

**Formandens beretning****Danske Speditørers generalforsamling 8. maj 2025**DET TALTE ORD GÆLDER**Indledning**

Kære medlemmer,

Velkommen til generalforsamling 2025. Hvert år - og det ændrer sig nok aldrig - er det at aflægge beretning, som at være ved tavlen eller at være til eksamen ved det "grønne bord". Jeg – foreningen – gør status, kigger fremad, og bliver målt på, om Danske Speditører og bestyrelsen leverer hvad der som minimum svarer til jeres berettigede forventninger, men jo også meget gerne mere end det.

**Internationalt udsyn**

Det forgangne år har været præget af markante geopolitiske spændinger og usikkerheder, som i stigende grad sætter deres præg på vores hverdag og på rammevilkårene for transport- og logistikbranchen.

Krigen i Ukraine har endnu en gang mindet os om, at stormagtsambitioner og ønsket om regional dominans – i dette tilfælde fra russisk side – har meget håndgribelige konsekvenser for Europas stabilitet og forsyningsikkerhed. Samtidig ser vi, hvordan Kina gennem opbygning af kunstige øer i Det Sydkinesiske Hav søger at styrke sin kontrol over internationale søveje, og hvordan USA fortsat fastholder sin strategiske tilstedeværelse i Mellemøsten, ikke mindst med henblik på adgang til energi og positionering i et ustabil område.

Et andet område, der har fyldt meget i årets begyndelse, er krisen i Det Røde Hav. Situationen dér har haft store konsekvenser for den globale søtransport.

Truslen fra Houthi-angrebene i området har betydet, at mange rederier har omdirigeret deres skibe syd om Afrika via Kap Det Gode Håb. Det har ført til store forsinkelser, mangel på udstyr og stigende fragtrater og tillæg.

Situationen er endnu ikke normaliseret, og vi må ærligt sige, at en samlet vurdering af konsekvenserne først kan gennemføres efter lidt længere tid. Men vi kan frygte, at antallet af regionale konflikter som denne, i fremtiden stiger markant, og med betydelige internationale konsekvenser til følge. Første bølge af mediedækningen handlede ikke kun om selve krisen i Det Røde Hav – men også om, hvordan den påvirker brugen af det russiske jernbanenet, især i forbindelse med embargoen mod Rusland.

Danske Speditører har peget på, at der er behov for at gentænke Europas handels- og transportforbindelser i lyset af den sikkerhedspolitiske situation. Det er et af temaerne på vores årsmøde i eftermiddag.

Når det gælder sanktioner og restriktioner, så opfordrer Danske Speditører til, at kommende tiltag bliver gennemtænkt – og i overensstemmelse med de praktiske realiteter, vi som branche står i. Det er helt afgørende, at reglerne er klare, fælles og ensartede på tværs af EU.

Det er EU-reglerne, der skal ændres, hvis man politisk ønsker at sætte en stopper for en eller flere godskorridorer. Man kan ikke forvente, at virksomhederne alene skal afkode politiske signaler eller balancere i et etisk grænseland, når lovgivningen stadig tillader det, de gør.

Som branche står vi klar til at bidrage til et mere robust forsyningsystem i Europa, men det kræver, at vi får tydelige spilleregler, tilpasningstid – og ikke mindst bliver inddraget i processen.

For det er en kompleks balancegang. På den ene side har vi samfundets og transportkøbernes ønske om forsyningsikkerhed, pris og leveringshastighed – og på den anden side har vi de etiske og politiske overvejelser i forhold til at benytte ruter gennem eksempelvis Rusland. Disse forhold er ikke blot udenrigspolitiske spørgsmål. Det er forhold, som rammer direkte ind i vores virkelighed som speditører og transportaktører, og som influerer på vores muligheder for at løfte vores kerneopgave.

For i takt med at forsyningskæderne presses – af konflikt, af sanktionsregimer og af en generel global usikkerhed, så bliver planlægning mere kompleks og reaktionstiden kortere.

Derfor står det stadig mere tydeligt, at logistikbranchen er helt central – faktisk en del af vores kritiske infrastruktur. Derfor er det også vigtigt, at vi som speditører fortsætter med at sikre, at branchen bliver prioriteret i beredskabsplanerne.

### **EU som stærk regional operatør**

EU har fyldt meget i årets løb – og det er ikke uden grund. Unionen er i dag en helt central aktør i det globale spil mellem USA, Kina og Rusland. Men også på det mere jordnære niveau, som handler om vores hverdag i transport- og spedititionsbranchen, har EU markeret sig med vigtige beslutninger.

Et af de helt centrale temaer som Danske Speditører har slået an, er et fitnesscheck af vejpakken. Vi er ikke i mål med kravet endnu, men der er en gryende erkendelse af, at dele af vejpakken har haft sin tid. I november kom en vigtig afgørelse fra EU-Domstolen. Kravet om, at lastbiler skulle returnere til hjemlandet regelmæssigt – det såkaldte "return to home" – blev ophævet. Det er hvad man kan kalde en fornuftig beslutning. Den betyder mindre tomkørsel, bedre kapacitetsudnyttelse og dermed også en gevinst for klimaet. Det er ikke en beslutning der kommer af sig selv, men som er resultatet af mange års dialog og påvirkning fra Danske Speditører og vores kolleger i Bruxelles.

I efteråret kom den rapport som lidt populært kaldes *Draghi-rapport* om EU's fremtidige konkurrencekraft. Rapporten sætter fokus på nødvendige reformer i en tid med stigende global usikkerhed.

Via vores europæiske brancheorganisation CLECAT har Danske Speditører været aktivt involveret i rapportens tilblivelse. Vi glæder os over, at mange af vores sektorens prioriteter – som effektiv logistik, grønnere transport og færre administrative byrder – tydeligt er blevet hørt.

Rapporten anerkender transport og logistik som centrale drivkræfter for EU's vækst og sammenhængskraft. Den peger på behovet for forenkling af regler og bedre rammer for grænseoverskridende logistik – noget Danske Speditører længe har arbejdet for.

Samtidig bakker vi op om rapportens budskab om, at EU kun når sine klimamål med målrettede investeringer og klare prioriteringer. Det er et arbejde, vi vil fortsætte med at sætte fokus på – både i Danmark og i EU.

### **Told**

Vi har selvfølgelig også fulgt udviklingen omkring implementeringen af de nye toldsystemer DMS tæt. Og lad os bare være ærlige: Hverken når det gælder den tekniske platform, Toldstyrelsens kommunikation eller håndteringen af implementeringen var der tale om noget prangende eksempel til efterfølgelse.

Vi har lagt mange kræfter i at råbe op, når medlemmerne pegede på, at noget ikke fungerede.

Nu kan man råbe op på flere måder. Man kan råbe det ud over Rådhuspladsen, og det hører mange. Man kan også råbe for sig selv og derpå tage telefonen, ringe til Toldstyrelsen og finde en løsning. Vi benytter den sidste model, og vi er i tæt dialog med Toldstyrelsen, og vi lægger ikke fingrene imellem, hvis noget ikke hænger sammen. Vores mål er helt enkelt: Det skal fungere i praksis for virksomhederne – ellers har det ikke værdi.

Vi kæmper for, at løsningerne bliver tilpasset virkeligheden ude i virksomhederne, og at der bliver taget højde for både arbejdsgange og ressourcer.

Det er der godt nok færre som hører, men flere som har nytte af.

Derfor er det også vigtigt for os, at DMS Import kommer bedre fra start. Vi er glade for, at tre af vores medlemmer er med som piloter – det giver os mulighed for at få fingrene i systemet og komme med input, inden det rulles bredt ud.

### **Delvist opgør med støtte til rederier**

Den 25. april sidste år markerede en vigtig ændring i den europæiske konkurrencepolitik, når det gælder søtransport. Det var nemlig den dag, hvor den særlige gruppefritagelse for rederier – den såkaldte CBER – officielt blev ophævet. Den ordning har i mange år givet rederierne mulighed for at samarbejde i konsortier uden at være omfattet af EU's almindelige konkurrenceregler, så længe de holdt sig under en bestemt markedsandel.

Men det er slut nu. Fra nu af er rederiernes samarbejde – ligesom alle andres – underlagt de generelle regler i EU-traktatens artikel 101, og det mener vi i Danske Speditører er en helt rigtig beslutning. Vi har vedvarende gjort det klart, at CBER var blevet utidssvarende. Den opfyldte simpelthen ikke længere de krav, man stiller i dag – hverken når det gælder effektivitet, gennemsigtighed eller værdi for EU som helhed.

Samtidig har vi – både nationalt og gennem vores europæiske samarbejde i CLECAT – peget på, at CBER i praksis gav rederierne mulighed for at koordinere sig langt mere, end det egentlig var nødvendigt for at drive fartøjsdelingsaftaler. Det skabte en skævvridning af konkurrencen og underminerede balancen i markedet.

Lad mig understrege, at ophævelsen af CBER ikke betyder, at rederier ikke må samarbejde længere eller vi ikke ønsker stærke danske stærke rederier. Det ønsker vi. men de skal nu leve op til de samme regler som alle andre. Aftalerne skal vurderes konkret, og det skal ske ud fra de horisontale gruppefritagelser og de regler, der gælder for specialisering. Det er en klar forbedring.

Samtidig fortsætter vi herhjemme med at have en politisk debat om rederiernes gunstige skattevilkår i en global kontekst – herunder DIS og tonnageskatten – som De Økonomiske Vismænd jo har foreslået at afskaffe.

Overfor det står regeringens ekspertgruppe med sine anbefalinger hvordan fremtidens erhvervsstøtte i Danmark bør se ud – herunder også inden for søfartsområdet. Det har vi selvfølgelig fulgt tæt. Der er ingen tvivl om, at formålet med disse ordninger er at sikre danske rederiers konkurrenceevne internationalt – og det er helt legitimt. Men som ekspertgruppen også fremhæver, så er der en pris at betale. DIS-ordningen binder arbejdskraft til skattefri beskæftigelse på havet – arbejdskraft, som ellers kunne bidrage med skatteindtægter på land.

Danske Speditørers holdning er helt klar: Hvis statsstøtte til rederierne skal opretholdes, så må vi som minimum kunne forvente, at den ikke bruges til at skævvride konkurrencen på land. Det handler om fairness – ikke om at tage noget fra nogen, men om at sikre, at rammevilkårene er rimelige for alle erhvervsdrivende.

Set i det lys opfordrer Danske Speditører til, at myndighederne nu følger op på CBER-ophævelsen med et mere effektivt tilsyn – både med samarbejdsaftaler og med skattebegunstigelser – så vi sikrer, at konkurrencen forbliver sund og fair. Ikke mindst for transportkøberne.

### **Vi tør være operationelle**

Med en målrettet strategi og en meget konkret, operationel tilgang har Danske Speditører været med til at få løst en af de mest fastlåste transportudfordringer, som vi har oplevet i EU - nemlig den langvarige blokade og de mange lastbiler, der stod stille ved grænsen mellem Ukraine og Polen.

Gennem vores kontor- Clecat - i Bruxelles lagde vi pres på EU-Kommissionen, og herhjemme havde vi både uformel og formel dialog med transportminister Thomas Danielsen, udenrigsminister Lars Løkke Rasmussen og statsminister Mette Frederiksen. Det samlede pres – både på Kommissionen og direkte på den polske regering – har været helt afgørende.

Blokaden er lige nu historie. og selvom det kun er en mindre del af vores medlemmer, der direkte arbejder med transport til og fra Ukraine, så viser sagen, hvad vi som forening kan udrette, når vi kombinerer politisk indsigt med tæt kontakt til embedsværk og diplomati.

### **Kommende dansk EU-formandskab**

Når Danske Speditører interesserer sig for EU-formandskabet, er det selvsagt fordi, det har betydning for gods- og logistikbranchen i fremtiden, samt Danmarks mulige rolle i tilrettelæggelsen af EU's transportpolitik. Vores engagement forstærkes af, at vi er midt i en spændende periode præget af

omstilling og betydelige investeringer. Det er derfor afgørende at følge de skiftende formandskaber i EU tæt for at fokusere lobbyindsatsen de rigtige steder.

Generelt gælder det, at det er nødvendigt med en tæt koordination mellem dansk transportpolitik og EU. Det gælder eksempelvis behovet for medfinansiering af en kombiterminal i Køge-Ringsted-området, som er essensen af et eksempel på, hvordan intermodalitet kan fremmes. Det kræver dansk opbakning for at sikre succesfuld integration af forskellige transportformer. I løbet af august vil det vise sig, hvordan transportområdet reelt prioriteres af formandskabet.

### **Grøn tilskudspulje**

Da der i august sidste år blev åbnet for søgninger til puljen om grøn omstilling var der lagt op til støttemuligheder til både brint og el.

Dermed blev et af Danske Speditørers absolutte prioriteter imødekommet, og et ønske som vi har anfægtet på møder med både transport- og skatteministeren samt de centrale embedsmænd, der har formuleret de specifikke regler.

Ligestillingen af brint og el er godt nyt for den internationale transport. Det er derfor tilfredsstillende, at fleksibiliteten fastholdes ved den kommende tilskudspulje, som tilmed er noget højere da de kommende års investeringsplaner fremrykkes.

### **Kilometerafgift kommer vi ikke uden om**

Den nye kilometerbaserede kørselsafgift trådte i kraft den 1. januar i år. Den gælder for alle lastbiler med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derover. Men det stopper ikke der. Hvis planerne holder, så vil vi fra 1. januar 2027 også se, at lastbiler helt ned til 3,5 tons bliver omfattet af afgiften.

Fra starten dækker afgiften omkring 10.900 kilometer vej – primært motorveje og statsveje, men også udvalgte kommunale strækninger. Og i 2028 bliver det udvidet til hele det offentlige vejnet omfattet – det vil sige cirka 75.000 kilometer.

Lad mig sige det, som det er: Selvom vi fra starten har accepteret kilometerafgiften som et virksomt instrument, så blev den konkrete udformning ikke intelligent, sådan som vi arbejdede for, men vi arbejder naturligvis for at sikre, at vores medlemmer kommer så gnidningsfrit som muligt gennem overgangen til det nye system.

Og selvom afgiften nu er rullet ud, har vi ikke opgivet kampen for at gøre den mere intelligent som minimum ved at sikre at den reelt tilskyndes til ændret adfærd, og dermed giver øget bæredygtighed og dermed til gavn både for klima og økonomien.

Afgiften må ikke ende med at være en dansk "krigsskat". Vi arbejder for at kilometerafgiften bliver smartere, og så skal grønne løsninger belønnes mere direkte. Vi mener helt klart, at de penge, som staten får ind via afgiften, skal tilbage til branchen – f.eks. som støtte til investering i klimavenlige køretøjer eller ny teknologi. Og vi arbejder på, at systemet frem mod 2028 ikke bliver en administrativ byrde, men en reel

løftestang for den grønne omstilling. For ja, vi bakker op om en mere bæredygtig transportsektor – men det skal gøres med fornuft.

Jeg vil ikke sætte en tidsramme op, men jeg håber at vi kan skabe lydhørhed for en fremskyndelse af en egentlig evaluering.

### **Kend os på arrangementet**

Vi har i årets løb afholdt en lang række arrangementer – både fysisk og online – og det har været en fornøjelse at se den store interesse. Vi udvikler hele tiden vores kommunikation efter jeres krav. Allerede i indeværende år har vi eksempelvis allerede haft flere webinarer med over 100 deltagere – ét om transportjura og ét om situationen i USA. Derudover har vi selvfølgelig afholdt vores faste transportjuridiske mødedag og mødeklub, toldkonferencen som er state-of-the-art og unikke uddannelses tilbud i et omfang som ikke mange branche foreninger kan fremvise. Det så vi i 2024 med toldklarerer-uddannelsen, og jeg kan godt love, at der også i 2025 kommer nyheder.

Tilbage meldingerne fra deltagerne er næsten entydigt, at vi skaber værdi og giver deltagerne noget med hjem, de kan bruge i deres hverdag.

På forsikring og kautions har vi også haft et rigtig godt år. Det er et område, hvor vi tydeligt kan mærke, at vores indsats gør en forskel for medlemmerne. I 2024 har endnu flere virksomheder fået hjælp til at opnå bedre forsikringsløsninger - og det betyder, at de i dag står med stærkere dækning og lavere præmier, end tidligere.

Vi har også udvidet vores muligheder for at tilbyde kautions – og kan nu tilbyde løsninger til alle toldprocedurer. Og på selve forsikringsbetingelserne arbejder vi løbende med forbedringer, så vi blandt andet sikrer dækning ved forsæt og grov uagtsomhed – både hos speditøren og underleverandøren. Selvom det er et fåtal, møder vi også brodne kar, og selv ved høj grad af kontrol og interne procedurer hos speditøren kan det være vanskeligt at forebygge hændelser, hvor en underleverandør bevidst har til hensigt at tilegne sig gods eller materiel uretmæssigt.

Vores [compliance-site](#), som vi lancerede på generalforsamlingen sidste år, har også udviklet sig flot. Her har vi lagt opdaterede vejledninger ud om alt fra NIS2 – altså hvornår man er omfattet og hvad det betyder – til moms på vejafgift og hvordan man håndterer ekstraordinære situationer, som f.eks. handelskrigen. Og så er der hotlinen – som stadig er flittigt brugt. I 2024 fik vi hele 629 juridiske henvendelser. Det spænder bredt: alt fra “hvad gør jeg i den her konkrete sag”, til “er der moms på den her transport”. Det viser både behovet og tilliden til, at vi kan levere hurtige og brugbare svar.

### **Tak**

Inden jeg runder af, vil jeg gerne rette en stor og velfortjent tak til sekretariatet og til bestyrelsen. Tak til sekretariatet for høj faglighed og engagement – og tak til bestyrelsen for det tætte og konstruktive samarbejde.

Endelig skal der lyde en tak til vores Fagudvalg, som med dedikation bidrager til den høje faglighed, som skal kendetegne Danske Speditørers arbejde. Fælles for håndteringen af en række komplekse politiske sager, deltagelse i debatter, juridisk rådgivning og gode uddannelses tilbud er, at vi har fastholdt fokus på at skabe værdi for medlemmerne. Medlemmerne skal have noget for kontingentkronerne.

### **Afrunding**

Det har været et begivenhedsrigt år. Og når jeg siger begivenhedsrigt, så tænker jeg ikke kun på branden den 16. april på Børsen – selvom det bestemt var dramatisk nok.

Branden betød, at vi pludselig stod uden kontor, og det førte til en hurtig – og faktisk imponerende – omstilling, hvor vi nu er godt etableret i egne lokaler, endda med egne undervisningslokaler, centralt i København. Det er ikke bare en midlertidig løsning, men en god og professionel base for vores videre arbejde.

Jeg er kommet vidt omkring i denne beretning. Lad mig samle det hele op i en opfordring: Vi skal – både i Danmark og i EU – holde skarpt fokus på forsyningsikkerheden og den økonomiske stabilitet. Med de udfordringer vi ser i verden lige nu, er det helt afgørende, at der bliver lavet politiske tiltag, som gør vores forsyningskæder stærkere og mere robuste. Det er nødvendigt, hvis vi vil sikre vækst, tryghed og den grønne omstilling i de kommende år.

Og må jeg for egen regning tilføje: Det er en fornøjelse at stå i spidsen for en forening med så stærkt et hold.

Med de ord overgiver jeg beretningen til forsamlingens videre behandling.