

## **Bestyrelsens beretning om Danske Speditørers virksomhed i 2021**

### **Det talte ord gælder!**

#### Velkommen

Fra bestyrelsen - og jeg - skal der også lyde et velkommen til generalforsamlingen. Generalforsamlingsdagen er en festdag. Det er dagen hvor foreningen møder medlemmerne, og hvor retningen for det fremtidige arbejde udstikkes.

Jeg kommer til at starte med en tilståelse! For jeg kommer til at starte med en gentagelse. De mest opmærksomme speditører vil alligevel opdage det.

Godt nok er der tilføjet flere punkter til foreningens formålsparagraf, men i bund og grund beskriver de tre punkter præcist - dengang som nu - hvad Danske Speditørers rolle er: Vi er her for medlemmernes skyld, sådan som vi har været det – og det er her gentagelsen kommer – i de seneste 112 år.

Ellers er det ikke gentagelser, som præger foreningens arbejde og virke. Tværtimod.

#### Kapacitetsudfordringer

Markante kapacitetsudfordringer på transportområdet har været en gennemgående faktor i Danske Speditørers arbejde i 2021.

Pandemien kastede atter sin mørke skygge både over foreningens arbejde og de rammer I fik til at udføre jeres arbejde. I foreningen kom vi igennem på grund af jeres forståelse og opbakning.

Selvom virkeligheden under pandemiens 2. år viste sig at være fundamentalt forskellig fra de første destruktive og ildevarslende prognoser året før, så medførte de mange restriktioner og forholdsregler en tydelig disruption af de komplicerede logistik- og vareforsyningskæder.

For mens Danmark igen lukkede ned, blev alle igen mindet om, at transport ikke alene er vigtigt - det er kritisk nødvendigt. Når alle andre blev indendørs, så gik I og jeres kolleger på arbejde. Speditørerne sørgede for at der fortsat var varer til at sætte på hylderne i dagligvarebutikkerne, og speditørerne sørgede for at transportere beskyttelsesmasker og andet nødvendigt udstyr til Danmark og videre til hospitaler, test- og vaccinationscentre, i det hele taget til alle samfundskritiske institutioner.

Ever Givens grundstødning i Suezkanalen tydeliggjorde yderligere sårbarheden i den internationale transport. Leveringsudfordringer som følge af pandemi og forlis påkaldte sig i flere omgange stor opmærksomhed. Det betyder at spedition og logistik for alvor er blevet en strategisk prioritet hos mange af vores kunder.

Vi er i Danmark nu på den anden side af pandemien. Det er godt, og selvom vi alle ønsker at lægge det bag os, så er vi alle opmærksomme på at logistik- og vareforsyningskæderne endnu ikke er reetablerede. Vi kommer i hvert fald resten af året til at kæmpe med de udfordringer, som følger af begrænsningerne i transportkapaciteten.

## Vejpakke

Vi har en fælles opgave i at sikre, at politikerne ikke igen glemmer branchens samfundsmæssige betydning. Vi har, på trods af vores unikke og veldokumenterede omstillingsparathed, også brug for gode rammebetingelser, så vi kan levere spedition af høj kvalitet til konkurrencedygtige priser, som ikke gør råvarer og forbrugsvarer unødigt dyre.

I 2021 tog vi endnu engang "livtag" med implementeringen af EU's vejpakke, og sagt med en speditørs glimt i øjet, så er vejpakken en af de pakker ingen rigtig ønsker at modtage. Og det er ellers sjældent at en speditør siger sådan.

Men vi fik endnu en del af vejpakken, og både sekretariatet og I har været involveret. Sekretariatet med omfangsrige høringssvar, betydelig dialog med styrelse og politikere og til sidst med udformningen af relevante vejledninger til jer, så I kunne løfte den kæmpe opgave det er at implementere de nye regler.

Vejpakkens betydning er pauvert. Den får ingen effekt for de ansættelsesvilkår som chaufførerne tilbydes, Der vil tilmed skulle bruges anseelige ressourcer på overvågning og bureaukrati under håndhævelsen af de nye regler. Og selvom regningen splittes i to – én del som betales af transportkøberne, og én del som betales af skatteyderne – så ender regningen i sidste ende et sted, og det er hos forbrugerne, som får serveret prisforhøjelserne.

Hvis jeg alligevel skal fremhæve et positivt element, så er det den gode dialog vi har haft med politikere fra de fleste partier og selvfølgelig med ministeriet og styrelser. Vi har ikke fået alt hvad vi ønskede, men med gode argumenter og fornuftsbetragtninger har vi sat vores aftryk blandt andet i form af bødefri vejledningsperioder.

Vi har også gjort opmærksom på, og det kommer vi til fortsat at prioritere i vores dialog og kommunikation, at vejpakken de facto trækker transportkapacitet ud af markedet. Der var formentlig smukke intentioner hos politikere og i Kommissionen bag kravet om "return to home base" hver ottende uge og anvendelsen af cabotagekvoter i internationale kombinerede transportoperationer. Men kravene er reduceret til kedelig symbolpolitik med negative sideeffekter.

Vejpakken udfordrer kapaciteten. Vejpakken reducerer de potentielle klima- og miljøgevinster vi ellers ville opnå ved fornuftig tilrettelagt transport og det betyder samlet set at vejpakken fordyrer transporten. Det kan ikke engang den dygtigste speditør redde, trods vores evne til optimering af transporterne, til at udnytte samspillet mellem de forskellige transportformer og mulige investering i grønnere måder at håndtere godstransport på.

Jeg er også opmærksom på, at kontrollen med vejpakkens bestemmelser, eksempelvis "return of the vehicle" sker i hjemlandet, og det er ikke alle steder i Europa – ingen nævnt, ingen glemt - at kontrollen sker med samme nidkærhed som i Danmark. Det betyder ulige konkurrence, men også at vi får de første meldinger om, at udenlandske transportvirksomheder ikke vil fragte gods til og fra Danmark i det omfang som er nødvendigt. Den udenlandske transport er et nødvendigt supplement til den danske transport, og den er nødvendigt for at opretholde stærke forsyningskæder.

Vi har også brug for en moderniseret opfattelse af cabotage. Forhandlingerne i Folketinget om implementeringen af EU's Vejpakke viste, at det fortsat bør være en prioriteret opgave for foreningen, at sikre politikere og myndigheder korrekt viden om cabotagekørslerne. Her er de aktuelle kapacitetsudfordringer sammen med klimaudfordringen for transporten mulige løftestænger til at redefinere opfattelsen.

En af vore store kapacitetsudfordringer er fortsat chaufførmangel. Der er ingen tvivl om, at chauffører i transportbranchen skal have ordentlige vilkår. En del af opgaven med at sikre flere chauffører er at skabe bedre forhold for chaufførerne. Herunder p-pladser.

EU-kommissionen har sendt den danske 25-timersregel for lastbilkøring på rastepladser langs motorvejen til EU-domstolen. Indtil videre vil den danske regering kæmpe for reglen, men jeg håber faktisk på, at Danmark taber ved domstolen.

25 timers-reglen, som blev indført under den tidligere VLAK-Regering, løser ikke problemet med manglende plads på rastepladserne. 25-timers reglen har ikke givet bedre parkeringsvilkår, men betyder at chauffører er tvunget til at vælge mellem risikoen for parkeringsbøder eller overtrædelse af køre-hviletidsreglerne. Lastbilchauffører bliver derfor nødt til at parkere i industrikvarterer eller i villakvarterer for at holde deres lovpligtige hvil.

Efter at 25-timers reglen er blevet indført, er der udskrevet flere tusinde p-bøder til udenlandske chauffører og vognmænd for brud på reglen.

Vi skal ikke underkende de skadelige effekter af, at der er stort fokus på de få enkeltstående sager om dårlige vilkår, som bliver pustet op af særinteresser og pressen, men det giver et helt forkert billede af branchen. Derfor skal vi fremover sammen have fokus på de gode historier. Hvem ønsker en fremtid i en branche, der bliver talt ned i stedet for at nogen ser op til den.

Én lovovertrædelse er altid én for meget. Men vi står med en EU-vejpakke, der intet løser, men som tværtimod tilbageruller de fremskridt som vi transportbranchen har skabt de sidste mange år, og som tillige eroderer grundlaget for fremtidige forbedringer. Det er ikke alene uansvarligt, det er også direkte kontraproduktivt.

### Infrastrukturplan

En historisk stor og bred aftale om en samlet infrastrukturplan til mere end 160 mia. kroner, heraf nye projekter til 106 mia. kr., kom på plads i 2021.

Der er mange positive elementer i infrastrukturplanen, og endda flere forslag til investeringer som også tilgodeser de overordnede klimamålsætninger. Det gælder eksempelvis udrulning af klimavenlig asfalt, investeringer i batteritog på statsbanerne og opsætning af ladestander langs statsvejene.

Men der er også plads til forbedringer. Som transport- og speditørbranche må vi endnu engang se langt efter tilløb til en politisk beslutning om etablering af en ny kombiterminal, der kan håndtere gods som transporteres via den kommende Femern-forbindelse.

Når den kommende Femern-forbindelse står klar til at sende godstransport fra Tyskland og Europa op gennem Danmark og vice versa, så er en kombiterminal syd for København bydende nødvendig hvis klimagevinsterne ved samspillet mellem forskellige transportformer - aktuel tog og lastbil – skal realiseres, så er kombiterminalen påkrævet.

For Danske Speditører bliver det derfor en opgave at tilvejebringe det politiske grundlag for at private investorer snart kan investere i en ny terminal.

Krigen i Ukraine betyder, at der fra politisk hold drøftes i hvilket omfang, der er behov for at prioritere statsbudgettet på en anden måde. En af de ting som nævnes, er en genåbning af infrastrukturaftalen.

Forhåbentlig sker det ikke. For det er i bund og grund en smuk aftale, som, når den effektueres, kommer til at binde Danmark endnu stærkere sammen, samtidig med at trængslen på de danske veje nedbringes hånd-i-hånd med den grønne omstilling.

## Klima

Vi fik i det forgange år et kig ind i EU's store klimaplan, der har som mål at reducere CO2-udledningen i EU med 55 procent i 2030. At bidrage til indfrielsen af det mål er, også selvom sammenligningen er med CO2-niveauet i starten af 90'erne, en af de opgaver vi skal løfte i de kommende år.

Målsætningen er klar men det er ikke så let, når det gælder den tunge godstransport - et faktum, som alle med branchekendskab til godstransport og logistik er vidende om. For de løsninger, der eksempelvis er udviklet i form af eldrevne personbiler eller eldrevne færger, kan ikke bare overføres til lastbiler, containerskibe eller fragtfly.

Der forskes og udvikles på livet løs på opgaven - men omstillingen bliver meget kostbar - og det bliver i sidste ende forbrugerne, der kommer til at betale regningen.

Herfra skal opfordringen lyde, at simple kvoter og stigende priser på brændstof blot vil virke som en ekstra skat. Det kan vi leve med - så længe der er en plan for, hvordan pengene kanaliseres tilbage til transportsektoren, til brug for intensivning af den grønne omstilling.

Det kræver en udførlig plan, som vi gerne medvirker til. Vi anerkender ambitiøse klimamål – og vil gerne tage medansvar, men planen skal tage højde for de massive investeringer som branchen skal gøre for at overholde kravene, og så skal der investeres i både alternative drivmidler og infrastruktur.

Om ganske kort tid præsenterer regeringen forslag til en ny kørselsafgift. I den bedste af alle verdener ønsker vi en intelligent, kilometerbaseret vejafgift for lastbiler, der differentieres efter lastbilernes CO2-fortrængning og under hensyntagen til anskaffelsespris og afskrivning. Mindre CO2-udledning sker ikke ved begrænsning af transporten, men ved at tilskynde til øget effektivitet gennem logistikpraksis, udvikling af bæredygtige alternative brændstoffer, udvikling af en stærk infrastruktur samt passende finansiering af bæredygtige transport- og logistikløsninger.

Sagt med andre ord så skal en ny intelligent kørselsafgift gøre det dyrere at køre i myldretiden og på stærkt befærdede veje. For godstransporten er stigende, og tæt integrerede fragtløsninger med udnyttelse af lastbiler, skibe, tog og fly er nødvendigt for at opretholde stabile forsyningskæder.

En del af beslutningsgrundlaget sikres ved større transparens i klimaaftrykket. Nogle transportkøbere vil helt naturligt kende CO2-belastningen ved en given transport, og for hver af os bliver der en opgave i også at tilbyde alternativer med mindre klimabelastning.

I sekretariatet og i en række af vores udvalg og netværksgrupper har man i 2021 udfoldet store bestræbelser på at udvikle det rette redskab til, at understøtte jeres arbejde med klima og CO2-emission. Populært sagt en CO2-beregner som sikrer at kunderne – transportkøberne – kan sammenligne CO2-udledning pr. tonkm på tværs af transportvirksomheder på et faktisk grundlag.

Men vi lader det ikke blive ved det. Vi er i gang med at forberede relevant efteruddannelse, etablering af netværksgrupper til videndeling, og så er klima og miljø fremover også en del af pensum på speditøruddannelsen.

## Uddannelse

Heller ikke hvad angår uddannelse står vi stille. Mange års erfaring med at drive speditørelevuddannelsen er i det forgange år videreudviklet til en egentlig international speditøruddannelse.

På opfordring fra flere speditører – medlemmer og ikke medlemmer - har Danske Speditører taget initiativ til og drivkraft bag udviklingen af den internationale speditøruddannelse. Det er sket i tæt samarbejde med IBC, International Business College, i Kolding, som er en af vores tre kompetente samarbejdspartnere på uddannelsesområdet. Vi kommer med faglig ekspertise og indsigt. IBC kommer med pædagogisk og undervisningsfaglig kompetence.

Sammen med IBC, Aarhus Business College og Roskilde Handelsskole har vi i mere end 30 år udbudt den to-årige elevuddannelse som certificeret speditør. Siden vi startede, er mere end 10.000 studerende dimitteret, og de har været og er fortsat en væsentlig hjørnesten i den danske speditørbranche.

Det er de erfaringer vi nu udnytter i international målestok i et webbaseret uddannelses tilbud. Uddannelsen afholdes i øvrigt for første gang til efteråret.

## Internt

Uden medlemmer ingen forening. Så tak til jer alle for et kæmpe engagement og stor opbakning i det forgange år. Særligt tak skal lyde til de mange, som deltager i vores udvalgsarbejde, og derved sikrer et stærkt fagligt grundlag for foreningens virke. Også tak til Martin og sekretariatet for indsatsen, og det engagement I lægger for dagen. Tæt på 1000 gange årligt svarer sekretariatet på konkrete spørgsmål fra jer om alt fra uddannelse til forsikring og juridiske spørgsmål, og hvis ikke spørgsmålet kan afklares telefonisk så skaffer sekretariatet svar.

Det er hvad vi kalder værdiskabende rådgivning. Uden at komme i karambolage med GDPR-reglerne, så er det tydeligt, at sekretariatet kan mere end det. Lad mig give et eksempel:

For nylig blev sekretariatet kontaktet af en medlemsvirksomhed som var kørt fast i kontraktforhandlingerne med en større udenlandsk kunde, og måske især med kundens inhouse-jurist.

Aftalerammen var relativt kompliceret, idet den omfattede flere af kundens filialer i forskellige lande, og en forsikringsramme, som også skulle inddrages da kundens filialer fakturerede varerne mellem sig i forbindelse med overdragelsen og tilsvarende fordelte risikoen.

I sekretariatet blev aftaleudkastet nøje læst, en relativt enkel løsning formuleret og drøftet med medlemmet og siden telefonisk forelagt den udenlandske kunde og dennes juridiske rådgiver. Og på omkring 15 minutter var der opnået enighed og en præciseret kontrakt kunne underskrives inden samarbejdet – med en væsentlig årlig omsætning – kunne igangsættes.

Den slags solstrålehistorier er der flere af og det viser hvor vigtigt det er at vi har et velfungerende sekretariat. Som er til for medlemmerne.

Danske Speditører har også i det forgangne år prioriteret kommunikation og dialog med foreningens medlemmer. Foreningens website fik et visuelt "makeover" i 2021 og har i dag en skarp og tydelig brugerflade, og er derfor naturligt kernen i den omfattende formidling af viden om nye regler og bestemmelser som formidles af sekretariatet.

Foreningens betydelige vidensformidling sker nu i et reorganiseret nyhedsbrevskoncept, og suppleres af de grundige vejledninger som udarbejdes, løbende ajourføres og konsekvent stilles til rådighed for medlemmernes forretningsmæssige virke.

Også de pålagte restriktioner, som følge af pandemien, satte i 2021 sit præg på omfanget af kurser og konferencer. Vi har derfor i betydeligt omfang konverteret kurser og undervisningstilbud til onlineundervisning. Vi mener nu at have fundet en hensigtsmæssig afvejning, hvor tilbud med fysisk fremmøde supplerer aktiviteter med virtuelt fremmøde.

### Afrunding

Det globale speditjonsmarked voksede i 2021 med over 11 procent. Det er den største vækst i de seneste 10 år. En vækst som kan tilskrives stigende international handel, men jo også at fragtraterne på containerfragt er steget betydeligt, og det helt uden sammenhæng med udviklingen i prisen på bunkerfuel.

Og selvom der er optimisme i branchen, så kommer vi også til at opleve modvind, og vi skal værne om vores faglighed og kundernes tillid. For der er brug for større erkendelse af hvordan international logistik og national transport hænger sammen. Der er brug for et velfungerende såvel internationalt som nationalt transportmarkedet. Vi har brug for både de udenlandske lastbiler og de dygtige danske transportvirksomheder, som benytter sig af den såvel udenlandske som nationale kapacitet for at holde forsyningskæderne kørende.

Nøjagtig som vi har brug for luftfragt og jernbaner og transport på havet. Vi kan optimere det rette transportmix efter kundens ønsker. Vi er vant til at agere i et konkurrencepræget miljø, men vi er også optaget af fair og lige konkurrence. Vi har i 2021 igen oplevet økonomisk velpolstrede rederier udvide deres rederierhverv med egentlig spedition. Det kan i visse tilfælde betyde udelukkelse af den uafhængige speditør og selv på kort sigt betyde højere fragtrater.

Vi peger ikke fingre ad nogen, men har opfordret til et uafhængigt politisk-juridisk eftersyn. En bekymring og opfordring vi har rejst politisk overfor både regeringen og EU's konkurrencekommissær Margrethe Vestager. I øvrigt stærkt sekunderet af de amerikanske myndigheder. Selvom vi ikke har vundet fuldstændig genklang, så ved jeg, at vores bekymring er blevet bemærket. Vi kommer til, både på nationalt og europæisk niveau, at holde fat i bordkanten. Der kommer en god løsning, men det bliver ikke i morgen. Det bliver et længere træk, hvor vi ufortrødent, både når det gælder konkrete sager og principielle debatter, eksempelvis i forbindelse med revisionen af gruppefritagelsen for linjerederier, kommer til at hejse et tydeligt rødt-gult advarselsflag.

Ruslands invasion af Ukraine har skabt nye forstyrrelser i transportkæderne og udfordret logistik og spedition sammen med verdensøkonomien. Jeg håber, at vi til næste års generalforsamling kan se tilbage på en periode hvor dansk økonomi, trods alt, var stærk nok til at modstå de økonomiske konsekvenser, og at den periode med tårnhøj inflation som vi aktuelt kigger ind i, bliver af kortere varighed.

Vi har nogle af de bedste transport- og logistikfolk og ikke mindst speditører. Der er en fremtid i transport, den er livsvigtig og af stor betydning for samfundet. Heldigvis er den danske transport- og logistikbranche i verdensklasse.

Tak for samarbejdet i 2021. Vi har allerede taget hul på 2022. Jeg tror, at det også i år bliver både udfordrende og sjovt at være speditør.