



## NOTAT

Til Folketingets Europaudvalg og Transportudvalg

Dato 15. september 2020  
J. nr. 2020-4718

### **Den danske regerings besvarelse af Europa-Kommissionens begrundede udtalelse 2018/2221 om manglende overholdelse af den frie udveksling af transportydelser som fastsat i artikel 1, 8 og 9 i forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel**

Kommissionen har den 14. maj 2020 sendt en begrundet udtalelse nr. 2018/2221 til Danmark. Det er Kommissionens opfattelse, at Danmarks tidsbegrænsede parkering på højst 25 timer på statslige rasteplasser krænker friheden til udveksling af transportydelser som fastsat i artikel 1, 8 og 9 i forordning (EF) nr. 1072/2009.

#### ***Parkeringsbegrænsningens indvirkninger på udøvelse af den frie udveksling af transportydelser***

Kommissionen fremhæver i sin begrundede udtalelse af 14. maj 2020, at tilstedeværelsen af parkeringsområder i hele EU er nødvendig for udøvelsen af de rettigheder, der er fastsat i forordning (EF) 1072/2009 samt efterlevelse af kravene i forordning (EF) 561/2006.

Danmark anfægter ikke behovet for parkeringsområder i relation til retten til at udøve de rettigheder, der er fastsat i forordning (EF) 1072/2009 ej heller efterlevelse af kravene i forordning (EF) 561/2006. Danmark anerkender dog ikke, at den tidsbegrænsede parkering på højst 25 timer på statslige motorvejsrasteplasser krænker rettighederne efter forordning (EF) 1072/2009 ej heller muligheden for at efterleve kravene i forordning (EF) 561/2006.

Danmark skal i den forbindelse bemærke, at det ikke er en statslig opgave at stille parkeringsfaciliteter til rådighed for langtidsparkering. Det følger således alene af artikel 39, stk. 2, litra c, i forordning (EU) 1315/2013, at infrastrukturen i hovednettet bl.a. skal have rasteplasser på motorveje med ca. 100 km afstand i overensstemmelse med samfundets, markedets og miljøets behov for bl.a. at tilvejebringe passende og tilstrækkeligt sikre parkeringspladser til erhvervsstrafikanter. Det er således ikke angivet her, at disse rasteplasser skal kunne benyttes til langtidsparkering. En rasteplass er – som ordet siger – et sted, hvor man kan holde kortere hvil i forbindelse med spisning, toiletbesøg og lignende.



Danmark skal ligeledes bemærke, at det i henhold til forordning (EF) 561/2006 er op til virksomheden at sikre, at det lange hvil kan afholdes, jf. artikel 10 i forordning (EF) 561/2006. Det må derfor være virksomhedens ansvar at planlægge ruten, således at chaufføren kan benytte de alternative parkeringsfaciliteter i Danmark, der er til rådighed for afholdelse af det lange hvil.

### ***Tilstedeværelse af anden kapacitet***

Danmark skal indledningsvis slå fast, at de danske motorvejsrastepladser hverken er planlagt eller indrettet med henblik på langtidsparkering, og at tilvejebringelse af anden kapacitet er en opgave for markedet og branchen selv. Som nævnt ovenfor følger der heller ikke noget krav herom efter forordning 1315/2013.

Der er i Danmark en lang række offentlige og private alternativer til lastbilparkeringen på rastepladserne langs motorvejsnettet, som har ubegrænset parkering. Hovedparten af disse alternativer administreres uden for statsligt regi, og det er derfor ikke muligt at opgøre det samlede udbud af parkeringsfaciliteter i tilknytning til eksempelvis transportcentre, kombiterminaler, havne, transportvirksomheder mv.

Konsulentfirmaet Moe/Tetraplan udarbejdede i 2016 en rapport om transportcentre for den statslige vejmyndighed, Vejdirektoratet. Rapporten indeholder en oversigt over de største transportcentre og andre godstransportknudepunkter.

Danmark kan oplyse, at den nuværende kapacitet på de statslige rastepladser er ca. 1300 pladser til lastbiler, hvorfor de private faciliteter udgør et tilstrækkeligt alternativ.

Indførelsen af 25 timers parkeringsgrænsen synes derfor også at skabe et incitament for private aktører til at løfte deres ansvar i forhold til at der bl.a. udvikles private initiativer til '*safe and secure parking*' med passende overnatningsmuligheder og andre faciliteter for chauffører og lastbiler.

Danmark finder ud fra en samlet betragtning, at der findes tilstrækkelige alternativer til de statslige motorvejsrastepladser til at sikre afholdelse af bl.a. det lange hvil, som Kommissionen anfører er en forudsætning for at udføre cabotagekørsel i Danmark og internationale transporter, der starter eller slutter i Danmark.

### ***Legitimt formål***

Danmark skal som allerede anført slå fast, at de danske motorvejsrastepladser ikke er egnet til langtidsparkering, og formålet med at indføre den tidsbegrænsede parkering har således været at dæmme op for de udfordringer, som langtidsparkeringen har forårsaget.



Danmark har i sit svar af 19. februar 2019 på Kommissionens brev af 14. januar 2019 om yderligere oplysninger beskrevet de fire mål med indførelse af parkeringsbegrænsningen, hvoraf det fremgår, at tidsbegrænsningen skal forhindre lastbilernes langtidsparkering for derigennem:

- at sikre mere kapacitet til at chauffører kan afholde deres pauser og kortere hvil,
- at komme ulovlig trafikfarlig parkering på motorvejsrastepladserne til livs<sup>1</sup>
- at sikre ordnede forhold på rastepladserne ved at modgå de negative effekter, som langtidsparkering medfører,
- at sikre chaufførernes miljø- og arbejdsforhold, idet de danske motorvejsrastepladser er helt uegnede til længerevarende ophold.

Kommissionen anerkender i sin begrundede udtalelse af 14. maj 2020, at de fire mål med indførelsen af parkeringsbegrænsningen på 25 timer, som anført ovenfor, er legitime. Kommissionen anfører dog, at begrænsningen på 25 timer, som er fastsat af Danmark, ikke er egnet til at nå disse mål og/eller går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dem.

Danmark deler ikke Kommissionens vurdering af, at indførelsen af den tidsbegrænsede parkering på højst 25 timer går ud over, hvad der er nødvendigt og passende for at opnå formålet.

### ***Passende og nødvendigt***

#### *Sikring af kapacitet*

Kommissionen anfører, at indførelsen af parkeringsbegrænsningen på 25 timer ikke er egnet til at sikre mere kapacitet på motorvejsrastepladser, hvorfor parkeringsbegrænsningen ikke er passende til at nå målet.

Kommissionen anfører, at der ikke er nogen klar forbindelse mellem langtidsparkering af tunge godskøretøjer og den påståede kapacitetsudfordring på motorvejsrastepladser i Danmark.

Kapacitetsudfordringen er imidlertid dokumenteret af Vejdirektoratet i de tællinger af såvel kapacitetsudnyttelse på samtlige rastepladser og opholdstidstællinger på et udvalg af rastepladser. Der er således ikke belæg for Kommissionens

---

<sup>1</sup> Det bemærkes, at det fejlagtigt er fremgået af tidligere fremsendte svar af 19. februar 2019, at tidsbegrænset parkering skal forhindre lastbilernes langtidsparkering for derigennem at komme ulovlig trafikfarlig lastbilparkering på til- og frakørselsramperne til livs. Formålet er derimod at komme trafikfarlig parkering inde på rastepladserne til livs.



konklusion om, at der ikke er begrundelse for 25 timers-reglen, fordi der er ledig kapacitet på nogle rastepladser.

Danmark finder derfor, at indførelsen af parkeringsbegrænsningen på 25 timer for at sikre mere kapacitet på motorvejsrastepladser er både nødvendig, passende og dermed egnet til at opnå det legitime formål.

#### *Overvejelse af alternative foranstaltninger*

Danmark fremhævede i sit svar på Kommissionens åbningsskrivelse af 19. juli 2018, at andre foranstaltninger blev vurderet, inden man valgte begrænsningen på parkering på højst 25 timer. Kommissionen anfører, at Danmark ikke har fremlagt yderligere oplysninger om de alternative foranstaltninger, der er blevet vurderet eller forklaret, hvorfor de blev fravalgt.

Danmark skal i den forbindelse oplyse, at man har overvejet og vurderet en række af alternative foranstaltninger med henblik på at finde den bedste løsning til at opnå de fire mål som anført ovenfor. Disse omfatter:

- Mulighed for at indføre betalingsparkering, herunder muligheden for at benytte bomanlæg
- Mulighed for at anvende fleksibel fordeling af parkeringsarealer
- Mulighed for at indføre tidsbegrænset parkering på mellem 3-25 timer

Herudover er muligheden for mindre anlægsforbedringer samt anlæg af nye rastepladser blevet overvejet. Set i lyset af, at formålet med offentlige rastepladser er, at trafikanter på deres rejse – blandt andet af hensyn til trafiksikkerheden – skal kunne raste, dvs. spise, forrette nødtørft, udføre korte hvil mv., blev det med henblik på at opfylde de fire mål vurderet, at parkeringsbegrænsningen på 25 timer var den nødvendige og mest passende løsning. Det blev bl.a. lagt til grund for beslutningen, at der med valget af præcis 25-timers tidsbegrænsning blev givet mulighed for afholdelse af reduceret ugentlig hviletid på de statslige rastepladser.

#### ***Afsluttende bemærkninger***

Danmark finder således, at det udelukkende er medlemsstaternes kompetence at fastsætte parkeringsregler, at den danske regel om tidsbegrænset parkering hverken direkte eller indirekte har en diskriminerende virkning og er begrundet i legitime formål af almen interesse, og at parkeringsreglen er proportional, hvorfor Danmark hverken anerkender, at den tidsbegrænsede parkering hverken direkte eller indirekte krænker friheden til at udveksle transporttydelser jf. artikel 1, 8 og 9 i forordning (EF) 1072/2009, eller at foranstaltningen i øvrigt er uforenelig med EU-retten.