

**Statistikdokumentation for
Godstransport med danske lastbiler 2015 3. kvartal**

1 Indledning

Formålet med statistikken over godstransport med danske lastbiler er at belyse danske lastbilers kørte km, fragtet gods og transportarbejde ved både national og international kørsel.

Statistik over godstransport med lastbil er blevet opgjort siden 1979. Før 4. kvartal 2009 blev statistikken opgjort adskilt i en national del og en international del, hvorefter statistikken blev lagt sammen til en fælles statistik, som dækker både national og international transport.

2 Indhold

Undersøgelsen dækker kørsel med danske lastbiler.

De vigtigste variable er: køretøjsdata, trafikarbejde (kørte km), på- og aflæsningssted (landsdel), pålæsset godsmængde, vareart, transportafstand, transportarbejde og tomkørsel.

2.1 Indholdsbeskrivelse

Undersøgelsen dækker kørsel med danske lastbiler. Der medtages såvel kørsel for egen som for fremmed regning. Tomkørsel indgår i statistikken.

Statistikken baserer sig på en stikprøve udtrukket blandt dansk indregistrerede lastvogne, som anvendes til godskørsel.

Godstransport med biler, som udelukkende har været anvendt til kørsel med dagrenovation, indgik ikke i statistikken frem til og med 3. kvartal 2009.

Kørsel med lastbiler, som ikke anvendes til godstransport, indgår ikke i statistikken. Det drejer sig fx om kørsel med specialkøretøjer (bogbus, brandbil, kranvogn, målervogn, redningsvogn, servicevogn, skolevogn, slamsuger, sneplov, fejmaskine) og biler, der anvendes til intern kørsel uden for offentlig tilgængelig vej.

De vigtigste variable er: køretøjsdata, trafikarbejde (kørte km), på- og aflæsningssted (landsdel), pålæsset godsmængde, vareart, transportafstand, transportarbejde og tomkørsel.

2.2 Grupperinger og klassifikationer

Der anvendes følgende klassifikationer:

- Kategori af farligt gods. Klasse eller underklasse iht. ADR-konventionen, jf. rådsdirektiv 94/55/EF
- Geografisk opdeling efter NUTS-klassifikation
- Varegrupper efter NSTO7 klassifikation

2.3 Sektordækning

Vejgodstransportbranchen.

2.4 Begreber og definitioner

Aksel: En aksel angiver et hjulsæt på køretøjet.

Tomtur: En tomtur starter med, at en tom lastvogn kører fra et sted (et aflæsningssted eller depot/garage) og ender, når lastvognen på et andet sted påfyldes gods eller køres i depot/garage.

Lastkøretøj: Lastkøretøj er et køretøj beregnet til kørsel med gods, dvs. lastbil eller trækker.

Godsvægt: Den samlede vægt af det pålæssede gods inklusive emballage, men eksklusiv vægten af transportenhed, fx container eller palle.

Tur: En tur er kørsel fra et pålæsningssted til et aflæsningssted. Stop for pauser, hvil, m.m. afbryder ikke en tur. En tur kan være med læs eller uden læs (tomtur) - se disse. En tur kan ske i flere etaper, hvis der i løbet af en tur pålæsses eller aflæsses gods på flere stop, fx rundture.

Tur med læs: En tur med læs starter med, at en tom lastvogn pålæsses gods og ender med, at lastvognen tømmes helt.

Lasteevne: Lastkøretøjets lasteevne. For lastvognstog eller sættevognstog opgøres den samlede lasteevne for hele opsætningen.

Rundtur: En rundtur er en tur med flere etaper og er enten en opsamlingstur, hvor der startes med tom lastvogn og der pålæsses gods på en række stop, eller en distributionstur, hvor der startes med fuld lastvogn, som aflæsses på en række stop.

Transportarbejde: Transportarbejde måler arbejdet forbundet med transporten og er kombinationen af den transporterede mængde og den tilbagelagte distance.

Totalvægt: Totalvægt er vogntogets samlede tilladte vægt inkluderende materiel og gods.

Godstype: Typen af gods.

Kørselstype: Kørselstype angiver, hvorvidt der er tale om firmakørsel (kørsel med eget gods) eller vognmandskørsel (kørsel med fremmed gods).

Vognstype: Vognstype er lastkøretøjets type, fx lastbil eller sættevognstog.

Lastkøretøjets alder i år: Køretøjets alder er alderen siden køretøjets første registrering.

Trafikarbejde: Trafikarbejdet er den samlede distance, køretøjet har tilbagelagt.

2.5 Enheder

Offentliggørelsesenheden er en tur.

2.6 Population

Dansk indregistrerede lastkøretøjer over 6 ton totalvægt, der kører godskørsel

2.7 Geografisk dækning

Dansk indregistrerede lastvognes godstransport i hele verden.

2.8 Tidsperiode

1. kvartal 2009-

2.9 Basisperiode

Ikke relevant for denne statistik.

2.10 Måleenhed

- Godsmængde i ton
- Køretøjskilometer i km
- Transportarbejde i tonkm
- Ture i styk

2.11 Referencetid

01-07-2015 - 30-09-2015

2.12 Hyppighed

Kvartalsvis.

2.13 Indsamlingshjemmel og EU regulering

Indsamlingshjemmel findes i Lov om Danmarks Statistik, §8, stk.1, jf. Lovbekendtgørelse nr. 599 af 22. juni 2000.

Gældende EU-retsakter:

- Rådets forordning (EF) nr. 1172/98 af 25. maj 1998 om statistisk registrering af vejgodstrafikken
- Kommissionens forordning (EF) Nr. 2691/1999 af 17. december 1999 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 1172/98 om statistisk registrering af vejgodstrafikken
- Kommissionens forordning (EF) Nr. 2163/2001 af 7. november 2001 om tekniske regler for indberetning af statistikker over vejgodstrafik
- Kommissionens forordning (EF) Nr. 6/2003 af 30. december 2002 om formidling af statistikker om vejgodstrafik
- Kommissionens forordning (EF) Nr. 642/2004 af 6. april 2004 om krav til præcision, der gælder for data indsamlet i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1172/98 om statistisk registrering af vejgodstrafikken
- Kommissionens forordning (EF) Nr. 833/2004 af 16. juli 2007 om krav om opgørelse af på- og aflæsningssteder på NUTS3-niveau.

2.14 Indberetningsbyrde

Den samlede respondentbyrden ved statistikken er for 2013 er, målt i 2004-priser, opgjort til

- 392.000 kr. vedrørende *International godstransport med danske lastbiler*
- 468.000 kr. vedrørende *National godstransport med danske lastbiler*

Respondentbyrden er fremskrevet baseret på data fra, før omlægningen af dataindsamlingen i 2009 og tager derfor ikke hensyn til resultatet af omlægningen.

Det er vurderingen, at omlægningen ikke har ført til en øget byrde, og at den samlede respondentbyrde derfor maksimalt er 860.000 kr. i 2004-priser og formentlig er lavere.

2.15 Øvrige oplysninger

Statistikken har en [emneside](#).

3 Statistisk behandling

Data indsamles som en stikprøve af lastvogne udtrukket fra det digitale motorregister (DMR). Der indsamles årligt data fra ca. 8.000 lastvogne.

De indberettede data kontrolleres for korrekt udfyldt skema, korrekte koder og konsistens i data.

3.1 Kilder

Data indsamles som en stikprøve af lastvogne udtrukket fra det digitale motorregister. Data indsamles gennem papirblanketter og webblanketter via indberetningsportalen Virk.dk.

3.2 Indsamlingshyppighed

Data indsamles ugentlig og offentliggøres kvartalsvis.

3.3 Indsamlingsmetode

Data indsamles gennem papirblanketter og webblanketter via indberetningsportalen Virk.dk. Der henvises til statistikken [oplysningsside](#).

3.4 Datavalidering

De indberettede data kontrolleres for korrekt udfyldt skema, korrekte koder og konsistens i data.

Konsistentstjek er sikring af, om de forskellige oplysninger er sammenhængende, fx hvis godsmængden overstiger den tilladte lastevægt på køretøjet. Der kontrolleres for sammenhængen i totalvægt, lastevægt, antal aksler, kørte km, o.l.

Den anden del kontrollerer de ture, der indberettes for meget små eller store værdier i km eller vægt samt godstypen.

3.5 Databehandling

Data indberettes af firmaer med kørsel for egen (firmakørsel) eller fremmed regning (vognmandskørsel).

Stikprøven til godstransport med danske lastbilers over 6 ton totalvægt er omkring 1.800 lastbiler hvert kvartal. Stikprøven svarer til 4,5 pct. af bestanden af lastbiler og trækere med en totalvægt på over 6 ton. For hver udvalgt bil skal brugeren rapportere om kørslen i en enkelt uge. Den reelle stikprøve udgør derfor 0,35 pct. af de mulige lastbiluger.

Køretøjerne inddeles i 35 grupper efter kørselsart, køretøjets type (lastbil eller trækker), totalvægt og forekomst af trækrog og lastbilernes kørte kilometer på årsbasis. Stikprøven fordeles mellem grupperne således, at den statistiske sikkerhed på transportarbejdet optimeres.

Stratificeringen bestemmes efter følgende karakteristika (bemærk, at ikke alle kombinationer findes og derfor er der kun 35 og ikke 42 strata):

Første ciffer

- 1 = 'Sololastbiler (især)'
- 2 = 'Lastbiler med krog, 15-18 ton'
- 3 = 'Lastbiler med krog, 18-24 ton'
- 4 = 'Lastbiler med krog, 24 ton+'
- 5 = 'Sættevognstrækkere, -18 ton'
- 6 = 'Sættevognstrækkere, 18-24 ton'
- 7 = 'Sættevognstrækkere, 24 ton+'

Andet ciffer

- 1 = 'Vognmandskørsel'
- 2 = 'Firmakørsel'

Tredje ciffer

- 1 = "Mindre end median"
- 2 = "Større end median"
- 3 = "Ny bil (ingen syn)"

De udvalgte lastbiler fordeles herefter jævnt på kvartalets uger.

Spørgeskemaerne udsendes ugevis forud for rapporteringsugen. Besvarelsene kategoriseres som:

1. kørt gods
2. køretøj solgt/afmeldt
3. køretøjet bruges ikke til godstransport
4. Køretøjet stod stille

For de sidste to kategorier skal angives årsag. Kun solgte/afmeldte køretøjer samt manglende

besvarelse indgår ikke i opregningen og dermed ikke i statistikken. Solgte/afmeldte køretøjer udgør omkring 8 pct. af besvarelserne, mens manglende besvarelse typisk er omkring 1 pct. ved første offentliggørelse og under 0,1 pct. i endelige opgørelser.

De øvrige biler indgår i bearbejdningen. Af disse er omkring 60 pct. med turoplysninger. De øvrige biler angives som inaktive i referenceugen pga. manglende ordrer, ferielukning e.l., eller bliver ikke anvendt til transport. Kørsel med lastbiler, som ikke anvendes til godstransport, er fx kørsel med specialkøretøjer (bogbus, brandbil, kranvogn, målervogn, redningsvogn, servicevogn, skolevogn, slamsuger, sneplov, fejmaskine) og biler, der anvendes til intern kørsel uden for offentlig tilgængelig vej.

Statistikken opregnes til totalniveau ved en vægt bestemt som antal uger i kvartalet (13) gange antal lastvogne i hele populationen inden for stratum (N) divideret med antal lastvogne fra stikprøven med besvarelse indenfor stratum (n), dvs. $13 \cdot N/n$. Opregningsmetoden sikrer principielt korrektion for bortfald, se dog punkt 5.3.

3.6 Korrektion

Der foretages ikke korrektion.

4 Relevans

Statistikken anvendes bredt af fx branchens organisationer, nyhedsmedier, konsulent- og analysefirmaer og ministerier.

4.1 Brugerbehov

De primære brugere af statistikken er branchens organisationer, EU-Kommissionen, ministerier og private virksomheder.

Statistikken anvendes til overvågning af markedet og udformning af transportpolitik.

4.2 Brugertilfredshed

Der indsamles ikke systematisk oplysninger om brugertilfredshed. Der er ofte feedback fra brugerne, som især for brugere med detaljeret branchekendskab er kritisk overfor statistikens resultater. Danmarks Statistik arbejder på at forbedre statistikens kvalitet i samarbejde med branchen gennem oplysning til indberettere om statistikens vigtighed, lettere og enklere indberetning og anvendelse af andre datakilder.

4.3 Fuldstændighed af data

Statistikken er fuldt dækkende i forhold til kravene i forordninger og guidelines fra EU.

5 Præcision og pålidelighed

Der er en betydelig usikkerhed forbundet med statistikken. I særdeleshed ved opdelinger på undergrupper og i den internationale transport er der stor usikkerhed på tallene. Desuden kan der være en undervurdering af resultaterne som følge af falske indberetninger af, at køretøjet har stået stille i tællingsugen.

Statistikken revideres ikke nævneværdigt over tid.

5.1 Samlet præcision

Statistikken er behæftet med betydelig stikprøveusikkerhed, især på undergrupper og på den internationale transport.

Desuden er der et registreret bortfald på 6-8 pct. af besvarelserne som følge af solgte/afmeldte køretøjer og manglende besvarelser.

Der kan være et bortfald, som ikke umiddelbart kan identificeres i form af indberetninger af, at køretøjet ikke har været anvendt i tællingsugen på trods af det modsatte. Det vil medføre undervurdering af det sande transportomfang.

5.2 Stikprøveusikkerhed

Varianskoefficienten angiver usikkerheden på variabelen i procent. En usikkerhed på 9,2 pct. betyder, at den sande værdi med 95 pct. sikkerhed ligger mellem den beregnede værdi minus 9,2 pct. og den beregnede værdi plus 9,2 pct.

Statistikken skal ifølge EU-forordningen opgøres med en varianskoefficient på under 5 pct. på de centrale variable godsmængde, distance med læs og transportarbejde for total og national kørsel. På kvartalsniveau overholder opgørelsen i Danmark ikke disse mål.

Usikkerheden er størst på den internationale transport.

Varianskoefficient 2013

Variabel 1. kvartal 2. kvartal 3. kvartal 4. kvartal Mængde, ialt (ton) 9,20 7,40 8,77 9,52
Mængde, national (ton) 9,76 7,84 9,20 9,96 Mængde, international (ton) 23,23 20,11 16,92 19,08
Transportarbejde, i alt (tonkm) 6,34 5,52 6,19 6,26 Transportarbejde, national (tonkm) 7,17 6,12
6,96 7,01 Transportarbejde, international (tonkm) 16,76 15,86 16,90 19,08 Kørt distance, i alt (km)
4,47 4,10 4,75 4,49 Kørt distance med læs, i alt (km) 4,67 4,41 5,07 4,84 Kørt distance med læs,
national (km) 5,40 5,18 5,81 5,52 Kørt distance med læs, international (km) 15,21 14,22 15,83 17,67
Kørt distance, national (km) 5,15 4,81 5,44 5,12 Kørt distance, international (km) 14,90 13,75 15,35
16,88

5.3 Anden usikkerhed

I rammepopulationen indgår alle lastvogne over 6 ton totalvægt uanset anvendelse, mens målpopulationen er de lastvogne, der udfører godstransport. Ca. 7 pct. af rammepopulationen udfører ikke godstransport.

Statistikken er følsom overfor ukorrekte angivelser af, at lastvognen ikke har kørt i referenceugen på trods af det modsatte. Der findes i øjeblikket ikke alternative kilder til kontrol af denne type af fejl i indberetningerne. Ca. 20-25 pct. af lastvognene i stikprøven rapporteres som værende inaktive i referenceugen. Da opregningsvægten i gennemsnit er ca. 275 ($13 \cdot 38.000 / 1.800$), vil ukorrekt indberetning kunne medføre betydelig underestimering.

Objektbortfaldet er formelt set beskedent i form af lastvogne, der er solgt/afmeldt og ikke indkomne skemaer. Reelt kan der dog være et ukendt bortfald skjult i kategorierne *bilen stod stille* og *Manglende chauffør*.

Ved at lade solgte/afmeldte køretøjer udgå på lige fod med manglende indberetninger, antages det, at der ikke er særskilt information i oplysningen om, at køretøjet er solgt, men at transporten af køretøjet kan repræsenteres af køretøjerne, der har indberettet.

5.4 Kvalitetsstyring

Danmarks Statistik følger anbefalinger vedrørende organisering og styring af kvalitet, der er givet i Adfærdskodeks for europæiske statistikker (Code of Practice, CoP) og den tilhørende implementeringsmodel Quality Assurance Framework (QAF). Læs mere om disse på [Adfærdskodeks for europæiske statistikker](#). Der er etableret en arbejdsgruppe for kvalitet og en central kvalitetssikringsfunktion, der løbende gennemfører tjek af produkter og processer.

5.5 Kvalitetssikring

Danmarks Statistik følger principperne i Adfærdskodeks for europæiske statistikker (Code of Practice, CoP) og bruger den tilhørende implementeringsmodel Quality Assurance Framework (QAF) ved implementeringen af disse principper. Dette indebærer løbende decentrale og centrale tjek af produkter og processer på baggrund af dokumentation, der følger internationale standarder. Den centrale kvalitetssikringsfunktion rapporterer til arbejdsgruppen for Kvalitet. Rapporteringen indeholder blandt andet forslag til forbedringer, som vurderes, beslutes og implementeres.

5.6 Kvalitetsvurdering

Der er en betydelig usikkerhed forbundet med statistikken.

I særdeleshed ved opdelinger på undergrupper og i den internationale transport er der stor usikkerhed på tallene. Der er på visse hovedvariable i den internationale transport mellem 15 pct. og 25 pct. usikkerhed på resultaterne.

Den nationale transport er væsentlig mere sikker.

Bortfaldet i form af manglende indberetninger eller andet bortfald udgør 6 - 8 pct. af indberetningerne og skyldes solgte/afmeldte køretøjer mellem udtræk til stikprøven og dataindsamlingen og en mindre del manglende besvarelser - ca. 1 pct. i de første foreløbige tal og mindre end 0,1 pct. i endelige tal. Der korrigeres for dette bortfald i opregningsmetoden.

Udover det registrerede bortfald, kan der desuden være en undervurdering af resultaterne som følge af falske indberetninger, hvor køretøjet forkert indberettes at have stået stille i tællingsugen. Denne type bortfald er vanskelig at identificere.

Statistikken revideres ikke nævneværdigt over tid.

5.7 Revisionspolitik

Danmarks Statistik foretager revisioner i offentliggjorte tal i overensstemmelse med [Danmarks Statistiks revisionspolitik](#). De fælles procedurer og principper i revisionspolitikken er for nogle statistikker suppleret med en specifik revisionspraksis.

5.8 Praksis for revisioner

Kvartalsstatistikkerne er foreløbige og revideres løbende. Endelige tal offentliggøres i forbindelse med opgørelserne af et helt kalenderår, typisk ca. 6 måneder efter udgangen af året.

Revisionerne skyldes typisk, at manglende besvarelser indsendes efter rykkerprocedure.

Såfremt væsentlige fejl og mangler kommer til Danmarks Statistiks kendskab vil der blive foretaget en ekstraordinær revision af statistikken. Registrerede brugere af de pågældende tabeller i Statistikbanken vil blive orienteret om sådanne ekstraordinære revisioner.

6 Aktualitet og punktlighed

Statistikken offentliggøres typisk 78 dage efter referencekvartalets udløb uden forsinkelse i forhold til det annoncerede tidspunkt.

6.1 Udgivelsestid for foreløbige og endelige tal

Udgivelsestiden for kvartalsstatistikken:

- 2013, 1. kvartal: 80 dage
- 2013, 2. kvartal: 79 dage
- 2013, 3. kvartal: 78 dage
- 2013, 4. kvartal: 78 dage
- 2014, 1. kvartal: 78 dage
- 2014, 2. kvartal: 78 dage

6.2 Publikationspunktighed

Siden 1. kvartal 2012 er alle kvartalsstatistikkerne blevet offentliggjort på det annoncerede tidspunkt.

7 Sammenlignelighed

Eurostat offentliggør EU- og EFTA-landenes opgørelser af godstransport med lastbil. Statistikkerne i EU- og EFTA-landene er udarbejdet efter fælles EU-lovgivning og guidelines, hvilket betyder, at de er fuldt sammenlignelige.

Den nuværende tidsserie har været udarbejdet i sin nuværende form siden 4. kvartal 2009. Før da blev national og international godstransport indsamlet og udarbejdet som to adskilte statistikker. National og international transport har dog altid været sammenlignelig.

7.1 International sammenlignelighed

Eurostat offentliggør EU- og EFTA-landenes opgørelser af godstransport med lastbil. Statistikkerne i EU- og EFTA-landene er udarbejdet efter fælles EU-lovgivning og guidelines. De fælles guidelines og beskrivelse af de enkelte landes praksis kan findes på Eurostats hjemmeside (Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries - 2011 edition):

- [Road Freight Transport methodology 2011](#).
- [Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries - 2011 edition](#)

7.2 Sammenlignelighed over tid

Den nuværende tidsserie har været udarbejdet i sin nuværende form siden 4. kvartal 2009.

Før da blev national og international godstransport indsamlet og udarbejdet som to adskilte statistikker. Beskrivelse af metoderne kan eksempelvis findes i [Godstransport med danske lastbiler. Serien Transport i Statistiske Efterretninger, 2000:20](#).

National godstransport

1979 - 3. kvartal 2009 blev statistikken over national godstransport med lastbil udarbejdet efter grundlæggende samme metode som fra 4. kvartal 2009 og er således sammenlignelig over hele perioden.

International godstransport

1979-1993 blev statistikken udarbejdet på baggrund af oplysninger fra udenrigshandelsstatistikken baseret på tolldokumenterne forbundet med varetransport over grænserne.

Fra 1993 - 3. kvartal 2009 blev statistikken udarbejdet på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse på en stikprøve af virksomheder med international godstransport.

Ændringen i 1993 vurderes ikke have væsentlig effekt på sammenligneligheden på statistikkens hovedresultater og vurderes at være sammenlignelig over hele perioden.

7.3 Sammenhæng med anden statistik

Vejdirektoratet opgør trafikarbejde for alle dansk registrerede køretøjer, herunder lastvogne over 6 ton totalvægt, baseret på aflæsning af kilometerstand ved periodiske syn. Trafikarbejdet opgjort på denne måde vil være højere end trafikarbejdet opgjort i vejgodsstatistikken, da vejgodsstatistikken udelukkende opgør trafikarbejde i forbindelse med godstransport, mens synsdata indeholder al kørsel.

Ydermere forekommer forskelle af metodiske årsager, da:

- vejgodsstatistikken er en stikprøvebaseret undersøgelse med en vis usikkerhed
- trafikarbejdet fra synsdata baserer sig på metodiske valg, som bl.a. skal periodisere de tilbagelagte kilometre til kalenderår

7.4 Intern konsistens

Ikke relevant for denne statistik.

8 Tilgængelighed

Statistikken offentliggøres kvartalsvis i serien Nyt fra Danmarks Statistik og data kan findes i Statistikbanken.

Der publiceres også udvalgte serier i de tværgående publikationer: Statistisk Årbog og Statistisk Tiårsoversigt.

8.1 Udgivelseskalender

Udgivelsestidspunktet fremgår af udgivelseskalenderen. Datoen bekræftes i ugerne forinden.

8.2 Udgivelseskalender - adgang

Udgivelseskalenderen kan findes på følgende link: [Udgivelseskalender](#).

8.3 Udgivelsespolitik - brugeroplysning

Statistikker offentliggøres altid kl. 08:00 på dagen, der er annonceret i udgivelseskalender. Ingen uden for Danmarks Statistik ser statistikken før offentliggørelsestidspunktet.

8.4 NYT/Pressemeddelelse

Statistikken offentliggøres i [Nyt fra Danmarks Statistik](#).

8.5 Publikationer

Godstransport med danske lastbiler indgår sammen med andre transportstatistikker i tabeller i [Statistisk Årbog](#) og [Statistisk Tiårsoversigt](#).

8.6 Statistikbanken

Statistikbanken indeholder forskellige tabeller for godstransport med danske lastbiler i emnet [Godstransport med lastbil](#).

8.7 Adgang til mikrodata

Der er adgang til anonymiserede mikrodata via Danmarks Statistiks forskerordning.

8.8 Anden tilgængelighed

Ikke relevant for denne statistik.

8.9 Diskretioneringspolitik

Statistikken følger Danmarks Statistiks [Datafortrolighedspolitik](#).

8.10 Diskretionering og databehandling

Statistikken baserer sig på en stikprøve og stratificeringen vurderes at sikre tilstrækkelig diskretionering af individfølsomme oplysninger.

8.11 Reference til metodedokumenter

Statistikkerne i EU- og EFTA-landene er udarbejdet efter fælles EU-lovgivning og guidelines. De fælles guidelines og beskrivelse af de enkelte landes praksis kan findes på Eurostats hjemmeside (Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries - 2011 edition):

- [Road Freight Transport methodology 2011.](#)
- [Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries - 2011 edition](#)

8.12 Dokumentation af kvalitetssikring

Resultater fra vurdering af beskrivelse af produkter og udvalgte processer foreligger i detaljeret form for hver statistik samt summarisk i rapporter til arbejdsgruppen for kvalitet.

9 Administrative oplysninger

Administrativt er statistikken placeret i kontoret Konjunkturstatistik. Den statistikansvarlige er Peter Ottosen, tlf. 39 17 30 25, e-mail: pot@dst.dk

Kontaktperson: Henriette Erichsen, tlf. 39 17 30 39, e-mail: hee@dst.dk

9.1 Organisation

Danmarks Statistik

9.2 Kontor, afdeling

Konjunkturstatistik, Afdeling for Erhvervsstatistik

9.3 Kontaktpersonens navn

Peter Ottosen

9.4 Kontaktpersonens funktion

Statistikansvarlig

9.5 Adresse

Sejrøgade 11, 2100 København Ø

9.6 E-mailadresse

pot@dst.dk

9.7 Telefonnummer

39 17 30 25

9.8 Faxnummer

39 17 39 99