

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
trm@trm.dk; arp@trm.dk

6. september 2018

Vedr. j.nr. 2018-1846 – høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven

SLD, som repræsenterer 15 af de største danske virksomheder inden for vejgodstransportområdet, skal herved fremsende sine bemærkninger til det udkast til forslag om ændring af færdselsloven, som ministeriet har sendt i høring med forlænget svarfrist til den 7. september 2018.

Indledningsvis skal det bemærkes, at SLD finder indførelsen af reglen om 25 timers tidsbegrænset parkering for lastbiler på de statslige rasteadsler ved motorvejene både sagligt ubegrundet og diskriminerende over for udenlandske transportvirksomheder og chauffører, der ikke i samme grad som danske chauffører har mulighed for at holde deres hvil derhjemme. SLD er principielt tilhænger af ensartede regler på tværs af grænserne og opfordrer derfor i forlængelse af EU-Kommissionens åbningsskrivelse den danske regering til hurtigst muligt at ophæve denne protektionistiske, nationale særregel.

SLD er uenig i den for lovforslaget bagvedliggende argumentation, at rasteadslerne ved motorvejene grundlæggende er tiltænkt pauser og kortere hvil. Rasteadslerne tjener også det formål, at chauffører har mulighed for at holde de lovpligtige pauser og hvil, herunder det fulde reducerede egentlige hvil på op til 45 timer i førerhuset som tilladt ifølge EU-retten, uden at skulle bruge tid, brændstof og vejkapacitet på at finde egnede holdepladser andetsteds.

Ved dom har EU-Domstolen den 20. december 2017 fastslået, at chauffører ikke må afholde det regulære egentlige hvil på 45 timer eller derover i køretøjet, hvorfor håndhævelse af denne begrænsning burde udgøre et tilstrækkeligt værn mod det, der anføres som formålet med lovforslaget, nemlig at forhindre langtidsparkering på rasteadslerne. Ved at indføre en særlig dansk 25-timersregel besværliggør Danmark det for chauffører og transportvirksomheder at foretage en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af transporterne og skubber i realiteten det angivelige problem med langtidsparkering af lastbiler videre til vores nabolande.

SLD kan heller ikke anerkende regeringens argumentation om, at det ikke er statens opgave at stille gratis faciliteter til rådighed for chaufførers reducerede hvil. Såvel danske som udenlandsk indregistrerede lastbiler betaler vejafgift. Ifølge lov om afgift af vejbenyttelse § 7, stk. 1, betaler udenlandske afgiftspligtige køretøjer vejafgiften for retten til benyttelse af den del af det danske

vejnet, der udgøres af motorvejsstrækningerne. I tilknytning til motorvejsstrækningerne er Vejdirektoratet ifølge vejlovens § 14, stk. 1, forpligtet til at sikre, at der tilvejebringes og drives supplerende anlæg i forbindelse med motorvejen, hvis anlægget skønnes at være af betydning for trafikanterne eller andre trafikale formål. Danske og udenlandske lastbiler betaler via vejafgiften for benyttelse af motorvejene, herunder de tilknyttede sideanlæg, og rastepladserne stilles således ikke gratis til rådighed af staten.

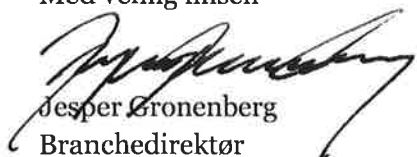
Vejdirektoratet har i forbindelse med beslutningen om at indføre tidsbegrænset parkering på rastepladserne langs motorvejene foretaget en række kapacitetstællinger, som skal afdække omfanget af problemet med langtidsparkerede lastbiler. Ifølge Vejdirektoratets publikation *Statsvejnettet 2018* blev der konkret gennemført en række tællinger af opholdstider på nogle af de mest benyttede rastepladser langs E45, E20 og E47/55. Konklusionen er, at på hverdage er andelen af lastbiler, der parkerer over 24 timer kun 3 pct., hvorimod den er væsentligt højere i weekender, hvor fx 33 pct. parkerer over 45 timer.

Problemet med langtidsparkering på rastepladserne er således i realiteten kun tilstede i weekenderne, der i forvejen er oplagte hviledage, både fordi mange varer først kan afleveres mandag morgen, og fordi det ikke er tilladt at køre i Tyskland om søndagen. SLD finder det med Vejdirektoratets optællinger godtgjort, at problemets omfang ikke er nær så omfattende, som man politisk har forsøgt at give indtryk af.

25-timersreglen er blevet indført på et tidspunkt, hvor de private parkeringsløsninger ikke er tilstede, og transportbranchen påpegede i den forbindelse risikoen for, at 25-timersreglen kunne afstedkomme u hensigtsmæssig lastbiltrafik og -parkering på andre dele af vejnettet. Denne risiko forsøgte regeringen i første omgang at bagatellisere. Nu finder regeringen det alligevel sandsynligt, at lastbiler vil søge ud på det øvrige vejnet for at parkere som følge af 25-timersreglen, hvorfor den vil søge at håndtere dette problem ved helt generelt at hæve parkeringsafgifterne fra 510 kr. til 2.040 kr. gældende for køretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg. En forhøjelse, der vel at mærke vil gælde alle køretøjer med en totalvægt over 3.500 kg, ikke blot lastbiler, og vedrøre parkeringer, der intet har med rastepladsproblematikken at gøre. Dette er ude af proportioner.

SLD skal således opponere mod, at regeringen med lovforslaget lægger op til en generel forhøjelse af parkeringsafgifterne for lastbiler og alle andre tunge køretøjer på hele vejnettet til det firedobbelte af, hvad taksterne er i dag, alene for at imødegå et problem, som den med 25-timersreglen selv har været med til at skabe.

Med venlig hilsen



Jesper Gronenberg
Branchedirektør