

NLFS

KONJUNKTUR- UNDERSØKELSE

2023–2024



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND



Innhold

01

1 UTVIKLINGEN NÅ OG FORVENTNINGER TIL FRAMTIDEN	7
1.1 Forventninger til inneværende år 2023 i forhold til i 2022	8
1.2 Forventninger til neste år (2024) i forhold til inneværende år	10
1.3 Omsetning	13
1.4 Antall ansatte	14
1.5 Økonomisk resultat	15
1.6 Transportpriser	15
1.7 Investeringer	17
1.8 Utnyttelse av transportmateriellet	17

02

2 KOSTNADSUTVIKLINGEN I LASTEBILNÆRINGEN	21
---	-----------

03

3 BEDRIFTENE	25
3.1 Transporttyper med andel omsetning over 15 %	26
3.2 Typer transport med andel omsetning over 10 %	27
3.3 Strukturelle endringer over tid	28
3.4 Struktur etter geografiske segment	29
3.5 Spesielle oppdrag	31
3.6 Kontraktenes lengde	32
3.7 Organisasjonsform	32
3.8 Kabotasje	33
3.9 Tapte oppdrag på grunn av kabotasjekjøring	34
3.10 Omsetningsverdien av tapte oppdrag	37
3.11 Konsekvensene av tapte oppdrag	38



04

4 LASTEBILENE	41
4.1 Lastebiler i daglig drift	41
4.2 Leasede lastebiler	42
4.3 Euroklasser – krav og reelle utslipp	43
4.4 Lastebiler pr. drivlinje	44
4.5 Diesel og Euro-motorer	45
4.6 HVO100	46
4.7 Andre drivlinjer - gass og batterielektrisk	46
4.8 Elektrisitet – lading	49
4.9 Planer om anskaffelse av lastebiler	50
4.10 Lastebiler med annet drivstoff enn diesel	51
4.11 Parkering om natten – ladebehov	58
4.12 Faste eller variable ruter	59
4.13 Fleksibilitet i bruksområder	61

05

5 DE ANSATTE - SJÅFØRENE	63
5.1 Antall årsverk	63
5.2 Antall kvinnelige årsverk	64
5.3 Alderssammensetning	65
5.4 Unge og eldre sjåførere	66

06

6 REKRUTTERING	69
6.1 Ubesatte stillinger	70
6.2 Behov for ansettelse	71
6.3 Hvor rekrutteres sjåførene	72
6.4 Sannsynlighet for å få rekruttert	73
6.5 Sjåførere bosatt i utlandet	73
6.6 Lærlinger	75

07

7 ØKONOMIEN	79
7.1 Driftsinntekter – omsetning	79
7.2 Driftsresultat – lønnsomhet	80
7.3 Egenkapitalandel – soliditet	82
7.4 Konkursåpninger	83



Foto: Jan Egil Sandstad



Lys i enden av tunnelen?

NLFs årlige konjunkturundersøkelse gir oss et godt innblikk i tingenes tilstand for norsk transportnæring. Informasjonen vi får er helt avgjørende i NLFs arbeid mot politikerne og myndighetene. Den gir oss et godt bilde av hva behovet er i dag, og hva vi kan forvente fremover. Denne kunnskapen ville ikke vært mulig å få uten den uvurderlige innsatsen fra alle våre medlemsbedrifter som svarer på undersøkelsen. Derfor ønsker vi å takke alle som har bidratt.

Fortsatt forventninger om en presset økonomi

De siste årene har konjunkturundersøkelsene vist at respondentene forventer trangere tider og en mer presset økonomisk situasjon for norsk transportnæring. Det er vedvarende lavere forventninger til økonomisk resultat og lavere forventninger om antall ansatte. Mange forventer at transportprisene øker, men det vises ikke i prisene kundene betaler. Dette er ikke overraskende når vi har vedvarende prisøkning i samfunnet, økte renter, og uroligheter både nært og fjernt. Reduksjoner og stans i flere offentlige byggeprosjekter påvirker også vår næring.

Derfor er det viktigere enn noen gang med gode rammebetingelser og konkurransevilkår for transportnæringen. I undersøkelsen ser vi heldigvis at et stort flertall ikke har tapt oppdrag som følge av kabotasjekjøring. Men det er likevel urovekkende mange som har mistet oppdrag på grunn av dette. Dette er saker vi i NLF må løfte, for det er sånn vi bidrar til å styrke hele laget vårt, som består av seriøse og ansvarlige norske transportbedrifter.

Nå trengs politisk handling for å nå det grønne skiftet

Norsk transportnæring har lenge vært i førersetet når det kommer til det grønne skiftet, og med å ta i bruk ny klimavennlig teknologi. Konjunkturundersøkelsene våre de siste årene har også vist en kraftig økning i andelen av bedrifter som vurderer å anskaffe biler med andre drivlinjer enn diesel. Men i årets undersøkelse har denne andelen stagnert på 44 %. Dette viser at det er mange utfordringer som må tas tak i dersom vi skal nå målene som er satt. Respondentene oppgir manglende villighet hos kunder og oppdragsgivere til å betale for hva det grønne skiftet koster, som en av de viktigste hindringene. Det er urovekkende. Transportnæringen kjører på vegne av kundene, både private og offentlige. Når det kreves endring, må også de som krever endring være villige til å betale for det. Våre respondenter viser at de vil gjøre mye mer, men møtes av for dårlige vilkår til å nå disse ambisjonene. Ansvaret må i større grad legges på transportkjøperne, og myndighetene må sikre gode insentiver.

En mangfoldig næring

Konjunkturundersøkelsen viser at transportnæringen er svært mangfoldig. Det er stor variasjon i hva slags transport som utføres, størrelsen på bedriftene, kontraktens lengde og antall biler i hver bedrift. Næringen er fortsatt dominert av små- og mellomstore bedrifter. Med en så variert næring, er det også varierte utfordringer man møter. Og de ulike utfordringene har forskjellige løsninger. Denne oversikten er som sagt helt avgjørende for NLF i vårt møte med politikere og myndigheter, for å få dem til å forstå at det er behov for mange tiltak som i sum treffer hele næringen på en god måte.

Det er en mangfoldig næring, men vi har dessverre fortsatt altfor lite mangfold når det kommer til sjåførene våre. Det er relativt få medlemsbedrifter med kvinnelige sjåførere. Nesten 70 prosent oppgir å ikke ha noen kvinnelige sjåførere i sin bedrift. Dette er en trend vi må snu, for å gjøre næringen mer robust og møte rekrutteringsutfordringene fremover. Vi har intensivert arbeidet vårt med fantastiske ambassadører og spennende samarbeid fremover, som vi håper og tror vil gi gode resultater.

Vi håper mange tar seg tid til å lese denne grundige analysen av tilstanden i næringen og ønsker god lesning.



Foto: Scania



01

Utviklingen nå og forventninger til framtiden

En av de absolutt største utfordringene for transportnæringen i 2023 var den raskt økende kostnadsveksten. Dette gjaldt den generelle prisøkningen i samfunnet, og for transportnæringen ble det ekstra alvorlig med svært høye, og ustabile drivstoffpriser.

I tillegg økte innkjøpsprisene for lastebiler betydelig, og renteøkningene sto i kø. Alt i alt resulterte dette i kraftig økte kostnader for næringen. Prisene har erfaringsmessig ikke klart å henge med, slik at dette kan forvente å gi en betydelig utfordring for resultatmarginene i bransjen.

Dieselpriene¹ for hele året under ett gikk ned om lag 6 % sammenlignet med 2022. Prisene i 2022 var imidlertid historisk høye, og lå for eksempel om lag 60 % høyere enn i 2020. I tillegg var prisene gjennom 2023 svært ustabile og uforutsigbare. Ved inngangen til året var prisen 16,78 kr/l (ekskl. mva og rabatter), og ved utgangen var den 16,24 kr/l. I løpet av året varierte den fra 14,86 kr/l i midten av mai, til 18,36 kr/l på sitt høyeste i slutten av september.

Situasjonen nasjonalt og internasjonalt som følge av Russlands invasjon i Ukraina skapte fortsatt stor usikkerhet i lastebilnæringen. I 2022 og 2023 fikk problemene knyttet til de økte dieselpriene svært stor betydning for mange, fordi dieselpriene er en stor andel av de totale kostnadene ved å drive lastebiltransport. Mange bedrifter fikk etter forhandlinger med sine oppdragsgivere dekket merkostnadene helt eller delvis. Mange transportører har også fått til eget drivstofftillegg i avtalene, slik at både transportkjøper og transportør har en trygghet for at prisutviklingen for denne betydelige kostnadsposten blir dekket så godt som mulig. Det generelle bildet er at private oppdragsgivere stort sett har hatt forståelse for situasjonen, og var villige til å dekke de økte kostnadene. De offentlige oppdragsgiverne var derimot ikke det, til tross for at næringsministeren ved to tilfeller i 2022 henstilte offentlige innkjøpere til å vise fleksibilitet og balanse når det kom til justering av prisene.

Vi antar at svarene i årets undersøkelse er sterkt preget av de urolige tidene som har vært i 2023, særlig som følge av den kraftige kostnadsveksten som næringen opplevde. Undersøkelsen ble gjennomført i november og desember 2023.

Dermed er det kanskje ikke nå så relevant å sammenligne en del av tallene for 2023-undersøkelsen med tall fra tidligere undersøkelser, men de gir mest et øyeblikksbilde av hvordan medlemmene opplever nåtida og framtida på tidspunktet for undersøkelsen. En viktig del av forklaringen på resultatene og endringene fra tidligere år vil sannsynligvis svært ofte være utviklingen på kostnadssiden. Den kraftige kostnadsveksten som har vært gjennom hele 2023 er det som påvirker næringen mest nå.

¹ Kilde: Circle K listepriiser for truckdiesel



Hovedhensikten med konjunkturundersøkelsen er å finne ut hvordan NLFs medlemsbedrifter ser på framtida, det vil si 2024. For å få et inntrykk av dette, undersøkes også hvilke forventninger de har hatt til inneværende år, det vil si til 2023. For å illustrere næringens tilstand og hvordan den ser for seg framtida, ser vi på utviklingen innenfor seks områder, eller indikatorer, knyttet til lastebildrift:

- omsetning
- antall ansatte
- økonomisk resultat
- transportpriser
- investeringer
- utnyttelse av transportmateriellet

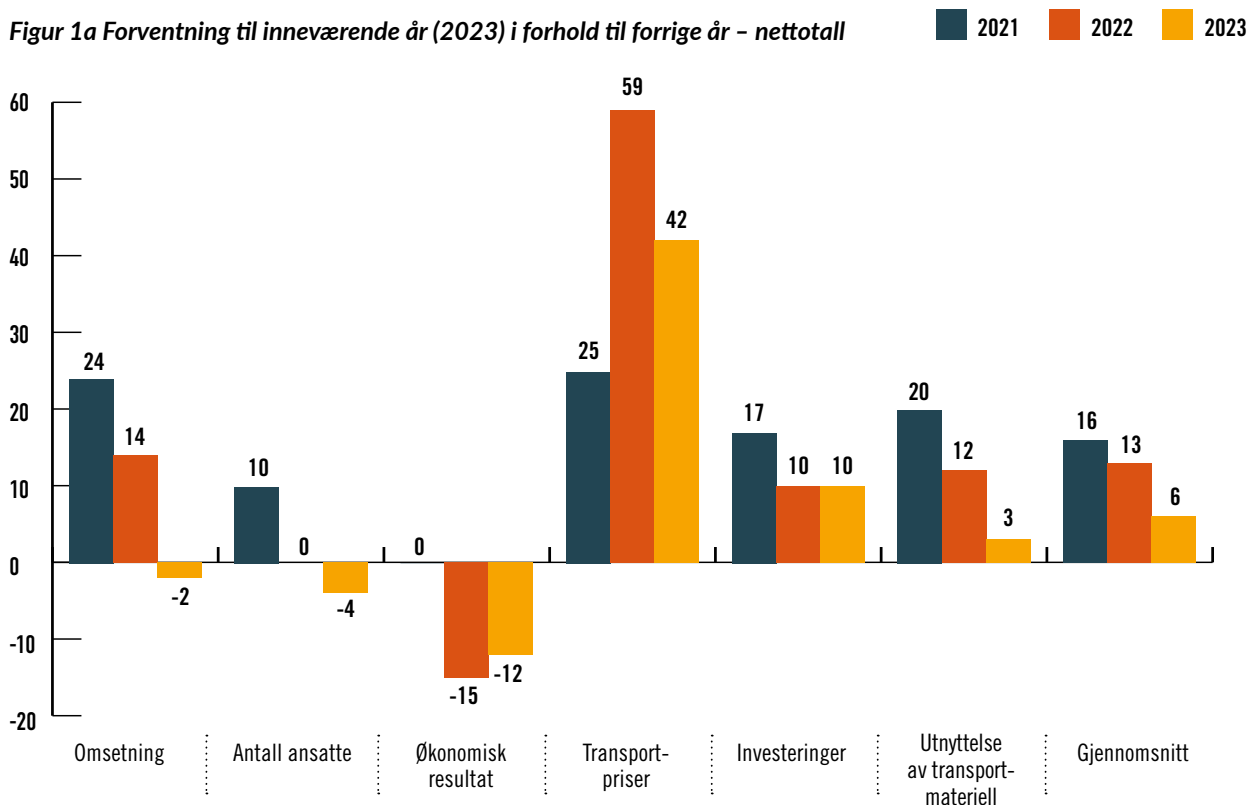
Bedriftene har vurdert utviklingen i 2023 mot faktisk utvikling i 2022, samt forventninger til 2024.

Til hver av indikatorene og for gjennomsnittet av alle indikatorene er det beregnet et nettotall. Nettotall er andelen som tror på oppgang fratrukket andelen som tror på nedgang, og gir et uttrykk for om næringen ser positivt eller negativt på tilstanden og utviklingen. Andelen som tror på uendret regnes ikke med i beregningen av nettotall. Hvis for eksempel 40 % tror på en oppgang, 50 % på uendret og 10 % på en nedgang, blir nettotallet $40 - 10 = +30$.

Tallene i parentes videre i dette kapitlet henviser til resultatene fra konjunkturundersøkelsen i 2022, eventuelt også tidligere år.

1.1 Forventninger til inneværende år 2023 i forhold til i 2022

Figuren under viser at næringen har hatt lave, og synkende gjennomsnittlige forventninger til inneværende år alle tre årene. Perioden er preget av koronapandemien, angrepet og krigen i Ukraina og sterk økning i kostnader og renter.





Figuren viser at gjennomsnitt av nettotall gikk litt ned, fra +13 i 2022 til +6 i 2023. Trenden siste tre år er en nedgang. I koronapandemiet 2020 var nettotallet -2. Ser vi på de enkelte indikatorene, er det dels store utslag. Alle bortsett fra én indikator, økonomisk resultat, har gått ned. Den er negativt, men har gått opp fra -15 for 2022 til -12 for 2023. Som vanlig er nettotallet for transportprisene de høyeste, med +42, men dette er en betydelig nedgang fra +59 for 2022. Forventningene til omsetning og antall ansatte er negative for første gang siden 2020.

Til tross for økte kostnader er forventningene til omsetning negativ (-2). Dette viser seg også forventningene til antall ansatte, som er negativ (-4) og på nivå med 2020. Forventningene til økonomisk resultat er også negative, og det skyldes nok problemer med å dekke inn de økte kostnadene i 2023, spesielt på drivstoff.

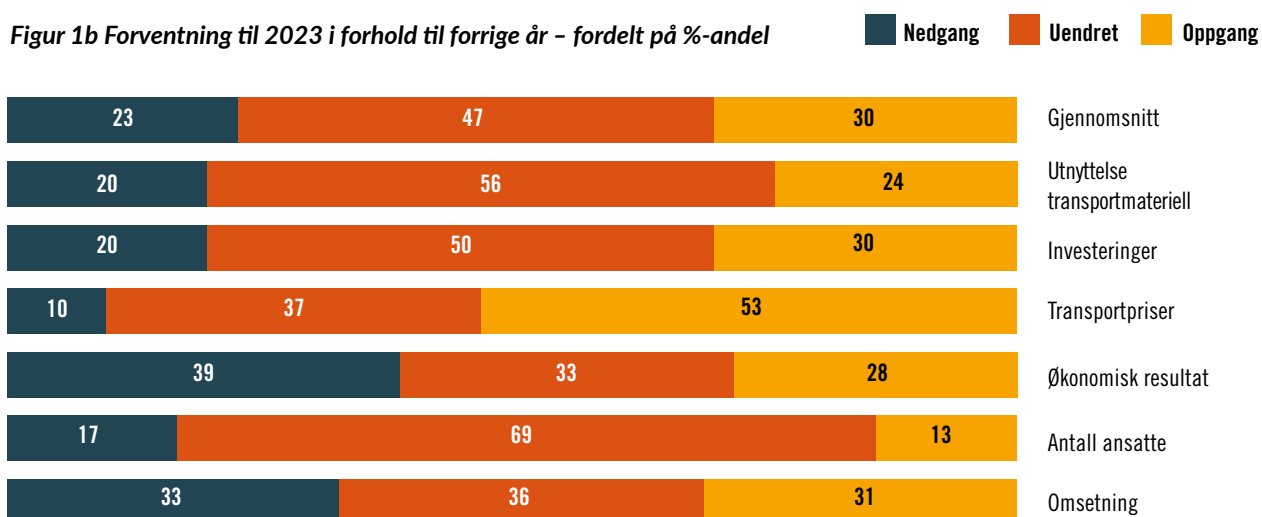
Det er høyest forventning til transportprisene, med +42. Dette er riktignok en betydelig nedgang fra 2022, hvor nettotallet var +59. Det har tradisjonelt vært høye, og høyest, forventninger til transportprisene i de siste undersøkelsene. Grunnlaget for optimismen for 2023 er kanskje at det forventes å komme prisøkninger når kostnadene øker så mye som de gjorde i 2023. Likevel er det altså lave forventninger til det økonomiske resultatet for 2023.

Forventningene til investeringer og utnyttelse av transportmateriellet er også relativt lave, med nettotall på henholdsvis +10 og +3. Det kan kanskje tyde på at mange avventer nyinvesteringer, som kan skyldes både økte kostnader, økt rente og kanskje usikkerhet omkring ny teknologi.

Forventningene til antall ansatte går også ned fra 0 året før til -4 i 2023. Denne indikatoren har historisk sett alltid vært lav sammenlignet med de andre.

Figuren under viser hvordan fordelingen mellom forventet nedgang, uendret eller oppgang er på de seks indikatorene, og gjennomsnittet. 47 % (44 %) av alle bedriftene forventer uendret situasjon for alle indikatorene sett under ett. 30 % (35 %) forventer oppgang mens 23 % (21 %) forventer nedgang.

Figur 1b Forventning til 2023 i forhold til forrige år - fordelt på %-andel



Indikatorene med høyest andel forventet nedgang er økonomisk resultat med 39 % (43 %) og omsetning med 33 % (26 %). Transportpriser har lavest andel forventet nedgang med 10 % (9 %).

Indikatorene med høyest andel forventet uendret er antall ansatte, med 69 % (70 %) og utnyttelse av transportmateriellet med 56 % (56 %). Økonomisk resultat har lavest andel uendret forventning med 33 % (29 %).



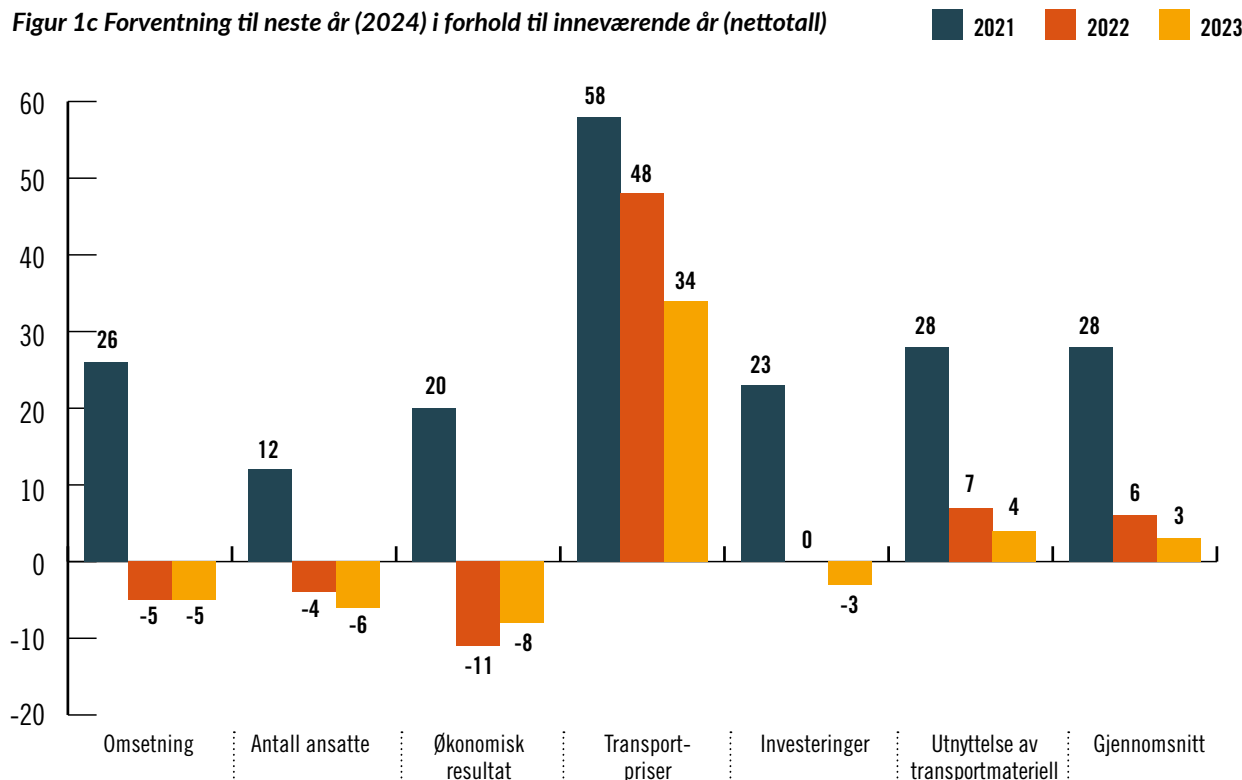
Indikatoren med høyest andel forventet oppgang er transportpriser med 53 %, som er en betydelig nedgang fra 2022 (68 %). Deretter følger omsetning med 31 % (40 %) og investering med 30 % (28 %). Antall ansatte har lavest andel forventet oppgang med 13 % (15 %).

1.2 Forventninger til neste år (2024) i forhold til inneværende år

Figuren under viser hvordan forventningen til neste år har vært i de tre siste års undersøkelser.

Undersøkelsen for 2023 viser at også forventningene til neste år er lavere enn tidligere år, særlig 2021-undersøkelsen. Gjennomsnittlig netttotal for 2024 er +3, som er på nivå med undersøkelsen i 2020 (første året i koronapandemien) og i 2022. Det er betydelig ned fra +28 i 2021-undersøkelsen.

Figur 1c Forventning til neste år (2024) i forhold til inneværende år (netttotal)



Alle indikatorene, bortsett fra økonomisk resultat har nedgang fra 2022-undersøkelsen, mens omsetning er uendret. Indikatorene med nedgang har kun en liten nedgang på 2-3 i netttotal. Transportprisene har den største nedgangen på 14 i netttotal, men er fortsatt den indikatoren det er høyest forventning til. Forventningen til økonomisk resultat er eneste indikator som har en økning fra forrige undersøkelse, men er også den indikatoren med lavest netttotal på -8.

Forventningene til transportprisene i 2024 har som nevnt høyest netttotal, med +34, av alle indikatorene, men med høyest nedgang (-14). Undersøkelsene i 2021 og 2022 hadde begge betydelig høyere forventninger til økte transportpriser, som indikerer at forventningene til økte transportpriser blant flere transportører synker. Det er likevel en tydelig forventning om at økte kostnader må kompenseres med økte priser.

Indikatorene omsetning, antall ansatte, økonomisk resultat og investeringer har alle negative netttotal, det vil si det er noen flere som forventer nedgang enn oppgang. For de to andre er det positive netttotal.



Foto: Jan Egil Sandstad



Optimismen fra 2021-undersøkelsen ser ut til å være borte. Årsakene er nok knyttet til sterk kostnadsøkning, renteøkning og generell usikkerhet i norsk og internasjonal økonomisk utvikling.

Figuren under viser hvordan fordelingen mellom forventet nedgang, uendret eller oppgang er på de seks indikatorene for neste år, 2024. De gjennomsnittlige forventningene til neste år har en overvekt, 52 % (49 %), som antar at det ikke blir særlig endringer, 26 % (28 %) forventer oppgang og 23 % (22 %) forventer nedgang. Det vil si ingen betydelige endringer i fordelingen av forventning sammenlignet med forrige års undersøkelse.

På undersøkelsestidspunktet sto næringen foran en vinter med stor usikkerhet, spesielt knyttet til kostnadsøkning, renteøkning og ustabile drivstoffpriser. Dette gjenspeiler seg nok i forventningene til økonomisk resultat, som er lavere enn begge de foregående årene.

Figur 1d Forventninger til neste år (2024) i forhold til inneværende år - fordelt på %-andel

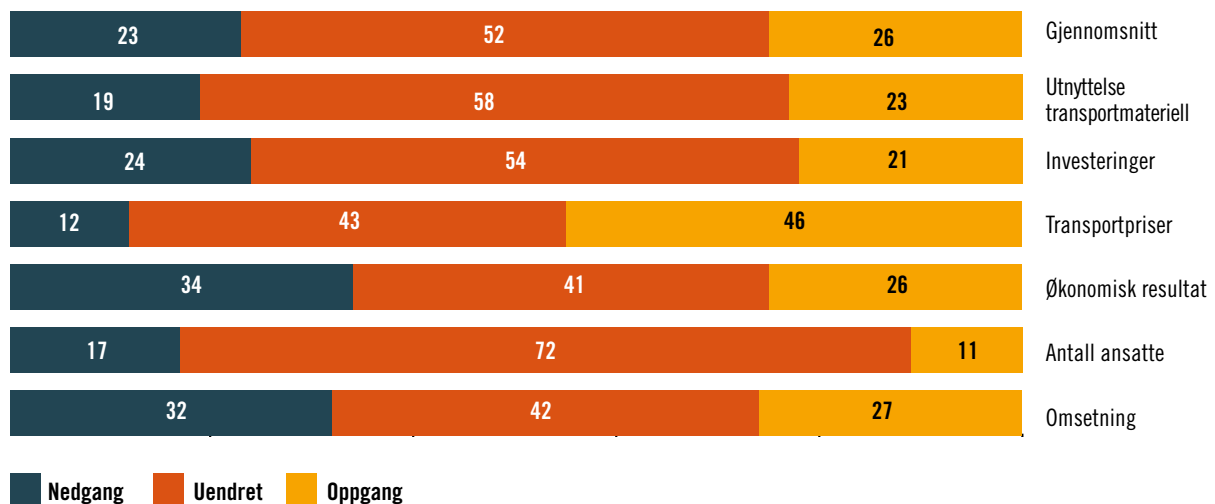


Foto: Scania



Indikatoren med høyest andel forventet nedgang er økonomisk resultat med 34 % (36 %). Deretter følger omsetning med 32 % (33 %). Transportpriser har lavest andel forventet nedgang med 12 % (9 %), mens antall ansatte følger etter med 17 % (14 %). Forventningene om nedgang i transportpriser og antall ansatte er likevel betydelig høyere i 2023-undersøkelsen sammenlignet med 2021-undersøkelsen (henholdsvis 4 % og 6 %).

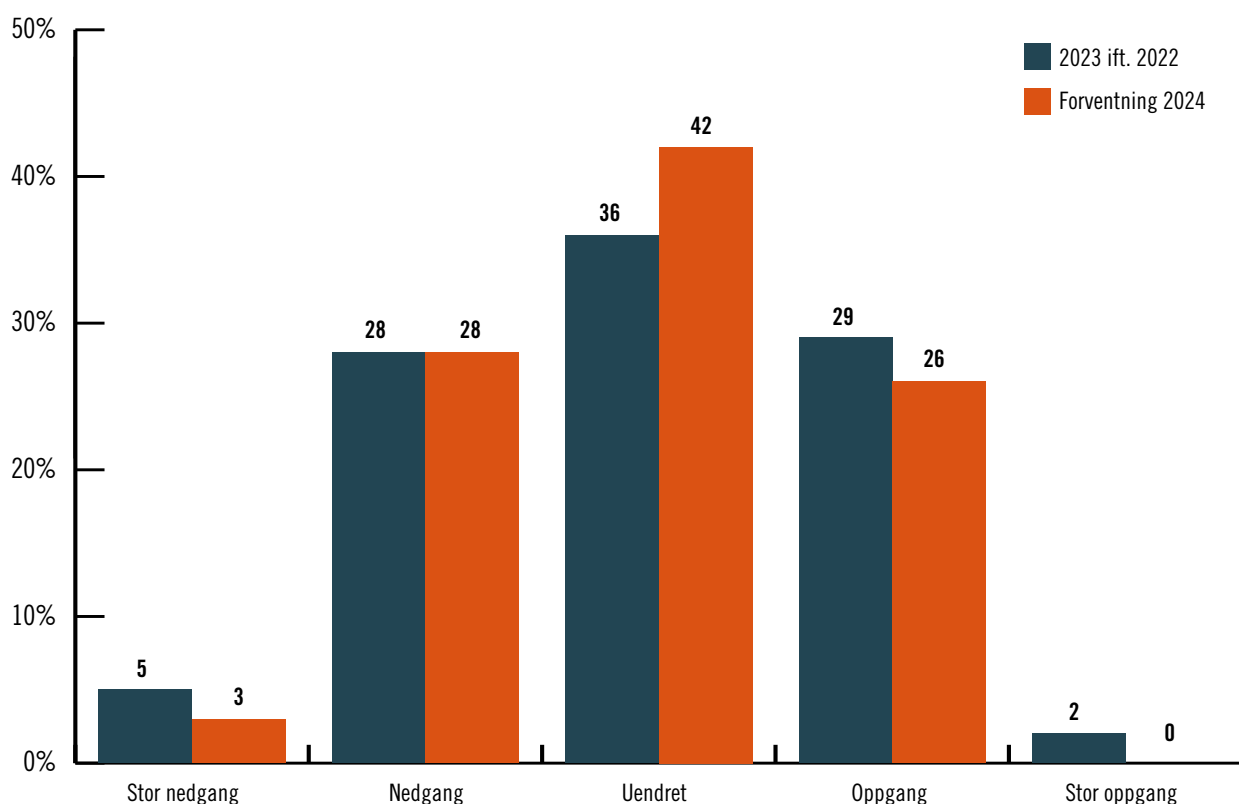
Indikatoren med høyest andel forventet uendret er antall ansatte med 72 % (75 %) og utnyttelse transportmateriell med 58 % (57 %).

Indikatoren med høyets andel forventet oppgang er transportpriser med 46 % (57 %). Deretter kommer omsetning med 27 % (28 %) og økonomisk resultat med 26 % (24 %). Antall ansatte har lavest andel forventet oppgang med 17 % (10 %).

1.3 Omsetning

Omsetning er en viktig indikator som sier noe om forventet aktivitetsnivå. Figur 1a viser at forventningene til omsetning i 2023 er relativt lav, -2, som er en nedgang fra +14 undersøkelsen i 2022, og fra +24 i 2021. Figur 1c viser at forventningene til neste år (2024) er relativt lave, og negative med -5, som er likt undersøkelsen i 2022, men en stor nedgang fra +26 i 2021.

Figur 1e Omsetning - fordeling nedgang - uendret - oppgang

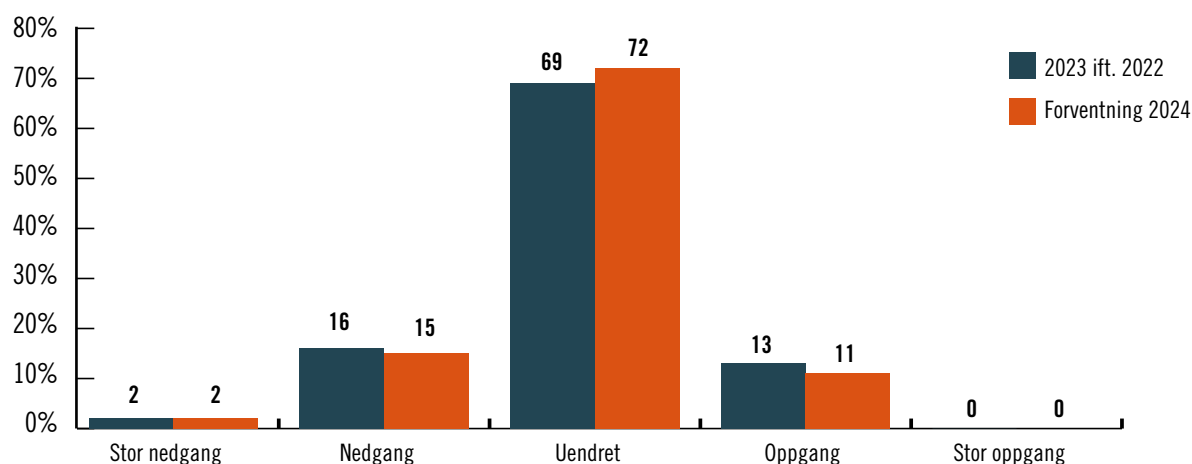


Figuren viser hvordan svarene fordeler seg på forventet endring i omsetning. 31 % forventer oppgang for 2023, som er ned fra 40 % for 2022. Det er kun 26 % som forventer oppgang for 2024, derav nesten ingen som forventer stor oppgang. 33 % (26 %) forventer nedgang i 2023, mens 31 % forventer nedgang i 2024.

1.4 Antall ansatte

Forventningene til endringer i antall ansatte har vært lave i de siste undersøkelsene, og relativt like til inneværende og kommende år. Figurene 1a og 1c viser at forventningene til endringer i antall ansatte er -4 (0) for 2023, og -6 (-4) for 2024.

Figur 1f Antall ansatte - fordeling nedgang - uendret - oppgang



Det tydeligste trekket i figuren er, som i forrige års undersøkelser, at de aller fleste forventer en uendret utvikling i antall ansatte i både 2023 og 2024. Hele henholdsvis 69 % og 72 % av bedriftene forventer dette, som er noe lavere enn forrige undersøkelse. 13 % har forventning om oppgang i 2023, og 18 % har forventning om nedgang. Det er kun 11 % som har forventning til oppgang i 2024.



Foto: Jan Egil Sandstad

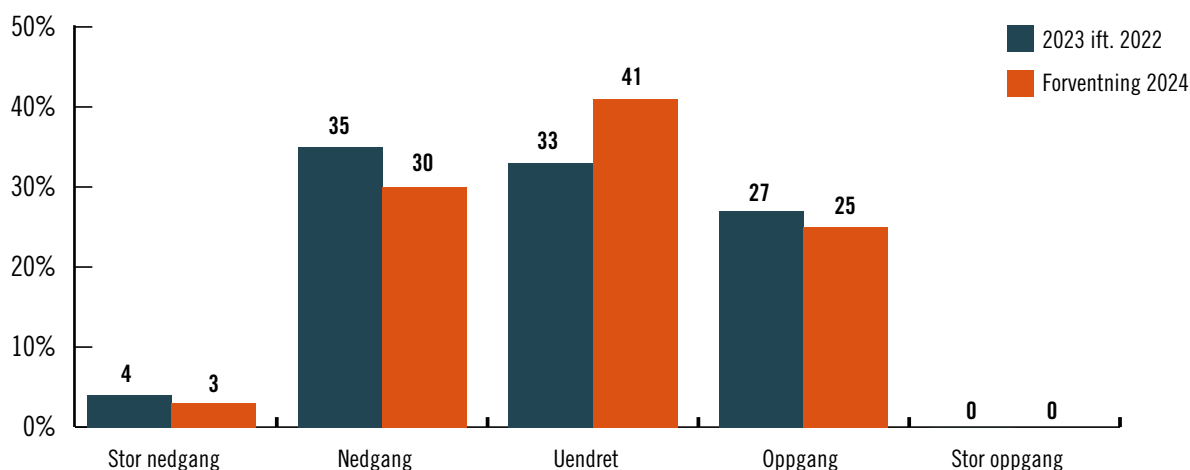


1.5 Økonomisk resultat

Det økonomiske resultatet henger sterkt sammen med de andre indikatorene, spesielt utnyttelsen av transportmateriell, bedriftens omsetning og transportprisene, i tillegg til kostnadsutviklingen.

Figurene 1a og 1c viser at forventningene til endringer i økonomisk resultat er noe forbedret fra forrige undersøkelse, men fortsatt med negative netttotal. Forventningene til 2023 er -12 (-15), og til 2024 er de -8 (-11). Dette er indikatoren som har lavest netttotal for både 2023 og 2024.

Figur 1g Økonomisk resultat - fordeling nedgang - uendret - oppgang

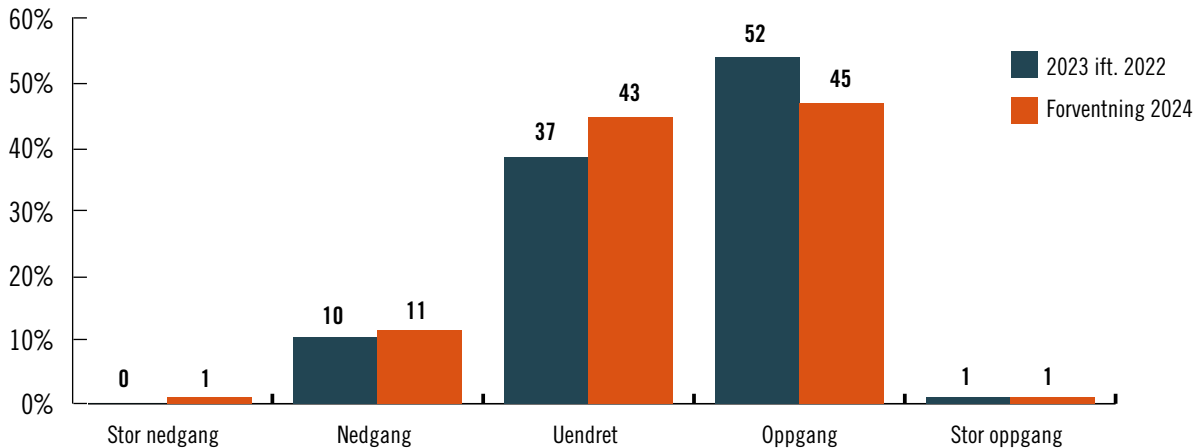


Figuren viser at andelen som forventer uendret går betydelig opp fra 33 % (29 %) for 2023 til 41 % (40 %) for 2024. Andelen som forventer oppgang, går ned fra 27 % (28 %) for 2023 til 25 % (25 %) for 2024. Andelen som forventer nedgang, går også ned, fra 39 % (43 %) for 2023 til 33 % (35 %) for 2024.

Resultatene tyder på at optimisme som tidligere undersøkelser har vist med hensyn til det økonomiske resultatet, ikke har vært like stor de siste par årene. Det er betydelig flere som forventer nedgang for både inneværende og neste år, sammenlignet med forrige undersøkelse. Tilsvarende er det betydelig færre som forventer oppgang nå enn tidligere. Dette må sees i lys av den usikre økonomiske situasjonen nærings og næringslivet var i da undersøkelsen ble gjennomført. Krigen i Ukraina, økte energipriser, økt rente og stigende inflasjon legger nok en demper på fremtidsutsiktene.

1.6 Transportpriser

Transportpris er fortsatt ofte den viktigste faktoren en transportkjøper legger vekt på. Figurene 1a og 1c viser at forventningene til endringer i transportprisene er høye sammenlignet med de øvrige indikatorene, og betydelig høyere enn forventningene til økonomisk resultat. For 2023 er forventet utvikling +42, som er en nedgang fra +59, men likevel høyeste netttotal for forventning til 2023 av alle indikatorene. Forventningen til 2024 er +34, som er en nedgang fra +48, men likevel høyest netttotal for forventning til 2024 av alle indikatorene.

Figur 1h Transportpriser – fordeling nedgang – uendret – oppgang


Figuren viser at andelen som forventer oppgang i transportprisene går betydelig ned fra 53 % (68 %) for 2023 til 46 % (57 %) for 2024. Samtidig går andelen som forventer uendret opp fra 37 % (23 %) for 2023 til 43 % (34 %) for 2024. 10 % (9 %) forventer nedgang i transportprisene for 2023 og 12 % (9 %) for 2024.

Totalindeksen i Kostnadsindeks for lastebiltransport økte med 3,6 % (14,8 %) fra 4. kvartal 2022 til 4. kvartal 2023, mens Konsumprisindeksen økte om lag 4,5 % (6,6 %) i samme periode. Siste tilgjengelige tall fra 3. kvartal 2023 for Produsentprisindeksen for tjenester – godstransport på vei – viser en økning på 2,9 % (7,9 %) fra 3. kvartal 2022, men en nedgang på 0,1 % fra 2. kvartal 2023. Kostnadsindeksen for lastebiltransport økte med henholdsvis 2,7 % (17,0 %) og 3,8 % (2,2 %). Til tross for optimisme med hensyn til økte transportpriser, henger produsentprisindeksen for tjenester – godstransport på vei, etter.



Foto: Jan Egil Sandstad

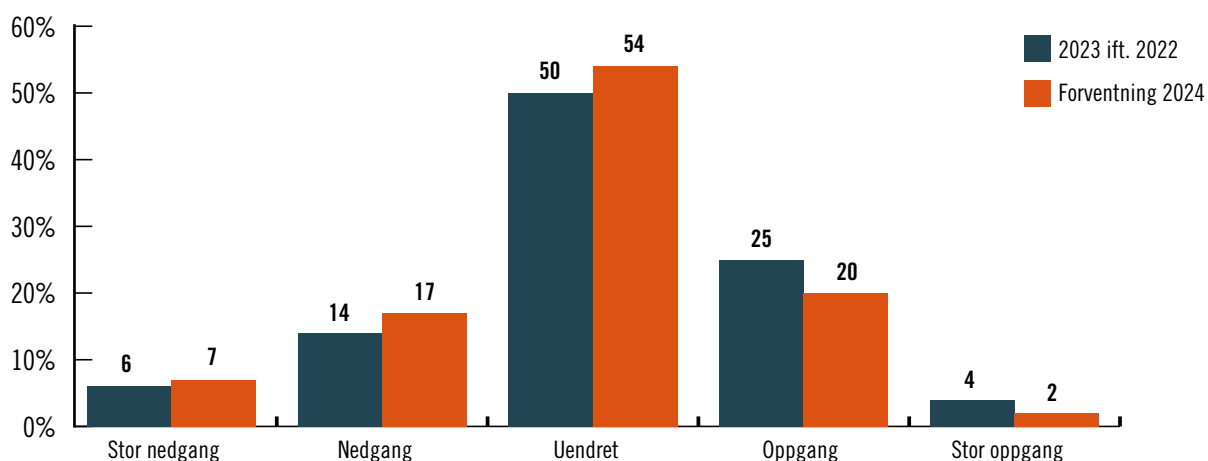


1.7 Investeringer

Investeringer i transportmateriell er knyttet til etterspørsel, økonomisk utvikling og utnyttelsen av eksisterende transportmateriell. Undersøkelsen viser en høy utskiftingstakt til nye Euro-klasser, etter som nye miljøkrav kommer. Fra 1.1.2014 kom det krav om Euro VI på alle nyregistrerte lastebiler. Undersøkelsen viser at ved utgangen av 2023 var 90 % (91 %) av lastebilene utstyrt med Euro VI-motor. Bakgrunnen for at det ikke lenger er økning i andelen Euro VI, er at andelen batterielektriske kjøretøy og gasskjøretøy øker. Andelen Euro V og lavere var i 2022 på 8,1 %, mens den i 2023 var 6,8 %. I 2021 utførte lastebiler med Euro VI-motor over 93 % av kjørte km, mens andelen i 2023 antas å være over 95 %. Dette bekrefter et høyt utskiftingsnivå i bransjen. Se kapittel 4 for mer informasjon om bedriftenes lastebiler.

Figurene 1a og 1c viser at forventningene til endringer i investeringer er +10 for 2023, som er likt som for 2022. I 2021-undersøkelsen var den +17. Forventningene til neste år går betydelig ned over tid, fra +23 i 2021-undersøkelse til 0 i 2022-undersøkelsen og til -3 i denne undersøkelsen.

Figur 1i Investeringer - fordeling nedgang - uendret - oppgang



Figuren viser at andelen som forventer uendret nivå på investeringer, er relativt høy for både 2023, 50 % (53 %), og for 2024, 54 % (50 %). Andelen som forventer økning i investeringer, er 29 % (28 %) for 2023 og 22 % (25 %) for 2024.

1.8 Utnyttelse av transportmateriellet

Den viktigste suksessfaktoren til en lastebilbedrift er utnyttelsen av lastebilene. Det er kostbart å ha ledig kapasitet på turene som kjøres, på tomkjøring og selvsagt når bilen står ubrukt.

Statistisk sentralbyrås siste statistikk for transportarbeid er fra 3. kvartal 2023.

Andelen tomkjøring, det vil si andelen kjøretøykilometer uten last i forhold til antall kjøretøykilometer i alt, for de tre første kvartalene for nasjonal leietransport ², var om lag 27,3 % i 2021, 27,9 % i 2022 og 29,0 % i 2023.

For nasjonal egentransport ³ var tomkjøringsandelen 32,2 % i 2021, 31,5 % i 2022 og 28,8 % i 2023.

² Med leietransport av gods menes transport av gods mot betaling. Slik transport krever løyve.

³ Med egentransport av gods menes transport av eget gods når transporten er ledd i annen næringsvirksomhet. Slik transport trenger ikke løyve.



SSBs statistikk viser at tomkjøringsandelen er lavest for leietransport, i gjennomsnitt 28,1 % for de tre årene, mens egentransporten har i gjennomsnitt 30,8 % tomkjøring. For leietransporten var tomkjøringsandelen lavest i 2021, mens den for egentransporten var høyest i dette året. For egentransporten var tomkjøringsandelen lavest i 2023, mens den for leietransporten var høyest dette året.

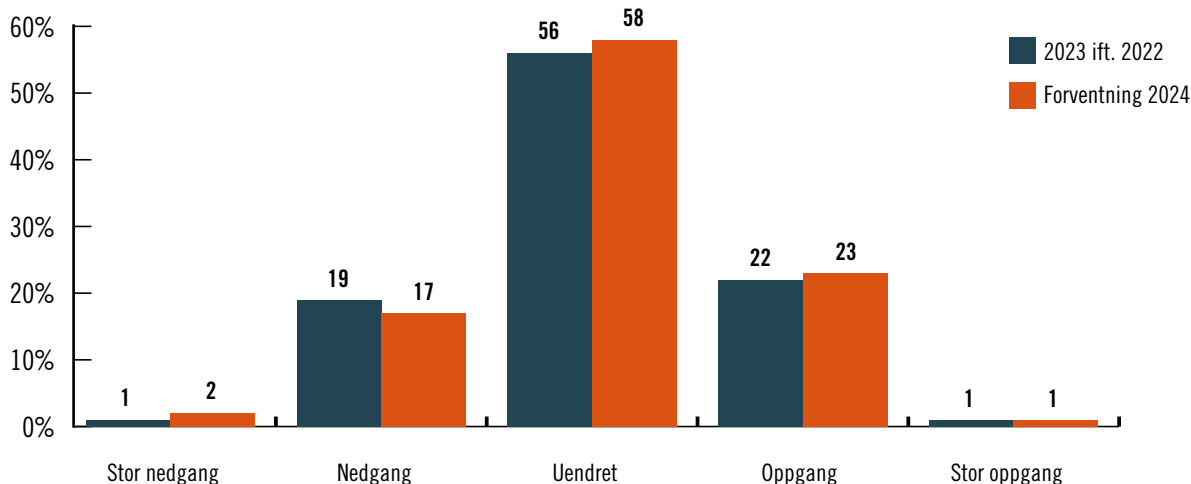
En stor del av årsakene til tomkjøringsandelene for leietransport er at deler av næringen har en naturlig retningsubalanse. For mange transporttyper er det svært krevende, eller umulig, å utnytte kjøretøyene i begge retninger. Dette gjelder for eksempel innen tank-, tømmer- og massetransport, og andre transportertypene som foregår med spesialiserte kjøretøy og utstyr.

Statistikken beregnes kun ut ifra andelen tomme turer, og tar ikke hensyn til fyllingsgraden på de turene som går med last. Mange transportertypene klarer ikke å utnytte både tillatte vekt og tilgjengelig volum.

Utnyttelsen av transportmateriellet vil svinge avhengig av etterspørselen fra industri, handel, det offentlige og privatmarkedet. Reduseres etterspørselen, kan næringen få overkapasitet som det kan ta tid å justere. Generelt opplever bransjen en økende etterspørsel, men i lokale markeder og nisjemarkeder kan etterspørselen variere. Spesielle hendelser, slik som koronapandemien, kan også påvirke etterspørselen.

Figurene 1a og 1c viser at forventningene til endringer i utnyttelsen av transportmateriellet også har en stor nedgang fra tidligere år. Forventningen til 2023 er +3 (+12) og for 2024 er den +4 (+7). I 2021-undersøkelsen var forventningene henholdsvis +20 og +28.

Figur 1j Utnyttelse transportmateriellet - fordeling nedgang - uendret - oppgang



Figuren viser at 23 % (28 %) av bedriftene forventer en oppgang eller stor oppgang i utnyttelsen av transportmateriellet for 2023, mens andelen for 2024 er 24 % (25 %). Andelen som forventer uendret er høye, med 56 % (56 %) for 2023 og 58 % (57 %) for 2024. Andelen som forventer nedgang er tilnærmet lik (19 - 20 %) for begge årene, men en økning fra 2021-undersøkelsen som viste 10 % for inneværende år (2021) og 6 % for neste år (2022).



Foto: Jan Egil Sandstad



Foto: Jan Egil Sandstad



02

Kostnadsutviklingen i lastebilnæringen

Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport (KILT) utgis av Statistisk sentralbyrå (SSB) i samarbeid med NLF. KILT publiseres hvert kvartal og er en del av medlemstilbudet. Indeksen viser utviklingen i kostnadsnivået for ulike kjøretøygrupper, basert på en vekting av kostnadselementene i representative transportbedrifter i Norge.

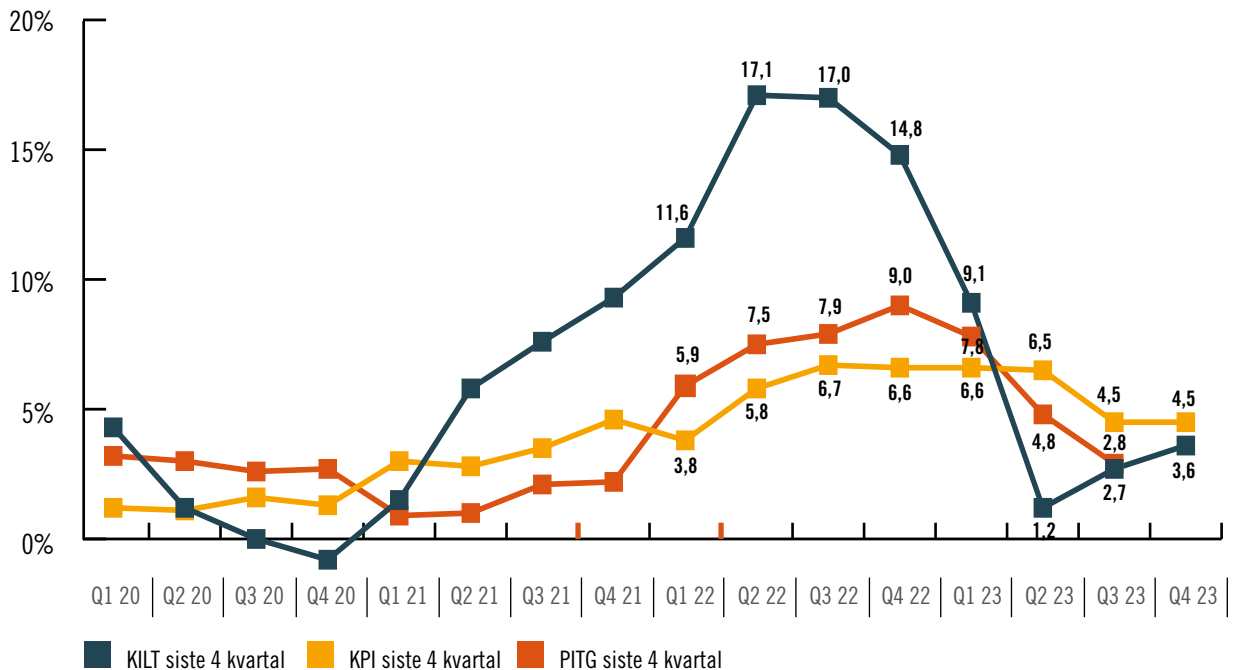
Indeksen ble oppdatert i 2022 med kostnadsdata fra næringen, slik at den i størst mulig grad gjenspeiler den reelle kostnadsfordelingen (vekting). Det er endringer i kostnadsgruppene og kjøretøygruppene fra tidligere indeks, men alle relevante kostnader og kjøretøygrupper er med i grunnlaget.

Fra 4. kvartal 2022 publiseres det også en kostnadsindeks for varebiltransport. Den er bygd opp, og presenteres på samme måte som kostnadsindeksen for lastebiltransport. Presentasjonen i denne rapporten har ikke inkludert tallene for varebiltransport.

SSB utgir også en kvartalsvis Produsentprisindeks for tjenester, med en delindeks for Gods-transport på vei (PITG). Presentasjonen i denne rapporten er basert på totalindeksen, men den er også inndelt i indekser etter varegruppe.



Foto: Jan Egil Sandstad

**Figur 2a Pris- og kostnadsutvikling - %-endring fra samme kvartal året før**

Figuren viser kostnads- og prisutviklingen hvert kvartal fra 2020 til 2023 som %-vis endring de siste fire kvartalene for Kostnadsindeks for lastebiltransport (KILT), Konsumprisindeksen (KPI) og Produsentprisindeks for tjenester - godstransport (PITG).

I løpet av 2019 var økningen i KILT siste fire kvartal relativt stabil, mellom 2,6 % og 4,1 %. Gjennom det første koronapandemiåret 2020 gikk økningen ned, og 4. kvartal 2020 hadde sågar en kostnadsnedgang på 0,8 %. I 2021 startet for alvor økningen i KILT, og denne ble forsterket utover året, særlig på grunn av økende dieselpriiser høsten 2021. 4. kvartal 2021 hadde en økning i KILT på 9,3 %. Dette var inntil da en historisk høy kostnadsøkning. Utover i 2022 økte kostnadene enda mer, og nådde sin topp i 2. og 3. kvartal 2022 med om lag 17 %. Utover i 2022 fikk den kraftige økningen i dieselpriisen stor betydning, og etter hvert økte også kapitalkostnadene i indeksen kraftig, det vil si renter og avskrivninger. Delindeksen for drivstoff økte med 35,1 % fra 4. kvartal 2021 til fjerde kvartal 2022. Delindeksen for kapital økte med 22,4 %, og varierte mellom 18,7 % og 30,8 %, avhengig av transporttype. Delindeksen for kapital økte mest for nærtransport, mens for de andre transporttypene var økningen mellom 18,7 % og 22,4 %.

I starten av 2023 kom kostnadsutviklingen mer under kontroll, og økningen nådde et foreløpig bunnivå i 2. kvartal på kun 1,2 %. Det vil si at årsveksten i kostnadene ble redusert fra om lag 17 % til om lag 1 % i løpet av fire kvartal. Resten av 2023 lå økningen i kostnadene på et mer normalt nivå, med 2,7 % i 3. kvartal og 3,6 % i 4. kvartal 2023. Det er likevel viktig å påpeke at kostnadene sannsynligvis har fått et varig betydelig høyere nivå enn for kun et par år siden.

Den viktigste årsaken til at økningen i KILT ble redusert i løpet av 2023 var nedgang i drivstoffindeksen, særlig i 2. kvartal, hvor den gikk ned 7,3 % fra 1. kvartal, og hele 16,1 % fra 2. kvartal 2022. Fra 4. kvartal 2022 til 4. kvartal 2023 gikk drivstoffindeksen ned 4,9 %. Drivstoff vektet tungt i totalindeksen, med mellom 14,7 % og 26,7 % avhengig av kjøretøygruppe. Men – det var også en betydelig økning i de andre delindeksene i den samme perioden. Delindeks for kapitalkostnader økte 11,5 %, delindeksen for øvrige kostnader økte 6,6 %, delindeksen for arbeidskraftkostnader økte 5,0 %, mens delindeksen for bom- og fergekostnader økte minst med kun 2,1 %. Se tabell under.



Figuren over viser også at KPI historisk har hatt en mindre, og jevnere økning enn KILT, bortsett fra perioden 3. kvartal 2020 til 1. kvartal 2021, og 2. og dels 3. kvartal 2023. KPI, som viser utviklingen i generelle levekostnader, er ikke et egnet sammenligningsgrunnlag for KILT, siden den inneholder konsumpriser for varer og tjenester som ikke er relevant for lastebiltransport. Det som likevel er interessant å se er at KILT i all hovedsak øker mer enn KPI i 2021 og 2022, mens det er omvendt i 2023.

Det som også er interessant, og relevant, er å se på utviklingen i KILT sammen med utviklingen i prisene. Produzentprisindeks for tjenester - Godstransport på vei (PITG) har historisk hatt lavere vekst, hatt mindre utslag og en forsinket utvikling sammenlignet med endringen i KILT. Det vil si at når kostnadene har økt kraftig, øker prisen langt mindre kraftig, og på et senere tidspunkt. Det siste er for så vidt naturlig, siden prisene jo oftest reguleres opp etter at kostnadene har økt. Når kostnadsveksten er større enn prisveksten, og prisveksten henger etter kostnadsveksten, vil det utfordre bedriftenes inntjening og marginer. Det er ikke en holdbar situasjon over tid for de aller fleste transportbedriftene.

Figuren over viser at prisene (PITG) økte med mellom 5,9 % og 9,0 % pr kvartal i 2022. I samme periode økte KILT med fra 11,6 % i 1. kvartal, så opp til om lag 17 % i 2. og 3. kvartal, og i 4. kvartal med 14,8 %. Gjennomsnittet ble at PITG økte med 7,6 % i 2022, mens KILT økte med 15,1 %. Det vil si at kostnadene økte dobbelt så mye som prisene i 2022.

I 2023 har situasjonen endret seg, men det skyldes aller mest at kostnadene (KILT) har gått kraftig ned fra 2.kvartal og ut året. Prisveksten er større enn kostnadsveksten i 2. og 3. kvartal 2023.

Mange transportører og transportkjøpere bruker KILT til å indeksregulere prisene i kontrakter. Når kostnadene øker, vil prisene som transportørene oppnår, henge etter, fordi de ikke reguleres så hyppig at de siste økningene fanges opp. Dette var et problem for mange i 2022 som følge av de kraftig økte dieselpriene. For mange løste dette seg i samtaler med en forståelsesfull transportkjøper. Denne forståelsesfulle transportkjøperen var en privat virksomhet. Det viste seg svært vanskelig å få kompensert økte dieselkostnader i offentlige kontrakter, til tross for at næringsministeren i to omganger i 2022 oppfordret offentlige innkjøpere til å vise en balansert holdning til dette. Når kostnadsveksten går ned, vil ofte transportkjøper være raske med å kreve reduserte priser. Det er selvsagt viktig at det er samme dynamikk når kostnadene går opp som når de går ned.

Drivstoff og kapital vektet tungt i indeksen, og påvirker totalindeksen mest. Disse to kostnadsgruppene til sammen står for mellom 32,2 og 49,4 % av de totale kostnadene (vektning).

Tabell 2a Kostnadsutviklingen pr. år 2020 – 2023 - %-endring fra 4. kvartal til 4. kvartal

Kostnadsutviklingen (%) 2020-2023 %-endring fra 4. kvartal til 4. kvartal		Kostnadsutvikling per kostnadsgruppe					
	Totalkostnaden for lastebiltransport	Arbeids- kraft	Drivstoff	Bom og ferge	Kapital	Øvrige kostnader	Konsum- prisindeksen
2020	-0,8	1,5	-13,2	-0,4	2,6	4,5	1,3
2021	9,3	2,9	26,2	-1,0	16,0	3,3	4,6
2022	14,8	3,3	35,2	2,3	22,0	8,4	6,6
2023	3,6	5,0	-4,8	2,1	11,5	6,6	4,5

Kilde: SSB Kostnadsindeksen for lastebiltransport (KILT pr. kvartal) og Konsumprisindeks (KPI gjennomsnitt av 3 måneder i 4. kvartal)



Foto: Scania



03

Bedriftene

Lastebilnæringen i Norge utfører et svært bredt spekter av transporttyper og -tjenester. NLFs slagord «Uten lastebilen stopper Norge» understreker hvilken rolle lastebilen har for at samfunnet skal fungere. Dette har vi senest fått demonstrert i praksis i vinteren 2023-2024, hvor samfunnet flere ganger ble lammet av kraftig uvær. Mye av godstransportene går på bane eller sjø, men det vil som regel alltid være behov for lastebilen på «last mile».

Uregelmessigheter eller forsinkelser i transportene kan raskt medføre forstyrrelser for produksjons- og handelsbedrifter, og kan få store konsekvenser for verdikjedene som godset inngår i.

Konkurransen mellom norske og utenlandske transportører, særlig på nasjonale transporter, påvirkes selvsagt av om det er konkurranse på like vilkår eller ikke. Brudd på lover og regler, unnlatt betaling av bompenger, ulovlig kabotasjekjøring, andre former for kriminalitet og sosial dumping påvirker i sterk grad denne konkurransen. Alle deler av leiebilnæringen er utsatt for konkurranse, enten den sunne konkurranse på så like vilkår som mulig, fra norske leie- eller egentransportører, eller fra utenlandske leietransportører som driver kabotasjekjøring i landet og tredjelandskjøring⁴ mellom Norge og andre land i Norden/Nord-Europa, og som i større grad kan ha konkurransefordeler fordi de ikke forholder seg til de samme vilkårene som de norske.

Koronapandemien har vist at transportnæringen er kritisk for at samfunnet, bedrifter, offentlig forvaltning og enkeltpersoner skal kunne fungere best mulig, også under slike omstendigheter. Derfor er det viktig å ha en trygg, effektiv og pålitelig lastebilnæring i en normalsituasjon, som dermed også vil kunne fungere bra som beredskap i kriser. Næringen må utøves av aktører som har til hensikt å bidra til konkurranse på like vilkår, og som tilfredsstillende samfunnets krav og forventninger til bærekraftige sosiale og miljømessige standarder.

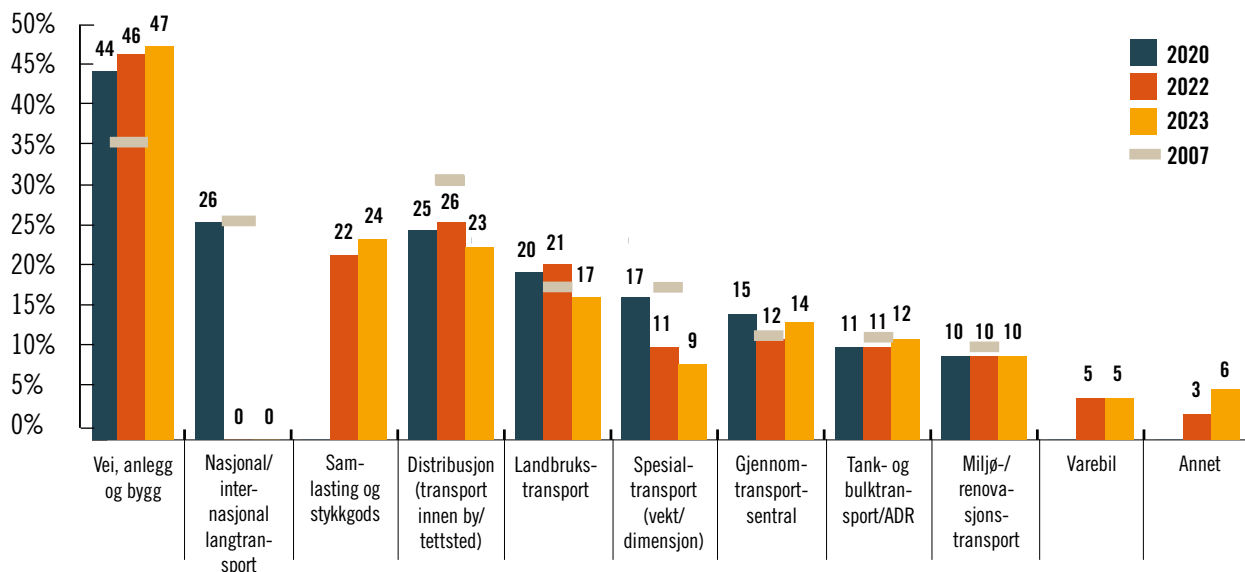
For å belyse hvordan aktiviteten blant medlemsbedriftene er sammensatt, undersøker vi hvilke transporttyper medlemmene utfører. Vi undersøker hvilke hovedtyper av transportoppdrag, som utgjør mer enn 25 % av omsetningen i 2023, virksomhetene utfører. Transportoppdragene er samlet i åtte hovedtyper/grupper av transportaktivitet. Vi undersøker også hvilke typer transporter, som utgjør mer enn 10 % av omsetningen i 2023, virksomhetene utfører. Disse er fordelt på 27 typer transport, hovedsakelig ut ifra på hva som fraktes. Man må anta at svarene ikke er nøyaktige for alle respondentene, men at det er et anslag.

⁴ Tredjelandskjøring er transport utført av transportbedrifter som hører hjemme i andre land enn landene de utfører transport mellom

3.1 Transporttyper med andel omsetning over 25 %

Figuren under viser fordelingen på de åtte hovedtypene av transportaktivitetene for årene 2020, 2022 og 2023 (ikke tall for 2021), sammenlignet med hvordan fordelingen var i 2007. Det er noe endret inndeling fra 2022-undersøkelsen sammenlignet med tidligere år.

Figur 3a Hvilke hovedtyper av transportoppdrag, som utgjør mer enn 25 % av omsetningen, utfører din virksomhet?



Figuren viser som forventet at det har vært små endringer fra år til år i andelen som driver innenfor de ulike transporttypene (bransjene), men over tid er det likevel noen trekk som vises.

Vei, anlegg og bygg var den gruppen transporttype som flest hadde aktivitet innenfor, enten kun dette, eller i kombinasjon med andre transporttyper. Denne transporttypen ble utført av 47 % av alle respondentene i 2023. Andelen tilbake i 2007 var 36 %, så her har det vært en jevn økning, også de siste fire årene.

Samlasting og stykk gods, og distribusjon (transport innen by/tettsted) er nest størst i 2023 med henholdsvis 24 % og 23 % av respondentene. I 2007 var andelen 32 % for distribusjon, mens det ikke er data for samlasting og stykk gods mer enn de siste to årene.

En stor del av medlemmene, 17 %, er engasjert i landbrukstransporter. Tidligere har denne andelen vært stabil, men i denne undersøkelsen faller andelen, og er på nivå med 2007 da andelen var 16 %. Andelen respondenter som driver gjennom transportsentral har sunket de siste årene, men økte svakt fra 12 % i 2022 til 14 % i 2023.

Andelen som oppgir spesialtransport, har den mest markante nedgangen fra 2020, da andelen var 17 %. I 2022 var den 11 % og i 2023 var den 9 %. Dette kan skyldes at fra 2022-undersøkelsen ble spesialtransport presisert til å være transportert som skjer med lastebiler eller vogntog som har større høyde, bredde, lengde eller vekt enn det er tillatt å kjøre med. Tank- og bulktransporter, ADR og miljø- og renovasjonstransporter utgjør 10 % - 12 % hver, og er stabile de siste tre årene. 5 % av respondentene driver med varebiltransport mot vederlag.

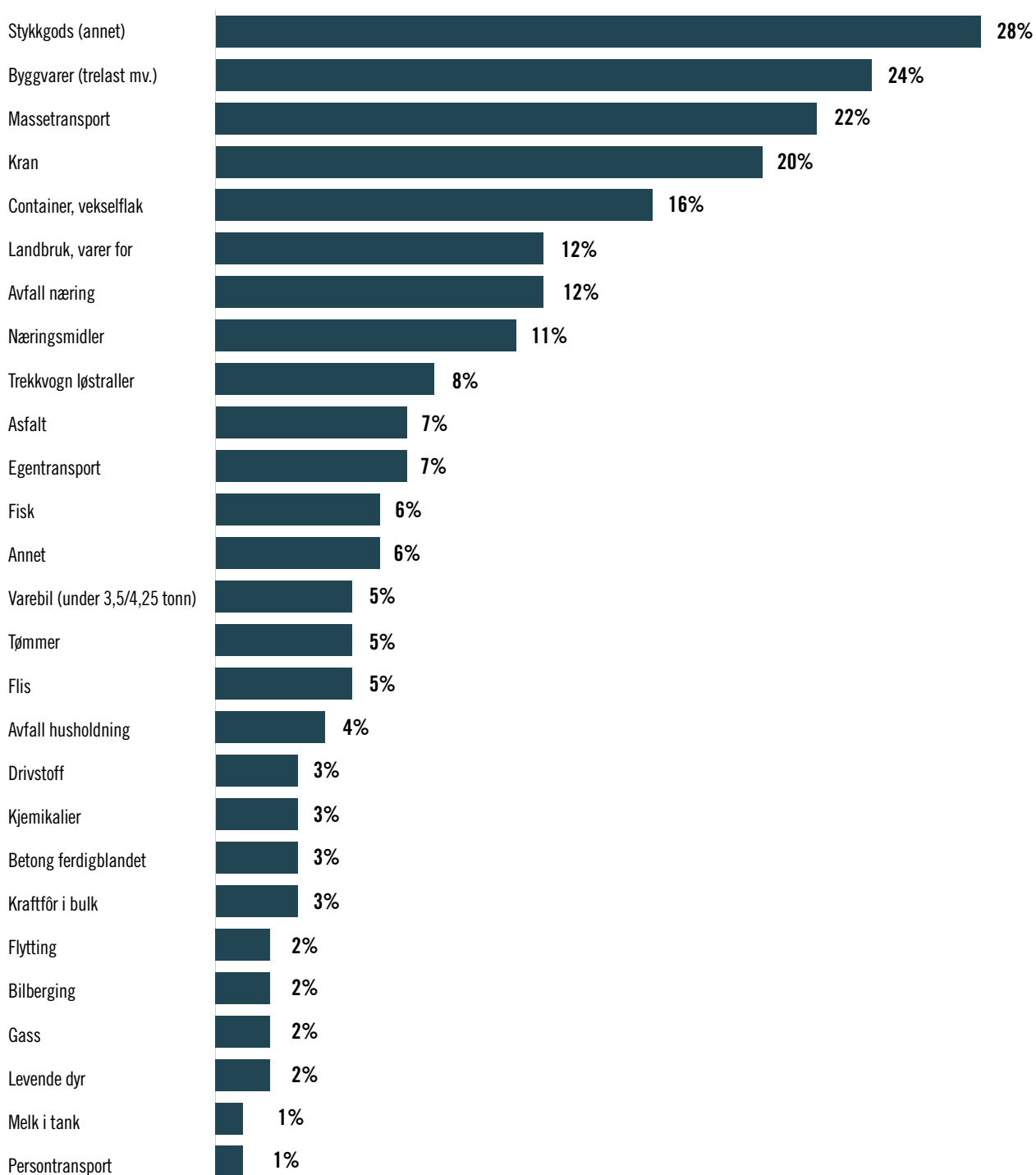
51 % av respondentene driver innen kun en av de nevnte transporttypene, mens 32 % driver innen to. 12 % driver innen tre transporttyper, og 5 % innen fire. Fordelingen mellom antall transporttyper som drives er svært lik i 2022 og 2023.



3.2 Typer transport med andel omsetning over 10 %

Det er også undersøkt hvilke typer transport som utgjør mer enn 10 % av omsetningen i 2023 for virksomhetene. Her var det satt opp en finere inndeling med 27 typer transport, hovedsakelig basert på hva som fraktes.

Figur 3b Hvilke typer transport, som utgjør mer enn 10 % av omsetningen, utfører din virksomhet?





Respondentene kunne svare på flere typer transport. Dette gir et litt mer nyansert bilde av mangfoldet i næringen enn forrige figur. Som figuren over viser, utfører et fåtall av respondentene også egentransport. Det kan være at de for eksempel driver med anleggs- og massetransport, og må forflytte egne maskiner og utstyr.

Rekkefølgen av type transport etter andel som utgjør mer enn 10 % av omsetningen er stort sett identisk i 2022- og 2023-undersøkelsene. Av de 27 typene transport (hva som fraktes), er det stykkgoods med 28 % som flest oppgir at de driver med. Byggevarer og massetransport har også en stor andel på henholdsvis 24 % og 22 %. Det er interessant å se at en såpass spesialisert type transport som kran oppgis av 20 %. Kran er jo ikke en type frakt, men sannsynligvis er det biler som frakter for eksempel byggevarer eller annet gods som krever kran for lasting og lossing.

Av de små nisjene er flytting, bilberging, gasstransport, levende dyr og melk i tank minst, med 1-2 % av respondentene som driver med dette. Noen få respondenter driver med persontransport, som kan være for eksempel forflytning av egne ansatte i forbindelse med transportoppdragene sine.

40 % kjører kun i sin nisje, det vil si innenfor kun én av de 27 typene transport. 28 % kjører innenfor to typer og 15 % innenfor tre typer transport. 17 % av respondentene driver innenfor fire eller flere typer transport. Fordeelingen mellom antall typer transport som drives er svært lik i 2022 og 2023.

Det er mange spesialister i næringen med kompetanse og utstyr innen et avgrenset felt. Disse blir samtidig sårbare for markedsendringer og konkurransesituasjonen. Undersøkelsen viser også at mange bedrifter har, og må ta transportoppdrag innenfor flere segmenter og bransjer for å få lønnsom drift.

3.3 Strukturelle endringer over tid

Fra 2022-undersøkelsen har vi valgt igjen å undersøke omfanget av de åtte tidligere hovedtransporttypene, men med noen mindre endringer. I tillegg undersøker vi også omfanget av de 27 mer spesialiserte typene transport. Årets undersøkelse gir ikke noe særlig nye svar på hvilke transportoppdrag bransjen er engasjert i. Som nevnt ovenfor er det minimale endringer fra 2022 til 2023 når det gjelder hvor mange transporttyper/typer transport respondentene driver innen, og hvilke deler av bransjen de er engasjert i. Likevel skjer det endringer over tid, som følge av at aktiviteten og etterspørselen fra det private næringslivet og det offentlige endres.

Hvis vi ser tilbake til 2007 (figur 3a), er det noen strukturelle endringer, men de er kanskje forbausende små for noen av transporttypene over et såpass langt tidsrom. Den største endringen har vært i segmentet vei, anlegg og bygg. I 2007 drev 36 % innenfor disse transporttypene, mens i 2023 er andelen 47 %. Andelen som driver med distribusjon har gått ned fra 32 % i 2007 til 23 % i 2023, som også er en nedgang fra 2022. De fire siste årene fram til 2022 var andelen økende. Andelen som oppgir å drive med landbrukstransporter i 2023 er 17 %, som er en nedgang fra 2020 og 2022, og på nivå med 2007, da andelen var 16 %.

Økningen i andelen som driver med vei, anlegg og bygg fra 2007 skyldes sannsynligvis generelt stor aktivitet innenfor infrastrukturområdet, både med private og offentlige byggherrer.

Det er kanskje litt mer overraskende at andelen som driver med distribusjon går ned over tid. En økende befolkning i byene utløser normalt et økt behov for distribusjonstjenester. Nedgangen kan skyldes at den lettere distribusjonen i byene i større grad utføres med mindre varebiler, med mer uorganisert drift, enn med lastebiler. Endringen kan også skyldes et større innslag av utenlandske transportører som driver innenfor distribusjonskjøring i Norge. Tidligere har det vært en økning fra 2007 i andelen som driver landbrukstransporter. Dette kan ha hatt sammenheng med strukturelle endringer, det vil si større, men færre gårdsbruk og anlegg innen produksjon og bearbeiding av landbruksprodukter. Dette medfører lengre transportstrekninger og behov for flere lastebiler. Andelen i årets

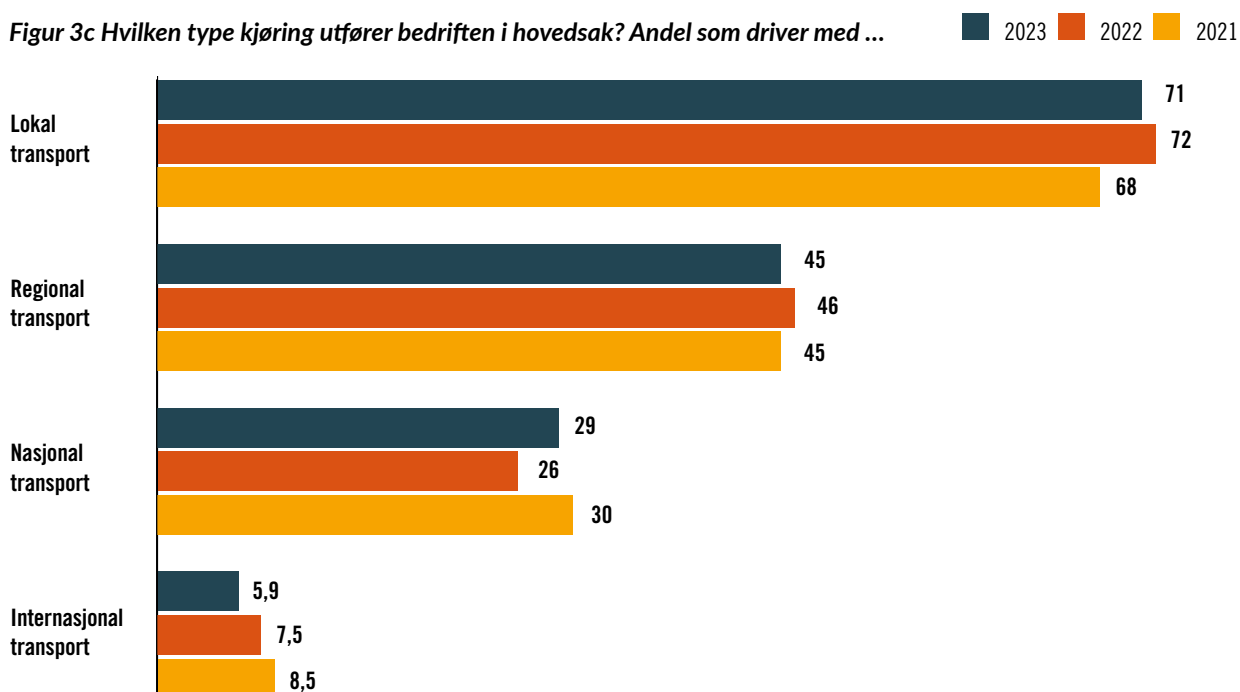


undersøkelse viser en nedgang fra 2020 og 2022, og nesten på nivå med 2007. Dette er trolig tilfeldig utslag, blant annet fordi endringer i antallet respondenter kan gi stort utslag når det er få respondenter som ligger til grunn.

3.4 Struktur etter geografiske segment

Strukturinndelingen ovenfor sier ikke noe om hvor, eller i hvilket geografisk segment bedriftene driver næringsaktiviteten. De ble spurt om hvilke geografiske segment de opererer innen, fordelt på lokal-, regional-, nasjonal- og internasjonal transport, med mulighet for å gi to svar.

Figur 3c Hvilken type kjøring utfører bedriften i hovedsak? Andel som driver med ...

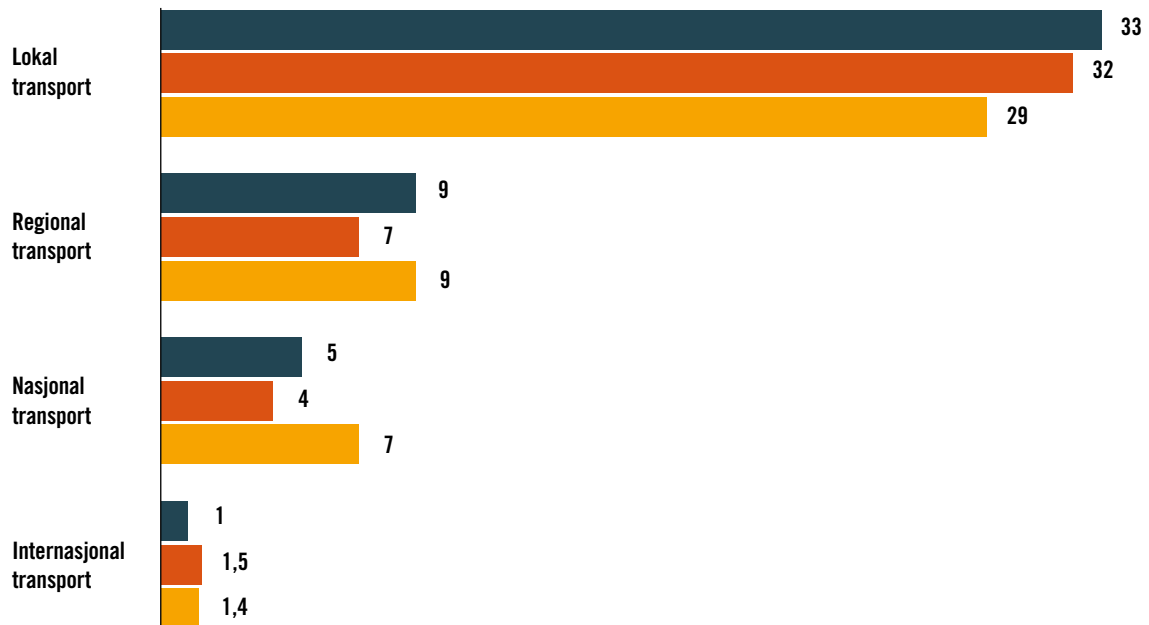


Figuren viser at 71 % (72 %) av medlemsbedriftene har aktivitet i lokalområdet sitt, mens kun en liten andel på 5,9 % (7,5 %) driver med internasjonal transport. 45 % (46 %) driver med regional transport, og 29 % (26 %) driver med nasjonal transport. En stor del av de som driver lokalt transport, driver også regionalt, og en stor del av de som driver regionalt, driver også nasjonal transport.





Figur 3d Hvilken type kjøring utfører bedriften i hovedsak? Andel som driver kun med ...



Figuren viser at kun 1 % (1,5 %), driver med kun internasjonal transport, mens hele 33 % (32 %) driver kun med lokaltransport. 9 % (7 %) driver kun med regional transport, og 5 % (4 %) driver kun med nasjonal transport.

Undersøkelsen understøtter at næringen er viktig både for lokal sysselsetting og beredskap, og for det lokale næringslivet.

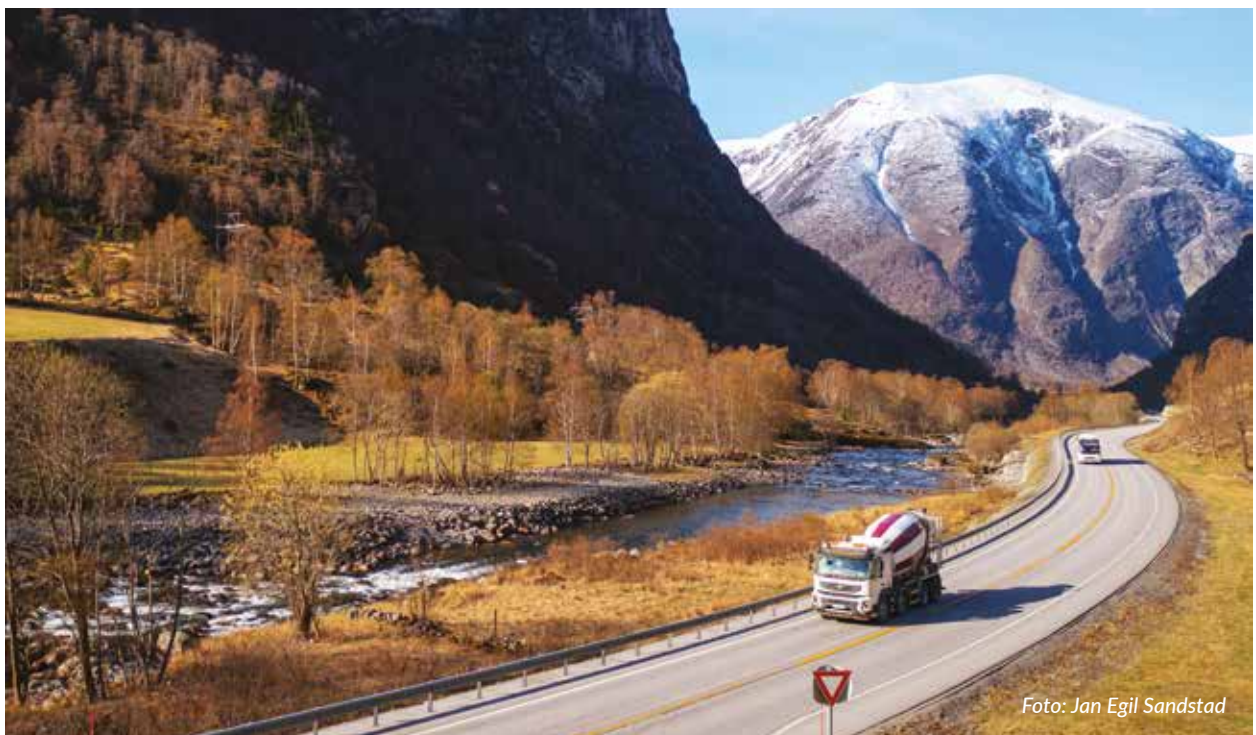


Foto: Jan Egil Sandstad



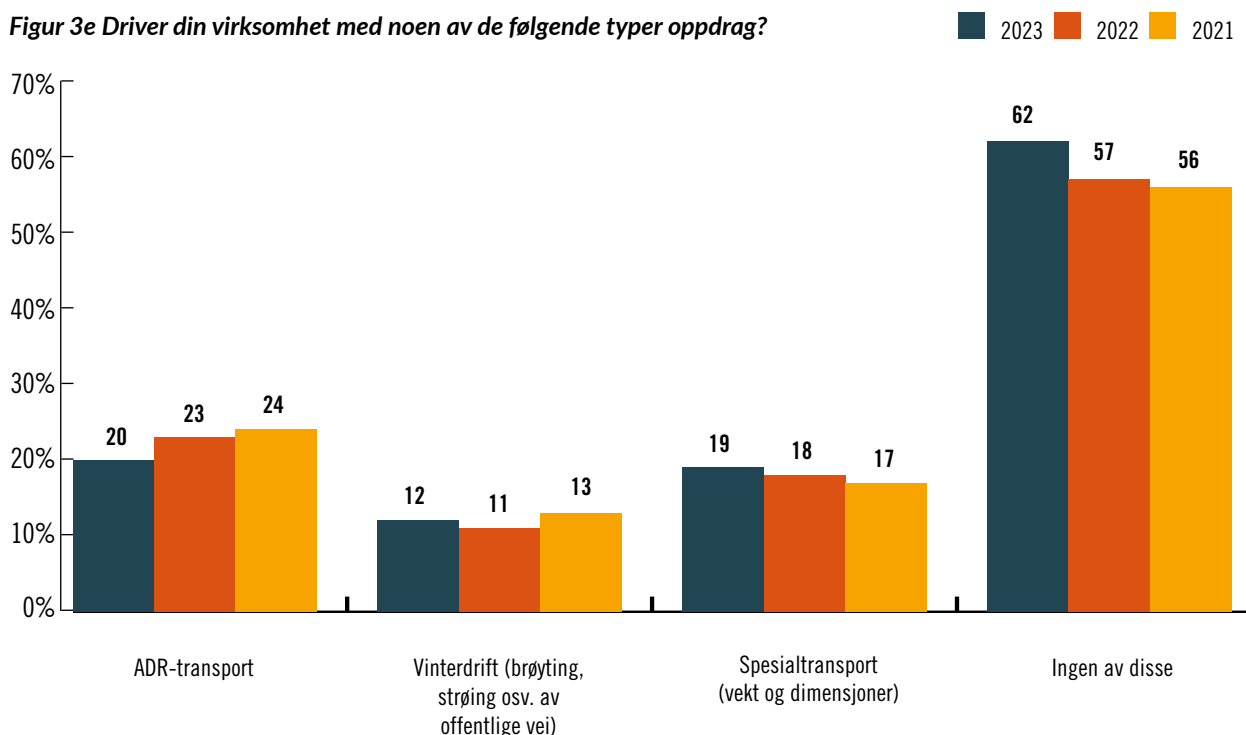
3.5 Spesielle oppdrag

De aller fleste lastebilene er på en eller annen måte laget spesielt for oppdragene de skal utføre, og med påbygg som er tilpasset dette. Slik sett kan man si at enhver transport er en spesialtransport.

I denne delen av undersøkelsen ser vi på de mange medlemmene som tar på seg oppdrag som er mer utenom det vanlige, og som krever enda mer særskilt kompetanse og utstyr. Med spesialtransport i figuren under menes transporter med større vekter og/eller dimensjoner enn det normale, og som ofte krever dispensasjoner eller følgebil.

Figuren under viser at hele 44 % av respondentene driver med enten ADR-transporter, vinterdrift eller spesialtransport.

Figur 3e Driver din virksomhet med noen av de følgende typer oppdrag?



24 % (23 %) driver med ADR-transporter. Dette er en type transport som krever særskilt kompetanse og tillatelser, og i noen tilfeller spesielt egnet materiell.

17 % (18 %) driver med spesialtransport.

13 % (11 %) driver med vinterdrift. Dette er en krevende, men samfunnsmessig svært viktig oppgave. De aller fleste av medlemmene som driver med vinterdrift, er underentreprenør. De står for den operative utførelsen av brøyting, salting, strøing og andre tiltak på det offentlige veinettet, og kjører som regel på kontrakt for en hovedentreprenør. Tidligere undersøkelser etter hver vintersesong har vist at medlemmene er lite fornøyde med kvaliteten og fremkommeligheten på veiene, særlig når det er utfordrende værforhold, som store snøfall eller skiftende temperaturer. Medlemmene har ment at de som utfører jobben gjør en god jobb. Det er som regel kontraktkravene som byggherren/hovedentreprenøren setter som oppleves som problematiske for å få tilfredsstillende kvalitet og fremkommelighet på veiene.



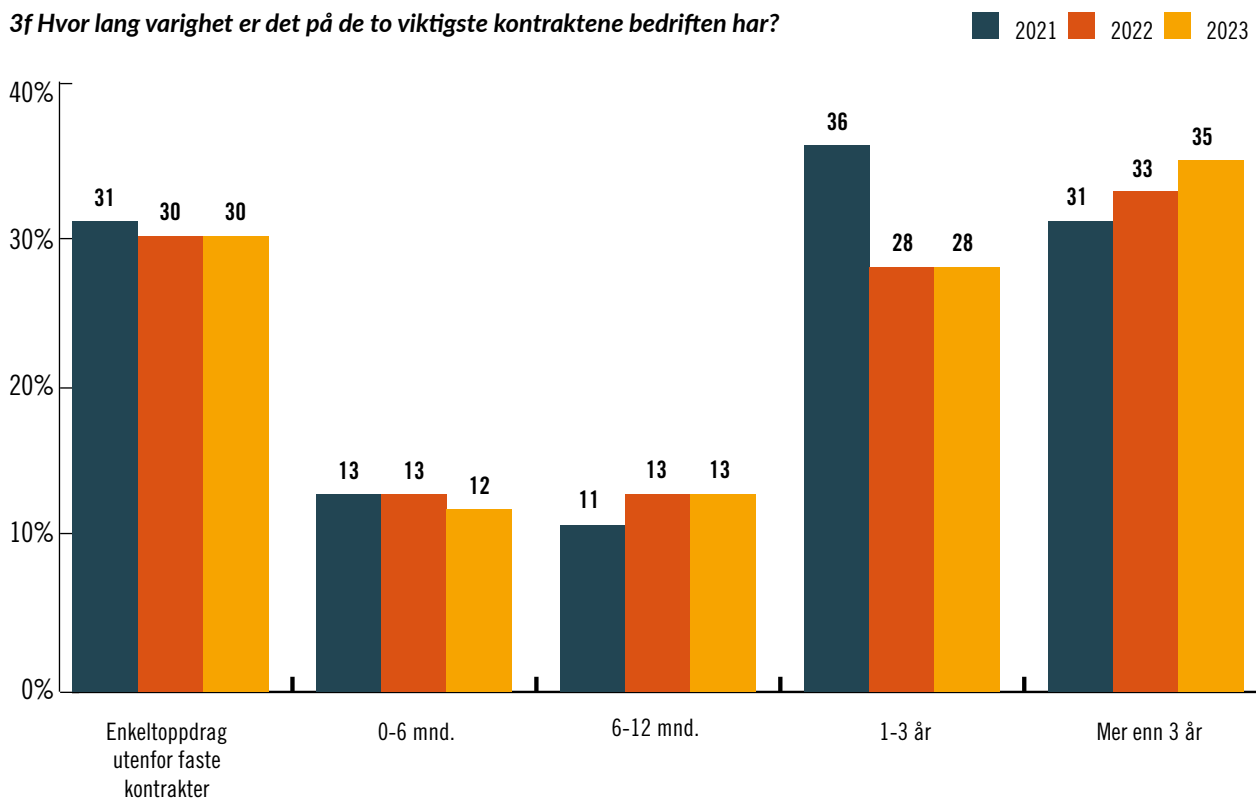
3.6 Kontraktenes lengde

Næringen er som vist tidligere, sammensatt og mangfoldig med mange aktører som driver i svært ulike deler av bransjen. Det innebærer at transportørene kan ha mange oppdragsgivere, med noen oppdrag som går over lang tid, mens andre er mer sporadiske.

Respondentene har svart på hvor lang varighet det er på de to viktigste kontraktene bedriften har. Siden det er flere svar pr. respondent, blir summen av svarene mer enn 100 %.

Figuren under viser at 30 % ikke har faste kontrakter, men tar enkeltoppdrag. 35 % har lange kontrakter, mer enn 3 år. Mellom disse er det 12 % som har relativt korte kontrakter, mellom 0 og 6 måneder. Av disse er det sannsynligvis mange enkeltoppdrag som det inngås kontrakt på. For 13 % har kontraktene en lengde på mellom 6 og 12 måneder, mens 28 % har mellom 1 og 3 år. Figuren viser en stabil andel som er uten, eller med korte kontrakter de siste tre årene, og en økning i andelen som har lange kontrakter over 3 år.

3f Hvor lang varighet er det på de to viktigste kontraktene bedriften har?

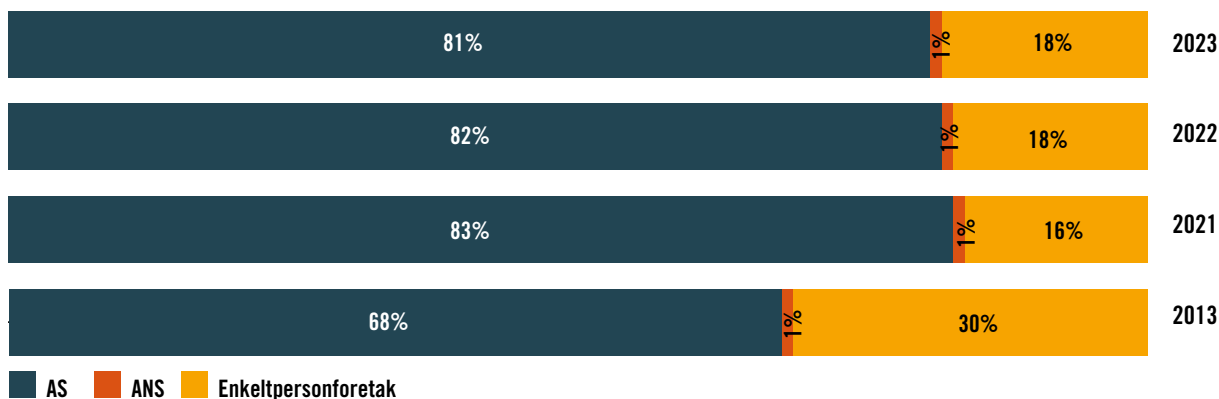


3.7 Organisasjonsform

Den typiske lastebilbedriften er organisert som aksjeselskap. Tendensen er at flere og flere bedrifter velger aksjeselskap som organisasjonsform. En stor andel av medlemmene er enbilseiere – i denne undersøkelsen om lag 30 % - som organiserer seg som enkeltpersonforetak. I 2023 var 18 % organisert som enkeltpersonforetak. Det betyr at en del enbilseiere har organisert seg i aksjeselskap.



Figur 3g Hvilken organisasjonsform har bedriften?



Figuren viser at det i 2023 var 81 % aksjeselskap blant respondentene, mens det i 2013 var 68 %. Andelen enkeltpersonforetak, som utgjør nesten hele resterende andel, går dermed ned fra 30 % i 2013, til 18 % i 2023.

3.8 Kabotasje

Kabotasje er transport av personer og gods mellom steder i et annet land enn der transportøren hører hjemme. Kabotasje er i utgangspunktet ikke tillatt.

En utenlandsk transportør kan bare frakte gods eller personer mellom to steder i Norge dersom det er spesielle grunner for det. Transportører fra EØS har likevel mulighet til å utføre midlertidig kabotasje i Norge.

En transportør som har fellesskapstillatelse, og som har hatt med og levert internasjonal last i et EØS-land (grensekryssende transport), kan utføre kabotasje på følgende vilkår:

- Kabotasjen må utføres med samme kjøretøy som ble brukt for den internasjonale transporten inn i landet.
- Det kan utføres maksimalt 3 kabotasjeturer etter den internasjonale transporten inn i landet. Lossing etter den siste kabotasjeturen må skje innen 7 dager etter at den internasjonale lasten ble levert.
- Én av de tre kabotasjeturene kan utføres i transitt gjennom et annet EØS-land uten å ha med internasjonal last inn i dette landet. En slik transittkabotasjetur må gjennomføres innen tre dager etter at kjøretøyet kom inn i landet.
- Etter at det er utført kabotasje etter disse reglene, kan det samme kjøretøyet ikke kjøre kabotasje i de samme landene før etter en periode på 4 dager, selv om det kjøres en internasjonal transport som isolert sett kunne gi rett til kabotasjekjøring slik reglene er beskrevet ovenfor.
- Transportøren skal melde inn kabotasjetransport til EUs register IMI (Internal Market Information system), før kjøretøyet og sjåføren ankommer landet hvor kabotasjetransport skal utføres. Sjåføren skal også ha lønn i tråd med bestemmelsene i landet hvor kabotasjetransporten utføres.

Disse reglene for kabotasje inngår som del av EUs felles regler for adgang til markedet for internasjonal gods-transport på vei, den såkalte Mobilitetspakken. Det overordnede formål er å modernisere europeisk mobilitet og transport, og sikre at sektoren skal forbli konkurransedyktig i en sosial overgang til ren energi og digitalisering, samtidig som like konkurransevilkår og sjåførenes arbeidsvilkår ivaretas.



De nye reglene innebærer strengere krav for etablering, og en innstramning av kabotasjeregulverket. Det meste av disse nye reglene er nå også innført i Norge, og resten av reglene vil skje gradvis fram til 2026, når også reglene for kjøre- og hviletid og bruk av fartsskriver vil bli gjort gjeldende i varebiler i internasjonal transport.

Det er lite, og dårlig offentlig statistikk som viser omfanget av lovlig og ulovlig kabotasjekjøring i Norge. Enda mindre offentlig statistikk finnes om hvilke bransjer og nisjer innenfor godstransport på vei som er utsatt for denne typen konkurranse.

3.9 Tapte oppdrag på grunn av kabotasjekjøring

Figuren under viser at andelen som svarer at de ikke har tapt oppdrag, ligger på 64 %, som er på nivå med 2022. Også andelen som er usikre på om de har tapt oppdrag, er ganske stabil de siste tre årene, rundt 26 - 28 %. Andelen som vet at de har tapt oppdrag (ja-svar) er også stabil de siste tre årene, mellom 9 % og 11 %. Det ser med andre ord ikke ut som det er noen endringer i hvor mange bedrifter som taper oppdrag som følge av kabotasje. Omfanget ser likevel ut til å være av betydning, siden 37 % svarer at de har, eller ikke vet (noen mistenker) at de har tapt oppdrag.

Figur 3h Har bedriften tapt oppdrag som følge av kabotasje?

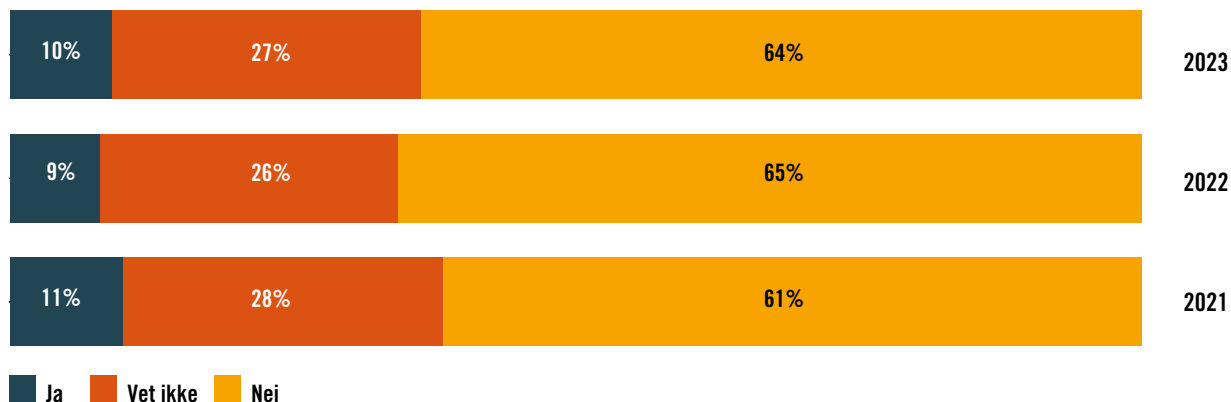


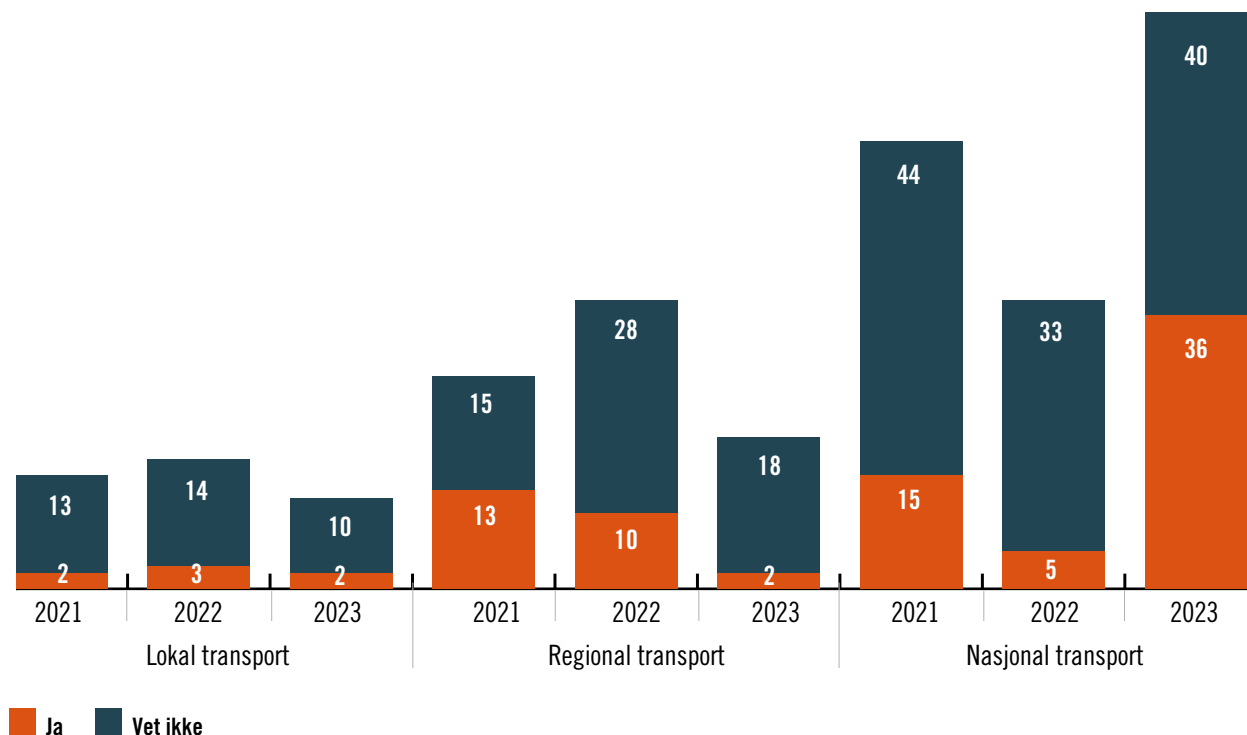


Foto: Jan Egil Sandstad



Figuren under viser i hvor stor grad de som driver kun innenfor ett enkelt av geografiske segmentene lokal-, regional eller nasjonal transport har tapt oppdrag som følge av kabotasje.

3i Har bedriften tapt oppdrag som følge av kabotasje? Andel som kun driver med ...



Det var en betydelig nedgang, fra 15 % i 2021 til 5 % i 2022, blant de som kun driver nasjonal transport, som svarte at de hadde tapt oppdrag som følge av kabotasje. I 2023 er andelen svært høy igjen, med hele 36 %. Også andelen som har svart vet ikke har gått opp, fra 33 % i 2022 til 40 % i 2023. Det er likevel en lavere andel enn i 2021, da 44 % svarte vet ikke.

For de som kun driver med lokal transport er det kun 2 % som har tapt oppdrag. Andelen har, som figuren viser, vært lav de siste tre årene. Også andelen som svarer vet ikke er relativt lav, med 10 % i 2023. Til sammen 12 % (17 %) svarer ja eller vet ikke.

Blant de som kun driver regional transport var det nesten en dobling som svarer vet ikke fra 2021 til 2022. I 2023 er andelen som svarer ja nesten borte, kun 2 %, mens andelen som svarer vet ikke gikk ned fra 28 % i 2022 til 18 % i 2023.

Undersøkelsen viser som tidligere at det er de som driver med nasjonal transport som er mest utsatt for å tape oppdrag som følge av kabotasje. Den understreker og bekrefter at konkurransen fra lovlig og ulovlig kabotasje fortsatt er stor. Mens 2022-undersøkelsen viste en dreining fra nasjonal til regional transport som mest utsatt, går det omvendt retning i 2023-undersøkelsen. Nå er de som driver kun med nasjonal transport mest utsatt for å tape oppdrag til kabotasjekjøring.



3.10 Omsetningsverdien av tapte oppdrag

Bedriftene som har tapt oppdrag til kabotasjekjøring, har angitt omsetningsverdien av de tapte oppdragene, i intervaller både i kroner og som andel av samlet omsetning.

Figuren under viser at andelen bedrifter som tapte oppdrag som utgjorde 11 % eller mer av omsetningen er på 16 %. Denne andelen har vært synkende siden 2021, da den var på 27 %.

Andelen som taper 5 % eller mindre av omsetningen er høyest av alle intervallene, og gikk opp fra 50 % i 2022 til 56 % i 2023. Dette er omtrent som i 2021. Andelen som taper 6 – 10 % av omsetningen var 30 % i 2022, mens i 2023 var den 27 %. Begge årene er betydelig høyere for dette intervallet enn i 2021.

Figur 3j Hva er verdien av de tapte oppdragene i % av omsetningen?

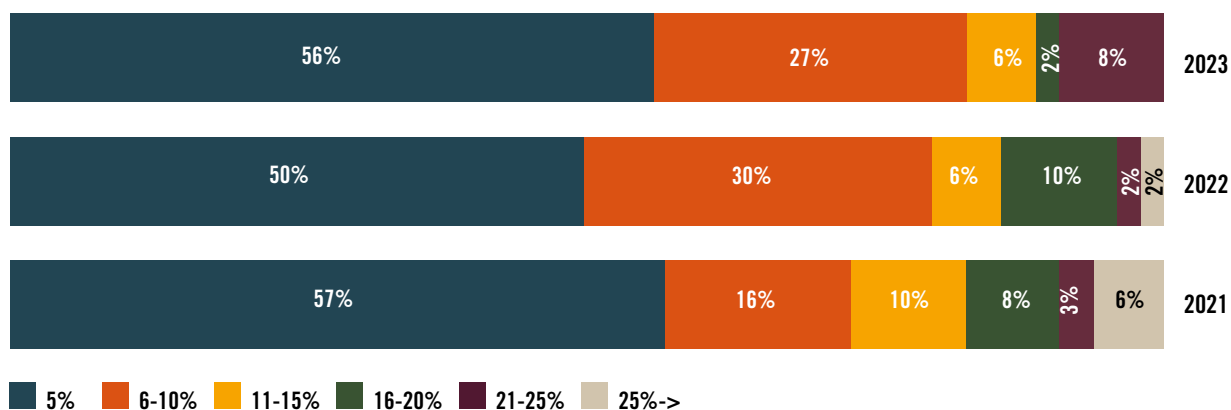


Foto: Jan Egil Sandstad



3.11 Konsekvensene av tapte oppdrag

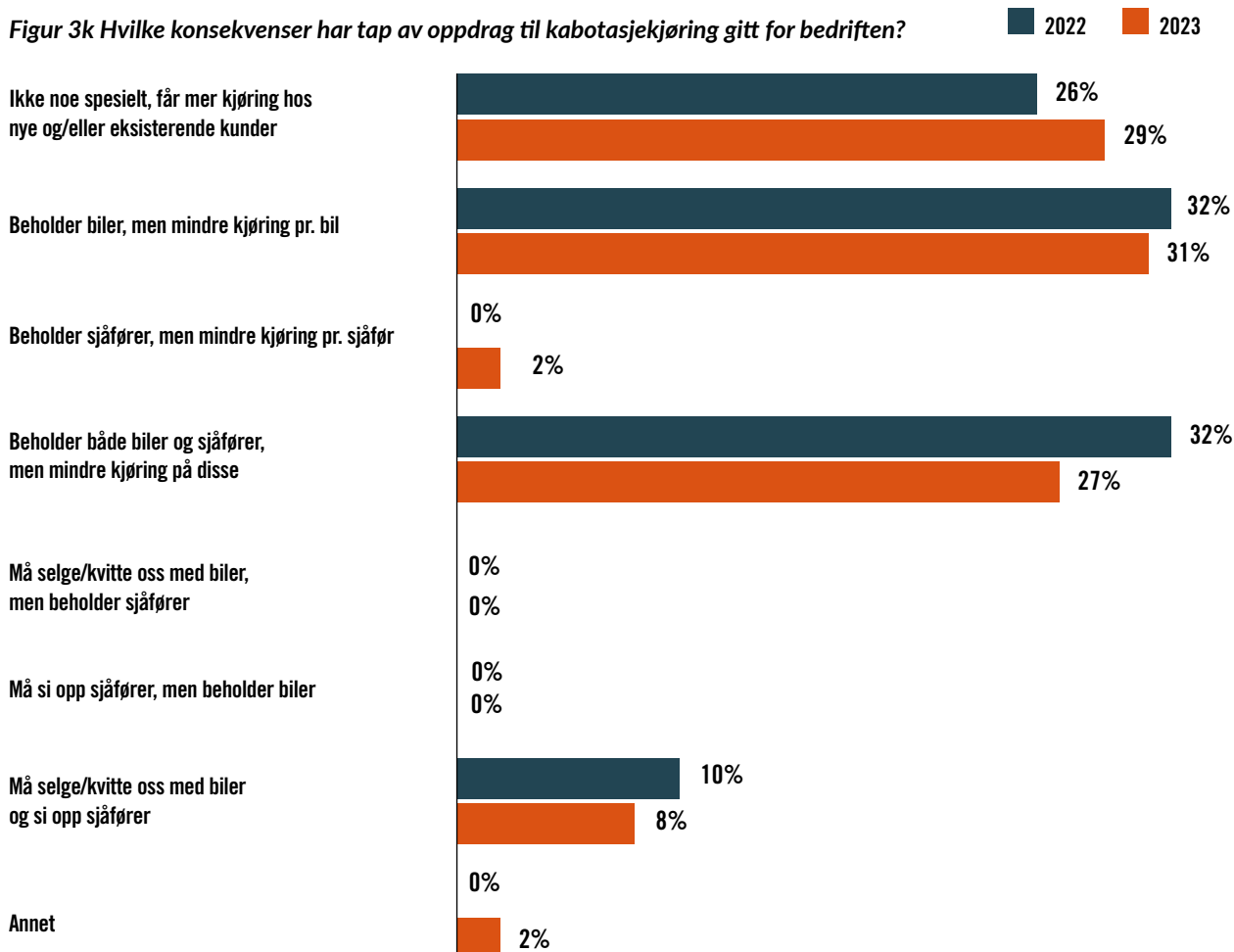
Driftsresultat og egenkapitalandel i lastebilnæringen er, som vist i kapittel 7, lave, og under press. Undersøkelsen viser at presset forsterkes av konkurransen fra kabotasjekjøring, men det kan som nevnt se ut som konkurransen nå blir sterkere på nasjonale transporter og svakere på regionale transporter.

Den tapte omsetningen kan ofte utgjøre marginalproduksjonen som gjør at driftsresultatet ville blitt bedre enn ellers. Bedriftene mister sannsynligvis den delen av omsetningen som har en relativt høyere driftsmargin enn resten av oppdragene bedriftene har.

Figur 3h ovenfor viser at 10 % (9 %), som utgjør 48 (50) respondenter, taper oppdrag som følge av kabotasje. Av disse har 17 % (14 %) et negativt driftsresultat, og 23 % (30 %) har et driftsresultat mellom 0 % og 3 %. Det vil si at 40 % (44 %) av de som har tapt oppdrag som følge av kabotasje, har et så lavt driftsresultat at tapene kan medføre at bedriftene ikke klarer seg økonomisk etter en tid. Ved tolkning av resultatene må man ta hensyn til at antall respondenter er lavt.

For noen bedrifter er tapet av oppdrag til kabotasjekjøring erstattet av andre oppdrag, mens andre bedrifter ikke har den samme muligheten. Det er derfor av interesse å se på hvilke konsekvenser tap av oppdrag til kabotasjekjøring har gitt for bedriftene med hensyn til kjøretøy og sjåførere.

Figur 3k Hvilke konsekvenser har tap av oppdrag til kabotasjekjøring gitt for bedriften?

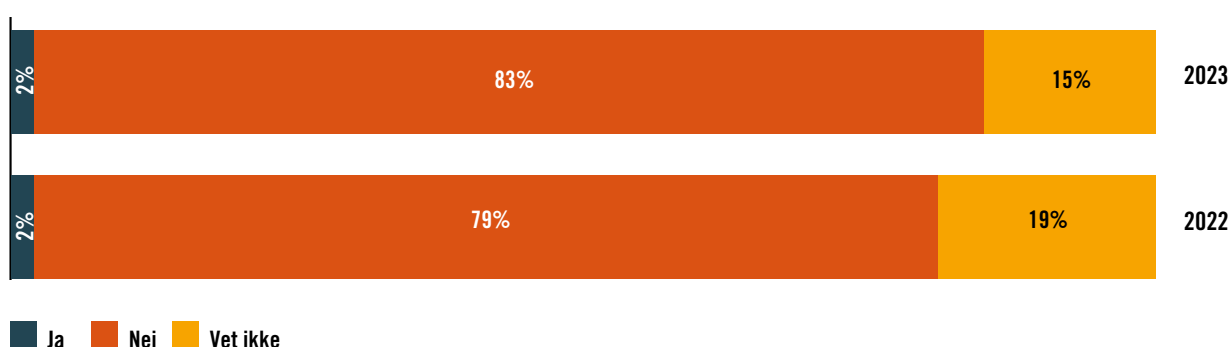




For 29 % av bedriftene får det ingen spesielle konsekvenser fordi de har klart å erstatte oppdragene med nye oppdrag, mens for 8 % av bedriftene har det medført å både kvitte seg med lastebiler og si opp sjåførere. 31 % har beholdt lastebilene, og 27 % har beholdt både lastebilene og sjåførene. Konsekvensene for disse har vært dårligere utnyttelse av lastebiler og sjåførere.

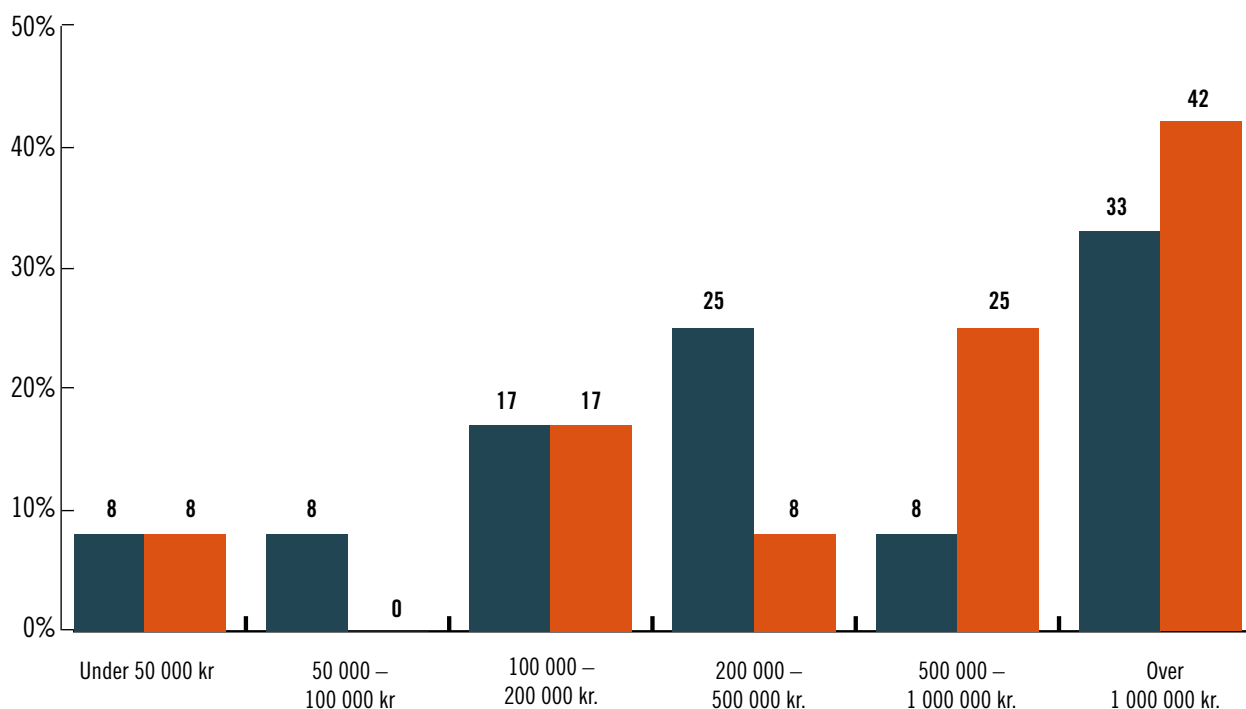
Det ble også spurt om bedriftene har inngått nye kontrakter som de tror/vet tidligere ble kjørt som kabotasje. Figuren under viser at kun 2 % svarer bekreftende, mens hele 83 % svarer at de ikke har gjort det. 15 % vet ikke.

Figur 3l Har bedriften inngått nye kontrakter på innenlandsk transport siste året, som du tror/vet tidligere ble kjørt som kabotasje?



Figuren under viser verdien på de få kontraktene som er inngått. Tallgrunnet er kun 12 respondenter i begge årene.

Figur 3m Hva er omsetningsverdien pr. år av de nye inngåtte kontraktene (tidligere kabotasjeoppdrag)?



Figur 3l tyder på at det er vanskelig å vinne tilbake kabotasjeoppdrag, og figur 3m på at verdien av de kontraktene som vinnes tilbake er noe høyere i 2023 enn i 2022.



Foto: Volvo



04

Lastebilene

Det viktigste produksjonsmiddelet til en lastebilbedrift er selvsagt selve lastebilen. Kjøretøyet er som regel spesialbestilt til det oppdraget den er tenkt å utføre, men mange bedrifter har også behov for å kunne bruke flere kjøretøy på samme type oppdrag.

Undersøkelsen kartlegger noen viktige kjennetegn ved kjøretøyparken som medlemmene og respondentene disponerer.

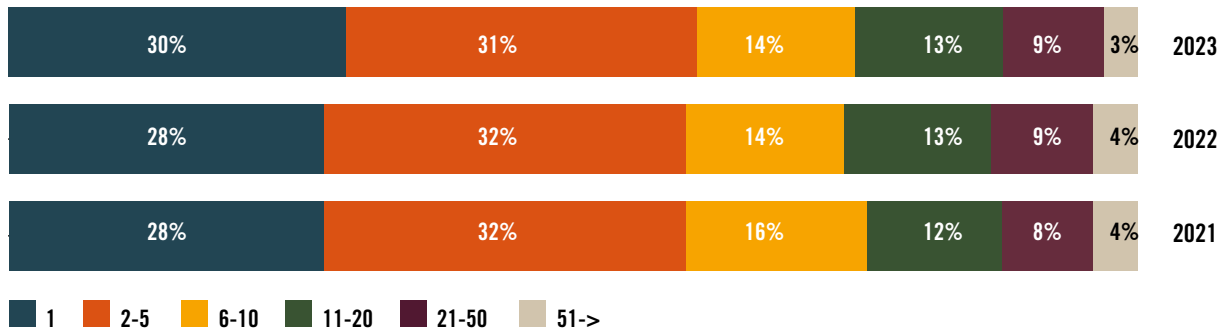
4.1 Lastebiler i daglig drift

Lastebilnæringen er kjennetegnet av mange små og mellomstore bedrifter. Som vist i forrige kapittel, er 18 % av respondentene i undersøkelsen organisert som enkeltpersonforetak, mens 81 % er aksjeselskap. Blant aksjeselskapene er det også en stor andel av små bedrifter.

Figuren under viser at kun 3 % av respondentene har 51 eller flere lastebiler i daglig drift. 30 % har én bil, 31 % har mellom 2 og 5 biler og resterende 36 % har mellom 6 og 50 lastebiler. Det betyr at 75 % av respondentene har 10 eller færre lastebiler i daglig drift.



Foto: Jan Egil Sandstad

**Figur 4a Hvor mange lastebiler har bedriften i daglig drift?**

4.2 Leasede lastebiler

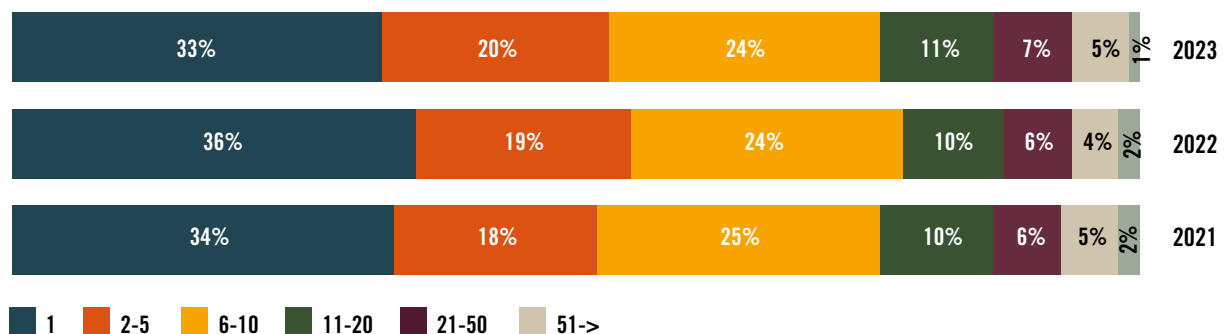
Investering i lastebilene utgjør den absolutt største investeringen en lastebilbedrift gjør. Noen bedrifter velger å finansiere kjøpene enten ved egenkapital eller lånefinansiering, mens mange også finansierer kjøpet ved å inngå leasingavtaler. Den største forskjellen mellom lånefinansiering og leasing er at det ved leasingavtale fastsettes/avtales en restverdi på lastebilen ved leasingavtalens utløp. Det innebærer at lastebileieren får en garanti for restverdien og slipper usikkerheten med hvor mye lastebilen er verd når den skal byttes ut igjen.

Det er to typer leasingavtaler som benyttes. Den ene er en finansiell leasing, som omhandler «kun» finansieringen av lastebilen med påbygg.

Den andre typen er operasjonell leasing. I tillegg til finansieringen av kjøretøyet, kan også andre kostnader inkluderes. Det kan for eksempel være service- og reparasjonsavtale på bil, og påbygg, eller en km-avtale på dekkforbruk. Gjennom en operasjonell leasingavtale kan lastebileieren omgjøre noen av de variable kostnadene til faste kostnader, og gjennom det redusere usikkerheten knyttet til kostnadsnivået i leasingperioden.

Leasingavtaler kan gå over fra 3 til 7 år. 5 års leasingavtaler er det vanligste.

Figuren under viser at 33 % av respondentene ikke har leasede lastebiler i sin daglige drift. 20 % har 1 leaset lastebil, mens 24 % har mellom 2 og 5 leasede lastebiler. Om lag 23 % har 6 eller flere lastebiler som er leaset. Figuren viser også at fordelingen er relativt stabil de tre siste årene.

Figur 4b Hvor mange av lastebilene i daglig drift er leaset?



4.3 Euroklasser – krav og reelle utslipp

Teknologiutviklingen på store dieselmotorer, med tilhørende utslippsreduksjoner, har siden begynnelsen av 1990-tallet vært drevet fram av de såkalte Euroklasse-kravene. Disse stiller krav til maksimale utslipp av NO_x, PM, HC og CO. Det stilles ikke krav til CO₂-utslipp gjennom Euro-klassene, verken for tunge eller lette biler. Euro-klasse-kravene for tunge kjøretøy ble første gangen innført i 1993. De siste kravene, som gjelder Euro VI-motorer, kom i 2014.

EU har vedtatt sitt forslag om en ny Euro 7 standard. Den viktigste endringen i Euro 7 er at det kommer krav til maksimale utslipp fra bremses og dekk fra både lastebilen/trekkvogna og tilhengeren. I tillegg vil det bli en mindre innskjerping av kravene til utslippene som allerede finnes i Euro VI-kravene, samt inkludering av gasser som ikke var med i Euro VI, som for eksempel lystgass (N₂O).

De nye kravene i Euro 7 vil bli innført 48 måneder etter at de er publisert i EUs Official Journal.

Tabell 4a Euro-klassekrav og reelle utslipp* av NO_x, PM og HC, CO (g/kWh)

Euroklasse	Krav fra	NO _x		PM		HC		CO	
		Krav	Reelt	Krav	Reelt	Krav	Reelt	Krav	Reelt
Euro I	1.10.1993	8,00	7,44	0,36	0,22	1,10	0,38	4,50	1,04
Euro II	1.10.1996	7,00	6,26	0,15	0,10	1,10	0,27	4,50	0,51
Euro III	1.10.2001	5,00	4,52	0,10	0,07	0,66	0,19	2,10	0,52
Euro IV	1.10.2006	3,50	3,28	0,02	0,01	0,46	0,01	1,50	0,08
Euro V	1.10.2009	2,00	1,73	0,02	0,01	0,46	0,04	1,50	0,25
Euro VI	1.1.2014	0,40	0,12	0,01	0,01	0,13	-	1,50	-

*) Kilde: For Euro I – Euro V: et gjennomsnittlig reelt utslipp basert på målinger fra flere hundre modeller av MAN, Scania og Volvo (Euro I – Euro V). For Euro VI: avgassmålinger foretatt av TØI i 2015.

Tabellen viser at kravene har blitt skjerpet svært mye i perioden. Kravene til maksimale NO_x-utslipp, som ofte er viktigste bestanddelen i lokal luftforurensing, er redusert med 95 % fra Euro I til Euro VI, mens kravene til maksimale PM-utslipp (partikler) er redusert med 97 %.

Det som er svært interessant, og gledelig, er at lastebilprodusentene hele tiden har klart å ligge i forkant, og vesentlig under kravene som er stilt. Tabellen viser noen testresultat (kolonnene Reelt) fra noen år tilbake. Basert på dette har det reelle NO_x-utslippet gått ned fra 7,44 g/kWh til 0,12 g/kWh, som tilsvarer en reduksjon på over 98 %. Det målte reelle utslippet av NO_x for Euro VI ligger 70 % under kravet. De lokale utslippene fra Euro VI lastebilmotorer ansees i dag å ikke være problematiske, men de kan variere en del avhengig av bruken av kjøretøyet og temperatur.

Euro-kravene inkluderer som nevnt ikke CO₂-utslipp fra forbrenningsmotorene. EU er også i ferd med å beslutte nye krav til CO₂-standarder for tunge kjøretøy. Dette vil bli krav som stilles til lastebilprodusentene, i form av hvor mye CO₂-utslippene skal reduseres for flåten av lastebiler som selges i EU/EØS. Forslaget er at i 2030 skal utslippene reduseres med 45 %, i 2035 med 65 % og i 2040 med 90 %, alle årene sett i forhold til utslippene i 2020. Regelverket skal bli revidert i 2027.



4.4 Lastebiler pr. drivlinje

NLF har i mange år undersøkt sammensetningen av kjøretøyparken til medlemsbedriftene basert på Euroklasser. Siden kravet om Euro VI kom ved årsskiftet 2013/2014 har det vært spesielt interessant å følge utviklingen av utbredelsen av denne motorteknologien. Etter som utbredelsen av Euro VI-teknologien nå er blitt så stor som den er (se figur og omtale under), vil det framover være mer interessant å følge hvor raskt ny teknologi og andre drivlinjer tas i bruk.

Undersøkelsen kartlegger derfor også utbredelsen av kjøretøy med andre drivlinjer, slik som batterielektrisk, hydrogenelektrisk og gassdrevne lastebiler. Dette er framdriftsteknologier som er på vei inn i markedet, men med ulik modenhet og utbredelse.

Gassdrevne lastebiler har hittil vært det vanligste alternativet til dieseldrift. Utviklingen og utvalget av batterielektriske lastebiler er stor for tiden, særlig til bruk på kortere og mellomlange transporter. Det selges kun biogass til veitransport i dag.

I 2022 ble det ifølge Statens vegvesens statistikk, registrert flere lastebiler med batterielektrisk drift enn med gassdrift (teknisk kode N2, N2G, N3 og N3G, det vil si kjøretøy over 3,5 tonn tillatt totalvekt).

I 2022 ble det registrert 249 (126 i 2021) gasskjøretøy og 356 (64) batterielektriske kjøretøy, som utgjør en markedsandel på henholdsvis 5 % (3 %) og 8 % (1 %).

I 2023 økte antall gasskjøretøy til 418 og antall batterielektriske kjøretøy til 698. Dette utgjør henholdsvis 7 % og 12 % av alle registrerte kjøretøy over 3,5 tonn tillatt totalvekt, og en økning i antallet på henholdsvis 68 % gasskjøretøy og 96 % batterielektriske kjøretøy.

Det ble ikke registrert noen hydrogenelektriske lastebiler hverken i 2022 eller 2023.

I 2022 var fortsatt 87 % av de registrerte kjøretøyene over 3,5 tonn tillatt totalvekt med dieseldrift, mens det i 2023 var 81 %.

Staten har som målsetting at 100 % av tunge lastebiler skal være med nullutslippsteknologi i 2030.





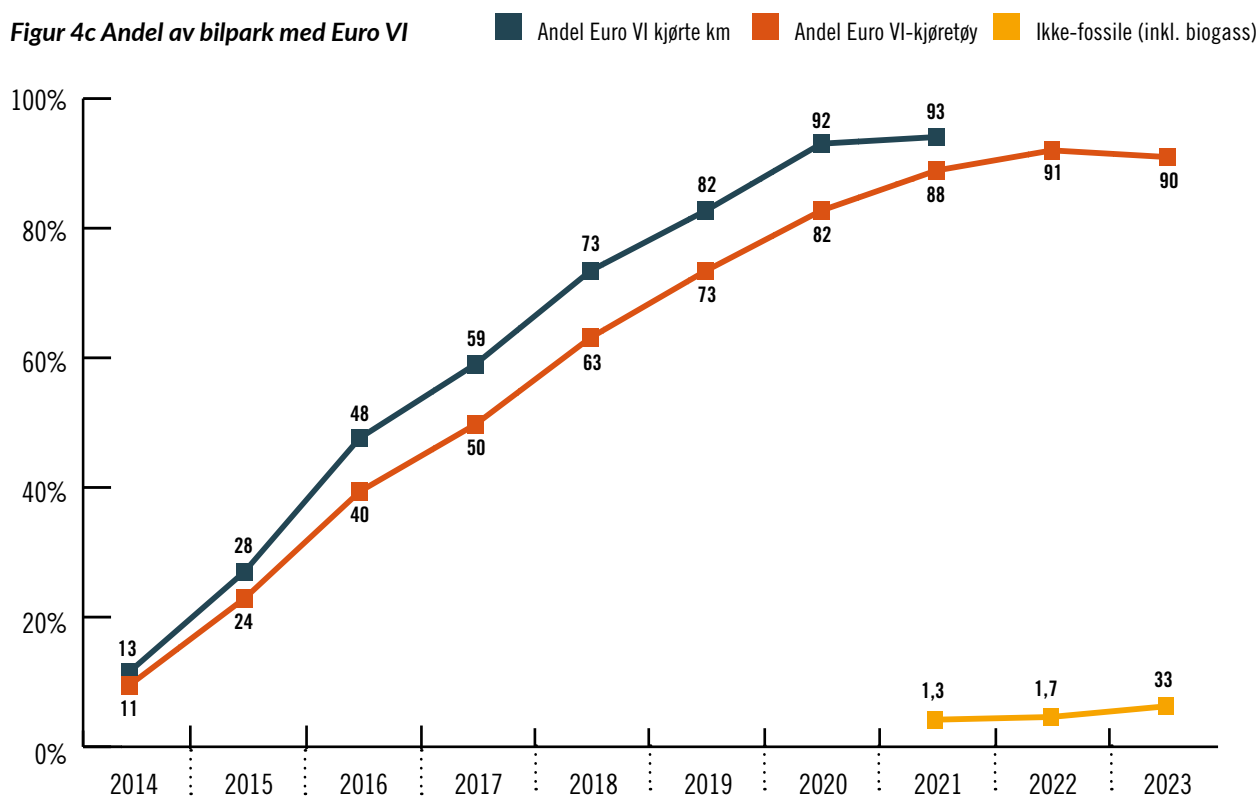
4.5 Diesel og Euro-motorer

De dieseldrevne lastebiler bruker i dag det som vanligvis omtales som fossil diesel. Det er imidlertid ikke en nøyaktig betegnelse, fordi en del av drivstoffet skal være biodrivstoff. De som omsetter drivstoff, er pålagt å blande inn en andel biodiesel i all diesel de selger til veitransport. Det norske omsetningskrav for biodrivstoff til veitransport innebærer at de som selger drivstoff må sørge for at 19 volum-% av drivstoffet de omsetter til veitrafikk i 2024 er biodrivstoff. I tillegg er det et delkrav om at 12,5 % skal være avansert biodrivstoff. Avansert biodrivstoff utover delkravet på 12,5 % teller dobbelt i omsetningskravet for veitrafikk. Dobbelttelling innebærer at en liter avansert biodrivstoff teller som to liter konvensjonelt biodrivstoff. Denne dobbelttellingene betyr at den fysiske andelen biodrivstoff som kreves for å oppfylle omsetningskravet er på mellom 15,75 og 19 %. Det kan bare brukes flytende biodrivstoff for å oppfylle kravet. Det vil si at biogass ikke teller med.

Figuren under viser at 90 % av kjøretøyparken i undersøkelsen for 2023 er med Euro VI-motor. Dette er faktisk en marginal nedgang fra 2022, som kan skyldes ulike respondenter i de to undersøkelsene. Det kan også skyldes at andelen av ikke-fossile lastebiler øker. Det kan være at det er eldre Euro VI-lastebiler som nå blir byttet inn i gass- eller batterielektriske lastebiler.

Figuren viser også at det nå er kun en svært liten andel (anslått til under 5 %) av kjørte kilometer som gjøres med Euro V eller eldre lastebiler, mens andelen av lastebilene er om lag 7 %.

Figur 4c Andel av bilpark med Euro VI



Figuren viser også at utskiftingen til Euro VI har gått jevnt og trutt siden 2014, og at nesten hele kjøretøyparken er skiftet ut både én og to ganger i løpet av disse 10 årene. Dette indikerer at norske lastebileiere tar i bruk ny teknologi raskt, og at den kommende overgangen til utslippsfrie drivlinjer kan gå raskt. Enda raskere dersom de riktige incentivene blir etablert, og hvis nødvendig lade- og fylleinfrastruktur kommer på plass. Uten dette, vil ikke lastebileierne kunne ta ny teknologi i bruk.



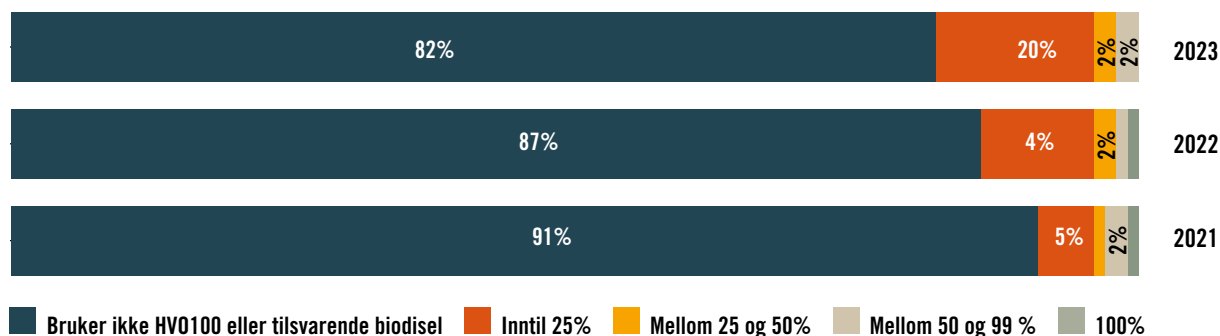
4.6 HVO100

HVO100 er ren biodiesel som er laget av avfall, for eksempel animalsk fett og fritryoljer, med en kvalitet på linje med fossil diesel. Den tåler kulde som fossil diesel og tiltrekker seg ikke vann, slik at den er godt egnet til helårsbruk. HVO100 er godkjent for bruk i de aller fleste motorene i tyngre kjøretøy. Slikt avansert biodrivstoff reduserer CO₂-utslippene opp til 80 – 90 % sammenlignet med fossil diesel.

Prisen på HVO100 var i 2023 i gjennomsnitt 20,57 kr/liter⁵, som er i overkant av 4 kr/liter, eller 25 %, over prisen på truckdiesel. I 2022 var prisforskjellen i gjennomsnitt litt over 10 kr/liter, eller 59 %. Den store prisforskjellen som har vært, er en viktig årsak til at HVO100 benyttes relativt lite i transportnæringen. Det ser heller ikke ut til at den store nedgangen i prisforskjellen fra 2022 til 2023 har hatt svært stor betydning.

Figuren under viser at 82 % av respondentene ikke brukte HVO100 i 2023, som er en nedgang fra 87 % i 2022. En voksende andel på 14 % bruker inntil 25 % HVO100 av alt dieselforbruket sitt, mens andelen som bruker mer enn 25 % er liten, rundt 4-5 %, og stabil de siste årene.

Figur 4d Hvor stor andel av det totale dieselforbruket er HVO100 eller tilsvarende biodiesel?



4.7 Andre drivlinjer - gass og batterielektrisk

Foruten bruk av HVO100 i vanlige dieselmotorer (ICE), er bruk av lastebiler med gassmotor eller med batterielektrisk framdrift de mest reelle alternativene til bruk av fossil diesel i dag. Gasskjøretøy har vært i bruk i mange år, og det selges kun biogass til veitransport i dag. Batterielektriske kjøretøy er i ferd med å bli mer vanlige, særlig på de kortere og lettere transportene. Merinvesteringen en gassdrevet lastebil er i størrelsesorden 3-500.000 kr sammenlignet med en dieseldrevet lastebil. En batterielektrisk lastebil er om lag tre ganger så dyr i innkjøp som en diesellastebil.

Figuren under viser andelene av ikke-fossile drivlinjer i bilparken for de tre siste årene. De gassdrevne kjøretøyene dominerte med 2,4 % i 2023, som er en fordobling sammenlignet med andelen i 2022. Andelen batterielektriske kjøretøy var 0,9 % i 2023, en økning fra 0,4 % i 2022.

Ingen av respondentene i 2023-undersøkelsen har hydrogenelektriske lastebiler. Ifølge Statens vegvesen sin registreringsstatistikk ble de tre siste hydrogenelektriske lastebilene registrert i 2020.

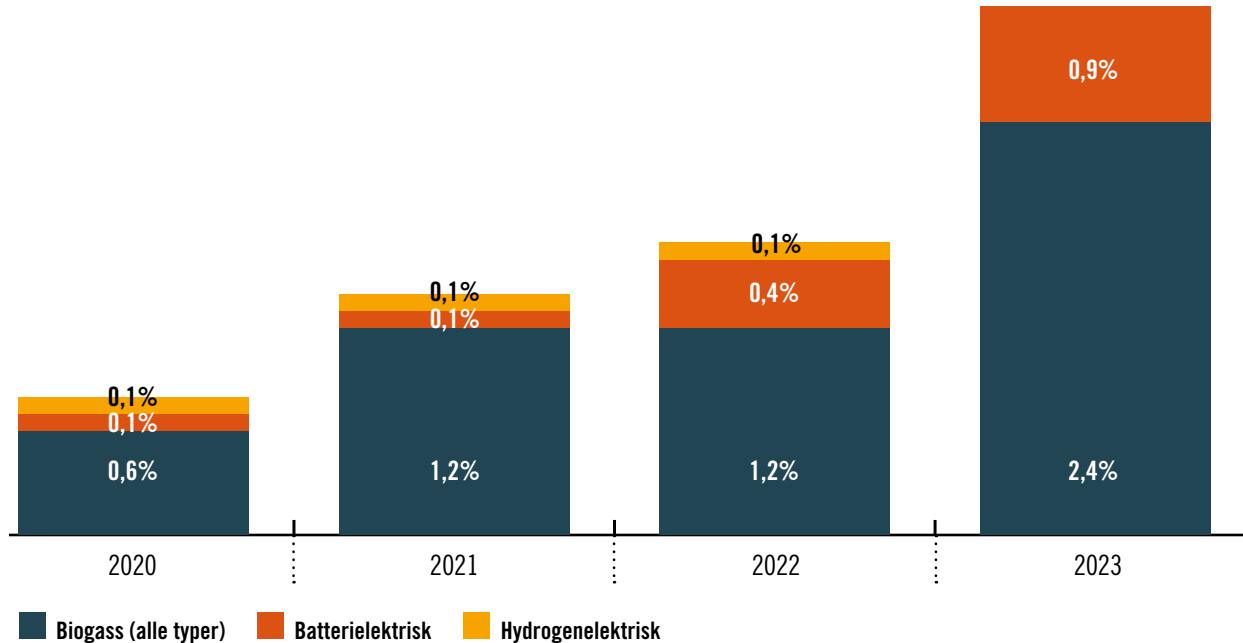
⁵ Kilde: Circle K listepriiser for truckdiesel



Foto: Volvo



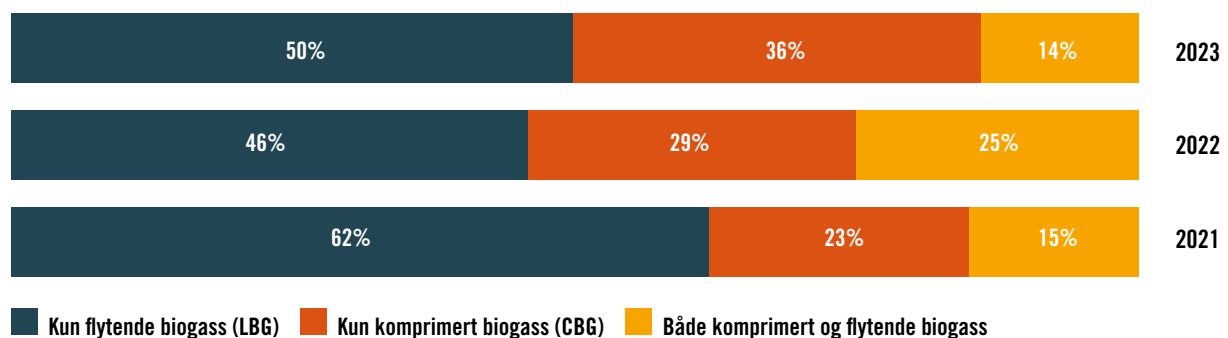
Figur 4e Andel av bilparken med ikke-fossil drivlinje



Ifølge de som omsetter gass, blir det ikke levert annet enn biogass til veitransport. Biogass kan forekomme både som komprimert gass (CBG) eller som flytende gass (LBG). Forskjellen på disse to formene er i hovedsak trykket de lagres og brukes under, og energiinnholdet, og dermed rekkevidden til kjøretøyet.

Figuren under viser at halvparten av brukerne benytter kun flytende biogass, mens 36 % bruker kun komprimert biogass. Resten, 14 %, bruker begge formene. Det må bemerkes at tallgrunlaget er basert på kun 28 respondenter i 2023.

Figur 4f Hvilken type biogass brukes?



Når det gjelder utbredelsen av batterielektriske lastebiler, viser undersøkelsen at dette ennå ikke er veldig vanlig. 12 % av alle registrerte kjøretøy over 3,5 tonn tillatt totalvekt i 2023 var batterielektrisk. En stor del av disse er lette lastebiler. NLFs medlemmer har i all hovedsak lastebiler med tillatt totalvekt over 16 tonn. Andelen er som tidligere vist på kun 0,9 % av kjøretøyene som undersøkelsen omfatter.



4.8 Elektrisitet – lading

Tilgang til energi er naturligvis en nødvendig betingelse for å kunne investere og ta i bruk en elektrisk lastebil. Tilgang til offentlige ladestasjoner for tunge kjøretøy er ennå så godt som fraværende. Statens vegvesen og Miljødirektoratet har utarbeidet en plan for utbygging av ladestasjoner langs vei, men det vil ta tid før nettverket er utbygd til et godt nivå over hele landet. I mellomtiden vil det være utfordrende for lastebilbedriftene å ta i bruk batterielektriske lastebiler.

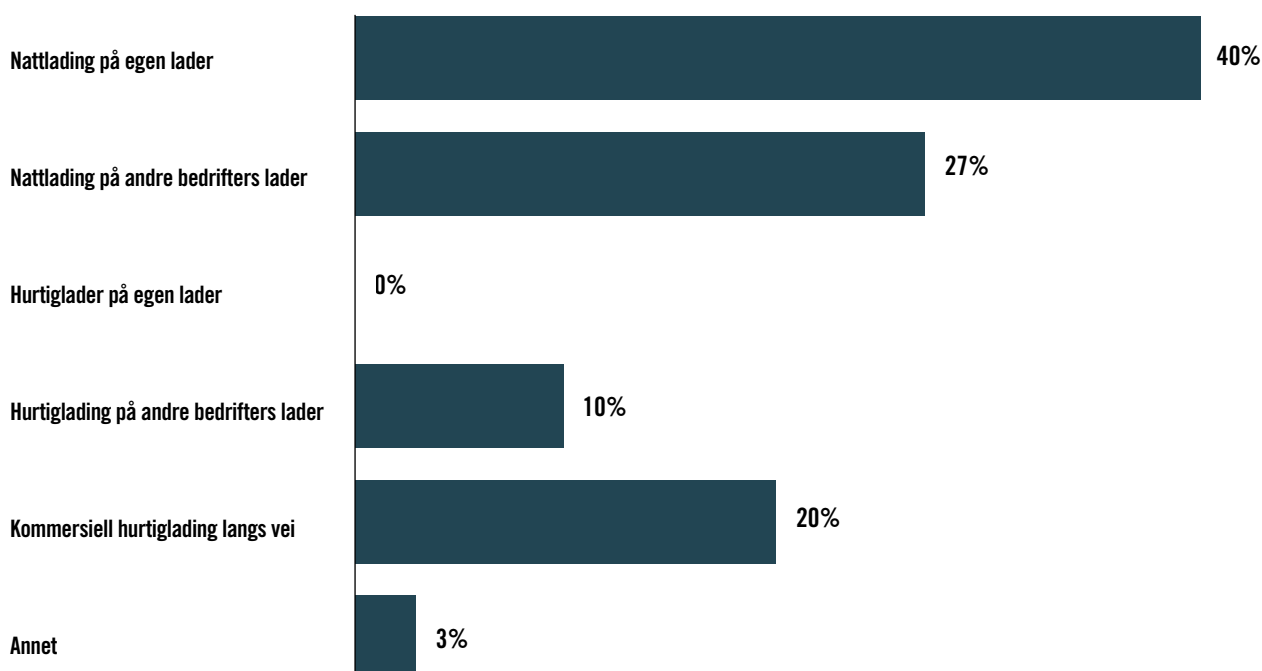
Mange lastebilbedrifter bør også kunne benytte nattlading, slik at lastebilen er fulladet ved arbeidets start om morgenen. I noen tilfeller vil dette kunne gi nok energi til å utføre dagens transporter, men i de aller fleste tilfeller antas det at tilleggslading i løpet av driftsdøgnet er nødvendig. Dermed oppstår det et behov for både hjemmeladere og for hurtigladere.

Enova har for tiden program for støtte til både hjemmeladere og hurtigladere langs vei. Det er for tidlig å si om dette er tilstrekkelig for å få den utbredelsen av elektriske tunge kjøretøy som myndighetene legger opp til. Målsettingen til myndighetene er nå at 100 % av nye tunge kjøretøy skal være med nullutslippsteknologi i 2030, som er betydelig høyere enn kravene EU er i ferd med å vedta.

Tilgang til konkurransedyktige priser på lading kan bli en viktig faktor for den enkelte lastebileier når investeringen i nye lastebiler skal gjøres.

Det er foreløpig et lite antall respondenter med et lite antall batterielektriske kjøretøy i undersøkelsen. Det er likevel undersøkt blant disse (30 respondenter) hvor de lader de batterielektriske lastebilene de har anskaffet. Figuren under viser at 67 % av bedriftene benytter nattlading, mens 30 % benytter hurtiglading. 50 % benytter egne ladere, mens 47 % benytter andres ladere.

Figur 4g Hvor lades som regel de batterielektriske lastebilene?





4.9 Planer om anskaffelse av lastebiler

Som vist tidligere i rapporten, er det en betydelig utskifting av lastebilparken blant medlemmene. Dette kan illustreres ved at i løpet av 8-10 år er nesten hele lastebilbestanden byttet til Euro VI. I perioden er mange Euro VI-lastebiler også byttet ut i enda nyere Euro VI-lastebiler.

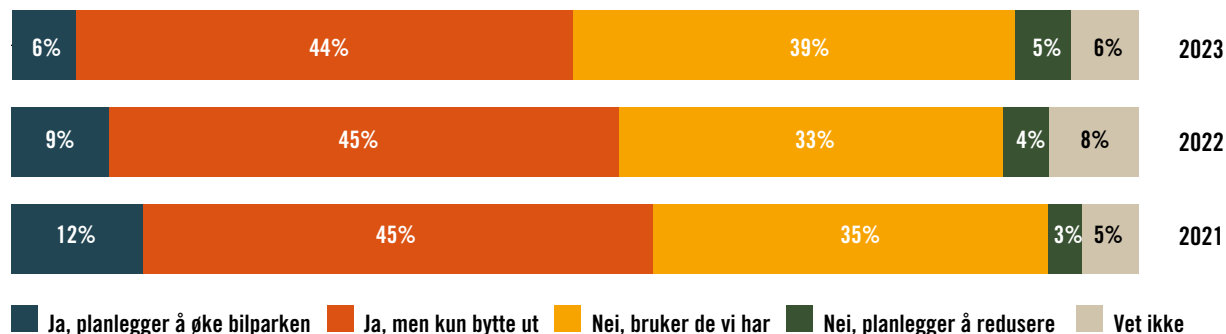
Derfor er det ikke så overraskende at 50 % av respondentene har planer om å anskaffe nye lastebiler neste år, enten for å øke bilparken eller bytte ut, slik figuren under viser. Den viser imidlertid også at andelen som planlegger å anskaffe nye lastebiler er betydelig færre i 2023-undersøkelsen enn i 2021, da til sammen 57 % hadde slike planer. Det er andelen som planlegger å øke bilparken som reduseres, fra 12 % i 2021-undersøkelsen til 6 % i 2023. Andelen som skal bruke de lastebilene de allerede har øker fra 33 % i 2022-undersøkelsen til 39 % i 2023. Andelen som planlegger å redusere, er fortsatt lav, med 5 % i 2023-undersøkelsen. Det er også en andel på 5 - 8 % de siste tre årene som ikke vet.



Foto: Volvo



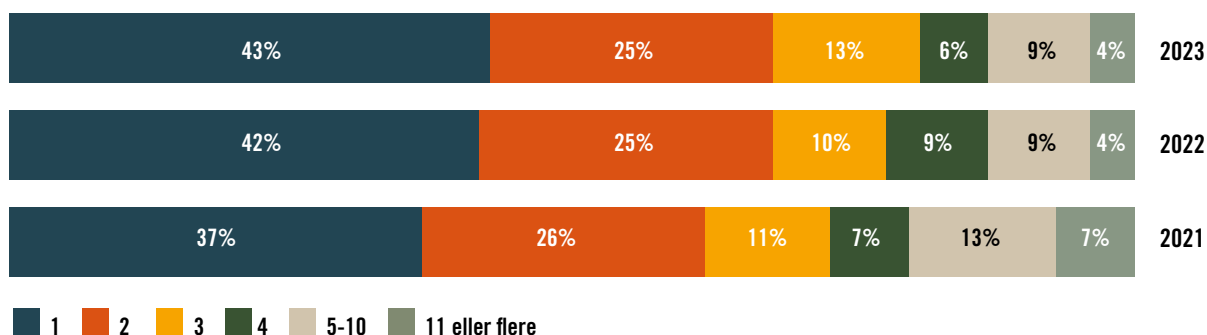
Figur 4h Har din bedrift planer om å anskaffe/bytte ut lastebiler neste år?



Nedgangen fra 57 % til 50 % som planlegger å øke eller bytte ut bilparken stemmer godt overens med svarene på forventning til neste år med hensyn til investeringer. Figur 1c viser at netttotallet for investeringer har gått ned de siste tre årene, og er negativt (-3) i årets undersøkelse. Næringen, og samfunnet, har gått gjennom en utfordrende tid med koronapandemi, økte kostnader og økt rente. Likevel ser det ut til at utskiftingstakten fra tidligere år fortsetter, kanskje i noe redusert omfang. Veksten i andelen Euro VI-lastebiler blant respondentene stagnerer, som vist tidligere. Dette er naturlig, blant annet fordi stadig større andel av utskiftingen nå er fra «gammel» Euro VI til «ny» Euro VI, at Euro VI-biler blir erstattet av andre drivlinjer enn diesel, og at en del av de gjenværende lastebilene med eldre teknologi sannsynligvis blir beholdt lenger, fordi de enten brukes lite eller kanskje har spesielt påbygg som gjør det u hensiktsmessig å bytte like raskt som andre biler.

Figuren under viser hvor mange lastebiler bedriftene har planer om å anskaffe neste år, av de som har slike planer. Tendensen de siste tre årene er en økende andel som planlegger å anskaffe inntil tre lastebiler. Tilsvarende er det færre som har planer om å anskaffe fire eller flere lastebiler. Det er kun 4 % som skal anskaffe 11 eller flere, mens det er 25 % av respondentene som har mer enn 11 lastebiler i daglig drift (figur 4a).

Figur 4i Hvor mange flere lastebiler har bedriften planer om å anskaffe/bytte ut neste år?



4.10 Lastebiler med annet drivstoff enn diesel

Den teknologiske utviklingen med hensyn til bruk av annen energibærer enn diesel, for eksempel batterielektrisk, hydrogen, biogass og etanol, går raskt, og flere og flere lastebilmodeller blir tilgjengelig med slik teknologi. Særlig er det lastebiler som drives med biogass og elektrisitet som utgjør en etter hvert merkbar andel av det totale salget, mens hydrogenelektriske lastebiler ennå ikke er på markedet.



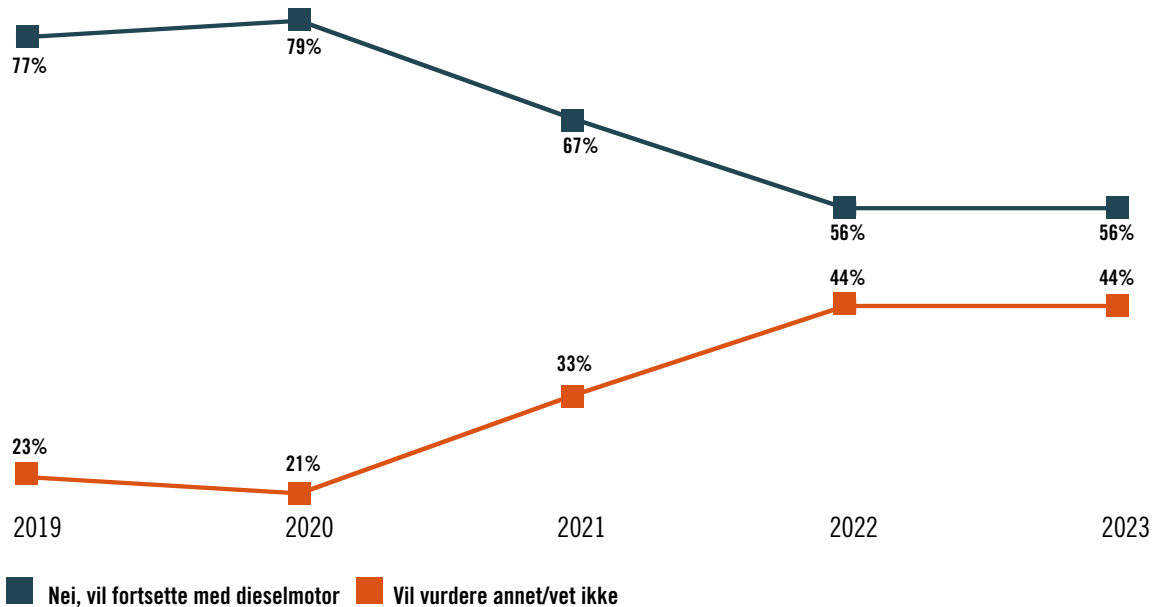
Tall hentet fra Statens vegvesens kjøretøyregister viser, som tidligere nevnt, at i 2021 var markedsandelen for dieselskjøretøy på 96 % med teknisk kode N2, N2G, N3 eller N3G, det vil si kjøretøy over 3.500 kg totalvekt. Gasskjøretøy og batterielektriske kjøretøy hadde henholdsvis 3 % og 1 %. Til sammen ble det registrert henholdsvis 123 og 64 slike kjøretøy.

I 2022 gikk markedsandelen for dieselskjøretøy ned til 87 %, mens andelen for gasskjøretøy økte til 5 %, og 8 % for batterielektriske kjøretøy. I 2022 ble det registrert 251 gasskjøretøy og 360 batterielektriske kjøretøy i nevnte vektklasse.

I 2023 gikk markedsandelen for dieselskjøretøy ytterligere ned til 81 %, mens andelen gasskjøretøy fikk en liten økning til 7 %. Andelen batterielektrisk kjøretøy økte mer, og endte på 12 %.

De økonomiske forutsetningene for å ta den nye teknologien i bruk i større omfang er ennå ikke til stede. Prisene spesielt for batterielektriske kjøretøy er fortsatt svært høye, opp til 3-4 ganger prisen for en dieseldrevet lastebil. Utvalget av lastebiler med alternativ drivlinje blir bedre og bedre. Etter hvert vil kanskje den største hindringen for å ta i bruk ny teknologi, bli tilgangen til lade- og fyllinfrastruktur. For en lastebileier er det avgjørende at lastebiler med ny teknologi også er økonomisk og driftsmessig konkurransedyktig med diesel for å kunne ta dem i bruk. Det blir derfor undersøkt om medlemsbedriftene vil vurdere annet drivstoff enn diesel - når det kommer lastebiler på markedet som er teknisk, økonomisk og driftsmessig konkurransedyktige sammenlignet med dieseldrevne lastebiler.

Figur 4j Under gitte forutsetninger, vil din bedrift vurdere å anskaffe lastebiler med annet drivstoff enn diesel neste år?



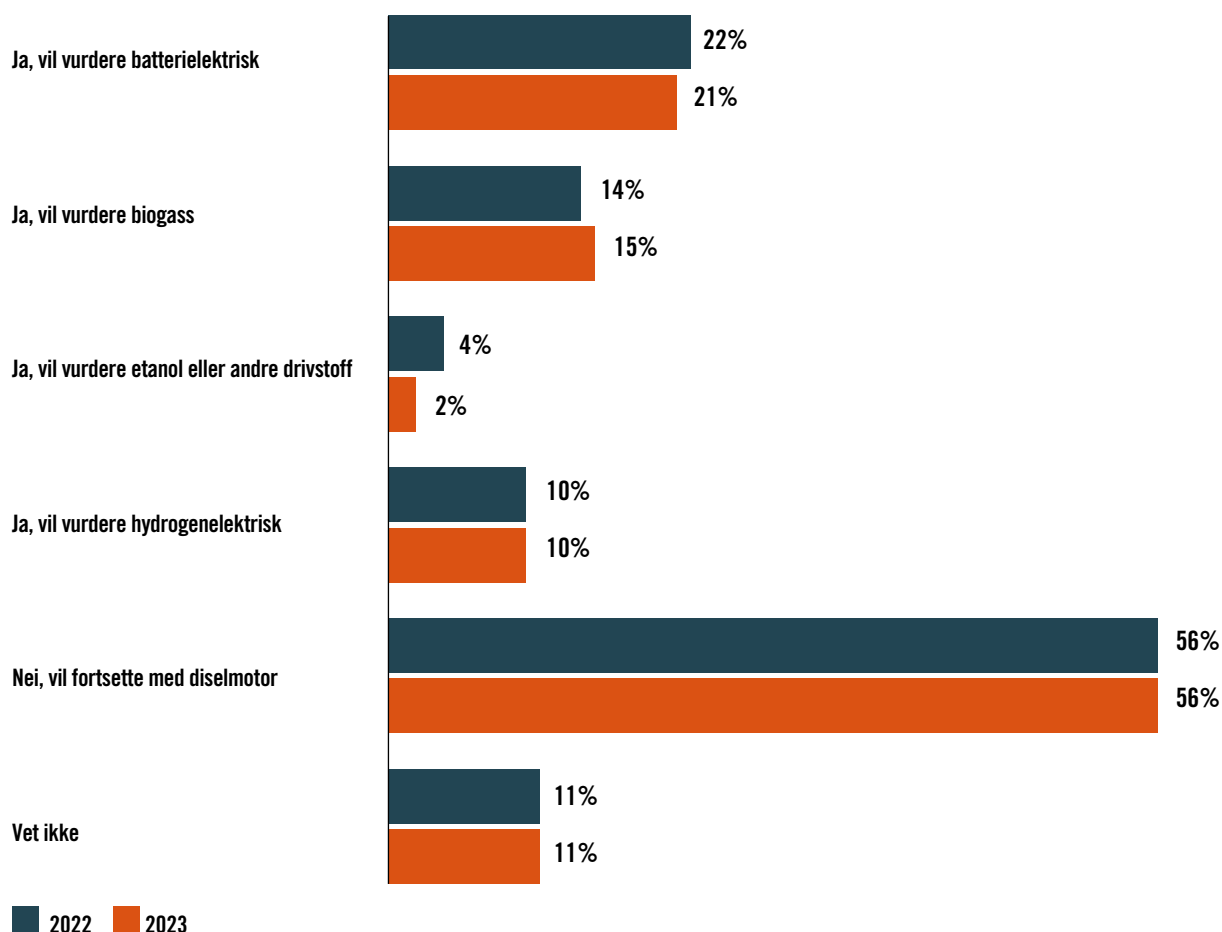
Figuren viser at andelen som vil vurdere å anskaffe lastebiler med annet drivstoff enn diesel stoppet opp i 2023-undersøkelsen. I 2020-undersøkelsen svarte 21 % enten at de vil vurdere det, eller vet ikke. I 2022 var andelen økt til 44 %, og det er samme andel i 2023. Andelen vet ikke var 8 % i både 2022 og 2023. Svaret fra denne gruppen kan tolkes som ikke avvisende til å vurdere annet drivstoff enn diesel.



Av de som har planer om å anskaffe lastebil i 2022, svarer dermed 56 % (56 %) at de ikke vil vurdere annet enn diesel som drivstoff. Av de resterende 44 %, svarer 36 % (36 %) at de vil vurdere det, og 8 % (8 %) vet ikke. Det vil si at nesten halvparten av medlemsbedrifter fortsatt ikke er avvisende til å forsøke annet drivstoff/-linje enn diesel, men det er bekymringsfullt at andelen som vil vurdere annet ikke øker.

De som vil vurdere annet drivstoff, kunne fra fjorårets undersøkelse velge flere svar på hvilke drivstoff de vil vurdere. Dermed er fordelingen blant disse ikke sammenlignbar med tidligere års undersøkelser. Figuren under viser fordelingen av svarene fra 2022-undersøkelsen sammenholdt med denne undersøkelsen.

Figur 4k Under gitte forutsetninger, vil din bedrift vurdere å anskaffe lastebiler med annet drivstoff enn diesel neste år?



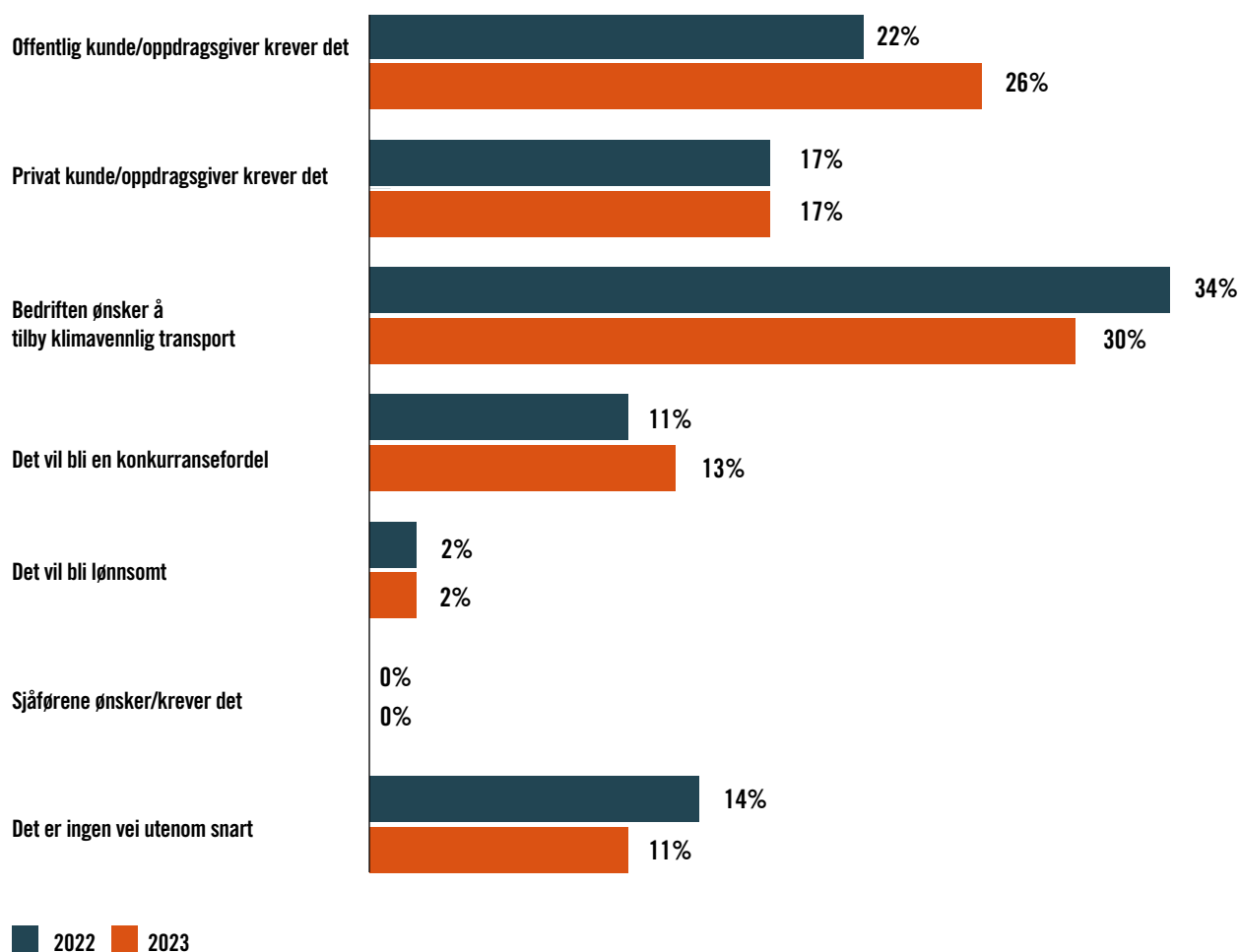
Mens det i tidligere undersøkelser har vært flest som ville vurdere biogass/etanol, er det i årets undersøkelse, som i fjor, flest som vil vurdere batterielektriske lastebiler. 21 % svarer dette, mens til sammen 17 % svarer biogass, etanol eller andre drivstoff.

Dette er litt interessant, siden batterielektriske lastebiler er fortsatt relativt lite utbredt og foreløpig ikke passer til lange og tunge transportoppdrag, mens de andre drivstofftypene sannsynligvis er bedre kjent, og teknologien er i bruk i dag. Økt villighet for å vurdere batterielektriske lastebiler er en trend vi har sett i de siste undersøkelsene. Det kommer stadig flere modeller med batterielektrisk drivlinje å velge mellom, men foreløpig er det svært begrenset utvalg til bruk på tyngre og lengre transportoppdrag.



Det er også overraskende at 10 % vil vurdere hydrogenelektriske lastebiler. Det er foreløpig ikke kommet lastebiler på markedet som utnytter denne teknologien. Pr. i dag er det registrert kun 4 hydrogenelektriske lastebiler i Norge. For å forstå bedre hva som ligger bak om respondentene er villige til å vurdere lastebiler med annet drivstoff enn diesel, er det i årets undersøkelse spurt om dette.

Figur 4I Hva er de to viktigste grunnene til at din bedrift vil vurdere å anskaffe lastebiler med annet drivstoff enn diesel?



Resultatene viser at dette er drevet av to forhold. På den ene siden krever både offentlige og private kunder det, og andelen har økt fra 38 % i 2022-undersøkelsen til 43 % i 2023. På den andre siden ønsker bedriftene å tilby klimavennlig transport, men denne andelen gikk ned fra 34 % i 2022-undersøkelsen til 30 % i 2023. Relativt få tror at det vil bli en konkurransefordel, men andelen øker fra 11 % i 2022 til 13 % i 2023. Da tenker de kanskje mest på kostnadsnivået, og ikke på at mange kunder krever det. Kun 2 % vurderer det fordi det vil bli lønnsomt.

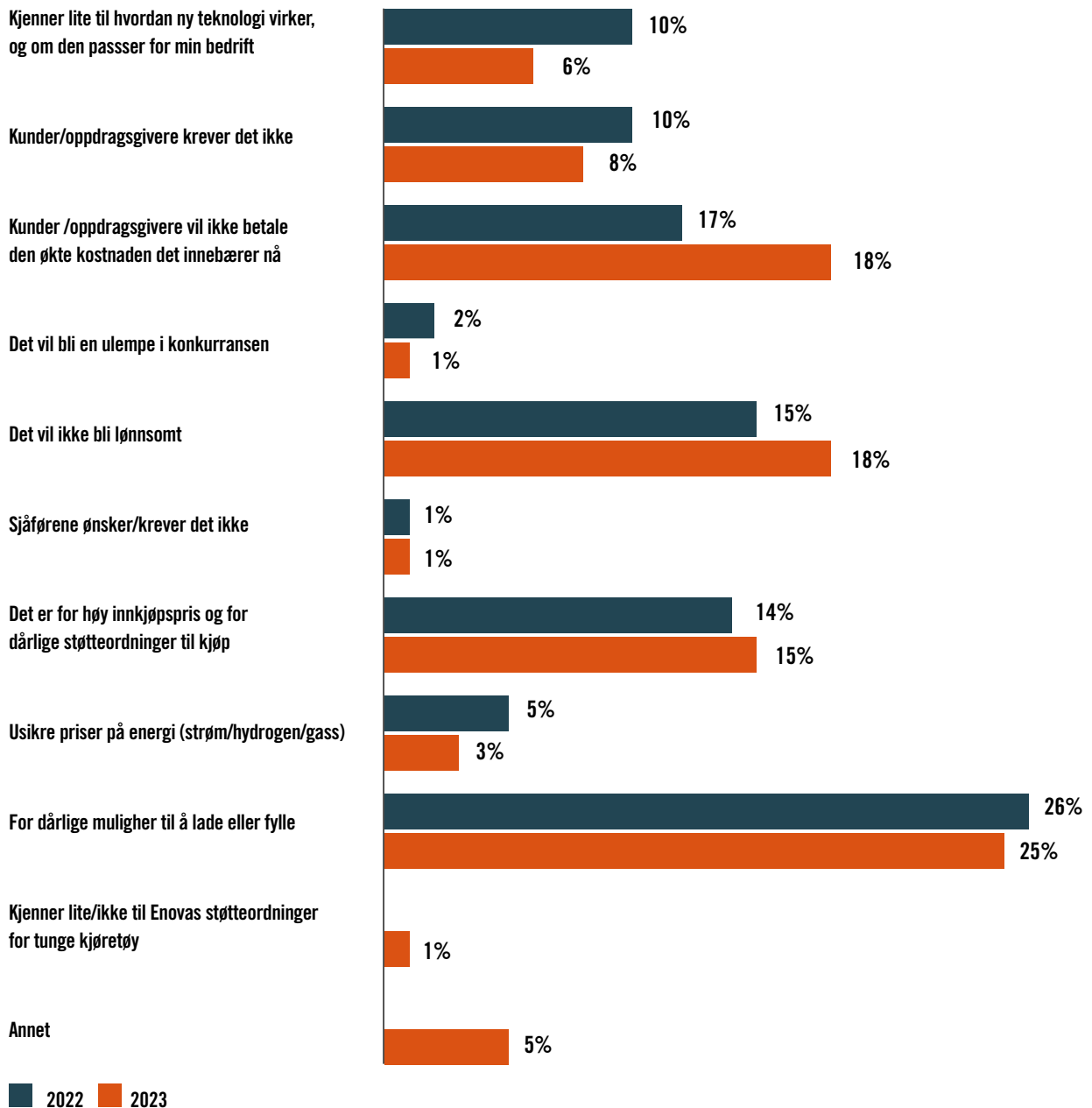
Det er også spurt om hvorfor de som ikke vet eller ikke vil vurdere å anskaffe lastebiler med annet drivstoff enn diesel, ikke vil det.



Foto: NLF



Figur 4m Hva er de to viktigste grunnene til at din bedrift vet ikke eller ikke vil vurdere å anskaffe lastebiler med annet drivstoff enn diesel?



Den viktigste barrieren for å ikke vurdere å anskaffe lastebiler med annet drivstoff enn diesel er for dårlige muligheter til å lade eller fylle. Det er forståelig, siden det er dårlig utbygd nettverk av offentlige ladestasjoner, dyrt å etablere egne ladere, og nettverket av fyllestasjoner for flytende biogass oppleves heller ikke som tilstrekkelig ennå. Hydrogenfyllestasjoner finnes i praksis heller.

18 % av de som skal anskaffe nye lastebiler i 2024, og som ikke vil vurdere annet drivstoff enn diesel, svarer at kunder/oppleggsgivere ikke vil betale den økte kostnaden det innebærer nå, mens 8 % svarer at kunder/oppleggsgivere ikke krever det. Det er betydelig færre som svarer dette, enn de som på forrige spørsmål (figur 3i) svarer at offentlige og private kunder krever det.



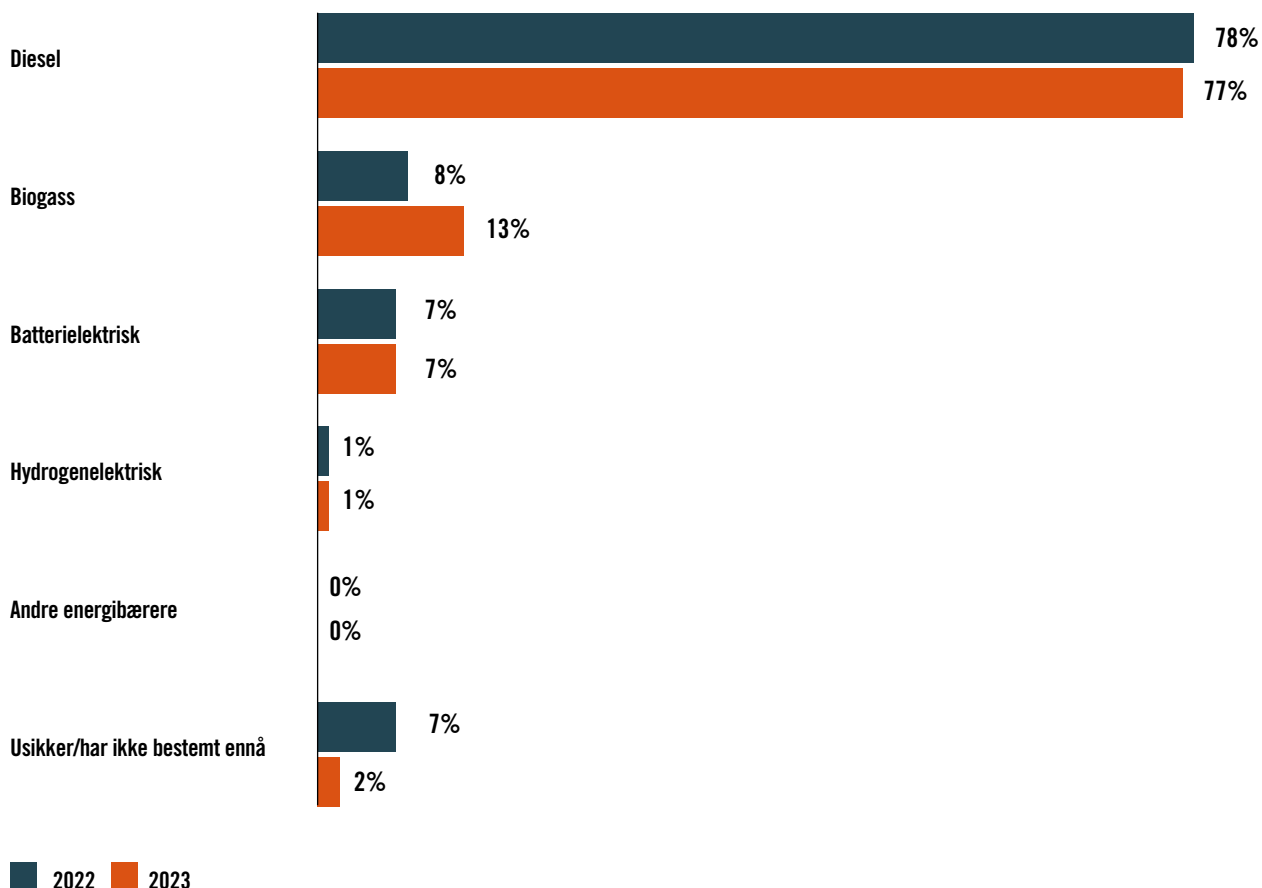
18 % (15 %) mener det ikke vil bli lønnsomt, 14 % (14 %) mener det er for høye innkjøpspriser og for dårlige støtteordninger til kjøp, og 3 % (5 %) mener det er usikre priser på energi som er årsak til at de ikke vurderer dette. Det er åpenbart at de økonomiske forutsetningene for å velge noe annet enn diesel som drivstoff er svært viktige for lastebilnæringen.

Det er også interessant at 6 % (10 %) svarer at de kjenner lite til hvordan ny teknologi virker, og om den passer for sin bedrift. Selv om det er en forbedring fra 2022-undersøkelsen, ser det ut til å være et potensial for informasjon om hvordan ny teknologi kan tas i bruk i transportnæringen. Det kan også tenkes at de som kjører langt og tungt, og som i dag ikke har særlige realistiske alternativ til dieseldrift, har svart dette.

Det tar tid fra en ny teknologi er i introduksjonsfase med begrenset produksjon til den blir kommersielt lønnsom. Situasjonen i dag er fortsatt at ny teknologi er dyr, lite tilgjengelig og med manglende lade- og fyllemuligheter. For å oppnå de nye målene om nullutslippskjøretøy i næringstransporten (100 % utslippsfritt i 2030), er det nødvendig at myndighetene i mye større grad enn hittil bidrar til omstillingen. Dette krever at myndighetene tilrettelegger med investeringer i lade- og fylleinfrastruktur og kjøps- og bruksincentiver for å få teknologien i mer omfattende bruk, både i store og små transportbedrifter.

Figuren under viser andelen av lastebiler pr drivstoff/-linje som bedriftene har planer om å anskaffe neste år. 77 % av lastebilene planlegges å fortsatt være med diesel, mens andelen biogass går opp fra 8 % i 2022-undersøkelsen til 13 % i 2023. Batterielektrisk ligger på kun 7 % begge årene.

Figur 4n Hvor mange lastebiler pr drivstoff/-linje har bedriften planer om å anskaffe til neste år?



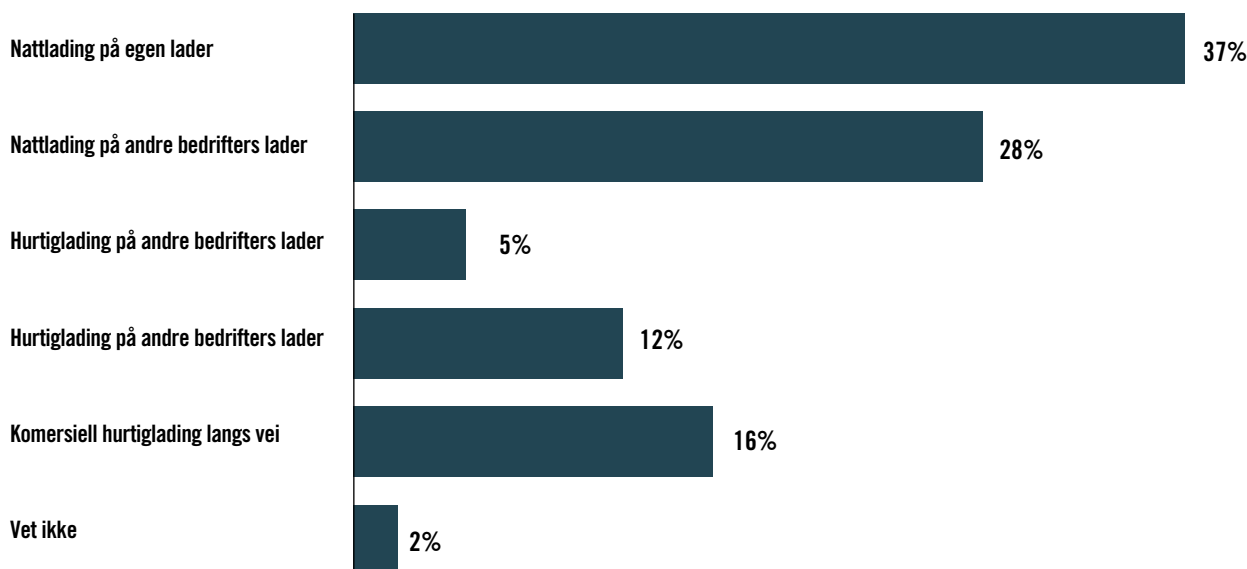


Resultatene kan tolkes som at bedriftene ennå ikke helt ser på andre drivlinjer enn diesel som et godt alternativ, for kjøretøy i de tyngste vektclassene. Som vist tidligere, var markedsandelen, basert på Statens vegvesens registreringsstatistikk for dieselkjøretøy på 81 % i 2023. Andelen gasskjøretøy fikk var 7 % og andelen batterielektrisk kjøretøy endte på 12 %. Tallene fra Statens vegvesen inneholder en stor andel lettere kjøretøy over 3,5 tonn tillatt totalvekt, mens tallene fra denne undersøkelsen sannsynligvis inneholder en liten andel slike kjøretøy. Det kan derfor tyde på at medlemmenes planer om å anskaffe kjøretøy med andre drivlinjer enn diesel, likevel vil bidra godt til at andelen tyngre kjøretøy med gass- eller batterielektrisk drivlinje anskaffet i 2024 er på vei oppover.

De respondentene som har svart at de har planer om å anskaffe batterielektriske lastebiler neste år, er også bedt om å svare på hvor de planlegger å lade disse lastebilene. Svarene må sees i lys av at antall respondenter er relativt lavt (43).

Figuren under viser at 65 % planlegger nattlading og 33 % hurtiglading. 42 % planlegger å lade på egne ladere, mens 56 % planlegger å lade på andres ladere. Dette er ganske likt slik de som allerede har batterielektriske lastebiler lader.

Figur 4o Hvor vil de batterielektriske lastebilene som planlegges anskaffet neste år bli ladet?



4.11 Parkering om natten – ladebehov

Lastebilbedriftene må innrette seg etter et driftsopplegg som er mest mulig rasjonelt og konkurransedyktig, og som tilfredsstillende behovene til transportkjøperne. Dette medfører at bedriftene har ulike behov for hvor lastebilene kan eller bør stå når de ikke er i bruk, for eksempel om natten.

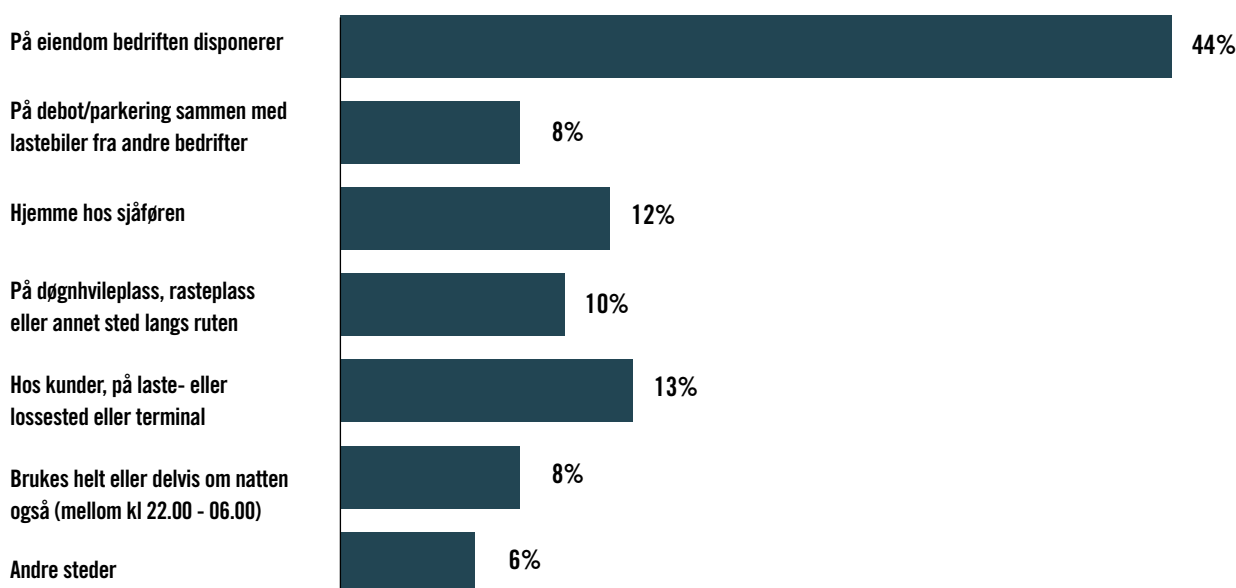
Figuren under viser at 56 % av bilene i undersøkelsen står enten på bedriftens eiendom, eller hjemme hos sjåføren. Dette er lastebiler som eventuelt må endre parkeringsmønster og kanskje også driftsmønster hvis de byttes ut med batterielektriske lastebiler, og ikke har lademuligheter der de står.

8 % står sammen med andre bedrifters lastebiler, og 13 % står hos kunder, på laste- eller lossested eller terminal. Disse må eventuelt også ha lademuligheter der de står for å opprettholde driftsmønsteret.



Kun 10 % av lastebilene står på en døgnhvileplass, rasteplass eller annet sted på ruten. Dette er lastebiler som sannsynligvis kan lade mens de tar døgnhvilen, dersom det legges til rette med tilstrekkelig antall ladeplasser og med tilstrekkelig areal. Dette indikerer likevel et begrenset potensial til å dekke behovet for underveislading ved å gjøre dette på en døgnhvileplass. Forhold knyttet til eventuelle brudd på kjøre- og hviletid må også avklares. Dette bør få betydning for myndighetenes strategi for utbygging av et offentlig tilgjengelig ladenettverk for tunge kjøretøy.

Figur 4p Hvor mange lastebiler står vanligvis parkert hvor om natten?



Alternativet for alle disse gruppene kan selvsagt tenkes å være hurtiglading, men det forutsetter et godt utbygd nettverk av offentlige hurtigladestasjoner, og en prisstruktur og nivå som er konkurransedyktig. Det vil også gå på bekostning av en effektiv utnyttelse av kjøre- og hviletidene til sjåførene.

4.12 Faste eller variable ruter

Inntil batterielektriske lastebiler eventuelt får en rekkevidde som kan måle seg med dieseldrevne lastebiler, kan det være av betydning for bedriftene hvilket driftsmønster lastebilene har med hensyn til traséer og kjørelengde, for at de skal kunne byttes til batterielektriske lastebiler. Stor grad av variable ruter (lengde/trasé) øker behovet for lading underveis. Stor grad av faste ruter kan også medføre behov for lading underveis, dersom rutene er lange og med høye vekter, men ladebehovet blir mer forutsigbart.

Figuren under viser at 42 % av respondentene har stor grad av variable ruter, mens 14 % har ganske stor grad (4 av 5). Dette skyldes selvsagt at mange transportørene har flere oppdragsgivere, og disse oppdragsgiverne har flere hente- og leveringspunkt. Kun 11 % har stor grad av faste ruter, som typisk kan være faste innhenting- og distribusjonsruter eller ruter mellom terminaler/lagre.



Figur 4q I hvilken grad er kjørerutene faste eller variable fra dag til dag?

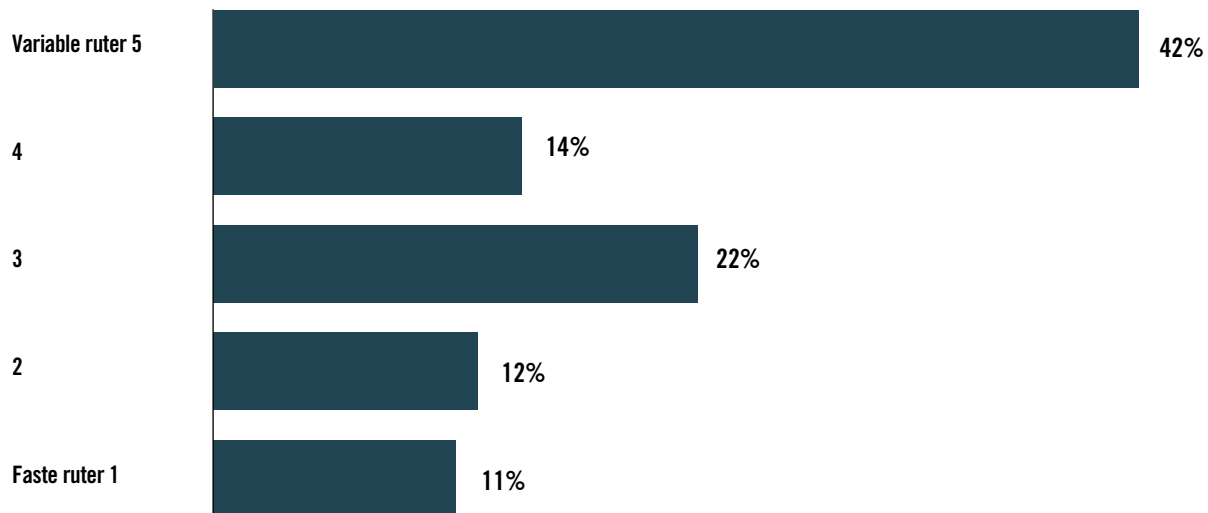


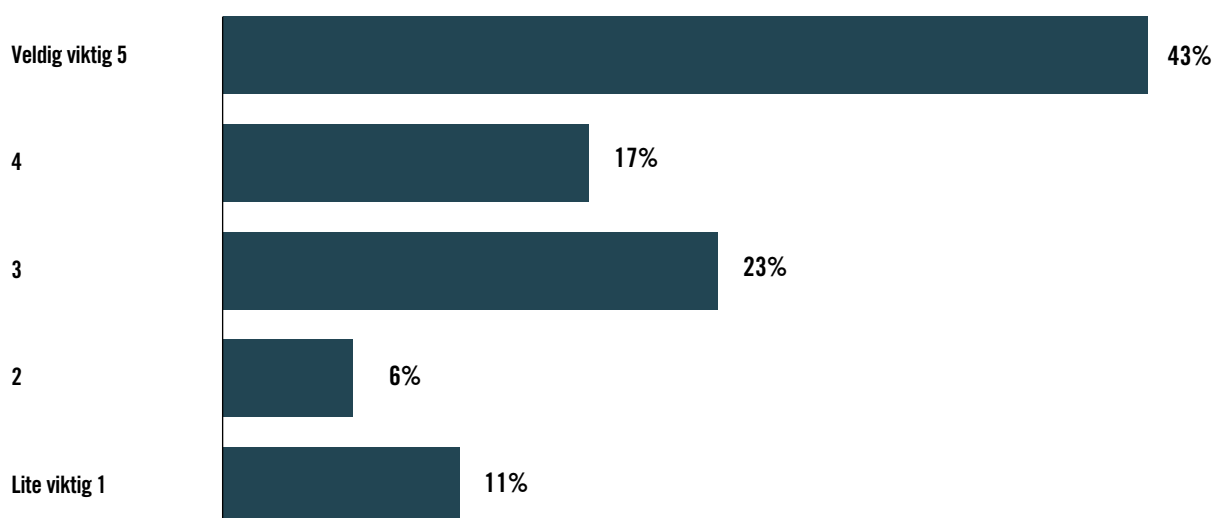
Foto: NLF



4.13 Fleksibilitet i bruksområder

Fleksibilitet i bruksområder henger til en viss grad sammen med graden av faste eller variable ruter fra dag til dag. Figuren under viser at hele 43 % av respondentene svarer at det er veldig viktig med fleksibilitet i bruksområder, og for 14 % er det ganske viktig (4 av 5). Kun 11 % svarer at det er lite viktig. Dette er sannsynligvis mer spesialiserte lastebiler/påbygg, som er beregnet til nisje- og spesielle transporter.

Figur 4r Hvor viktig er fleksibilitet i bruksområder for lastebilene?



De tre siste figurene kan være viktige som grunnlag for en tilnærming til hvor etablering av ladestasjoner langs det offentlige veinettet bør skje. Det er også viktig å huske at det er om lag 40.000 km fylkesveier, og kun om lag 10.000 km riks- og europaveier i Norge. Vi har ikke undersøkt andelen kjørte kilometer på hver av disse veikategoriene, men fordelingen indikerer hvor viktig en utbygging av ladestasjoner langs fylkesveiene er for at mange lastebileiere i distriktene skal kunne delta i det grønne skiftet.



Foto: Jan Egil Sandstad



05

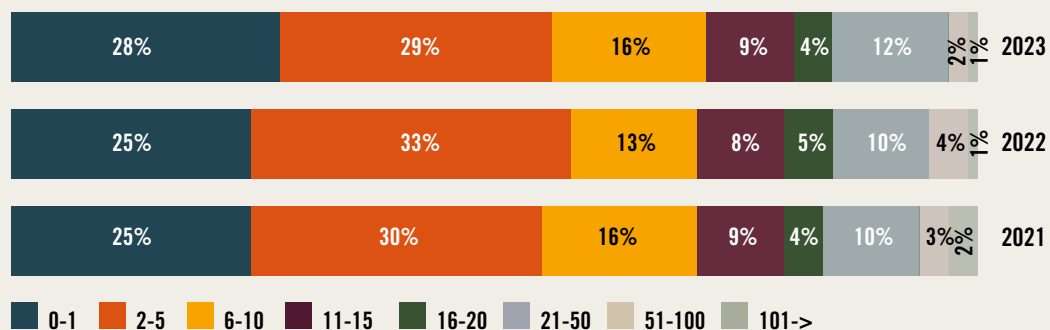
De ansatte – sjåførene

5.1 Antall årsverk

Lastebilnæringen er en typisk småbedriftsnæring med få årsverk. Andelen respondenter med fem eller færre årsverk har vært stabilt litt under 60 % de siste årene. I 2022 var den 58 % og i 2023 var den 57 %. I 2012 var andelen 65 %.

73 % (71 %) har inntil 10 årsverk. Det er få store bedrifter, kun om lag 3 % (5 %), med mer enn 50 årsverk.

Figur 5a Hvor mange sjåfør-årsverk er det i bedriften?



Figuren viser at det er relativt stabil fordeling av størrelsen på bedriftene i undersøkelsene fra år til år.



Foto: NLF

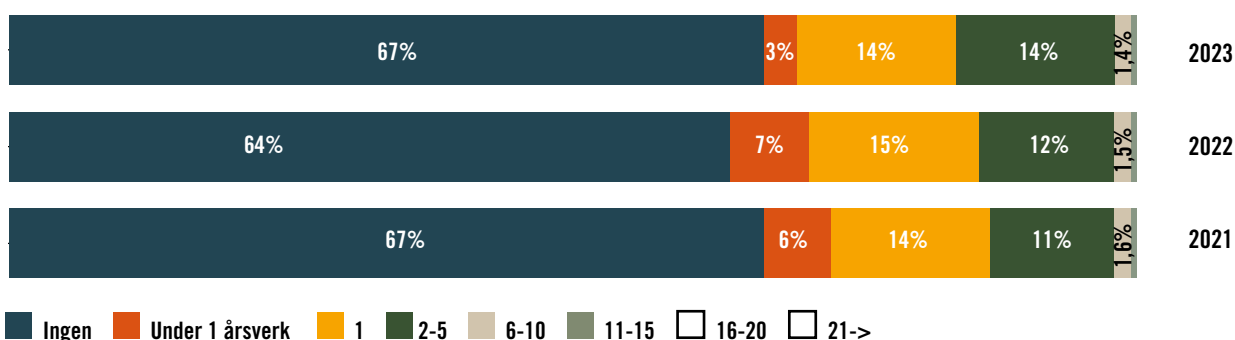


5.2 Antall kvinnelige årsverk

Det er fortsatt relativt få medlemsbedrifter som har kvinnelige sjåførere ansatt, og andelen ser ikke ut til å endre seg særlig. 67 % oppgir at de ikke har kvinnelige sjåførere ansatt i 2023, mens andelen var 64 % i 2022 og 67 % i 2021. 70 % (71 %) har ingen eller under ett kvinnelig årsverk i 2023, mens andelen var 73 % i 2021.

14 % (15 %) har ett kvinnelig årsverk, mens 14 % (12 %) har 2 – 5 kvinnelige årsverk.

Figur 5b Hvor mange sjåfør-årsverk er kvinner?



Undersøkelsene de siste årene viser at det er ikke en tydelig tendens hverken til flere eller færre bedrifter med kvinnelige ansatte sjåførere, og at det fortsatt er et stort potensial for å rekruttere den kvinnelige delen av befolkningen til sjåføreryrket i transportnæringen.



Foto: Jan Egil Sandstad

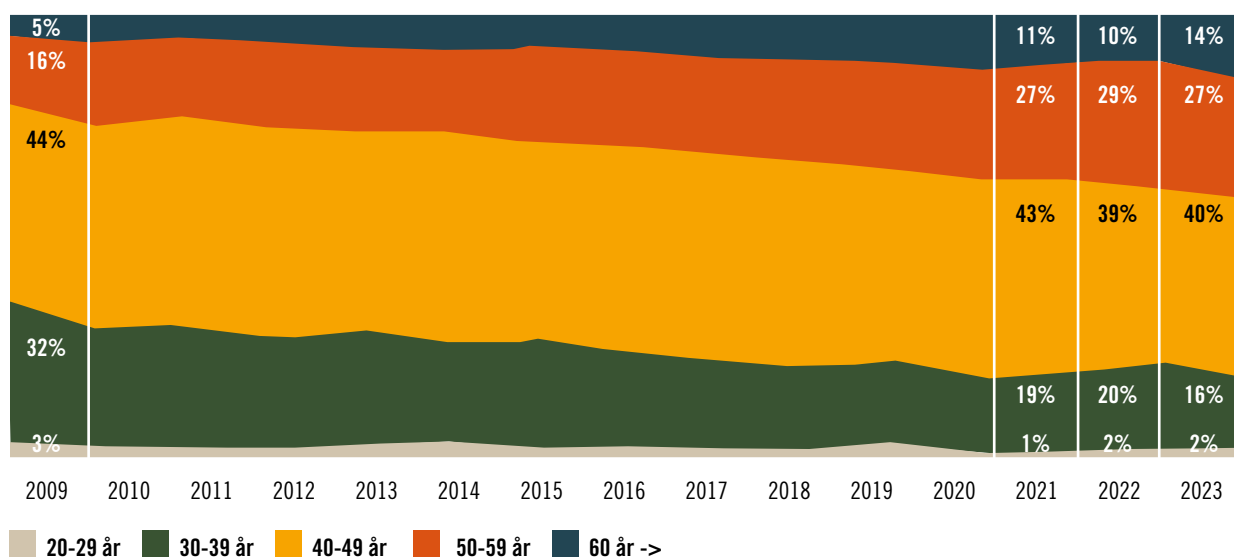


5.3 Alderssammensetning

Et tydelig trekk i alderssammensetningen i bedriftene er at gjennomsnittsalderen forskyves mot eldre årsklasser. I 2009 hadde 21 % av bedriftene en gjennomsnittlig alderssammensetning over 50 år. I 2022 var denne andelen 39 %, altså nesten en dobling.

I løpet av de fem siste årene har andelen bedrifter med gjennomsnittlig alder over 50 år økt fra 33 % til 39 %. Andelen over 60 år, som sannsynligvis skal ut i pensjon de neste årene, er 10 % (11 %). I 2009 var andelen 5 %. Det er fortsatt bedrifter med gjennomsnittlig alder blant de ansatte mellom 40 og 49 år som dominerer, med en andel på 39 %. Dette er en nedgang fra 43 % i 2021, mens tidligere har andelen vært ganske stabil siden 2009. Andelen i aldersgruppen 30 - 39 år er 20 %, som er på nivå med tidligere år, men betydelig ned fra 2009 (32 %). Andelen bedrifter med gjennomsnittlig alder blant de ansatte i aldersgruppen 20 - 29 år er svært lavt, i denne undersøkelsen kun 2 % (1 %).

Figur 5c Alderssammensetning



I spørsmålet om hva gjennomsnittsalderen er for alle sjåførene, kan det være vanskelig å ha en korrekt formening om dette «på stående fot» uten å eventuelt undersøke i sine personalopplysninger. Jo flere sjåførere som er ansatt, jo vanskeligere er det å vite gjennomsnittet. Derfor må andelen i intervallene for det enkelte året tolkes med forsiktighet, mens trenden over tid kan nok ha større troverdighet.

Blant de 41 % (39 %) av bedriftene som har gjennomsnittlig alder på sine sjåførere over 50 år, utgjør bedrifter med 1 eller færre årsverk hele 53 % (46 %), mens bedrifter med 2-5 årsverk utgjør 28 % (31 %). Selv om utviklingen i figuren ovenfor ser urovekkende ut, er det altså flest bedrifter med svært få årsverk som har høy gjennomsnittsalder. Beregnet gjennomsnittsalder, basert på svar i intervaller, har øket jevnt og trutt over tid, men gjennomsnittet for de siste årene viser en utflating og stabilisering, men nærmer seg 50 år.

Tabell 5a Beregnet gjennomsnittsalder

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Beregnet gjennomsnittsalder	47,1	47,1	48,2	47,8	47,7	48,8

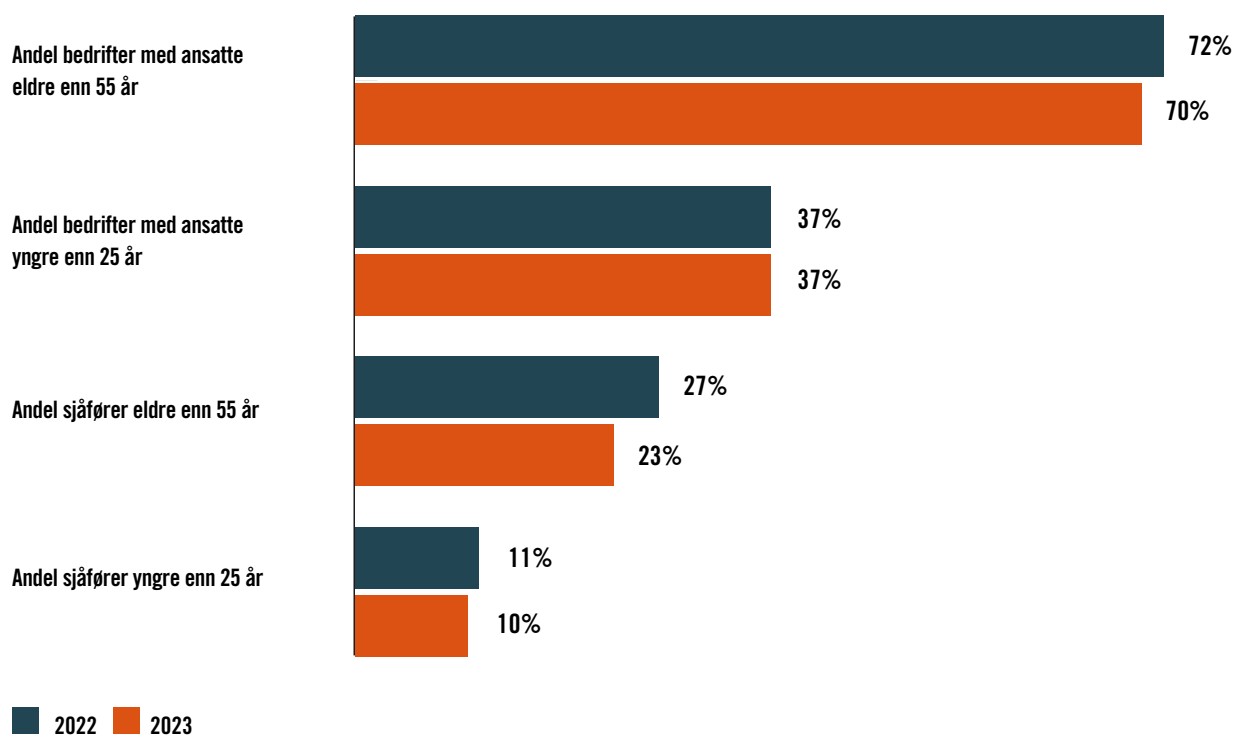


5.4 Unge og eldre sjåførar

Fra fjorårets undersøkelse har vi undersøkt mer nyansert hvordan aldersfordelingen er mellom eldre og yngre sjåførar i bedriftene.

Undersøkelsen gir svar på hvor mange bedrifter som har sjåførar under 25 år og over 55 år, og hvor mange sjåførar det er. Intervallene er valgt for å harmonisere med sjåførundersøkelser som IRU har gjennomført, også i Norge.

Figur 5d Bedrifter med sjåførar yngre enn 25 år og eldre enn 55 år



Figuren viser at 72 % (70 %) av bedriftene har ansatte over 55 år. Dette er kanskje ikke så overraskende, sett i forhold til tallene ovenfor. Til tross for relativt høy beregnet gjennomsnittsalder, er det 37 % (37 %) av bedriftene som har sjåførar yngre enn 25 år.

Det er kanskje mer bekymringsfullt at 27 % (23 %) av antallet sjåførar hos bedriftene i undersøkelsen er over 55 år. Og enda mer bekymringsfullt at kun 11 % (10 %) er under 25 år.

Det positive kan være at såpass mange som 37 % (37 %) av bedriftene har sjåførar yngre enn 25 år, og det kan skape grunnlaget for at enda flere yngre sjåførar blir rekruttert, i alle fall i disse bedriftene.



Foto: Jan Egil Sandstad



Foto: Jan Egil Sandstad



06

Rekruttering

Som vist tidligere i rapporten er den gjennomsnittlige alderen blant sjåførere relativt høy, like under 50 år, og andelen eldre arbeidstakere øker. Mens 72 % av bedriftene har sjåførere over 55 år, har 37 % av bedriftene sjåførere som er under 25 år. Kun 11 % av de ansatte i bedriftene er under 25 år, mens 27 % er over 55 år.

Andelen kvinnelige sjåførere er også lav. Det er 67 % av bedriftene som ikke har kvinnelige ansatte sjåførere, mens 14 % har ett kvinnelig årsverk og 14 % har mellom 2 og 5 kvinnelige årsverk.

Dette indikerer at det er et potensial for å rekruttere kvinner til sjåføreryrket, og en utfordring med å tiltrekke seg unge mennesker for å få besatt ledige stillinger.

Mange bedrifter må også hente sine sjåførere bosatt i utlandet. Dette var tydelig i forbindelse med restriksjonene som ble innført for blant annet grensepasseringer under koronapandemien. Undersøkelse viser også at av de som slutter i næringen, går en stor del over til andre næringer eller yrker, mens en stor del av de nyansatte kommer fra andre transportbedrifter. Det vil si det kan se ut som det er netto avgang fra yrket og rekrutteringen skjer mellom transportbedrifter, mens behovet er flere nye sjåførere.



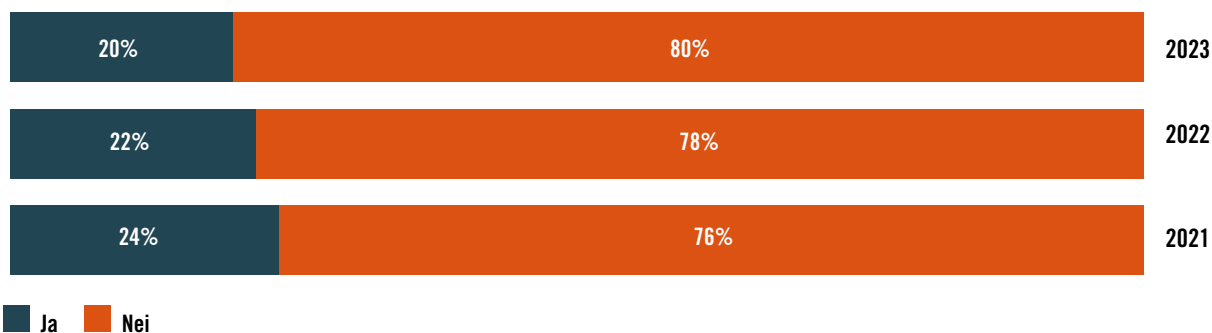
Foto: Jan Egil Sandstad



6.1 Ubesatte stillinger

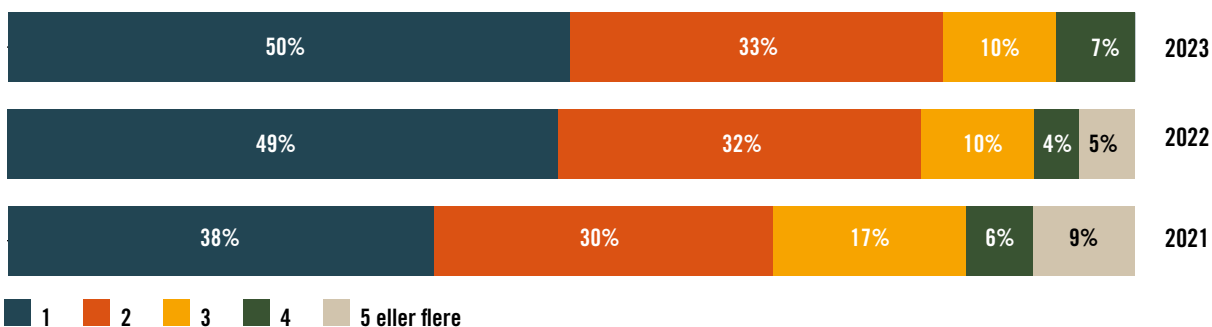
Figuren under viser at andelen bedrifter som har ubesatte sjåførstillinger på grunn av vanskelig rekrutterings-situasjon har gått litt ned siste tre år, fra 24 % i 2021-undersøkelsen til 20 % i 2023. Over tid har det likevel vært en betydelig økning. I 2016 var det 10 % som svarte at de hadde ubesatte stillinger.

Figur 6a Har bedriften ubesatte sjåførstillinger på grunn av vanskelig rekruttering?



Figuren under viser at både i 2022- og 2023-undersøkelsene var det noe færre ubesatte stillinger enn i 2021. 32 % hadde tre eller flere ubesatte stillinger i 2021, mens andelen i 2023 er 17 %. Andelen som har én ubesatt stilling økte betydelig fra 2021 med 38 % til 49 % i 2022, som er på nivå med 2023-undersøkelsen (50 %). Andelen med to ubesatte stillinger er også nesten uendret på 33 %.

Figur 6b Hvor mange ubesatte sjåførstillinger har bedriften?



Av de 20 % (22 %) av medlemsbedriftene som har ubesatte stillinger som følge av vanskelig rekruttering, er det 58 % (50 %) som har planer om å ta inn lærling(er) neste år, som utgjør 57 (59) respondenter. Blant de 80 % (78 %) av bedriftene som ikke har ubesatte stillinger, er det 21 % (23 %) som har planer om å ta inn lærling(er) neste år, som utgjør 81 (96) respondenter.

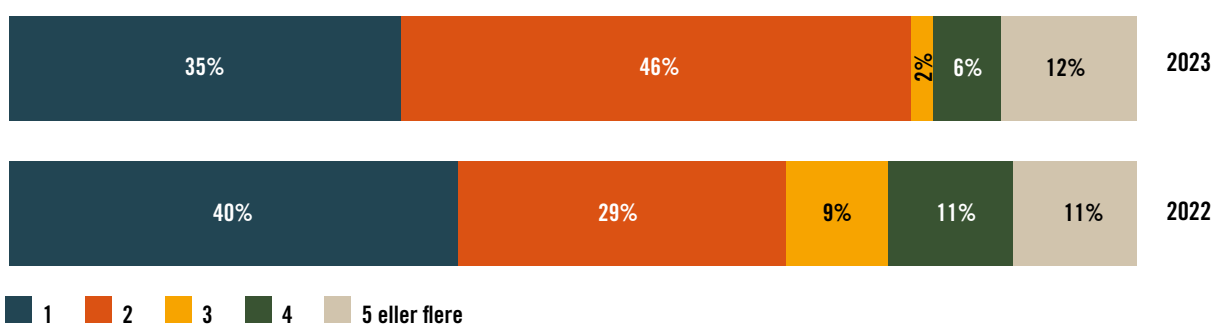
Figurene 6a og 6b viser at det totale antallet ubesatte stillinger blant respondentene på grunn av vanskelig rekruttering er marginalt lavere i 2023 enn i 2022. Andelen bedrifter som har ubesatte stillinger gikk litt ned, og hver av disse bedriftene har i gjennomsnitt noen færre ubesatte stillinger.



6.2 Behov for ansettelser

Indikatoren for antall ansatte som er omtalt tidligere, viser et nettotall på -6, det vil si det er flere som forventer å ha færre enn flere ansatte i 2024 sammenlignet med 2023. Det er 11 % av respondentene som forventer å ha flere ansatte. Likevel er det et behov for å ansette sjåførere, blant annet fordi avgangen til pensjonstilværelsen er relativt høy på grunn av mange sjåførere i den aldersgruppen. I tillegg er det en avgang til andre yrker, eller til andre bedrifter som medfører behov for å ansette nye sjåførere.

Figur 6c Hvor mange sjåførere har bedriften behov for å ansette neste år?



Figuren viser at av de 11 % som har svart at de forventer oppgang eller stor oppgang i antall ansatte i 2024, er det aller flest som har behov for å ansette 1 - 2 sjåførere. Denne andelen er 81 % i 2023-undersøkelsen, mens den var 69 % i 2022. Figuren viser at en større andel bedrifter har et mindre behov for å ansette flere sjåførere i 2023 enn i 2022.



Foto: Jan Egil Sandstad



6.3 Hvor rekrutteres sjåførene

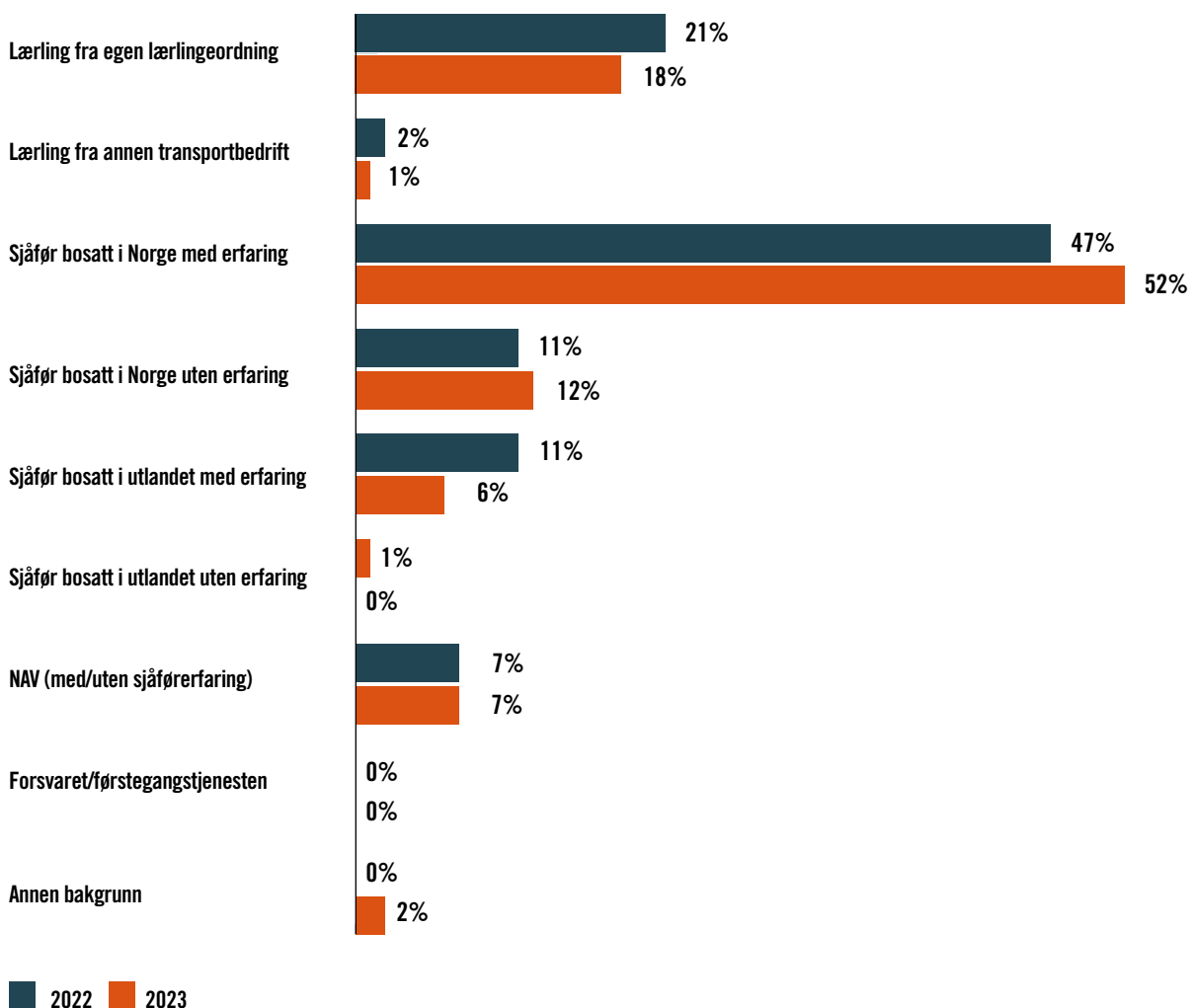
Respondentene som svarer at de har behov for å ansette flere sjåførere, har flere muligheter til å finne disse. Figuren under viser at de aller fleste planlegger/tror de finner nye sjåførere blant sjåførere som allerede er bosatt i Norge, og har sjåførererfaring. Hele 52 % (47 %) svarer dette. Det betyr i praksis ingen flere sjåførere i næringen, men kun en flytting fra én bedrift til en annen.

18 % (21 %) forventer at de vil rekruttere fra egen lærlingeordning, men dette er kun 10 % av de som har egne lærlinger i 2023.

12 % (11 %) vil forsøke å rekruttere norske sjåførere uten erfaring, og 6 % (11 %) vil forsøke å rekruttere sjåførere bosatt i utlandet med erfaring. Det er 7 % (7 %) som planlegger/tror de får nye sjåførere fra NAV, med eller uten erfaring, mens ingen forventer å få sjåførere fra Forsvaret.

Undersøkelsen viser at det er svært få nye sjåførere som planlegges å bli rekruttert blant befolkningen som ikke allerede er sjåførere.

Figur 6d Hvor planlegger/tror du at bedriften vil rekruttere nye sjåførere fra?



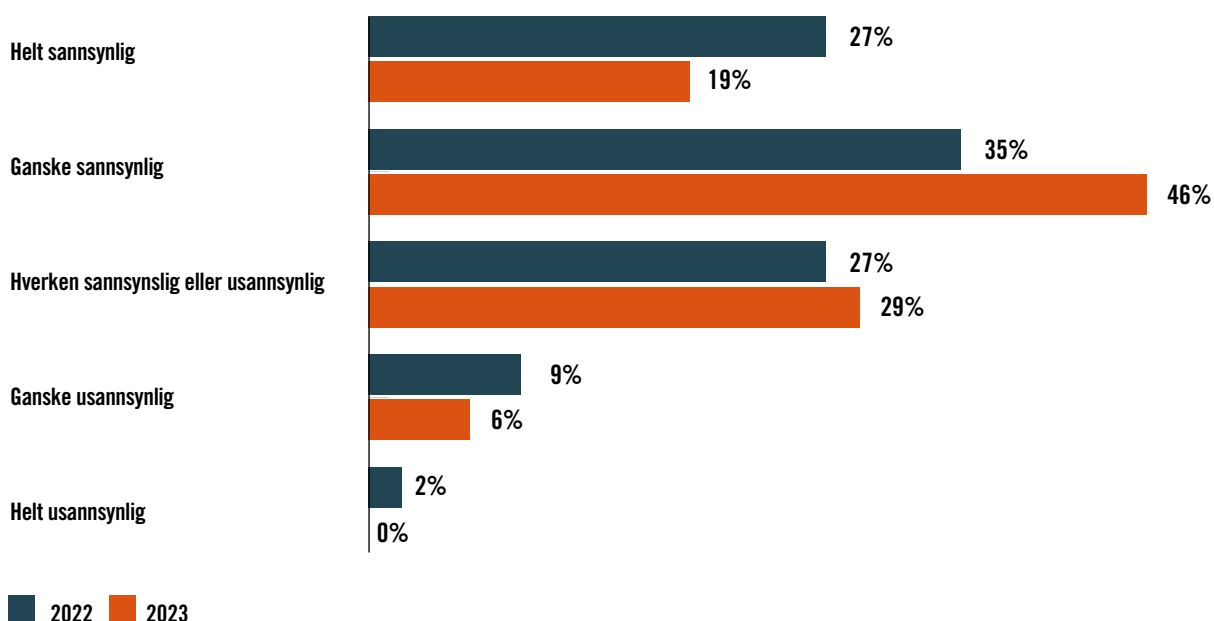


6.4 Sannsynlighet for å få rekruttert

Figuren under viser at av de som har behov for å ansette nye sjåførere neste år, tror 65 % (62 %) det er ganske eller helt sannsynlig å få rekruttert i tråd med behovet. Det er færre som tror det er helt sannsynlig i 2023-undersøkelsen, 19 %, sammenlignet med 2022, 27 %, mens det er flere som tror det er ganske sannsynlig i 2023, 46 %, sammenlignet med 2022-undersøkelsen, 35 %.

Kun 6 % (11 %) tror det er ganske eller helt usannsynlig å få rekruttert tilstrekkelig med sjåførere. Resultatene framstår som positive med hensyn til mulighetene for å få rekruttert sjåførere. Nettotall for 2023 er +59, mens for 2022 var det +51.

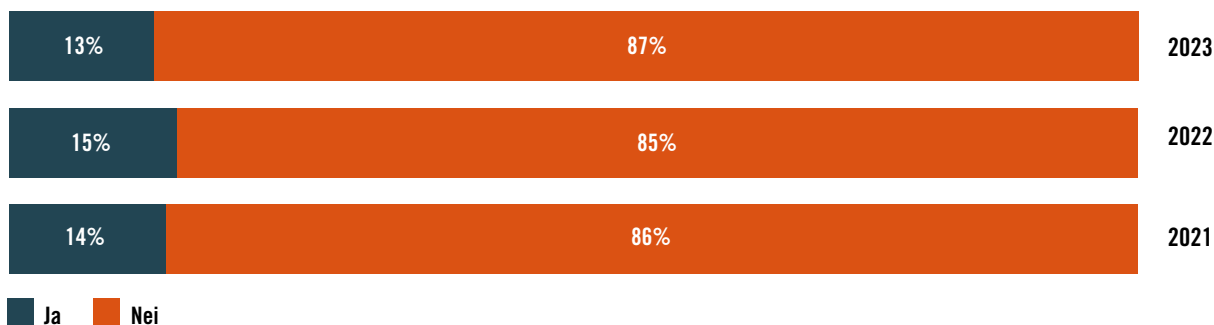
Figur 6e Hvor sannsynlig er det å få rekruttert tilstrekkelig med sjåførere til neste år?



6.5 Sjåførere bosatt i utlandet

Figuren under viser andelen bedrifter som har sjåførere som er bosatt i utlandet, og som pendler mellom hjemsted og arbeid i Norge på en eller annen måte. Andelen er stabil mellom 13 % og 15 % de tre siste årene. Dette til tross for at det i perioder under koronapandemien var problemer med grensepasseringer.

Figur 6f Har bedriften sjåførere som er bosatt i utlandet?

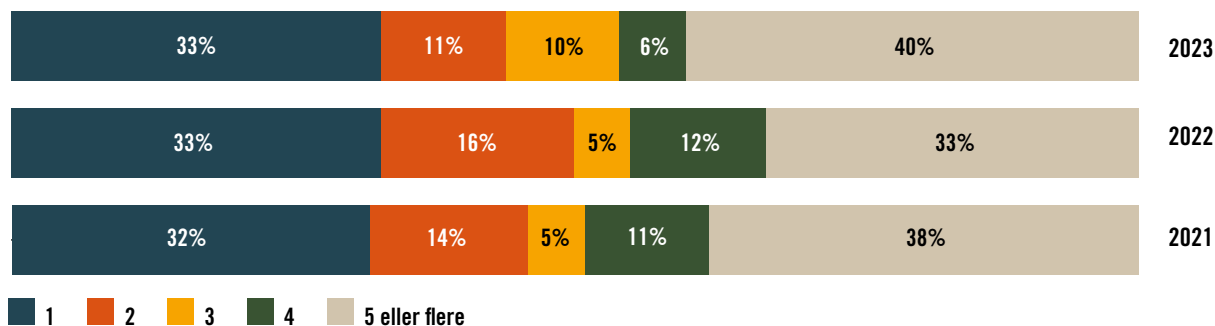




Undersøkelsen viser, ikke overraskende, at blant de største bedriftene er det høyest andel bedrifter med sjåførere bosatt i utlandet. 12 % av bedriftene med mellom 2 og 20 ansatte, som utgjør 49 % av respondentene, har sjåførere bosatt i utlandet. Andelen for bedrifter med 21 til 50 ansatte er 29 %, som er en nedgang fra 45 % i 2022-undersøkelsen. For bedrifter over 51 ansatte er andelen 65 % (60 %), men her er antall respondenter lavt.

Figuren under viser at i 2023 hadde 33 % (33 %) kun én sjåfør bosatt i utlandet. Det er særlig andelen med 5 eller flere sjåførere bosatt i utlandet som øker, fra 33 % i 2022 til 40 % i 2023. 27 % (33 %) av bedriftene som har sjåførere bosatt i utlandet, har mellom to og fire bosatt der.

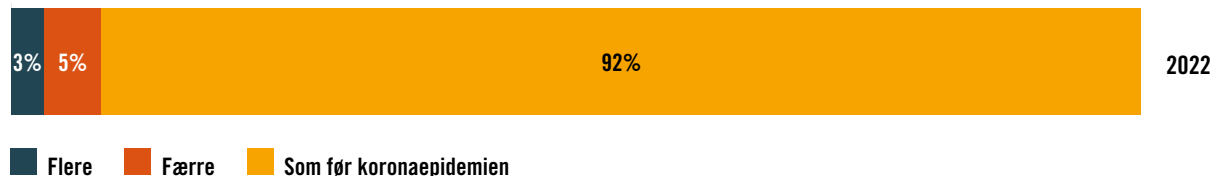
Figur 6g Hvor mange sjåførere har bedriften som er bosatt i utlandet?



Figurene 6f og 6g tyder på at mange norske bedrifter er avhengige av å rekruttere sjåførere som er bosatt i utlandet for å få virksomheten til å gå.

I 2022-undersøkelsen ble det også spurt om bedriftene hadde flere, færre eller uendret antall sjåførere bosatt i utlandet da sammenlignet med før koronapandemien. Bakgrunnen for dette var at det under koronapandemien var ulike problemer knyttet til grensepasseringer for sjåførere på vei til eller fra arbeidet sitt i Norge. Derfor var det interessant å se om dette medførte at færre bedrifter har utenlands boende sjåførere etter at restriksjonene som følge av at koronapandemien ble opphevet. Dette ble ikke undersøkt i 2023.

Figur 6h Hvor mange sjåførere bosatt i utlandet har bedriften i 2022 sammenlignet med 2019 (før koronapandemien)?



Figuren viser at de aller fleste bedriftene, 92 %, som hadde utenlands bosatte sjåførere før koronapandemien, hadde like mange sjåførere bosatt i utlandet etter koronapandemien (2022) som før. Det var 5 % som hadde færre, og 3 % som hadde flere. Resultatene fra figurene 6f og 6g ovenfor tyder på at det kan være noen flere ansatte sjåførere som er bosatt i utlandet i 2023 sammenlignet med både før koronapandemien og i 2022. Dette skyldes at det er noe færre bedrifter som har sjåførere bosatt i utlandet, men de som har ser ut til å ha noen flere. Figur 6g viser at en større andel bedrifter har tre eller flere sjåførere bosatt i utlandet i 2023 sammenlignet med 2022-undersøkelsen.

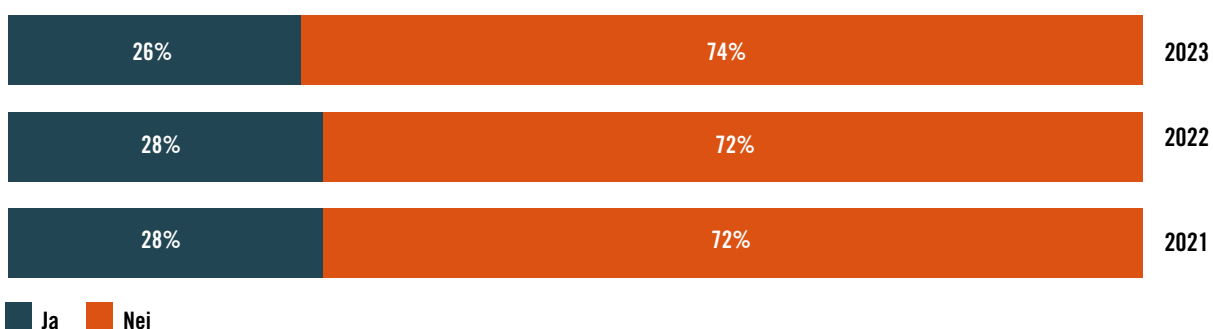


6.6 Lærlinger

Figuren under viser at andelen bedrifter med lærlinger har vært stabil mellom 26 % og 28 % de siste tre årene. Det har vært en økende trend i flere år. I 2016 var det 17 % av bedriftene som hadde lærlinger. Det vil si at andelen bedrifter med lærling(er) er om lag 53 % høyere i 2023 sammenlignet med i 2016.

I figur 5a (antall årsverk) ser vi at 57 % (58 %) av bedriftene har inntil 5 ansatte og ytterligere 16 % (13 %) har 6-10 ansatte, det vil si at 73 % (71 %) av bedriftene har 10 eller færre ansatte. Bedrifter med så få årsverk har både begrenset behov for, og begrenset mulighet til å ta inn lærlinger. Mange av de som ikke har planer om å ta inn lærlinger, oppgir at de ikke har behov fordi de er små.

Figur 6i Har din bedrift lærlinger?

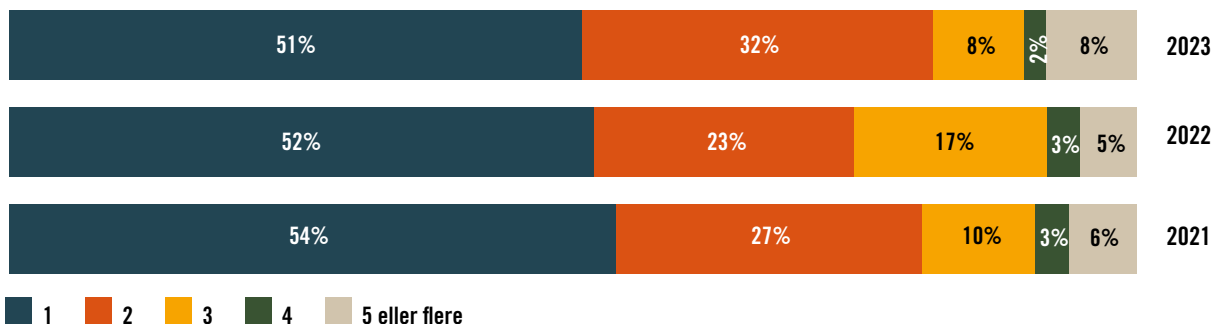


Figuren under viser at andelen som har én lærling har gått ned fra 54 % i 2021 til 51 % i 2023. I 2023-undersøkelsen øker andelen med to lærlinger fra 23 % til 32 %, mens andelen med tre lærlinger går ned tilsvarende fra 17 % til 9 %. årene. 83 % (75 %) av bedriftene som har lærlinger, har inntil to lærlinger.

Kun 6 % (7 %) av bedriftene som har lærlinger, har fire eller flere.

Undersøkelsen tyder på at det er noen færre lærlinger i noen færre bedrifter i 2023 sammenlignet med tidligere år.



**Figur 6j Hvor mange lærlinger har bedriften?**

Bransjen har et stort behov for arbeidskraft framover. 20 % (22 %) av medlemsbedriftene har ubesatte stillinger som følge av vanskelig rekruttering. I tillegg er det en høy og stigende gjennomsnittsalder på sjåførene.

Figuren under viser at av de 26 % (28 %) av bedriftene som hadde lærlinger i 2023, har hele 37 % (28 %) kvinnelige lærlinger. I 2020 var andelen 20 %. Det vil si at 9,6 % (7,8 %) av alle bedriftene i undersøkelsen har kvinnelige lærlinger, som er en positiv utvikling fra tidligere. Det viktigste som figuren under viser er likevel at hele 63 % (72 %) av bedriftene som har lærlinger, ikke har kvinnelige lærlinger. Den viser også at det er veldig få, kun 8 % (8 %) som har flere enn én kvinnelig lærling. Det ser ut til å være et utnyttet potensial for rekruttering av kvinnelige sjåfører gjennom lærlingeordningen.

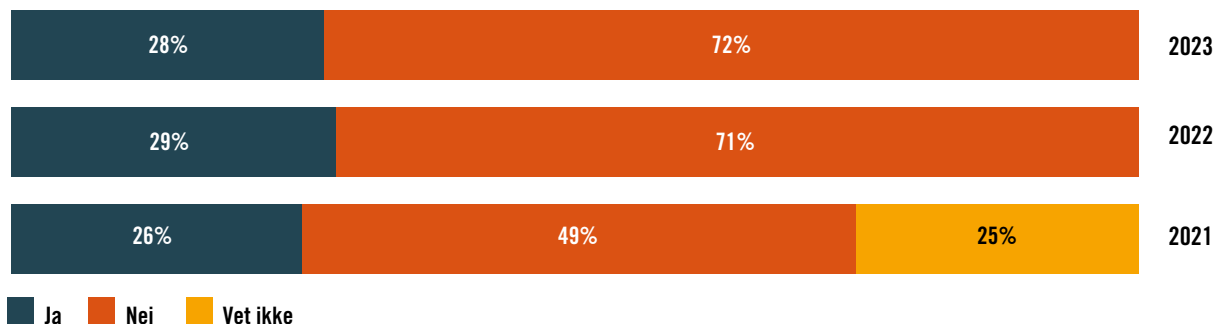
Figur 6k Hvor mange av lærlingene i bedriften er kvinner?

22 % (14 %) av de bedriftene som har ubesatte stillinger som følge av vanskelig rekruttering, har kvinnelig(e) lærling(er). Dette utgjør 22 (20) respondenter. 19 % (9 %) av bedriftene som har sjåfører bosatt i utlandet, har også kvinnelig(e) lærling(er). Dette utgjør 12 (7) respondenter.

Andelen bedrifter som planlegger å ta inn lærlinger fremover var stabil i 2015 og 2016 med om lag 13 - 14 %. I 2017 og 2018 hadde om lag 18 - 20 % av bedriftene planer om dette. I 2021 øker den igjen betydelig til 26 %, og i 2022 og 2023 øker den ytterligere til 28 - 29 %. Andelen som ikke har planer om dette har vært ganske stabil de siste tre årene, mellom 26 % og 29 %. I 2022 ble spørsmålet omformulert slik at alle måtte oppgi antall lærlinger de har planer om å ta inn neste år. Det er sannsynlig at de som tidligere har svart vet ikke, i 2022 og 2023 har svart 0 (ingen konkrete planer). Uavhengig av dette er det likevel 28 % (29 %) som har planer om å ta inn lærlinger neste år. I 2012 og 2013 hadde kun 5 - 7 % av bedriftene planer om å ta inn lærlinger.



Figur 6l Har bedriften planer om å ta inn lærlinger til neste år?



Figuren under viser at av de 28 % (29 %) som har planer om å ta inn lærling neste år, har 20 % (20 %) planer om å ta inn kun én lærling. Andelen som har planer om å ta inn 2 lærlinger er også lik i 2023 som i 2022, med 5 %. Andelen som har planer om å ta inn flere enn to lærlinger er kun 3 % (4 %).

Figur 6m Hvor mange lærlinger har bedriften planer om å ta inn til neste år?



I undersøkelsen kommer det mange tilbakemeldinger om at bedriften enten er for liten, eller ikke har nok oppdrag, til å ta inn lærlinger. 19 % (20 %) av bedriftene som har planer om å ta inn lærling(er) neste år, har 5 eller færre lastebiler i daglig drift, mens denne gruppen utgjør 61 % (60 %) av antall respondenter i undersøkelsen.



Foto: Jan Egil Sandstad



07

Økonomien

Resultatene fra konjunkturundersøkelsen når det gjelder driftsinntekter, driftsresultat og egenkapital er basert på svar i intervaller, og gjelder for siste tilgjengelige regnskapsår, det vil si for 2022. Resultatene som presenteres i dette kapittelet viser tilstanden og utviklingen blant de bedriftene som har svart i undersøkelsen, og gjenspeiler ikke nødvendigvis næringen som helhet.

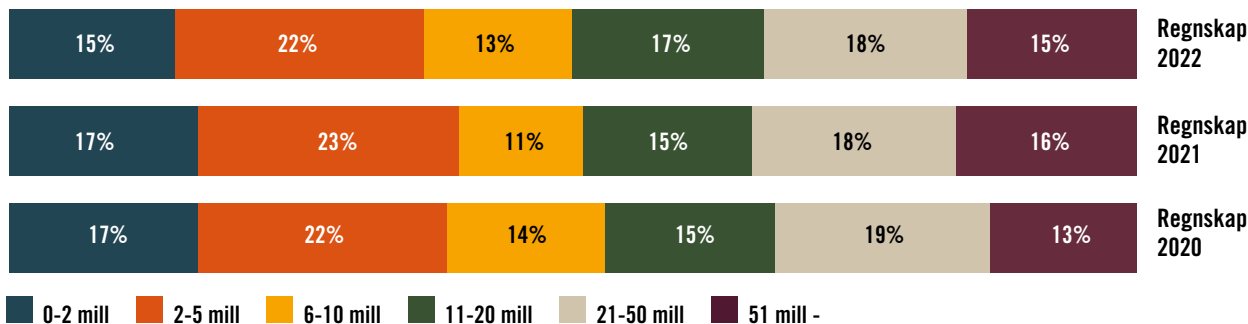
7.1 Driftsinntekter – omsetning

Det overordnede bildet i figuren under er at det over tid er stabilitet og lite endring. Tendensen over flere år er at andelen bedrifter med under 5 mill. kr i omsetning har en svak nedgang, mens de med omsetning over 21 mill. kr øker noe. 37 % (40 %) av bedriftene omsatte for under 5 mill. kr i 2022, mens i 2019 var det 42 %. I 2008 var andelen 55 %. Dette er naturlig, både grunnet pris- og kostnadsvekst (inflasjon), og fordi mange bedrifter vokser enten generisk eller som følge av sammenslåinger.

Andelen større bedrifter som omsetter over 21 mill. kr er 33 % (34 %) i regnskapsåret 2022, mens for 2019 var andelen 28 %. Andelen over 50 mill. kr i omsetning øket fra regnskap 2020 på 13 % til 2021 med 16 %, og for regnskap 2022 er andelen stabil på 15 %.



Foto: Jan Egil Sandstad

**Figur 7a Driftsinntekter (mill. kr) regnskap 2020 – 2022**

Andelene i intervallene er basert på nominelle priser i hvert år, og tar derfor ikke hensyn til prisstigninger. I treårs-perioden fra 4. kvartal 2019 til 4. kvartal 2022 økte totalindeksen i kostnadsindeks for lastebiltransport med hele 24,5 %. Årsveksten fra 4. kvartal 2021 til 4. kvartal 2022 var 14,8 %, som skyldes sterk vekst i drivstoffkostnader og kapitalkostnader.

7.2 Driftsresultat – lønnsomhet

Tabell 7a viser tilgjengelige tall fra SSB for driftsresultat (driftsresultat i % av driftsinntekter) for aksjeselskaper lastebilnæringen (godstransport på vei, herunder flyttetransport) og for fastlands-Norge (alle næringer).

Tabell 7a Driftsresultat (i %) regnskap 2017 – 2022

Driftsresultat – lønnsomhet	2017	2018	2019	2020	2021	2022
SSB – aksjeselskaper lastebilnæringen	3,2%	2,8%	3,1%	4,5%	4,1%	n/a
SSB – fastlands-Norge	6,6%	6,3%	6,2%	5,9%	7,5%	8,6%

For aksjeselskaper i lastebilnæringen var driftsresultatet synkende, og lav fram til 2018, med en svak oppgang i 2019. I 2020, som var det første året med koronapandemi, økte driftsresultatet til 4,5 % og i 2021 gikk det litt ned til 4,1 %.

Samtidig har driftsresultatet for fastlands-Norge gått jevnt ned i perioden fram til det første året med koronapandemi i 2020, men på et om lag dobbelt så høyt nivå som for aksjeselskaper lastebilnæringen. I 2020 økte som nevnt driftsresultatet hos aksjeselskaper i lastebilnæringen til 4,5 %, mens den for fastlands-Norge sank til 5,9 %. Dette endret seg betydelig fra 2021, da driftsresultatet for fastlands-Norge gikk opp til 7,5 % og videre til 8,6 % i 2022. Dette er det høyeste nivået så lenge NLF har gjennomført konjunkturundersøkelser. For årene 2017 – 2021 er driftsresultatet for aksjeselskaper i fastlands-Norge i gjennomsnitt hele 86 % høyere enn for aksjeselskaper i lastebilnæringen (godstransport på vei, herunder flyttetransport).

Driftsresultatet i lastebilnæringen er altså på et lavt nivå sammenlignet med næringslivet ellers, som i stor grad er vareeierne det transporteres for.

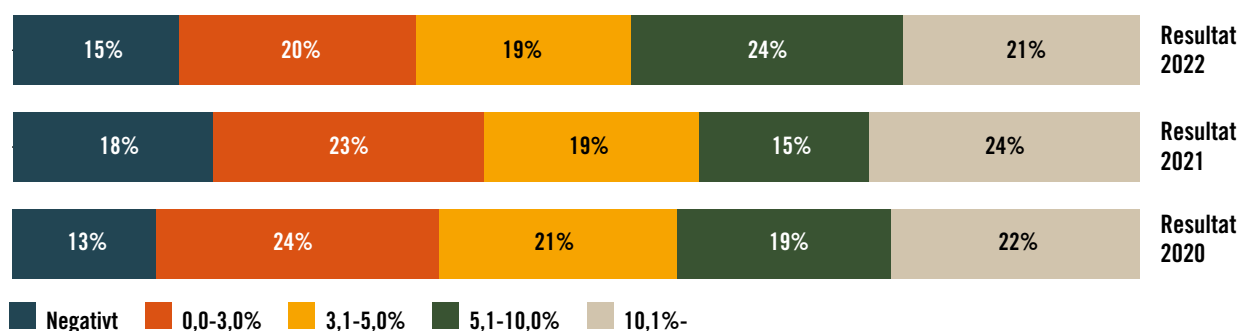


Figuren under viser hvordan driftsresultatet fordeler seg for respondentene i undersøkelsen.

Driftsresultatet er angitt i % før skatt og finansielle poster.

Figuren viser at en betydelig andel av bedriftene rapporterer om negativt driftsresultat. For 2015 var andelen 10 %, og for 2020 var den 13 %. I 2021 gikk den opp til 18 %, mens i 2022 gikk den ned til 15 %.

Figur 7b Driftsresultat (i %) regnskap 2020 - 2022



Det har i treårsperioden vært en betydelig nedgang i andelen som har mellom 0 % og 3 % i driftsresultat. I 2020 var andelen 24 %, mens den i 2022 var 20 %. I 2019 var andelen 31 %.

Samtidig har andelen med driftsresultat mellom 3,1 % og 5 % vært ganske stabil, med 21 % i 2020 og 19 % i 2021 og 2022. I 2019 var andelen 14 %.

I de øvrige delintervallene er det stor endring for de som har mellom 5,1 % og 10 % driftsresultat, med en økning fra 15 % i 2021 til 24 % i 2022, mens andelen som har over 10,1 % driftsresultat går ned fra 24 % i 2021 til 21 % i 2022. Andelen som har høyere enn 5 % driftsresultat går dermed opp fra 39 % i 2021 til 45 % i 2022.

Det er verdt å merke seg at hele 35 % av bedriftene rapporterer om driftsresultat lavere enn 3 % (medregnet de med negativt driftsresultat), men det positive er at andelen går ned fra 41 % i 2021. Hele 54 % (60 %) av bedriftene har lavere driftsresultat enn 5 % i 2022. I 2017 var andelen 57 %.

Undersøkelsen viser at av de 15 % (18 %) som hadde negativt driftsresultat i 2022, hadde 18 % (23 %) også negativ egenkapitalandel. I 2020 var andelen 36 %. Det tilsvarer 2,8 % (5,2) % av alle respondentene i 2022-undersøkelsen. Det utgjør 14 respondenter.

Av de 20 % (23 %) som hadde positivt driftsresultat under 3 %, hadde 7,9 % (5,7 %) negativ egenkapital i 2022. Det utgjør 8 respondenter. Av de 21 % (24 %) som hadde driftsresultat over 10 %, hadde 73 % (69 %) egenkapitalandel over 25 % i 2022.



7.3 Egenkapitalandel – soliditet

Tabell 7b viser siste tilgjengelige tall fra SSB for egenkapitalandel (i % av sum gjeld og egenkapital) for aksjeselskaper og for næringslivet ellers.

Tabell 7b Egenkapitalandel (i %) regnskap 2017 – 2022

Egenkapital – lønnsomhet	2017	2018	2019	2020	2021	2022
SSB – aksjeselskaper lastebilnæringen	38,2%	37,9%	39,2%	39,9%	40,4%	n/a
SSB – næringslivet for øvrig	46,8%	48,5%	49,8%	49,7%	50,5%	49,7%

For aksjeselskaper i lastebilnæringen er egenkapitalandelen relativt stabil, og lav hele perioden, sammenlignet med næringslivet ellers. Fra 2017 til 2021 er det en økning på kun 2,2 %-poeng, mens for næringslivet ellers er det en økning på 3,7 %-poeng i samme periode, fra 46,8 % i 2017 til 50,5 % i 2021. For årene 2017 – 2021 er egenkapitalandelen for aksjeselskaper i fastlands-Norge i gjennomsnitt 25 % høyere enn for aksjeselskaper i lastebilnæringen (godstransport på vei, herunder flyttetransport).

Soliditeten i lastebilnæringen er stabil, men ennå ikke på nivå med næringslivet ellers. Soliditeten må også kunne sies å være lav med tanke på de store investeringer som gjøres i materiell og utstyr, samt konkurransen i markedet.

Figuren under viser fordelingen av egenkapitalandelen i intervaller for regnskapsårene 2020 - 2022.

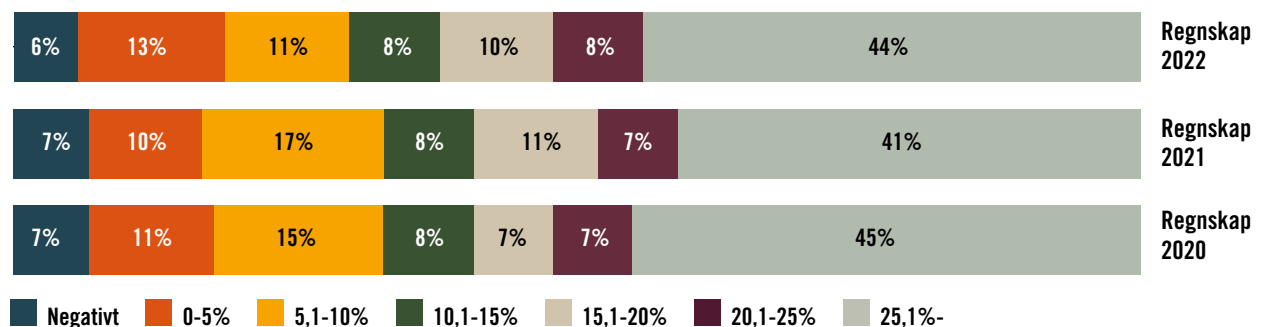
Egenkapitalandelen er angitt i % av sum gjeld og egenkapital.

Figuren viser at 44 % (41 %) har en solid egenkapital (over 25 %) i 2022.

Om lag 6 % (7 %), det vil si om lag én av 16 (14) bedrifter, hadde negativ egenkapital ved utgangen av 2022. I 2015 var det én av fem bedrifter, i 2018 én av 11 og i 2019 én av 13 bedrift.

Intervallene Negativ, 0-5 % og 6-10 % egenkapitalandel hadde samlet en andel på 30 % (34 %) av bedriftene ved utgangen av 2022.

Figur 7c Egenkapitalandel (i %) regnskap 2020 – 2022



Undersøkelsen viser at av de 6 % (7 %) som hadde negativ egenkapital, hadde 47 % (66 %) også negativt driftsresultat i 2022, som utgjør 14 (23) respondenter.



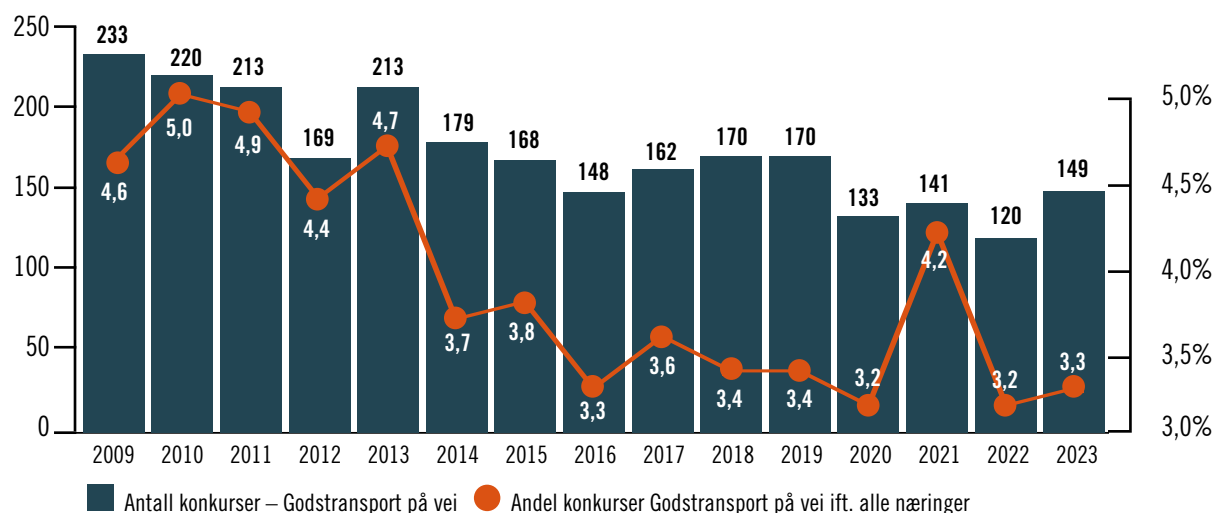
Av de 13 % (10 %) som hadde positiv egenkapital under 5 %, hadde 33 % (29 %) negativt driftsresultat i 2022, som utgjør 21 (16) respondenter. Av de 44 % (41 %) som hadde egenkapital over 25 %, hadde 9 % (8 %) driftsresultat høyere enn 25 % i 2022, som utgjør 20 (18) respondenter.

7.4 Konkursåpninger

SSB sin statistikk over konkursåpninger er også et «barometer» på den økonomiske tilstanden i næringen, ikke minst sammenlignet med næringslivet ellers.

Figuren under viser antall konkursåpninger for kategorien Godstransport på vei (søyle går mot venstre skala-akse), og andelen disse utgjør av alle konkursåpninger (linje går mot høyre skala-akse), pr. år fra 2009 til 2023.

Figur 7d Konkursåpninger – Godstransport på vei – Antall og andel av alle næringer



Kilde: Tabell 10790: Åpnede konkurser, etter konkurstype og 5-siffer næring (SN2007) (K)

Figuren viser at det var en betydelig nedgang i antall konkurser i godstransport på vei fra 170 konkursåpninger i 2019 til 133 konkursåpninger i 2020, til tross for koronapandemien som rammet i mars 2020. I 2021 økte antallet til 141 konkursåpninger, mens i 2022 ble det en ny nedgang til 120 konkursåpninger, som er lavest hittil så langt tilbake vi har undersøkt dette. I 2023 økte antallet igjen, til 149 konkursåpninger. Det var en gledelig utvikling fram til 2022, blant annet sett i lys av usikkerheten som koronapandemien førte med seg og selvsagt de kraftige økte kostnadene ved å drive lastebiltransport de siste par årene. Selv om det er en økning fra 120 til 149 konkursåpninger fra 2022 til 2023, er antallet konkursåpninger i 2023 lavere enn i 2019, året før koronapandemien startet.

Godstransport på vei sin andel av konkursåpninger i forhold til alle næringer har de siste årene, siden finanskrisen i 2008-2009, vært på et lavt, og stabilt nivå sammenlignet med for noen år siden. Figuren over viser at det har vært en jevn og betydelig nedgang i andelen konkurser i godstransport på vei sammenlignet med alle næringer i hele perioden siden finanskrisen i 2008. I 2021 var det en økning til 4,2 %, mens i 2022 og 2023 er andelen nede på 3,2 % og 3,3 %, som er på nivå med fem av de siste seks årene.



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Postboks 7134, St. Olavs plass, 0130 OSLO
Telefon: 415 44 100 - E-post: post@lastebil.no

www.lastebil.no | www.fairtransport.no