

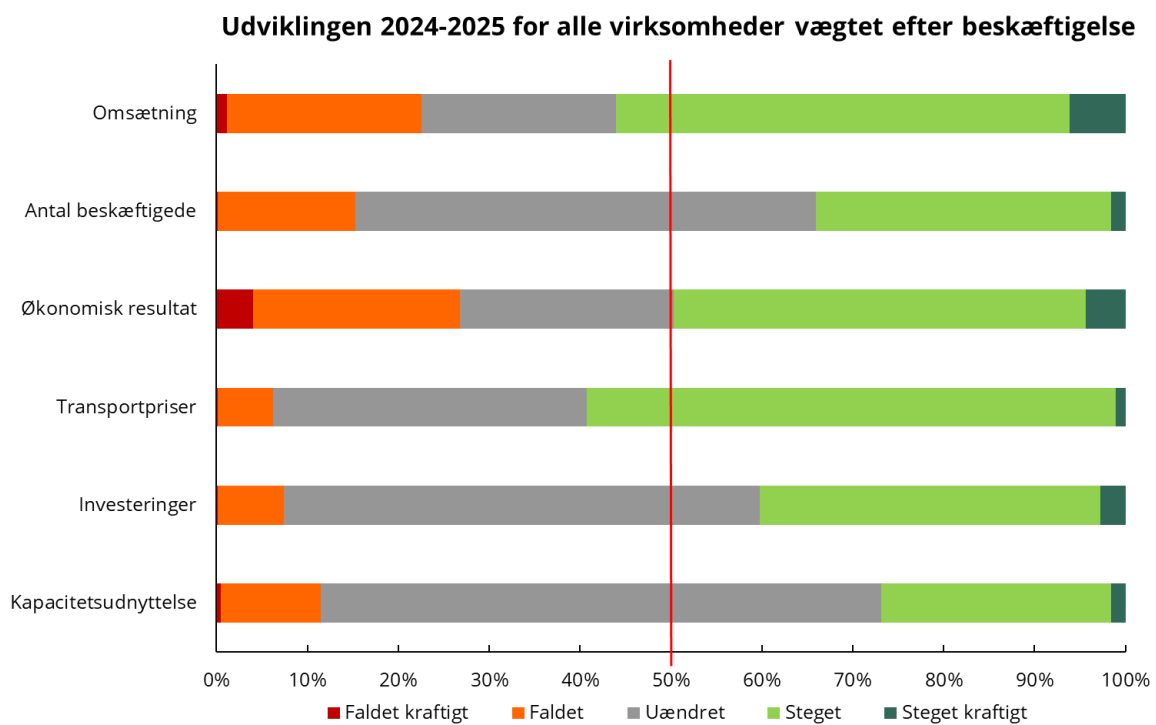
Konjunkturundersøgelse 2026: Udvikling og forventninger

Godt år for vognmænd – men højere priser især drevet af vejafgift og løn

Vognmandsvirksomhederne oplevede i 2025 økonomisk fremgang med stigende indtjening, omsætning, transportpriser og investeringer. For 2026 ventes en mere moderat udvikling, hvor priser, indtjening og kapacitetsudnyttelse fortsat stiger, mens investeringerne presses af vejafgifter, brændstofomkostninger, overenskomsten, lang ventetid på tilslutning til elnettet og geopolitiske forhold.

AF MORTEN PERNØ, ØKONOM

Figur 1: Især højere indtjening, transportpriser og omsætning

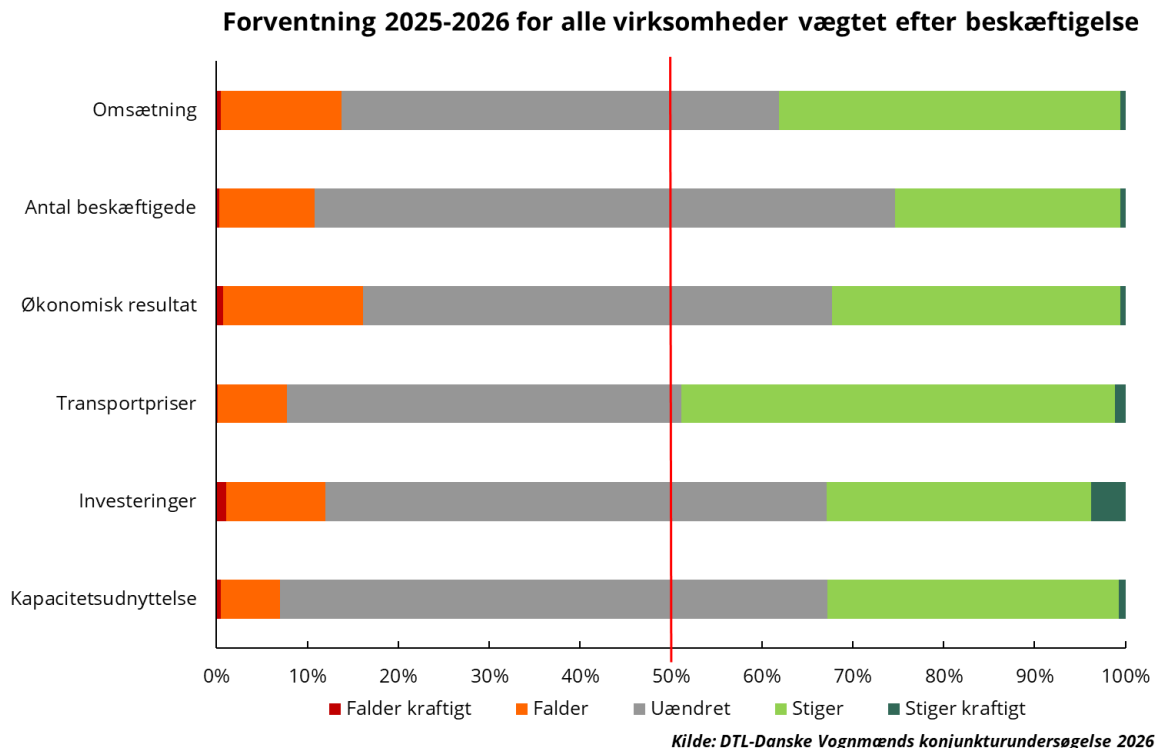


- Figur 1 og 2 viser virksomhedernes oplevede udvikling i og forventninger til nøgletallene, vægtet efter beskæftigelsen i den enkelte virksomhed.¹
- Det interessante er at se på balancen mellem på den ene side *Steget/Stiger* eller *Steget kraftigt/Stiger kraftigt* og på den anden side *Faldet/Falder* eller *Faldet kraftigt/Falder kraftigt*.
- Figur 1 viser erfaringerne fra 2025, som overordnet var et godt år med forbedringer især i indtjeningen (økonomisk resultat), transportpriserne, omsætningen og

investeringerne. Transportpriserne steg atter og mere markant end sidste år. De positive tendenser i nøgletallene er blevet yderligere forstærket i forhold til året før.

- Andelen af virksomheder med faldende indtjening faldt fra 40 pct. i 2024 til 27 pct. i 2025, mens andelen med stigende indtjening steg fra 36 pct. til 49 pct. Dermed oplevede et flertal fremgang, selvom nogle fortsat havde lavere indtjening, især som følge af øgede omkostninger til især vejafgiften og stigende lønninger.
- Der var større fremgang i næsten alle nøgletal i 2025 end i 2024, undtagen for kapacitetsudnyttelsen, især i indtjeningen, transportpriserne og omsætningen, mens investeringerne steg mindst. Samtidig var der færre virksomheder med fald, især inden for indtjeningen, kapacitetsudnyttelsen, investeringerne og transportpriserne.
- Beskæftigelsen voksede moderat i 2025, hvor 35 pct. af virksomhederne havde flere ansatte, mod 29 pct. i 2024, mens andelen med fald i beskæftigelsen faldt fra 18 pct. til 15 pct.
- Et pænt flertal af virksomhederne øgede investeringerne i 2025, hvor 40 pct. mod 39 pct. i 2024 oplevede vækst, mens andelen med fald faldt markant fra 18 til 7 pct.
- Flest virksomheder havde uændret kapacitetsudnyttelse (62 pct.), investeringer (52 pct.) og beskæftigelse (51 pct.) i 2025.
- Næsten seks ud af ti virksomheder (59 pct.) oplevede stigende transportpriser i 2025, mod 47 pct. i 2024. Kun 6 pct. (mod 12 pct. i 2024) oplevede faldende priser. Udviklingen skyldes dels indførelsen af vejafgiften og forhøjelsen af dieselaafgiften pr. 1. januar, dels en ny transportoverenskomst for 2025-2028. Hertil kommer en stigende, men moderat inflation, investeringer i grøn omstilling og materiel, højere priser i forsyningskæderne og fortsatte rekrutteringsudfordringer for nogle virksomheder.²
- Udviklingen fandt sted i en moderat højkonjunktur, hvor dansk økonomi voksede med 2,9 pct. i 2025 mod 3,5 pct. i 2024. Som året før var væksten ujævnt fordelt og især drevet af medicinalindustrien. Bruttoværditilvæksten steg med 3,2 pct. inkl. medicinalindustrien, men kun 1,7 pct. uden.³
- Inflationen steg fra 1,4 pct. i 2024 til et mere normalt niveau på 1,9 pct. i 2025, drevet af højere fødevarerpriser og i årets begyndelse også energipriser, men forblev samlet set lav og stabil.⁴
- Forbrugertilliden var fortsat negativ og faldende i 2025 som følge af stigende priser og global usikkerhed. Trods meget dystre forventninger blev husholdningernes økonomi holdt oppe af en høj beskæftigelse, lav ledighed, stigende realløn og boligpriser samt skattelettelser og øgede pensionstillæg, der gav en moderat, men stabil vækst i privatforbruget på 2,3 pct. Samtidig havde Tyskland svag, men positiv vækst på 0,2 pct. efter tre år med tilbagegang.⁵
- Lastbiltrafikken over Storebælt voksede gennem det meste af 2025, dog i et lavere tempo end i 2024 og med perioder med tilbagegang. Chaufførmanglen tiltog frem til sensommeren i takt med stigende efterspørgsel, hvorefter udviklingen vendte.⁶

Figur 2: Forventninger om stigende transportpriser og bedre kapacitetsudnyttelse – men lavere forventninger til indtjening og investeringer i det kommande år

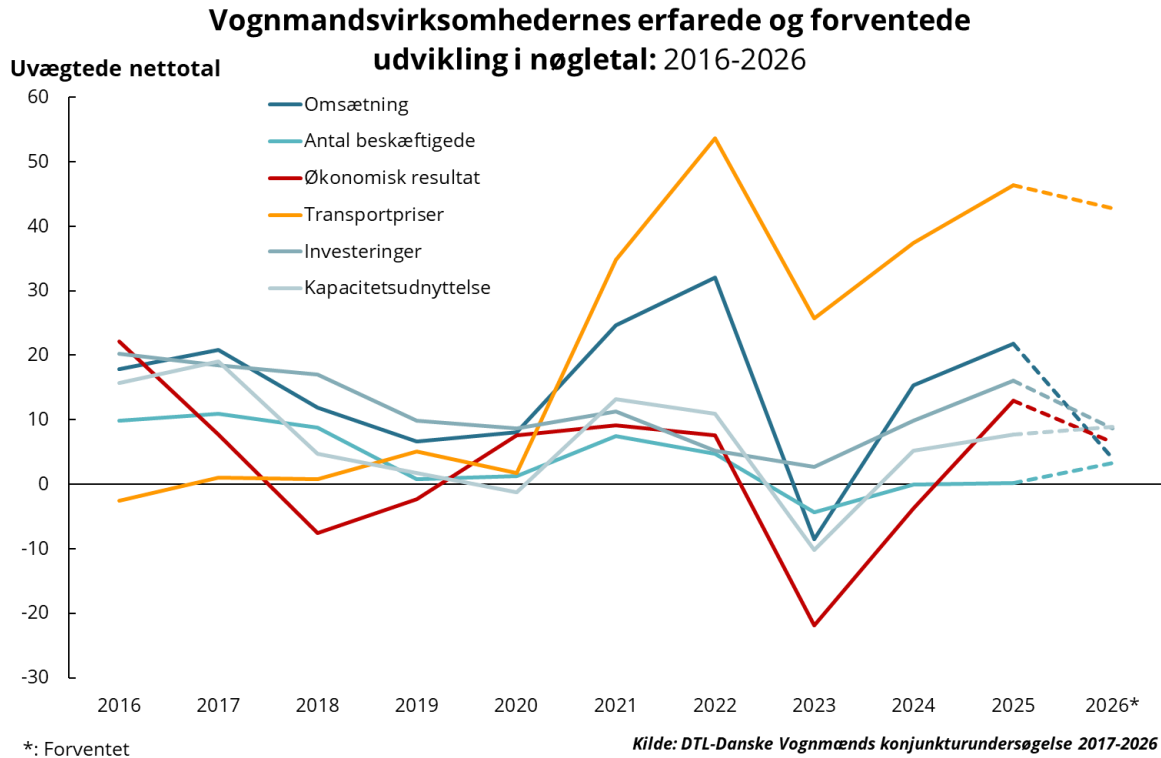


- Forventningerne til 2026 er generelt svagere end udviklingen i 2025 for fem ud af seks nøgletal, men tendensen er fortsat positiv – især for transportpriser og kapacitetsudnyttelse. Samtidig forventer mange uændrede forhold, særligt for beskæftigelsen, kapacitetsudnyttelsen, investeringerne og indtjeningen.
- Næsten halvdelen af virksomhederne (49 pct.) forventer stigende transportpriser i 2026, drevet af fortsatte effekter af vej- og dieselaftgifter, transportoverenskomsten samt højere brændstofomkostninger som følge af konflikten i Hormuzstrædet. De øgede omkostninger ventes så vidt muligt sendt videre til kunderne.
- Der er mindst optimisme for beskæftigelsen, hvor 26 pct. forventer en stigning i 2026, mod 35 pct. i 2025, mens 10 pct. mod 15 pct. i 2025 forventer et fald.
- Forventningerne til omsætningen i 2026 er mere afdæmpede end i 2025, hvor 39 pct. forventer vækst mod 56 pct. i 2025, mens 14 pct. mod 22 pct. i 2025 forventer fald.
- Forventningerne til indtjeningen i 2026 er lavere end oplevelsen i 2025. Kun hver tredje virksomhed forventer stigende indtjening mod 49 pct. i 2025, mens 16 pct. mod 27 pct. i 2025 forventer fald. Over halvdelen forventer uændret indtjening, da øgede transportpriser samtidig modsvares af højere omkostninger.
- Færre virksomheder forventer stigende investeringer i 2026 (33 pct. mod 40 pct. i 2025), mens flere forventer fald. Investeringstypen dæmpes af højere afgifter, ny

overenskomst, stigende brændstofpriser samt usikkerhed om den grønne omstilling, herunder forsinkelser og stop for adgang til elnet og ladeinfrastruktur.⁷

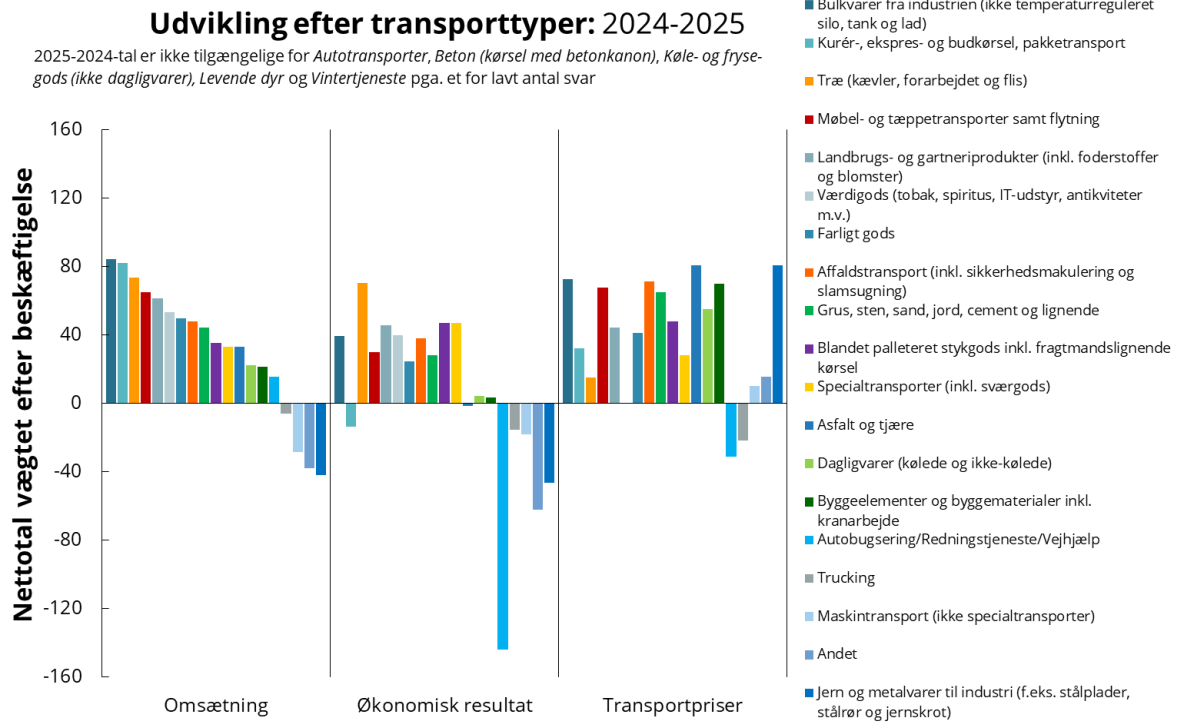
- Den største stigning i andelen, som venter uændrede forhold, sker i indtjeningen og omsætningen.
- Hvor 27 pct. oplevede stigende kapacitetsudnyttelse i 2025, forventer hver tredje fremgang i 2026. Kun 7 pct. forventer et fald mod 11 pct. i 2025.
- De mere moderate forventninger skyldes øget international uro og fortsat usikkerhed om geopolitik, energipriser og handel.⁸ Især Iran-krigen, som brød ud 28. februar 2026, har sendt olie- og brændstofpriser kraftigt op⁹, og priserne ventes at forblive høje. Det kan øge inflationen markant, øge renterne og dæmpe væksten og øge recessionsrisikoen i Europa.¹⁰ Samtidig er de danske forbrugerforventninger igen faldet¹¹, hvilket er kritisk i en situation, hvor andre dele af økonomien end medicinalindustrien og eksporten skal drive væksten.
- Rentestigninger som følge af højere energipriser og inflation kan dæmpe aktiviteten i bygge- og anlægssektoren og dermed især ramme vognmandsvirksomheder inden for *Grus, sten m.v.* og *Byggeelementer m.v.*, men også andre konjunkturfølsomme transporttyper.
- Der er fortsat stor usikkerhed om, hvorvidt og hvornår danske vognmandsvirksomheder får politisk hjælp til de høje drivmiddelpriser. Mens 22 andre europæiske lande midlertidigt har sænket afgifterne, er der endnu ikke fremsat eller vedtaget tilsvarende tiltag i Danmark.
- I horisonten ligger også indførelsen af EU's nye emissionshandelssystem, ETS2, fra 2028, som – trods en étårig udskydelse – ventes at øge brændstofpriserne yderligere.¹²
- Dansk økonomi står dog i et relativt stærkt udgangspunkt med udsigt til balanceret BNP-vækst, sunde offentlige finanser, velpolstrede virksomheder og husholdninger og en eksportstruktur, der er mindre følsom over for told.¹³ Tyske infrastrukturinvesteringer kan på sigt gavne vognmændene, forbrugerforventningerne ligger fortsat over bundniveauet fra 2022, og afgiftslettelser fra 1. januar 2026 har bidraget til at dæmpe inflationen.

Figur 3: Vognmandserhvervet i bedring i 2025, men med mere forsigtige udsigter



- Nettotallet i figur 3 viser flertallets vurdering af udviklingen fra år til år, mens tallene for 2026 afspejler forventningerne. Opgørelsen er *ikke* vægtet efter beskæftigelse som i figur 1 og 2.
- Efter faldende indtjening i 2018-2019, fremgang i 2020 og stabilitet frem til 2022 oplevede et flertal tilbagegang i 2023 og igen – dog mere begrænset – i 2024. I 2025 har et pænt flertal derimod oplevet stigende indtjening.
- Nettotallene for omsætningen og transportpriserne viste – som i 2024 – fremgang i 2025, og flere virksomheder oplevede stigende omsætning. Flertallet med stigende transportpriser siden 2021 voksede yderligere i 2025.
- Nettotallene for især investeringerne og kapacitetsudnyttelsen viste også fremgang, og et flertal oplevede nu stigende kapacitetsudnyttelse. Beskæftigelsen var derimod uændret i 2025 i forhold til 2024.
- Samlet set oplevede et flertal af vognmandsvirksomhederne fremgang i 2025 med forbedringer i fem ud af seks nøgletal.
- I 2026 forventer fortsat et flertal stigende transportpriser, men færre end i 2025, drevet af vej- og dieselafgifter, ny overenskomst og højere drivmiddelpriser. Samtidig venter markant færre stigende omsætning og færre stigende indtjening og investeringer, mens et mindre flertal forventer fremgang i beskæftigelse og kapacitetsudnyttelse.

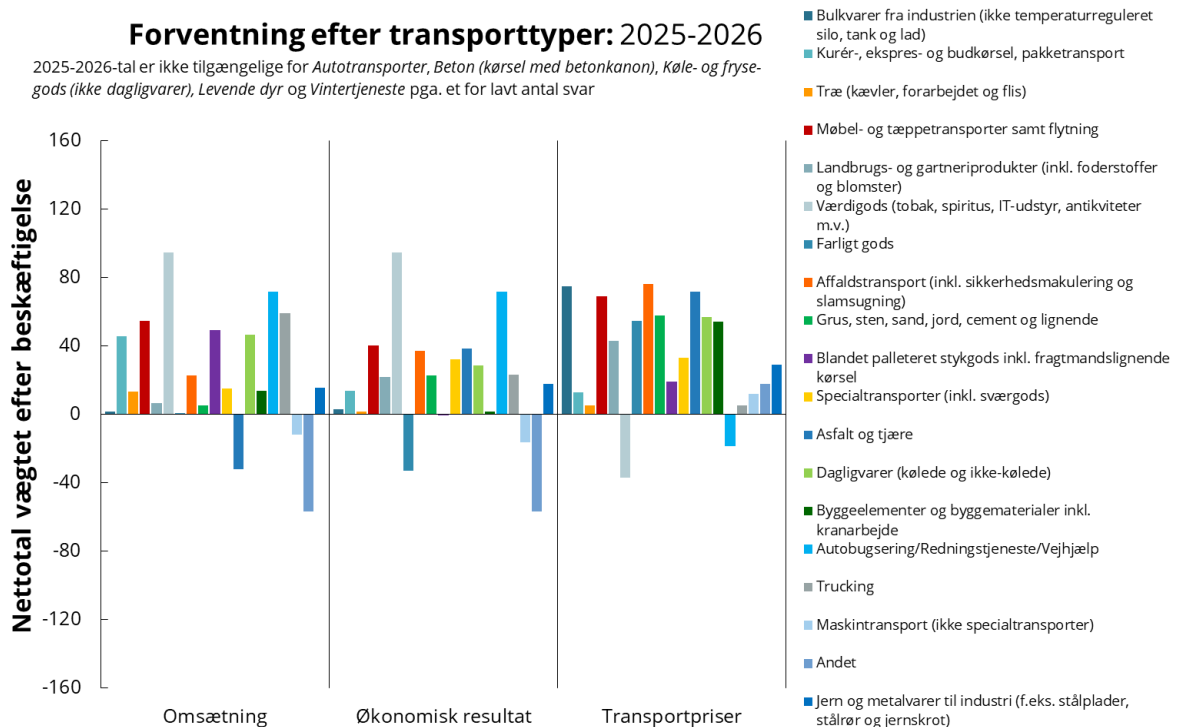
Figur 4: Bulkvarer, Træ (kævler m.v.), Møbel- og tæppetransporter og Landbrugs- og gartneriprodukter havde den mest positive udvikling fra 2024 til 2025 - Autobugsering, Jern- og metalvarer samt Trucking den mest negative¹⁴



- Figur 4 viser transporttypernes erfaringer for tre af de seks nøgletal målt ved nettotalene, som er nærmere beskrevet bagest i note 1.
- Udviklingen i 2025 var – i modsætning til året før – overvejende positiv på tværs af transporttyper og nøgletal, især for transportpriserne og omsætningen, mens indtjeningen steg mindst. Ud af 19 transporttyper oplevede 16 stigende transportpriser og 15 fremgang i omsætningen, mens 12 havde stigende indtjening.
- 11 ud af 19 transporttyper havde entydigt positive resultater i alle tre nøgletal, mens *Trucking* – trods klar bedring – fortsat havde entydigt negative netttotal. *Bulkvarer* havde det mest positive netttotal for omsætningen, efterfulgt af *Kurértransport m.v.*, *Træ (kævler m.v.)*, *Møbel- og tæppetransporter* og *Landbrugs- og gartneriprodukter*. Kun *Jern- og metalvarer*, *Andet*, *Maskintransport* og *Trucking* havde samlet set negative resultater.
- *Træ (kævler m.v.)* havde det mest positive netttotal for indtjeningen i 2025, efterfulgt af *Blandet palleteret stykgods m.v.*, *Specialtransport* og *Landbrugs- og gartneriprodukter*. *Autobugsering m.v.* havde det klart mest negative resultat, efterfulgt af *Andet* og *Jern- og metalvarer*. Især *Landbrugs- og gartneriprodukter*, *Bulkvarer* og *Blandet palleteret stykgods m.v.* oplevede en markant forbedring i indtjeningen i forhold til 2024.

- *Asfalt m.v. og Jern- og metalvarer* havde de mest positive nettotal for transportpriserne i 2025, efterfulgt af *Bulkvarer, Affaldstransport og Byggeelementer m.v.* *Autobugsering m.v.* havde de mest negative nettotal, mens *Trucking* – trods fortsat pres – viste markant fremgang i forhold til 2024. *Værdigods* oplevede som den eneste uændrede transportpriser.
- *Autobugsering m.v., Maskintransport, Andet og Jern- og metalvarer* havde negative nettotal i to ud af tre nøgletal, særligt for indtjeningen. *Kurértransport m.v.* oplevede her stor tilbagegang, mens *Asfalt m.v.* havde det mindst negative nettotal.
- *Autobugsering m.v.* havde den mest moderate positive udvikling i omsætningen, efterfulgt af *Byggeelementer m.v.*, der havde den mest afdæmpede fremgang i indtjeningen, og *Dagligvarer*. *Maskintransport* havde den mest moderate udvikling i transportpriserne, efterfulgt af *Andet*.

Figur 5: Forventning – mindre optimisme i Bulkvarer, Træ (kævler m.v.) og Byggeelementer m.v. – mere i Autobugsering m.v. og Trucking for det kommende år¹⁴



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2026

- Figur 5 viser transporttypernes forventninger til tre af de seks nøgletal målt ved nettotalene, som er beskrevet bagest i note 1.
- Forventningerne til 2026 er overordnet positive, men mere afdæmpede end i 2025 og mest positive for transportpriserne. For 7-10 ud af 19 transporttyper er forventningerne mere optimistiske eller mindre pessimistiske end året før, mens 9-12 er mere pessimistiske – især når det gælder omsætningen.

- 12 ud af 19 transporttyper har entydigt positive forventninger, og ingen har entydigt negative netttotal. *Værdigods* – efterfulgt af *Autobugsering m.v.* – har de mest positive forventninger til omsætningen og indtjeningen, men samtidig det mest negative netttotal for transportpriserne.
- *Autobugsering m.v.* har det største skift fra pessimisme til optimisme i indtjeningen, efterfulgt af *Jern- og metalvarer, Asfalt m.v., Trucking* og *Kurértransport m.v.* Sammen med *Trucking, Dagligvarer* og *Maskintransport* er *Autobugsering m.v.* blandt dem, der bliver entydigt mere optimistiske eller mindre pessimistiske i alle nøgletal.
- Omvendt bliver *Træ (kævler m.v.)* og *Byggeelementer m.v.* entydigt mindre optimistiske i alle nøgletal. *Træ (kævler m.v.)* har det største fald i optimismen for indtjeningen, foran *Blandet palleteret stykgods m.v.*, som skifter fra optimisme til svag pessimisme, mens optimismen for omsætningen falder mest for *Bulkvarer*.
- *Affaldstransport* har de mest positive forventninger til transportpriserne, efterfulgt af *Bulkvarer, Asfalt m.v.* og *Møbel- og tæppetransporter*. *Træ (kævler m.v.)* og *Trucking* er mindst optimistiske, hvor *Trucking* dog er den eneste transporttype, der skifter fra pessimisme til optimisme.
- *Jern- og metalvarer* har den næststørste fremgang i optimismen for omsætningen, efterfulgt af *Autobugsering m.v.* og *Værdigods*, men samtidig det største fald i optimismen for transportpriserne. *Værdigods* går fra uændrede til faldende priser, mens *Blandet palleteret stykgods m.v., Kurértransport m.v., Byggeelementer m.v.* og *Træ (kævler mv.)* også bliver mindre optimistiske. *Autobugsering m.v.* har derimod den største stigning i optimismen for transportpriserne, mens *Farligt gods* har det største fald i pessimismen.
- *Møbel- og tæppetransporter* har det tredjestørste positive netttotal for indtjeningen og det fjerdestørste for omsætningen, men den mindste fremgang i optimismen for transportpriserne og faldende optimisme for omsætningen.
- *Farligt gods* har den laveste optimisme for omsætningen, efterfulgt af *Bulkvarer, Grus, sten m.v.* og *Landbrugs- og gartneriprodukter*, mens *Træ (kævler m.v.)* har den laveste optimisme for indtjeningen, efterfulgt af *Byggeelementer m.v.* og *Bulkvarer*.

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 fire af transporttyperne. Det er Autotransporter, Beton (kørsel med betonkanon), Køle- og frysegods, Levende dyr og Vintertjeneste. Bemærk også, at der kun er medtaget transporttyper, hvor virksomheden har angivet, at transporttypen udgør mindst 25 pct. af omsætningen.

² Se pressemeddelelse fra Danske Fragtmænd af 30. oktober 2025: [Information om prisregulering per 1 januar 2026](#).

³ 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. Se Danmarks Statistik: [Nyt fra Danmarks Statistik: "Nationalregnskab 4. kv. 2025 og året 2025"](#), 20. februar 2026.

⁴ Se bl.a. Danmarks Statistik: [Statistikbanken, tabel PRIS9: "Gennemsnitlig årlig inflation"](#) og Økonomiministeriet: ["Faktaark om udviklingen i fødevarerpriser og købekraft"](#), 16. november 2025.

⁵ Danmarks Statistik: [Nyt fra Danmarks Statistik: "Nationalregnskab 4. kv. 2025, rev."](#), 31. marts 2026 og Dansk Erhverv: ["Motoren er i gang - Tyskland har fået gang i væksten"](#), 2. februar 2026.

⁶ 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 25 pct. i jan. 2025, og efter en stigning frem til aug. 2025 til 40 pct., faldt andelen igen noget til 32 pct. i dec. 2025, lidt højere end i dec. 2024. 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 33 pct. til 27 pct. i jan.-jul. 2025 efterfølgende steg til 36 pct. i dec. 2025.

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 15 pct. (jun. 2025) og 32 pct. (dec. 2025), og at antallet af forgæves rekrutteringer har ligget på mellem 112 stk. pr. måned (jun. 2025) og 348 stk. pr. måned (dec. 2025), hvilket generelt er under begge de to foregående år, jf. <https://star.dk/viden-og-tal/udvikling-paa-arbejdsmarkedet/rekrutteringssurveys/>. STAR har dog omlagt denne statistik fra foråret 2026.

⁷ Se fx Lastbilmagasinet: [Vognmændene tøver: Stort millionbeløb løber ud i sandet](#), 17. april 2026.

⁸ Både Den internationale Valutafond, IMF, og Danmarks Nationalbank har påpeget, at der eksisterer en ny normal med vedvarende usikkerhed i den internationale økonomi, jf. [Spring meetings daily wrap april 17 International Monetary Fund](#), 17. april 2026 og [Danmarks Nationalbank: "Nationalbankdirektør Signe Krogstrup: Uforudsigelighed er blevet et grundvilkår for global økonomi"](#), 22. april 2026.

⁹ Pr. 27. april lå dieselprisen 22,6 pct. højere og prisen på HVO100-biodiesel 14,9 pct. højere end ved krigsudbruddet. På de hidtidige toppe d. 9. april var der endog tale om stigninger på hhv. 35,0 pct. og 23,6 pct., Kilde: DTLs beregninger på basis af oplysninger fra Circle K: [Historiske priser](#). Ekskl. moms og inkl. afgifter.

¹⁰ Iflg. cheføkonom Tore Stramer, Dansk Erhverv, på webinarret "Hvilken betydning får konflikten i Mellemøsten for dansk erhvervsliv?" afholdt af Dansk Erhverv 17. marts 2026, vurderes det, at hvis det nuværende niveau for olieprisen låser sig fast, kan det potentielt øge den danske inflation med 0,6-0,75 procentpoint og skære ca. 0,5 procentpoint af den danske vækst, og der er stor usikkerhed om, hvad de præcise konsekvenser af krigen bliver.

Den internationale Valutafond, IMF, venter i sin seneste prognose en mindre global vækst på 3,1 pct. i 2026 mod 3,3 pct. i januar og en vækst på blot 0,8 pct. for tysk økonomi og på 1,1 pct. for eurozonen, jf. [IMF: World Economic Outlook april 2026](#), 14. april 2026.

Iflg. nationalbankdirektør Signe Krogstrup forventer de finansielle markeder højere renter i både euroområdet og USA, jf. [Danmarks Nationalbank: "Nationalbankdirektør Signe Krogstrup: Uforudsigelighed er blevet et grundvilkår for global økonomi"](#), 22. april 2026. I sin seneste prognose for dansk økonomi vurderer Danmarks Nationalbank, at ved fravær af de høje energipriser ville den danske inflation og vækst ligge på hhv. 0,8 og 2,3 pct. i 2026, 1,8 og 2,2 pct. i 2027 og 2,2 og 1,9 pct. i 2028, mens inflationen og væksten i en situation, hvor olie- og gasforsyningen fra Den Persiske Golf begrænses i de kommende år med afledte økonomiske effekter heraf, ville ligge på hhv. 4,5 og 1,1 pct. i 2026, 3,8 og 1,0 pct. i 2027 og 1,0 og 2,0 pct. i 2028. Pt. ventes inflationen og væksten at ligge på 1,8 og 1,8 pct. i 2026, 2,0 og 1,8 pct. i 2027 og 1,9 og 2,0 pct. i 2028. Se [Danmarks Nationalbank: "Robust dansk økonomi i et usikkert globalt landskab"](#), 26. marts 2026.

Iflg. Dansk Erhverv er de vigtige tal for erhvervstilliden (PMI) i Tyskland, Frankrig og Euroområdet er faldet og nu på det laveste siden november 2024, og der er risiko for recession i Europa, jf. Dansk Erhvervs nyhedsbrev "Dansk Erhverv Økonomi nøgletalsnyt", 24. april 2025.

¹¹ Danmarks Statistik: [Nyt fra Danmarks Statistik: "Forbrugerforventninger april 2026"](#), 22. april 2026.

¹² Læs mere om ETS2 her: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en.

¹³ Se fx [Danmarks Nationalbank: "Robust dansk økonomi i et usikkert globalt landskab"](#), 26. marts 2026.

¹⁴ 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 2026, hvis data er indsamlet i perioden 25. februar-20. marts 2026. Spørgeskemaet blev udsendt til 1.293 af DTLs medlemsvirksomheder. 418 virksomheder har besvaret undersøgelsen, hvilket giver en svarprocent på 32,3. 45 pct. af virksomhederne har svaret før, og 55 pct. af virksomhederne har svaret efter udbruddet af Iran-krigen d. 28. februar 2026.

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