



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Sendt per e-mail til:

Teddy Henrik Becher – thb@trm.dk

samt

Peter Lübke – pel@trm.dk

Sted/Dato: Padborg og København den 20. februar 2018

Vi henviser til møde om udmøntning af finanslovsaftalen om tidsbegrænsning på rastepladser afholdt onsdag den 7. februar 2018 i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet med deltagelse af transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen, transportordførere fra regeringspartierne og Dansk Folkeparti samt repræsentanter fra branchen. Vi henviser endvidere til anmodningen om fremsendelse af skriftlige bidrag jævnføre e-mail fra Teddy Becher af 9. februar 2018. I forlængelse heraf fremsender ITD hermed foreningens synspunkter om forslaget til indførelse af tidsbegrænsning for lastbilers ophold på rastepladser langs motorvejene.

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Danmark

T: +45 7467 1233
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk
itd.dk

CVR: 40990917

Baggrund

I finanslovsaftalen for 2018 mellem regeringen og Dansk Folkeparti er det besluttet, at der skal indføres tidsbegrænsning på parkering for lastbiler på de statslige rastepladser på motorvejsnettet. Formålet med tidsbegrænsningen er - ifølge ordlyden i finanslovsaftalen - at forhindre, at særligt udenlandske lastbiler langtidsparkerer på danske rastepladser. I finanslovsaftalen er der ikke fastlagt et timetal for tidsbegrænsningen, men under de efterfølgende politiske drøftelser om den konkrete udmøntning af forslaget er der nævnt forskellige mulige tidsgrænser på henholdsvis 3, 11 og 24 timer.

ITD mener

ITD er overordnet set dybt bekymret over finanslovbeslutningen om at indføre tidsbegrænsning for parkering på rastepladser på motorvejsnettet i Danmark. ITD frygter, at man politisk lægger sig fast på en tidsbegrænsning på et lavt timetal, der vil ramme transporterhvervet hårdt og begrænse erhvervets muligheder for fleksibelt at betjene kunderne. ITD frygter desuden en hidtil uhørt forringelse af erhvervets arbejdsbetingelser.

ITD er grundlæggende enig i, at rastepladser på det overordnede vejnet udgør en kritisk vigtig infrastruktur, og at det naturligvis skal sikres, at disse kan bruges til deres primære formål, nemlig at give chaufføren mulighed for at holde sine lovpligtige hvil under ordnede forhold. ITD ønsker ligesom partierne bag finanslovsaftalen ikke, at der skal finde egentlig langtidsparkering eller langvarige ophold sted på rastepladserne på motorvejsnettet. Det er da også allerede i dag forbudt at opholde sig i lastbilen ud over 45 timer, jævnføre EU-domstolen (december 2017).



For ITD er det dog *afgørende vigtigt*, at der ud fra et politisk ønske om at undgå at særligt udenlandske lastbiler langtidsparkerer på danske rastepladser ikke skabes en række nye – og større – problemer for det samlede transporterhverv. Dette mener ITD uundgåeligt vil være tilfældet, hvis der gennemføres en tidsbegrænsning på parkering på alt under 45 timer. Tidsbegrænsning på for eksempel 3, 11 eller 24 timer vil - hvis det gennemføres - få endog betydelige negative konsekvenser for både chauffører og vognmænd i både national og international trafik. Blandt problemerne kan peges på:

Forringet chaufførvelfærd og kollision med overholdelse af kørehviletidsregler

Chaufførerne i vejgodstransporten er underlagt strikse regler i forhold til køre- og hviletidsbestemmelserne. Det betyder, at de - for at overholde reglerne - er nødsaget til at kunne parkere deres køretøj i længere tid ad gangen, for eksempel i forbindelse med daglige og ugentlige hvil. Det må og skal sikres, at rastepladserne på det statslige motorvejsnet fortsat kan bruges til deres primære formål med at give chaufføren mulighed for at holde sine lovpligtige hvil under ordnede forhold.

Tidsbegrænsning på parkering vil forringe chaufførens muligheder for at planlægge sine hvil i forhold til en almindelig arbejdsdag, i væsentlig grad. Med en tidsgrænse på eksempelvis 11 timer - som et af forslagene går på - vil chaufføren ofte være tvunget til at afbryde sit hvil før planlagt og påbegynde sin kørsel helt ude af trit med hans almindelige døgnrytme. Eneste alternativ er at søge rastepladser uden for motorvejsnettet, hvilket i praksis ikke er muligt. Chaufføren risikerer derfor at blive tvunget til at afholde sit hvil på steder uden adgang til toilet og andre velfærdsforanstaltninger.

Et ITD-medlem siger ordret:

”Det er rigtigt svært at planlægge med 11- eller 9-timers hvil, vi skal jo også have det til at passe med, at vi kan udnytte tiden bedst muligt, når vi har fået læs. For eksempel hvis bilen er færdig ved aflæsning klokken 16 og først kan læsse af næste sted klokken 10 næste dag, så kan vi jo ikke starte klokken 03 om natten blot, fordi vi ikke må parkere længere, så er næste dag ødelagt, fordi vi så kun har til klokken 16, inden næste hvil skal afholdes.”





Ineffektiv kørselsplanlægning

En tidsbegrænsning vil gøre det yderst vanskeligt for virksomhederne at planlægge chaufførernes hvil i forhold til at udnytte tiden og kapaciteten bedst muligt. Mange vil ikke længere kunne levere varerne med samme tidsintervaller, og en begrænsning på ganske få timer vil besværliggøre og fordyre alle led i logistikkæden. En striks parkeringsbegrænsning vil få helt uoverskuelige konsekvenser for såvel danske som udenlandske transportvirksomheder.

Et praktisk eksempel fra en chaufførs hverdag:

En chauffør er færdig med at aflevere gods hos en kunde klokken 04.00 og har først mulighed for at læsse hos næste kunde klokken 19.00. Med for eksempel en 11-timers begrænsning vil chaufføren skulle afbryde sit hvil i utide. Det skaber betydelige udfordringer i forhold til at sikre overholdelse af køre- og hviletidsreglerne og medføre, at chaufføren skal bruge ekstra timer til at udføre sit arbejde.

Et andet eksempel:

En dansk chauffør afholder et reduceret ugehvil på 24 timer derhjemme. I den kommende arbejdsuge ønsker han på grund af optimering af sin kørsel at kompensere de manglende 21 timer allerede i forbindelse med et ordinært dagligt hvil på 9 timer. Det kunne han for eksempel foretage en torsdag. På denne torsdag er chaufføren nu nødsaget til at afholde et samlet og uafbrudt hvil på 21+9 timer, i alt 30 timer. Ved en begrænsning på for eksempel 24 timer må chaufføren fremover ikke gøre det længere på en dansk rasteplads.

Mangel på rastepladser

Der eksisterer i praksis ikke alternative rastepladsmuligheder uden for motorvejsnettet. I de enkelte kommuner tager kommunernes lokalplaner med videre ikke højde for denne problemstilling. Vi frygter, at man vil se lastbiler være tvunget til at parkere i industrikvarterer og på villaveje under dårlige forhold. Parkering i sådanne områder er typisk ikke tilladt for tunge køretøjer i forvejen, idet de kommunale parkeringsbekendtgørelser gør det umuligt for lastbiler lovligt at holde ret mange steder.

I et vist omfang har ordregivere/terminalejere i dag plads til, at en chauffør kan vente på at kunne læsse eller aflevere gods på lager-/terminalområderne, men det er langt fra alle, der stiller reelle faciliteter til rådighed eller har tilstrækkelig kapacitet. Som eksempel kan nævnes Århus havn, der er Danmarks største containerhavn. Her findes der kun i alt 9 dedikerede parkeringspladser til lastbiler.

Negative konsekvenser for trafiksikkerheden samt miljø og klima

Tvinges lastbiler væk fra motorvejsrastepladserne efter et givet antal timer, vil det medføre øget trafik med tunge lastbiler på det sekundære vejnet. Alt andet lige vil denne øgede kørsel få negative konsekvenser i forhold til trafiksikkerheden, da den lette og tunge trafik nu oftere end i dag vil blive blandet, og der vil blive foretaget



langt flere lastvognskørsler i for eksempel små byer. En sådan udvikling er ikke i nogens interesse.

Tvinges en chauffør til at afbryde sit hvil og finde alternative rastemuligheder, betyder det, at der vil blive kørt flere overflødige kilometer, hvilket – alt andet lige – får negativ påvirkning på miljø og klima.

Overensstemmelse med EU-retten

EU's såkaldte vejpakke er lige nu i forhandling i EU, og der foregår i disse måneder intense drøftelser om nye regler for køre- og hviletid. Det diskuteres også, hvordan nye og bedre fælles kontroller kan foregå. De nye regler ventes vedtaget i løbet af 2018, hvorfor det må anses at være forhastet at indføre nationale danske regler, der måske kolliderer med nye kommende fælles EU-regler.

ITD ønsker i øvrigt undersøgt, om den foreslåede tidsbegrænsning "*særligt i forhold til udenlandske lastbilers*" parkeringsophold er i overensstemmelse med EU-retten, herunder om en sådan bestemmelse flugter med EU-rettens regler om personer, varer og tjenesteydelsers frie bevægelighed og lige adgang til det indre marked

Løsningsforslag

ITD appellerer kraftigt til, at der ved udmøntningen af finanslovsbeslutningen findes en løsning, som også vil kunne fungere for chaufførerne og transporterhvervet i praksis: Det må og skal sikres, at rastepladserne på det statslige motorvejsnet fortsat kan bruges til deres primære formål med at give chaufføren mulighed for at holde sine lovpligtige hvil under ordnede forhold.

En eventuel tidsbegrænsning på parkering bør efter ITD's opfattelse ikke være på under 45-timers ophold. Dette timetal kan henføres til gældende regler for chaufførers overholdelse af køre- og hviletidsreglerne. I henhold hertil er det tilladt at afholde et såkaldt reduceret ugentligt hvil i lastbilen i op til 45 timer. Al ophold ud over 45 timer betragtes som et ordinært ugehvil og kan følgelig ikke afholdes i lastbilen. ITD mener, at en tidsbegrænsning på 3, 11 eller 24 timer vil få uoverskuelige negative konsekvenser for de fleste af branchens udøvere. Det gælder såvel danske som udenlandske vognmænd og deres chauffører.

ITD opfordrer til, at der – inden der træffes en endelig afgørelse om udmøntning af finanslovsbeslutningen – gennemføres et grundigt udvalgsarbejde i tæt samarbejde med transportens brancheorganisationer, hvori alle aspekter om og konsekvenser af forslaget belyses. Der bør laves et gennearbejdet beslutningsgrundlag med kortlægning af konsekvenserne, før der træffes endelig afgørelse om tidsgrænsen. I et sådant udvalgsarbejde deltager ITD gerne.

ITD finder det afgørende, at der i givet fald indføres en lang indfasningsperiode, og gerne at der udelukkende laves en kortere forsøgsperiode i første omgang. Der bør desuden sikres en løbende evaluering af ordningen.



Desuden bør klart defineres, hvilke rasteplasser der konkret omfattes af en tidsbegrænsning, og det bør afklares, hvordan en håndhævelse af reglerne kan gennemføres i praksis. I givet fald bør der anvendes moderne it-værktøjer (for eksempel p-bomme, app-løsninger eller andet) ved kontrollen af, at reglerne bliver overholdt

Der gemmer sig således store udfordringer – juridiske, praktiske, administrative og økonomiske - ved implementeringen af en tidsbegrænsning. Forkerte regler på området vil få fatale følger for hele transporterhvervet.

Vi står gerne til rådighed for yderligere oplysninger, herunder også ved nye møder og eventuel deltagelse i et udvalgsarbejde.

Med venlig hilsen

ITD


Carina Christensen
Adm. direktør