



European Commission
DG Energy and Transport
Head of Unit Szabolcs Schmidt
DG TREN E.1
DM 24/28
B – 1049 Brussels

Deres ref.:

Vor ref.: 07-412502-003 shl

Dato: 21.12.2007

Kære Szabolcs Schmidt

Vi skriver til EU-Kommissionen i anledning af et problem vi er stødt på i forbindelse med indførelsen af de nye regler for køre- og hviletid i Danmark som følge af Rådets og Parlamentets Forordning 561/2006 og Direktiv 2006/22.

Dansk Transport og Logistik repræsenterer transporterhvervets branche- og arbejdsgiverinteresser i Danmark med medlemmer indenfor vejtransport, jernbanetransport og kombineret transport. Vi har derfor altid været dybt involveret i at assistere vores medlemmer om efterlevelse af reglerne i forbindelse med indførelsen af de nye regler for køre- og hviletid. Vi har blandt andet udgivet en folder og en CD for vores medlemmer, som vi vedlægger et eksemplar af. DTL er også medunderskriver af EU's charter om trafiksikkerhed. Endvidere beskæftiger DTL sig dagligt med trafiksikkerhed i vores medlemsvirksomheder samt gennem forskellige projekter blandt andet sammen med de danske myndigheder.

Vi skal ikke lægge skjul på, at indførelsen af de nye regler for køre- og hviletid har givet anledning til mange problemer. Den vedtagne tekst lever desværre ikke op til løfterne om mere klare og entydige bestemmelser. Der er eksempler på væsentlige forskelle i oversættelserne visse steder i teksten. Derfor er der også et stort behov for at udstede de vejledende noter, som myndigheder og Kommissionen er i færd med at udarbejde. Og endelig kan det nævnes, at de danske myndigheder netop har måttet udsende en vejledning på over 40 sider alene om undtagelserne i forordningen!

Vi skriver imidlertid til dig i en konkret sag, som er blevet aktuel i lyset af vinterens komme i Danmark. Her i landet har den centrale politimyndighed "Rigspolitiet" anlagt en for alle parter ny fortolkning af reglen om ugentligt hvil i artikel 8 i Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 i forbindelse med vintertjeneste dvs. snerydning og saltning af glatte veje. Rigspolitiet oplyser, at denne fortolkning er baseret på drøftelser på et møde i Bruxelles den 13. – 14. september 2007 i "legal working group on harmonized application of social rules in road transport" under ledelse af Kommissionen.

I Skandinavien – og i særdeleshed i Danmark – udføres hovedparten af vintertjenesten for de offentlige vejmyndigheder af private vognmandsvirksomheder efter udbud fra myndighederne. Kontraktperioderne mellem disse parter løber typisk i 5 år. Der har i den forbindelse hidtil eksisteret den praksis, at når der er tale om at salte og rydde sne på glatte veje til gavn for trafikikkerheden, så har det været muligt at udskyde det ugentlige hvil helt eller delvist. Det har særligt haft betydning i weekender, hvor en chauffør, der i løbet af ugen har kørt normalt "ikke-undtaget" kørsel bliver nødt til at afbryde sit ugentlige hvil eller helt at udskyde det, til hans arbejde i trafikikkerhedens tjeneste er færdigt. Denne praksis gennem mange år har været helt problemfri og ud fra det synspunkt, at det vil være langt farligere at have glatte veje end det er at udskyde det ugentlige hvil for en kortere periode.

Med Rigspolitiets nye fortolkning er denne praksis ikke længere mulig. Vintertjeneste er i sig selv i Danmark undtaget fra forordning 561/2006. Men udføres der "ikke undtaget kørsel" eksempelvis på ugens fem første dage, så skal chaufføren med den nye fortolkning herefter holde et ugentligt hvil, og må således ikke udføre vintertjeneste i weekenden.

Rigspolitiet anfører endvidere, at et ugentligt hvil i alle tilfælde og uden undtagelse skal holdes inden for en uge, som er defineret i Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, artikel 4, litra i), og senest efter seks 24 timers perioder fra afslutningen af det foregående ugentlige hvil.

Der er særligt to elementer, som rejser store vanskeligheder for dansk transporterhverv og for de danske vejmyndigheder:

Det første vedrører det forhold, at den nye fortolkning indføres midt i en kontraktperiode for vintertjeneste i Danmark. Kontrakterne for vintertjeneste har været indgået før de nye regler trådte i kraft og dermed på baggrund af den ovennævnte praksis og dermed under helt andre forudsætninger. Kontrakterne er derfor omkostningsmæssigt baseret på, at chaufføren kan udskyde sit hvil til et senere tidspunkt af hensyn til samfundets behov for sikre veje også i weekenden om vinteren. Dette sætter de enkelte vognmænd under voldsomt pres.

Vi skal ikke undlade at pege på, at disse transportvirksomheder ofte er SMV'er og som sådan har få ressourcer til at tilpasse virksomheden til sådanne nye, uventede forhold.

Det andet problem vedrører den egentlige fortolkning af reglen om ugentligt hvil: For vognmanden står valget reelt mellem tre muligheder, som hver især medfører en række ulemper:

Virksomheden kan vælge at overtræde loven og dermed blive straffet af myndighederne. Vi skal i den forbindelse tilføje, at sanktionerne for overtrædelser i Danmark inden for de seneste to år er blevet skærpet så meget, at selv en kort afbrydelse af det ugentlige hvil kan føre til, at chaufføren fuldstændigt mister sin førerret og dermed muligheden for at køre for vognmanden. Til gengæld bliver de glatte veje saltet og gruset og trafikikkerheden er sikret. Men vi finder det ikke rimeligt at en vognmand/chauffør skal betale for dette gennem bøder og andre sanktioner

Alternativt kan virksomheden vælge at opfylde sin kontrakt om vintertjeneste imod at skære i aktiviteterne ved den primære drift. Det kan gøres ved, at de chauffører, der måske skal udføre vintertjeneste i en weekend, eksempelvis holder et ugentligt hvil de sidst to hverdage op til en weekend. Dermed vil de kunne stå stand by for vintertjeneste i weekenden. Denne løsning vil imidlertid for de fleste vognmænd betyde indtægtstab i et sådant omfang, at det vil være skadeligt og fatalt for eksistensen af deres virksomhed.

Endelig kan vognmanden vælge at bryde sin kontrakt om vintertjeneste og ikke udføre kørslen, fordi virksomheden ønsker at efterkomme den stramme fortolkning, som politiet har anlagt. Brud på kontrakten kan imidlertid også være, fordi virksomheden efter al sandsynlighed slet ikke kan skaffe de nødvendige chauffører til opgaven. Dermed vil vejene ikke blive ryddet eller saltet med deraf følgende kompromittering af trafikikkerheden. Desuden risikerer virksomheden et sagsanlæg med store erstatningskrav for kontraktsbrud mod til gengæld at have overholdt køre- og hviletidsreglerne.

Det må efter vores opfattelse være ret og rimeligt at anlægge en bredere, samfundsmæssig betragtning af, hvorledes der kan opnås den bedste trafikikkerhed. Vi har ingen som helst dokumenterede oplysninger om, at den tidligere anvendelse i Danmark af et udskudt hvil i forbindelse med vintertjeneste på noget tidspunkt skulle have sænket niveauet for trafikikkerheden, så disse aktiviteter udgør en fare for andre trafikanter. Til gengæld er der ingen tvivl om, at manglende snerydning og saltning og grusning af glatte veje bidrager til ulykker.

Efter vores opfattelse er trafikikkerheden bedre tjent ved, at chaufføren eventuelt kan udsætte sit ugehvil til fordel for de øvrige bilister på de danske veje.

Vi skriver til Kommissionen på nuværende tidspunkt, fordi problemet er ved at blive akut. Vi har allerede meldinger fra medlemsvirksomheder som har erklæret, at de på grund af de ændrede fortolkninger vedrørende det ugentlige hvil må se sig nødsaget til at undlade vintertjeneste, trods indgåede kontrakter. Dermed er trafikikkerheden i fare til skade for den almindelige borger i samfundet.

Trods vores kontakter til danske myndigheder er det ikke lykkedes at finde en løsning, der sikrer vognmanden, chaufføren og trafikikkerheden generelt. Der bliver som nævnt henvist til, at Kommissionen har anlagt samme fortolkning, som Rigspolitiet anvender. Dette er muligt – og set fra et snævert juridisk synspunkt er fortolkningen måske endda korrekt. Men det må også være Kommissionens opgave at sikre, at EU-lovgivning i sig selv ikke er skadelig for trafikikkerheden.

Det er på den baggrund, vi gerne vil anmode om Kommissionens samlede vurdering af situationen på netop dette følsomme område. I særdeleshed finder vi, at det bør være en oplagt mulighed at tillade midlertidig afvigelse fra de stramme regler om ugentligt hvil indtil udløbet af en given kontraktperiode, så virksomhederne ikke straffes hverken af samfundet eller af opdragsgiveren for at udføre et så væsentligt arbejde for samfundet, som det er tilfældet med vintertjeneste.

Dog skal vi ikke undlade at pege på den omstændighed, at på længere sigt er vi fortsat ikke overbevist om, at de ekstra omkostninger, der er forbundet med Rigspolitiets nye fortolkning, vil yde et reelt bidrag til forbedring af trafikikkerheden. I særdeleshed kan man spørge sig selv, om ikke de midler var bedre anvendt på andre initiativer til gavn for trafikikkerheden.

Endelig skal vi fremhæve, at fortolkningen, angivet af det danske politi, uden tvivl også kan få indflydelse på de mange tilfælde i forbindelse med "undtaget kørsel", hvor vognmænd har lavet særskilte aftaler med myndighederne om udrykninger for at forhindre tab af menneskeliv eller større materielle skader i nødsituationer.

DTL står selvfølgelig til rådighed for uddybelse af vores synspunkter, idet vi så anbefaler, at Kommissionen tager kontakt til DTLs permanente repræsentation i Bruxelles v/Søren Larsen, tlf. 04 95 91 23 08.

Med venlig hilsen



Erik Østergaard
Adm. direktør