotal i to ud af tre nøgletal. *Køle- og frysegods* havde det mest negative nettotal for indtjeningen og det tredje mest negative for omsætningen.

- *Bulkvarer* oplevede den mest moderate positive udvikling i omsætningen. *Affaldstransport* oplevede det i indtjeningen og *Møbel- og tæppetransporter m.v.* oplevede det i transportpriserne.

Figur 5: Forventning – mere pessimisme i *Kurértransport m.v.* og *Byggeelementer m.v.* – mere optimisme i *Trucking* og *Køle- og frysegods* for det kommende år¹⁵



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2025

- Figur 5 viser transporttypernes forventninger i tre af de seks nøgletal ud fra skalaen for nettotalene, som er beskrevet nærmere bagest i note 1.
- Forventningerne til 2025 er overordnet positive, men især for transportpriserne. For alle nøgletallene og mest udtalt for transportpriserne og indtjeningen bliver 9-14 ud af 15 transporttyper mere optimistiske eller mindre pessimistiske i forhold til 2024, mens 1-6 bliver mere pessimistiske (fleste for omsætningen).
- *Grus, sten m.v.*, *Affaldstransport*, *Jern- og metalvarer*, *Bulkvarer*, *Blandet palleteret stykgods*, *Landbrugs- og gartneriprodukter*, *Andet*, *Byggeelementer m.v.* og *Trucking* har

entydigt positive netttotal i forventningerne. Dog bliver *Grus, sten m.v.* mindre optimistisk for omsætningen sammen med *Byggeelementer m.v.*, der også bliver svagt pessimistisk for indtjeningen.

- De øvrige transporttyper bliver mere optimistiske i alle nøgletal. *Trucking* har det absolut største positive forventede resultat (netttotal), efterfulgt af *Dagligvarer* og *Landbrugs- og gartneriprodukter*. *Trucking* har også det største skift mod optimisme i både indtjeningen (efterfulgt af *Maskintransport*, *Landbrugs- og gartneriprodukter* og *Jern- og metalvarer*) og i transportpriserne (efterfulgt af *Køle- og frysegods* og *Blandet palleteret stykgods*). *Affaldstransport* har det største positive forventede resultat for transportpriserne, efterfulgt af *Bulkvarer* og *Grus, sten m.v.*
- *Kurértransport m.v.* er den eneste transporttype, der forventer entydigt forværring og det stærkeste skift fra optimisme til lidt pessimisme i indtjeningen. De forventer også det tredjestørste fald i optimismen for omsætningen (hvor optimismen kun lige bevares) og er den eneste type med aftagende optimisme for transportpriserne.
- *Dagligvarer* og *Møbel- og tæppetransporter m.v.* har de største skift fra optimisme til lidt pessimisme i omsætningen. *Maskintransport* har det største negative forventede resultat og bliver mere pessimistisk for omsætningen i forhold til 2024. Omvendt har *Køle- og frysegods* det største skift til optimisme (efterfulgt af *Trucking* og *Andet*) og det største positive forventede resultat (efterfulgt af *Jern- og metalvarer*, *Bulkvarer* og *Andet*). *Køle- og frysegods* har sammen med *Specialtransporter*, *Dagligvarer*, *Møbel- og tæppetransporter m.v.*, *Kurértransport m.v.* og *Maskintransport* positive forventede resultater i to ud af tre nøgletal.

Noter

¹ De fem svarmuligheder for hhv. udvikling i og forventninger til nøgletallene - Faldet/Falder kraftigt, Faldet/Falder, Uændret, Steget/Stiger og Steget/Stiger kraftigt - er regnet sammen til et netttotal, der desuden er vægtet efter den enkelte virksomheds beskæftigelse. Hvis netttotallet er negativt, er der en overvægt af virksomheder, der har svaret negativt eller meget negativt. Tilsvarende ved et positivt netttotal er der en overvægt af virksomheder, der har svaret positivt eller meget positivt. Da der benyttes en skala fra meget negativt til meget positivt (-2,-1,0,1,2), kan netttotallet ikke være over 200 og ikke under -200. Disse yderpunkter ville kun opstå, hvis alle samtidigt svarede enten meget positivt eller meget negativt.

Netttotalene er vægtet efter beskæftigelse, hvilket vil sige, at svar fra store virksomheder vægter mere end svar fra mindre virksomheder. Det bemærkes, at der er sat en begrænsning for den enkelte virksomheds påvirkning af netttotallet, idet virksomheder med mere end 200 beskæftigede bliver indregnet i netttotallet som havende 200 beskæftigede.

Bemærk, at datagrundlaget har været for lille til at analysere nærmere på ni af transporttyperne. Det er Asfalt m.v., Autotransporter, Beton (kørsel med betonkanon), Farligt gods, Levende dyr, Træ (kævlere m.v.), Vintertjeneste og Værdigods. Bemærk også, at der kun er medtaget transporttyper, hvor virksomheden har angivet, at transporttypen udgør mindst 25 pct. af omsætningen.

² Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: "Forbruger- og nettoprisindeks" marts 2025 og marts 2024 samt Danmarks Statistik, Statistikbanken, tabel PRIS111- <https://www.dst.dk/nyt/49618> og <https://www.dst.dk/nyt/47401> og <http://www.statistikbanken.dk/PRIS111>, samt pressemeddelelse fra Danske Fragtmænd af 9. september 2024: <https://www.fragt.dk/nyheder/varsling-om-prisjustering-per-1-oktober-2024/>

³ Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: "Nationalregnskab 4. kv. 2024 revideret" - <https://www.dst.dk/nytpdf/49804> og Nyt fra Danmarks Statistik: "Nationalregnskab 4. kv. 2024 og året 2024" - <https://www.dst.dk/nytpdf/48827> samt artikel "Udsigt til fortsat vækst, men også øgede risici", DTL-Magasinet DANSKE VOGNMÆND, nr. 1-2025, s. 24-25.

⁴ Bruttoværditilvækst er den værditilvækst, der skabes i et erhverv eller hele økonomien i en periode, typisk et år, målt i basispriser. Bruttonationalproduktet, BNP, er summen af bruttoværditilvæksten og indirekte produktskatter, fraregnet subsidier.

⁵ Se note 3.

⁶ Tysk økonomi har været ramt af en kraftigt faldende industrieksport pga. udfordringer med omstilling til el-biler og hård ekstern konkurrence fra Kina, mens svensk økonomi har været ramt af en høj rentefølsomhed i økonomien, som har medført en væsentlig nedgang i privatforbruget og investeringerne.

⁷ Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: "Betalingsbalance og udenrigshandel" december 2024 - <https://www.dst.dk/nyt/49458>

⁸ DTLs model for den månedsvise lastbiltrafik over Storebælt og Øresund med 60 pct. korrektion for antallet af arbejdsdage, der er udarbejdet på basis af tal fra Sund & Bælt, jf. <https://storebaelt.dk/om-storebaelt/trafiktal/>, og Vejdirektoratet, jf. <https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafikkens-udvikling-i-tal> (Vejdirektoratets nøgletal).

DTLs fremstilling af et 9 mdrs. glidende gennemsnit ud fra Danmarks Statistiks Konjunkturbarometre for Serviceerhverv viser, at andelen af landtransportvirksomheder, som angav, at manglen på arbejdskraft var en væsentlig produktionsbegrænsning, lå på 32 pct. i jan. 2024, og efter en stigning frem til sept. 2024 til 36 pct., faldt andelen igen noget til 27 pct. i dec. 2024, nogenlunde som i dec. 2023. Dette er ligesom sidste år væsentligt under toppen fra foråret-sommeren 2022, hvor mere end 6 ud af 10 virksomheder angav dette.

Samme data viser, at andelen af landtransportvirksomheder, som angav mangel på efterspørgsel som en begrænsning efter et fald fra 36 pct. til 24 pct. i jan.-jul. 2024 efterfølgende steg til 32 pct. i dec. 2024.

Samtidig viser tal fra Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (STAR), at den forgæves rekrutteringsrate, målt halvårligt, for stillingen "chauffør, fragt, distribution, blandet kørsel" har ligget på mellem 20 pct. (mar. 2024) og 29 pct. (dec. 2024), og at antallet af forgæves rekrutteringer har ligget på mellem 155 stk. pr. måned (mar. 2024) og 230 stk. pr. måned (dec. 2024), hvilket er noget under begge de to foregående år, jf. <https://star.dk/viden-og-tal/udvikling-paa-arbejdsmarkedet/rekrutteringssurveys/>.

⁹ Danmarks Statistik: "Industriens produktionsindeks" og "Industriens omsætningssituation", Statistikbanken, tabel IPOP2021 og IPOO2021 - <http://www.statistikbanken.dk/IPOP2021> og <http://www.statistikbanken.dk/IPOO2021>

¹⁰ Se note 8.

¹¹ Både OECD og IMF har i hhv. marts og april 2025 nedjusteret deres forventninger til væksten i verdens BNP fra tidligere 3,3 pct. i både 2025 og 2026 til nu 3,1 og 2,8 pct. i 2025 og 3,0 pct. i 2026, og samtidig venter WTO nu et fald i verdens varehandel i år mod en solid vækst tidligere. Se OECD: "OECD Economic Outlook, Interim Report March 2025" - https://www.oecd.org/en/publications/oecd-economic-outlook-interim-report-march-2025_89af4857-en.html; IMF: "World Economic Outlook Update January 2025" - <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2025/01/17/world-economic-outlook-update-january-2025>, "World Economic Outlook April 2025" - <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2025/04/22/world-economic-outlook-april-2025?cid=em-COM-123-50009>; World Trade Organization (WTO): "Global Trade Outlook and Statistics, April 2025" - https://www.wto.org/english/news_e/news25_e/tfore_16apr25_e.htm

¹² Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: "Forbrugerforventninger" april 2025 - <https://www.dst.dk/nytpdf/49633>, pressemeddelelse fra Reuters i april 2025: <https://www.reuters.com/world/europe/german-economy-flatline-2025-tariff-turmoil-hits-government-says-2025->

[04-24/](https://www.dst.dk/nytpdf/49654) og Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: "Konjunkturbarometer for erhvervene" april 2025 - <https://www.dst.dk/nytpdf/49654>

¹³ Iflg. cheføkonom Tore Stramer, Dansk Erhverv, på webinarer "Dansk økonomi og risikoen for handelskrig" afholdt af Dansk Erhverv 18. februar 2025, vil mange danske virksomheder ikke blive direkte påvirket af toldsætterne, da 75 pct. af den danske eksport foregår fra udlandet, danske virksomheder har i stor stil etableret amerikanske datterselskaber og søtransport, der ikke rammes i samme omfang, fylder meget i dansk eksport. Den 9. april 2025 fremlagde Dansk Erhverv beregninger, der viste, at ca. 25 pct. af den danske vareeksport undgår de amerikanske toldstigninger, jf. <https://www.danskerhverv.dk/presse-og-nyheder/nyheder/2025/april/trumps-toldhammer-gar-uden-om-store-dele-af-dansk-eksport/>

¹⁴ Se fx <https://nyheder.tv2.dk/udland/2025-03-18-historisk-skelsaettende-og-banebrydende-siger-analytiker-om-tysk-forfatningsaendring>; <https://graenseforeningen.dk/nyheder/tysk-enighed-om-forfatningsaendringer-og-enorme-investeringer>; <https://www.dr.dk/nyheder/udland/tysklands-gigantiske-laan-er-en-kaempe-god-nyhed-dansk-oekonomi> samt Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: "Konjunkturbarometer for erhvervene" april 2025 - <https://www.dst.dk/nytpdf/49654>

¹⁵ Der ses alene på transporttyper med mindst 50 beskæftigede.

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 eller underdirektør, erhvervspolitisk chef, Ove Holm, tlf.: +45 23 44 29 09, e-mail: oho@dtl.eu for yderligere oplysninger.

Artiklen er baseret på resultatet af DTLs medlemmers besvarelse af DTLs konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark 2025, hvis data er indsamlet i perioden 28. februar-20. marts 2025, dvs. før den amerikanske indførelse af straffetoldtariffer. Spørgeskemaet blev udsendt til 1.334 af DTLs medlemsvirksomheder. 345 virksomheder har besvaret undersøgelsen, hvilket giver en svarprocent på 25,9.

Denne artikel er redigeret ved brug af kunstig intelligens (AI).