



NOTAT

Dato 19. februar 2019  
J. nr. 2018-3954

**Notat med svar på spørgsmål 1-6 om tidsbegrænset parkering for lastbiler på motorvejsrastepladser (åbningsskrivelsen (2018/2221))**

1. *Kan De give os statistiske oplysninger om antallet af lastbiler, der opholder sig på motorvejsparkeringspladser og/eller -rastepladser i længere tid end 25 timer? De bedes navnlig oplyse om følgende:*
  - *hvad var den gennemsnitlige parkeringstid på motorvejsparkeringspladser og/eller-rastepladser før indførelsen af tidsbegrænsningen på 25 timer?*
  - *var alle statens 90 rastepladser berørt på samme måde eller kun nogle af dem?*
  - *hvad var omfanget af kapacitetsbegrænsningen?*

Svar:

De 90 motorvejsrastepladser i Danmark har tilsammen har ca. 1.300 parkeringspladser til lastbiler, der er omfattet af den tidsbegrænsede parkering på 25 timer, der trådte i kraft d. 1. juli 2018.

Den statslige vejmyndighed, Vejdirektoratet, har dels gennemført undersøgelser af belægningsgrader og dels af opholdstider for lastbiler på motorvejsrastepladserne forud for indførelsen af tidsbegrænsningen.

Overordnet kan det oplyses, at både belægningsgrader og opholdstider varierer afhængigt af bl.a. tidspunktet på dagen (formiddag, eftermiddag, aften eller nat), tidspunktet på ugen (hverdag eller weekend) og geografisk placering (centralt eller perifert placerede rastepladser på motorvejsnettet).

*Belægningsgrad*

Vejdirektoratet har fået gennemført tællinger af belægningsgraden på samtlige 90 rastepladser langs motorvejsnettet.

Der er gennemført tællinger d. 14.-16. juni 2016 (hverdage), d. 20.-21. september 2017 (hverdage), d. 30. september og d. 8. oktober 2017 (weekend).



Resultaterne fremgår af bilag 1<sup>1</sup>.

Side 2/9

Undersøgelserne af belægningsgraden peger på, at ca. 55-60 motorvejsrastepladser har kapacitetsproblemer på hverdagene. I weekenderne er tallet ca. 30.

Tællingerne er alle udført manuelt i sene aften- og nattetimer, hvor antallet af lastbiler på rastepladserne vurderes at være størst. Hver af de 90 rastepladser er talt en gang på hver af de ovennævnte datoer.

Der er talt alle lastbiler indenfor og udenfor parkeringsbåse, på ramper, nødspor mv. i tilknytning til rastepladserne. Til grund for opgørelsen af belægningsgraden ligger opgørelser over antallet af lastbilparkeringsbåse på de enkelte rastepladser.

### *Opholdstider*

Vejdirektoratet har i uge 11-12 og uge 39-40 i 2017 gennemført manuelle tællinger af lastbilers opholdstider på i alt 21 motorvejsrastepladser på E20, E45 og E47/55 (se kort 1).

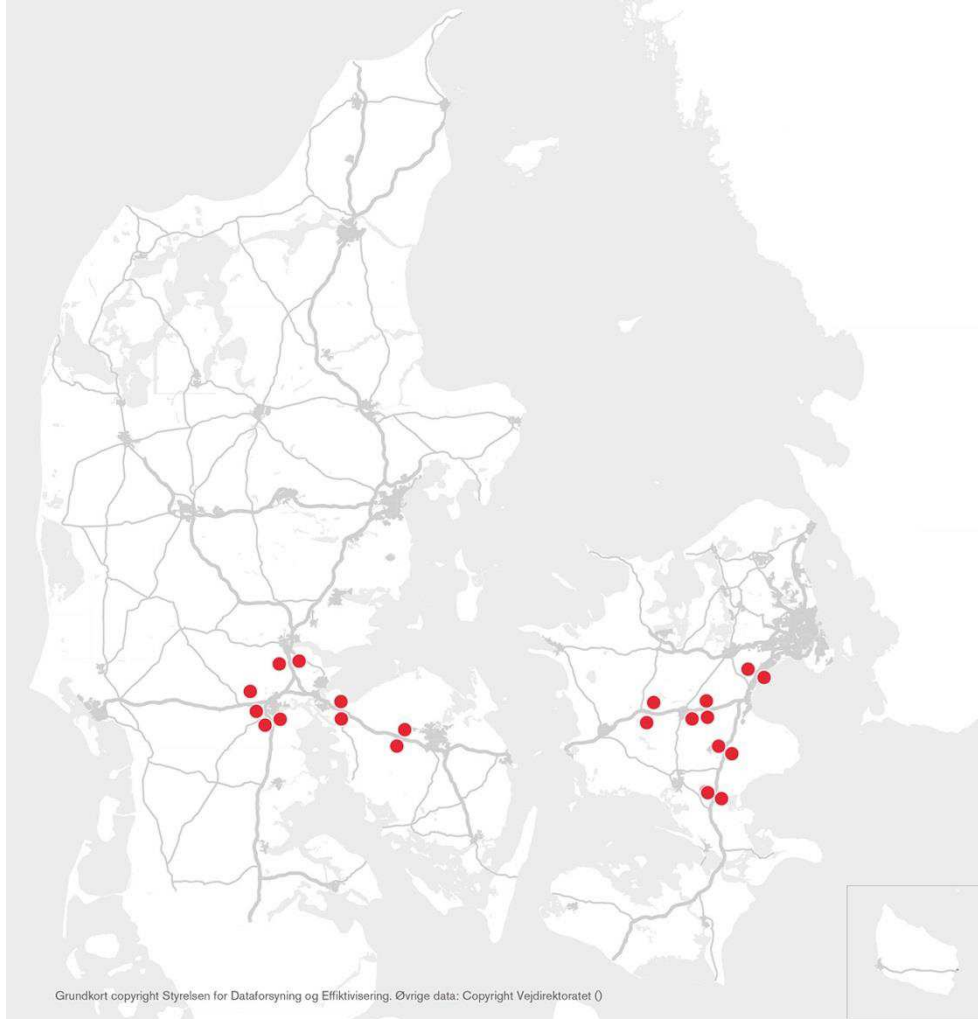
Tællingerne er gennemført ved, at tællehold har gennemkørt en rute og på forskellige tidspunkter registreret antal parkerede lastbiler på rastepladserne. Tællingerne er gennemført både på hverdage og i en weekend.

Tællingerne har primært haft til formål at undersøge, om der er genkendelige tidsmæssige mønstre i lastbilparkeringen på rastepladserne. Tællingerne er ikke helt identiske, men det overordnede mønster i lastbilernes opholdstider viser den samme tendens.

Undersøgelserne af lastbilernes opholdstider indikerer, at de korte ophold typisk finder sted i dagtimerne, de mellemlange ophold typisk finder sted i aften- og nattetimerne startende fra sent på eftermiddagen til tidligt næste morgen på hverdage. De lange og meget lange ophold finder primært sted i forbindelse med weekenderne.

---

<sup>1</sup> TRU alm. del 761 (2017-18).



Tællingerne indikerer, hvor lang tid de enkelte lastbiler i gennemsnit opholder sig på rasteplasserne på henholdsvis hverdage og i weekender. Opholdstiderne kan ved den anvendte, manuelle tællemetode ikke fastlægges helt nøjagtigt. Det skyldes, at ankomsttidspunkt før registreringstidspunktet og afgangstidspunkt efter sidste registreringstidspunkt ikke kendes.

Frekvensen i tællingerne er dog fastlagt på en måde, så der har kunnet skelnes rimeligt mellem korte ophold af nogle timers varighed, ophold under et døgn og meget lange ophold over flere døgn.

Tællingerne er baseret på stikprøver, og nogle køretøjer kan således have haft længere opholdstider, men det vurderes dog ikke at ændre afgørende på opholdstidsmønstret.

Ligeledes giver tællingerne et øjebliksbillede fra netop de døgn, der er talt. Det kan dog konstateres, at tællingerne giver et relativt ensartet mønster af opholdstiderne, hvorfor resultaterne anses som valide.



Tabel 1 og 2 nedenfor viser opholdstider på otte rasteplasser langs motorveje i Trekantområdet på henholdsvis hverdage og i weekender.

Side 4/9

*Tabel 1. Opholdstider for lastbiler på otte rasteplasser langs motorveje i Trekantområdet på hverdage*

Opholdstid	Andel
0-2 timer	Ikke opgjort
2-4 timer	Ca. 31 pct.
4-12 timer	Ca. 57 pct.
12-24 timer	Ca. 9 pct.
24-45 timer	Ca. 0 pct.
Over 45 timer	Ca. 3 pct.

*Tabel 2. Opholdstider for lastbiler på otte rasteplasser langs motorveje i Trekantområdet i weekender*

Opholdstid	Andel
0-2 timer	Ikke opgjort
2-4 timer	Ca. 1 pct.
4-12 timer	Ca. 12 pct.
12-24 timer	Ca. 9 pct.
24-45 timer	Ca. 45 pct.
Over 45 timer	Ca. 33 pct.

Tabel 3 og 4 nedenfor viser opholdstider på 13 rasteplasser langs E20 og E47/55 på henholdsvis hverdage og i weekender.

*Tabel 3. Opholdstider for lastbiler på 13 rasteplasser langs motorveje på E 20 og E47/55 på hverdage*

Opholdstid	Andel
0-2 timer	Ikke opgjort
2-4 timer	Ca. 9 pct.
4-12 timer	Ca. 61 pct.
12-24 timer	Ca. 21 pct.
24-45 timer	Ca. 2 pct.
Over 45 timer	Ca. 6 pct.



Tabel 4. Opholdstider for lastbiler på 13 rasteplasser langs motorveje på E 20 og E47/55 i weekender

Side 5/9

Opholdstid	Andel
0-2 timer	Ikke opgjort
2-4 timer	Ca. 7 pct.
4-12 timer	Ca. 32 pct.
12-24 timer	Ca. 15 pct.
24-45 timer	Ca. 28 pct.
Over 45 timer	Ca. 18 pct.

2. I Deres svar på åbningsskrivelsen nævner De alternativer til statslige parkeringspladser og/eller rasteplasser. Kan De give nærmere oplysninger om de eksisterende alternativer og navnlig om følgende:

- hvilken form for alternativer er der tale om?
- hvis det drejer sig om private parkeringsfaciliteter, hvor mange er der, og til hvor mange lastbiler i alt?
- om de opfylder efterspørgslen efter lastbilparkering, dvs. er der tilstrækkeligt mange af dem?
- hvis der opkræves afgifter for benyttelsen af disse alternativer, hvilke afgifter er der tale om, og hvordan står de i forhold til de faktiske omkostninger ved at stille lastbilparkering til rådighed?
- den gennemsnitlige kørselsafstand fra motorvejene til de alternative parkerings-og/eller rasteplasser?

#### Svar:

Det skal indledningsvist bemærkes, at det ikke er medlemsstaternes opgave eller pligt at stille faciliteter til rådighed for lastbilers langtidsparkering eller at anvisе chaufførerne alternativer til motorvejsrasteplasserne. På samme måde som det heller ikke er medlemsstaternes opgave eller pligt for eksempel at sikre forsyningen af hotelværelser for handelsrejsende. Dette må håndteres af markedet.

Ifølge køre- og hviletidsforordningens artikel 10 påhviler det transportvirksomhederne at give chaufførerne de nødvendige instrukser til, at chaufførerne kan overholde køre- og hviletidsbestemmelserne – herunder ligger et ansvar for at anvisе lokaliteter til ophold af både kortere og længerevarende varighed.

Både ud fra en generel betragtning, men også ud fra et særligt argument om at sikre chaufførerne bedre sociale vilkår i sektoren, skal Danmark bemærke, det vil være naturligt, at transportvirksomhederne, speditørerne m.fl. henviser



chauffører og lastbiler, der har brug for ophold af længerevarende karakter (25-45 timer), til de samme lokaliteter, der anvendes ifm. afholdelse af de regulære ugentlige hvil på 45 timer, og som ikke kan være de danske motorvejsrastepladser.

Danmark kan konstatere, at man ikke har kendskab til, at vejtransportbranchen har beklaget sig over manglende parkerings- og overnatningsmuligheder i forbindelse med afholdelse af det regulære ugentlige hvil i Danmark. Det bemærkes, at den danske fortolkning af køre- og hviletidsreglerne – også før EU-Domstolens afgørelse i december 2017 i den såkaldte Vaditrans-sag<sup>2</sup> – har været, at det er forbudt at afholde det regulære ugentlige hvil i lastbilen.

Da alternativerne til motorvejsrastepladserne ikke administreres i statsligt regi, er det ikke muligt at opgøre og kortlægge samtlige parkeringsmuligheder for lastbiler i tilknytning til transportcentre, kombiterminaler, havne, andre offentlige parkeringspladser, private parkeringspladser, transportvirksomheder eller transportkøbere; ligesom det heller ikke er muligt at opgøre og kortlægge, hvor og hvor mange lastbiler der kan parkere indenfor en rimelig afstand til de hundredevis af overnatningssteder rundt om i landet.

Overordnet set er det Danmarks helt klare vurdering, at de nævnte alternativer til motorvejsrastepladserne udgør tilstrækkelige muligheder, og at der i øvrigt på et markeds-mæssigt grundlag vil ske en udbygning af faciliteterne, i det omfang der er en efterspørgsel.

3. *De henviser til kapacitetsbegrænsningen på de statslige rastepladser – kan De præcisere, hvor chaufførerne må afholde deres 45-min. pause i tilfælde af kapacitetsknaphed på de statslige rastepladser, om chaufførerne altså med andre ord har mulighed for at parkere og tage deres pause andre steder?*

Svar:

Som tidligere nævnt påhviler det ifølge køre- og hviletidsforordningen transportvirksomhederne at give chaufførerne de nødvendige instrukser, således at chaufførerne kan overholde køre- og hviletidsbestemmelserne.

Med indførelsen af tidsbegrænsningen på 25 timer styrkes chaufførernes mulighed for at holde pauser og kortere hvil på motorvejsrastepladserne, idet der sikres et større flow og mere kapacitet på rastepladserne.

Udgangspunktet er, at motorvejsrastepladserne fortrinsvist er til brug for chauffører, der i løbet af deres arbejdsdag skal afholde pauser og kortere hvil.

---

<sup>2</sup> C-102/16.



Disse typer ophold indtræffer i løbet af dagen og er dermed mere presserende end fx de ugentlige hvil, der kan planlægges længere tid i forvejen. Idet de ugentlige hvil kan planlægges i god tid forud for afholdelse andre steder end på motorvejsrastepladser, burde tidsbegrænsningen ikke udgøre et problem for vejtransportsektoren i tilrettelæggelsen af chaufførernes kørsel.

Det kan oplyses, at Vejdirektoratet løbende arbejder på at forbedre og optimere anvendelsen og indretningen af motorvejsrastepladser med henblik på at understøtte, at kapaciteten står mål med efterspørgslen. Fælles for alle løsninger er, at det kræver finansiering af offentlige midler.

Det kan desuden oplyses, at der langs det øvrige statsvejnet er ca. 280 rastepladser, hvor chauffører har mulighed for at holde eksempelvis kortere pauser.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 2.

4. *Hvad er de økonomiske virkninger af tidsbegrænsningen på 25 timer? De bedes venligst delagtiggøre os i cost-benefit-analysens resultater, navnlig for så vidt angår konsekvenserne for handelen mellem Danmark og andre medlemsstater og for omdirigeringen af tung trafik til andre medlemsstater.*

Svar:

Med udgangspunkt i, at der er tilstrækkelig kapacitet andre steder, og det faktum, at det stadig er muligt at tilrettelægge kørslen med henblik på afholdelse af et reduceret ugentligt hvil på motorvejsrastepladserne, er det Danmarks opfattelse, at tidsbegrænsningen på 25 timer ikke har negative økonomiske virkninger.

Indførelsen af tidsbegrænsningen er ledsaget af en dedikeret parkeringskontrol på rastepladserne (jf. besvarelsen nedenfor af spørgsmål 6). Det har resulteret i, at der i større omfang end hidtil udskrives parkeringsafgifter for ikke-overholdelse af tidsbegrænsningen og andre færdselsforseelser.

I det omfang, at tidsbegrænsningen som noget nyt tilskynder transportvirksomhederne til at betale for chaufførernes ophold og overnatning ifm. afholdelse af reducerede hvil, der ikke længere kan afholdes på rastepladserne (25-45 timer), kan foranstaltningen medføre en øget omkostning for erhvervet. Der foreligger ikke et estimat herfor. Generelt må det forventes, at direkte og indirekte meromkostninger, der kan henføres til tidsbegrænsningen, i første omgang bliver overvæltet på transportkøberne og sidenhen på forbrugerne. Hidtil har det i høj grad været chaufførerne, der har "betalt" denne omkostning gennem uværdige og uacceptable opholds- og overnatningsforhold.



Eventuelt højere transportomkostninger afspejler efter Danmarks opfattelse et mere retvisende billede af de faktiske omkostninger ved vejgodstransport, hvilket i så fald vil give et større incitament til modalskift.

I princippet ville det være muligt, at staten finansierede og byggede sig ud af kapacitetsproblemerne forbundet med lastbilernes langtidsparkering på mellem 25 og 45 timer på rasteplasserne. Den tilgang er Danmark af ovennævnte grunde dog grundlæggende imod. Ligesom det heller ikke ville løse de andre udfordringer, der er forbundet med langtidsparkering.

5. *Har De overvejet en streng håndhævelse af forbuddet mod at sove i kabinen (for hvileperioder på mere end 45 timer) for at afhjælpe kapacitetsbegrænsningen og problemerne i forbindelse med langtidsparkering? Hvis ja, hvad er årsagen til valget af tidsbegrænsningen på 25 timer sammenholdt med en håndhævelse af soveforbuddet?*

Svar:

Det kan oplyses, at der med finanslovsaftalen for 2018 samtidig med beslutningen om at indføre tidsbegrænset parkering på motorvejsrasteplasserne blev afsat ekstra ressourcer til politiet med henblik på en øget kontrolindsats for at sikre ordnede forhold på vejtransportområdet, herunder kontrol af forbuddet mod at afholde det regulære ugentlige hvil i kabinen.

Rigspolitiet har derfor pålagt tungvognscentrene at styrke indsatsen mod chauffører, der ulovligt afholder deres regulære ugentlig hvil i kabinen. Politiets indsats mod chaufførers afholdelse af ugehvil i køretøjet er primært rettet mod rasteplasser og andre steder, hvor politiet erfaringsmæssigt vurderer at finde uordnede forhold.

De to indsatser supplerer hinanden, men den styrkede håndhævelse af forbuddet mod afholdelse af det regulære ugentlige hvil i kabinen kan ikke erstatte parkeringsrestriktionerne, som har et bredere sigte. Det drejer sig blandt andet om:

- at sikre mere kapacitet til at chauffører kan afholde deres pauser og kortere hvil,
- at komme ulovlig og trafikfarlig lastbilparkering på til- og frakørselsramperne til livs,
- at sikre ordnede forhold på rasteplasserne 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, blandt andet på grund af manglende faciliteter og støj, hvor det i den forbindelse er vigtigt at huske på, at chaufførernes lovpligtige hvil i EU-lovgivningen betragtes som deres fritid.<sup>3</sup>

6. *Hvor længe har de danske myndigheder håndhævet tidsbegrænsningen på 25 timer, og hvordan fungerer kontrol og håndhævelse i praksis?*

Svar:

Med finanslovsaftalen for 2018 blev der samtidig med beslutningen om at indføre tidsbegrænset parkering på motorvejsrastepladserne afsat særskilte midler til kontrollen heraf.

Tidsbegrænsningen blev indført pr. 1. juli 2018, og efter en introduktionsperiode med bl.a. uddeling af flyers mv. har tidsbegrænsningen været håndhævet siden august 2018. I perioden indtil 31. december 2018 var Vejdirektoratet ansvarlig for håndhævelsen. Færdselsstyrelsen overtog opgaven pr. 1. januar 2019.

Til at udføre parkeringskontrollen har Færdselsstyrelsen ansat syv parkeringsvagter, hvis opgave det er at udøve parkeringskontrol på statens motorvejsrastepladser.

Kontrollen vedrører tidsbegrænsningen på 25 timer, men også alle andre parkeringsforseelser, der kan forekomme på statens motorvejsrastepladser af alle typer af køretøjer.

I praksis foregår kontrollen af tidsbegrænsningen på 25 timer ved, at parkeringsvagterne besøger rastepladserne to på hinanden følgende gange med omkring 25 timers mellemrum. Første gang med henblik på registrering af parkerede køretøjer. Anden gang for at udskrive afgift til de køretøjer, hvor det kan dokumenteres, at de har holdt længere end 25 timer. Registreringen af køretøjerne sker ved hjælp af billeddokumentation.

Ved overskridelse af 25 timers tidsbegrænsningen eller andre parkeringsforseelser, pålægger parkeringsvagten en afgift på baggrund af, at der er blevet foretaget en uberettiget standsning eller parkering, jf. bekendtgørelse om Færdselsstyrelsen parkeringskontrol af statslige veje § 1, stk. 1, og færdselslovens § 122a, stk. 2.

---

<sup>3</sup> I henhold til køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra h, betragtes chaufførernes hvil som deres fritid.