



MINISTEREN

Generaldirektør Henrik Hololei  
Generaldirektoratet for mobilitet og transport  
Europa-Kommissionen  
1049 Bruxelles

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

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

### **Vedrørende supplerende spørgsmål om åbningskrivelsen (2018/2221) om tidsbegrænset parkering for lastbiler på motorvejsrastepladser**

Kære Henrik Hololei

Tak for de supplerende spørgsmål om tidsbegrænset parkering for lastbiler på de danske motorvejsrastepladser, som vi har modtaget den 14. januar 2019.

Jeg er grundlæggende af den overbevisning, at det er medlemslandenes prerogativ at fastsætte parkeringsregler, og at der ikke af EU-lovgivningen følger en forpligtelse til, at medlemslandene stiller gratis faciliteter til rådighed for lastbilers langtidsparkering.

Med indførelsen af den tidsbegrænsede parkering er der ikke tale om, at Danmark fratager vejtransportsektoren en lovhemlet eller på andre måde hævdede rettighed til at opholde sig på motorvejsrastepladserne i længerevarende perioder. Når rastepladserne bliver brugt til længerevarende ophold, er der tværtimod tale om, at rastepladserne anvendes til formål, som ligger langt uden for, hvad der er formålet og hensigten med offentlige rastepladser.

Parkeringsbegrænsningen er indrettet fleksibelt og på en sådan måde, at den hverken direkte eller indirekte udgør en barriere for den frie bevægelighed i det indre marked.

Der er derfor intet grundlag for at stille spørgsmålstegn ved foranstaltningen.

Jeg vil gerne særligt gøre opmærksom på de forhold, der begrundes og berettiger den tidsbegrænsede parkering og den valgte model på 25 timer.

Tidsbegrænsningen skal forhindre lastbilernes langtidsparkering for derigennem

- 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 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, 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.

Det er endvidere forventningen, at tidsbegrænsningen medvirker til at skabe et incitament for private aktører til at udbygge faciliteter til blandt andet *safe and secure parking* med passende overnatningsmuligheder og andre faciliteter for chauffører og lastbiler. Så længe nærværende sag er åben, påvirker det desværre - så vidt jeg kan bedømme - investeringslysten negativt.

Som en generel betragtning vil jeg slutteligt bemærke, at medlemslande ved at tillade og muliggøre langtidsparkering på motorvejsrastepladserne er med til at understøtte en uacceptabel forretningsmodel i vejgodserhvervet, der baserer sig på, at chauffører lever og bor på rastepladserne rundt om i Europa under kritisable forhold i meget lange perioder ad gangen uden at komme hjem.

Derfor er det stadig min forhåbning, at Mobilitetspakken bliver en realitet og kommer til at indeholde Kommissionens forslag om blandt andet forbud mod afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køretøjet og bestemmelsen om *return-to-home*, idet disse tiltag supplerer den danske parkeringsregel og de formål, der ligger bag den.

Der er vedlagt et notat med besvarelse af de stillede spørgsmål.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen