



Fremsat den 1. marts 2022 af Hans Kristian Skibby (UFG), Karina Adsbøl (UFG), Lise Bech (UFG),  
Liselott Blixt (UFG) og Bent Bøgsted (UFG)

## **Forslag til folketingsbeslutning**

om etablering af en arbejdsgruppe, som skal fremsætte forslag til forbedringer  
af forholdene for danske lastbilchauffører og vognmænd

Folketinget pålægger regeringen at etablere en arbejdsgruppe bestående af brancheforeninger, chauffører og relevante myndigheder, som – med udgangspunkt i forslagene i dette beslutningsforslag – skal fremsætte forslag til forbedringer af forholdene for danske lastbilchauffører og vognmænd.

## Bemærkninger til forslaget

Danske lastbilchauffører og vognmænd oplever i stigende grad udfordringer med de rammevilkår, som regulerer lastbiltrafikken i Danmark. Der er på den baggrund behov for at nedsætte en arbejdsgruppe bestående af brancheforeninger, chauffører og relevante myndigheder, som skal komme med forslag til forbedringer af forholdene for danske lastbilchauffører og vognmænd. Det foreslås, at arbejdsgruppen tager udgangspunkt i nedenstående forslag og problematikker.

### *Mangel på parkeringspladser til korte pauser og daglige hvil langs statsvejnettet*

Manglen på p-pladser til lastbiler har været kendt og dokumenteret i mange år. Allerede i 2009 viste Vejdirektoratets optælling af antal parkerede lastbiler, at belægningen var helt op til 400 pct. om natten på rasteplasser langs motorvejene. Det vil sige, at der holdt fire gange så mange lastbiler, som der var optegnede p-båse til. Topscoreren var Skærup på E45 syd for Vejle og nord for afgangen mod henholdsvis Kolding og Lillebælt.

Siden da er lastbiltrafikken vokset og især antallet af udenlandske lastbiler primært fra Østeuropa med langt større behov for parkering om natten og i weekenden end danske lastbiler, der i stort omfang har mulighed for at nå hjem til virksomhedens eller chaufførens adresse ved dagens og ugens afslutning.

I 2019 oversendte Vejdirektoratet et notat til Folketinget, hvor der blev angivet et løsningsforslag til en anslået omkostning på 188 mio. kr. og i alt 427 ekstra pladser. Forslaget indebærer, at kapaciteten på 21 af landets 90 motorvejsrasteplasser, der kan modtage lastbiler, bliver mere end fordoblet. Samlet set vil de 90 rasteplassers lastbilkapacitet vokse med ca. 33 pct., og det på de steder, hvor behovet er størst.

Siden da er manglen på kapacitet blev endnu tydeligere, da håndhævelsen af p-reglerne er blevet overflyttet fra politiet til først Vejdirektoratet og siden Færdselsstyrelsen med et kraftigt øget kontroltryk til følge, der igen har ført til udstedelse af mange p-afgifter for parkering uden for de optegnede båse.

Lastbilchaufførerne er underlagt køre-hvile-tidsregler af hensyn til ikke mindst trafiksikkerheden, og pauser og hvil skal afholdes efter helt specifikke regler som f.eks. efter en køreperiode på højst 4½ time og efter 9 eller i visse tilfælde højst 10 timers daglig kørsel. Det betyder, at chaufførerne ikke bare kan køre videre til næste rasteplass uden at risikere at overtræde disse regler.

Med det politiske forlig fra juni 2021 blev der dog kun afsat 50 mio. kr., mens der på plussiden også blev inddraget pladser til modulvogntog (25,25 meters længde). Ud over generelt flere p-pladser til lastbiler og modulvogntog savnes i øvrigt også p-pladser til særtransporter, som er længere og bredere eller standardvogntog (og modulvogntog). Dette

er blevet yderligere aktualiseret af de udvidede spærretider, som gør det nødvendigt for særtransporterne at holde flere og længere pauser. Det gælder i høj grad f.eks. de strækninger, hvor der er indført spærretid for at køre med totallængde over 50 m og parkeringsanlæg uden for større byer, hvor der er spærretider.

Der er på den baggrund behov for at afklare det præcise omfang og placering af mulige nye p-pladser.

### *Bedre toilet- og badeforhold*

Lastbilchaufførers arbejdsplads er på landevejen, og tilgængelige toiletfaciliteter langs vejnettet er et afgørende element for chaufførernes daglige arbejdsmiljø. Det burde være en selvfølge, at chauffører – herunder kvindelige chauffører – har en mulighed for at anvende toiletfaciliteter under sikre og hygiejniske forhold med passende mellemrum på det danske vejnet. Motorvejene er her helt centrale, men der er store dele af Danmark uden motorvej. I alt er der næsten 75.000 km vej i Danmark – heraf er ca. 1.300 km motorveje og 2.600 km øvrige statsveje.

Det gælder hele landet, men især i det midt- og vestjyske område mangler toiletfaciliteter, og der kan f.eks. peges på strækningerne på rute 26 og rigtig mange steder på hovedlandevejsnettet, hvor der er for få toiletter. Mange steder er de eksisterende toiletter blevet fjernet eller lukket.

Kvaliteten af toiletfaciliteterne er også et fast tilbagevendende tema, og her kunne en betalingsløsning være en mulighed, som også er kendt fra f.eks. Tyskland. En mulighed er, at betalingen helt eller delvis kan veksles til køb i rasteplassens kiosk og cafeteria.

### *P-afgifter på udenlandske lastbiler skal inddrives mere effektivt*

Inddrivelsen af p-afgifter foregår uden undtagelser for danske lastbiler, mens inddrivelsen kun er delvis fungerende for udenlandske lastbiler, og de fungerer slet ikke for lastbiler fra en gruppe af østeuropæiske lande.

Færdselsstyrelsen har via virksomheden Euro Parking Collection (EPC) iværksat en procedure for opkrævning af p-afgifter i udlandet, og i et svar fra transportministeren fra marts 2021 konstateres det, at EPC har haft opgaven i kort tid, og at det derfor er for tidligt at drage definitive konklusioner om arbejdets succes. Ministeren har derfor bedt Færdselsstyrelsen om løbende at holde sig orienteret om, hvordan det går med at få parkeringsafgifterne betalt.

Erfaringerne siden da er meget ringe, hvad angår en stor gruppe af østeuropæiske lande, hvilket blev dokumenteret af en artikel i magasinet Danske Vognmænd fra august 2021. Det foreslås derfor, at Færdselsstyrelsen gives hjemmel til at tilbageholde udenlandske lastbiler med en hjullås, indtil p-afgiften er betalt; særlig i gentagelsestilfælde. Færdselsstyrelsen har i forvejen fået en såkaldt vinkeret i forbindelse med kontrol af lastbiler, der lige har været til syn i en

synshal, ligesom Færdselsstyrelsens tilsynskøretøjer bliver udstyret med blå blink.

*Alt for lange sagsbehandlingstider i Færdselsstyrelsen, f.eks. ved ansøgning om vognmandstilladelser*

Mange vognmandsvirksomheder oplever fortsat alt for lange sagsbehandlingstider i Færdselsstyrelsen som f.eks. ved ansøgning om vognmandstilladelser, dvs. ventetider på langt over 6 uger for en ansøgning om en tilladelse.

I Færdselsstyrelsens mål- og resultatplan for 2020 og 2021 er det også tydeligt, at Færdselsstyrelsen ikke har leveret i 2020, og det blev i 2021 aftalt, at sagsbehandlingstiden skulle overholdes fra senest 4. kvartal 2021.

Færdselsstyrelsen arbejder efter det oplyste med mere effektive procedurer, men der er stor usikkerhed om, om det vil lykkes Færdselsstyrelsen at få nedbragt sagsbehandlingstiden under de gældende rammer, herunder økonomiske rammer. Derfor bør Færdselsstyrelsen tilføres øgede ressourcer til at få nedbragt sagspakkerne.

*De lavthængende forslag om øget effektivitet i vognmandserhvervet implementeres*

Vognmandserhvervet har længe ønsket at kunne køre med lastbiler med fem aksler og 40 t i stedet for kun fire aksler og 32 t; det vil sige med sololastbiler uden påhængskøretøj. Det gælder især lastbiler med store kraner, men også f.eks. store slamsugere eller tiplastbiler i bygge- og anlægssektoren.

Ændringen er ikke noget stort spring, hverken når det gælder akseltryk eller totalvægt, da der er mange korte fem akslede sættevognstog på op til 44 t vogntogsvægt, som i princippet er sammenlignelige.

Med en forhøjelse af totalvægten fra 32 til 40 t vil der kunne spares et antal lastbiler, da der med en højere totalvægt vil kunne medbringes mere gods pr. lastbil.

Transportministeren har indtil videre henvist til, at da der er statsfinansielle konsekvenser, kan han ikke handle. De statsfinansielle konsekvenser opstår ved, at der forventes behov for færre lastbiler og mindre brændstofforbrug og dermed færre indtægter til statskassen på vejbenyttelsesafgift, vægtafgift samt diesel- og CO<sub>2</sub>-afgift.

Et særligt aspekt er, at en del vognmænd har kæmpet med uret om at blive klar med nye Euro 6-lastbiler til miljøzonerens trin 2 pr. 1. januar 2022.

Der kunne tages en beslutning om at prioritere og finansiere dette forslag, der samfundsøkonomisk giver store fordele – herunder reducerer det klimabelastningen og som en logisk konsekvens deraf også statens indtægter på f.eks. diesel- og CO<sub>2</sub>-afgift. Forslaget vurderes på lang sigt (15 år) at kunne betyde et afgiftstab på ca. 10 mio. kr. årligt, men langt mindre de første år.

Forslaget er i øvrigt beskrevet i en analyse fra Vejdirektoratet fra oktober 2020, hvor konklusionerne er klare, med

hensyn til at der ikke vil være tale om øget vejslid og forringet trafikikkerhed – tværtimod.

*Adgang til konkurrencedygtige alternative drivmidler*

Som et element i at fremme muligheden for anvendelse af biogas i lastbiler foreslås en øget totallængde og koblingslængde på lastbiler for at skabe plads til f.eks. biogastanke. Konkret foreslås det, at den tilladte totallængde for vogntog bestående af lastbil og sættevogn øges fra 16,5 m til 17,5 m for lastbiler, så der kan blive plads til alternative teknologier til diesel som f.eks. biogastanke, der kræver mere plads på lastbilen.

Samtidig foreslås det, at den tilladte koblingslængde til synsfri sammenkobling kan være op til 5,5 m mod i dag 4,5 m, og for sættevognstrækkere med fire eller flere aksler med kran og som blokvognstrækkere hæves koblingsafstanden fra 6,5 til 7,5 m. Koblingslængden er afstanden fra lastbilens front til midten af lastbilens sættevognsskammel, hvor sættevognens kongebolt fastgøres. Det skal bemærkes, at der er et meget positivt arbejde i gang i Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet som aftalt i det politiske forlig fra december 2020.

Etableringen af en brintbrændstoffsabrik i Esbjerg er et vigtigt skridt i den rigtige retning.

*Arbejdstidsreglerne for selvstændige vognmænd er en udfordring*

Det har været en grundlæggende udfordring for de selvkørende vognmandsvirksomheder, hvor vognmanden selv kører lastbilen, og hvor vedkommende vognmand kun har den ene lastbil og ikke har ansatte chauffører, at de i 2013 blev omfattet af arbejdstidsreglerne.

Det nye er, at de selvkørende vognmænds arbejdstid vil blive kontrolleret fra februar 2022 som følge af EU's vejpakke, det vil sige på nøjagtig samme måde som chaufførers arbejdstid.

Transportbranchen er dermed den eneste branche, hvor selvstændige på den måde skal kontrolleres på deres arbejdstid, selv om køre-hvile-tidsreglerne er fuldt tilstrækkelige i forhold til trafikikkerheden.

I en erkendelse af, at arbejdstidsreglerne er gældende for selvstændige vognmænd, er det i implementeringen af kontrollen af de selvkørende vognmænd derfor meget vigtigt, at den ikke bliver for rigid, da det er meget vanskeligt i praksis at drive en enmandsforretning. Det gælder f.eks. i forbindelse med sæsonpræget kørsel, hvor der må lægges flere timer på en del af året end på andre dele af året. Det kan også gælde virksomheder i en opstartsfase, hvor der må lægges ekstra kræfter og tid i virksomheden.

*Problemer med undtagelsestransporter*

Der er udfordringer med dem, som foretager såkaldte undtagelsestransporter, og det har tungvognspolitiet svært ved at kontrollere, når der som i dag ingen skive er i uret eller chaufførkort i tachografen, så de ikke kan bruges til lønkon-

trol eller arbejdstidskontrol i henhold til arbejdsdirektivet for mobil arbejdskraft.

#### *Kontrol af lovpligtig chaufførhjemrejse hver 4. uge og lastbilens hjemtur hver 8. uge*

Denne kontrol bør kun udøves af myndighederne i virksomhedens registreringsland, så i Danmark kontrollerer Færdselsstyrelsen danske virksomheder i forbindelse med virksomhedskontrol. Det betyder, at alle danske moderselskabers udenlandske postkasselastbiler, som permanent har Danmark som udgangspunkt, ikke bliver kontrolleret for hjemrejsekravet. Tungvognspolitiet i Danmark må ikke kontrollere dette. En løsning kunne være, at chaufførens førerkort altid skal være isat tachografen, når chaufføren er på arbejde som chauffør på en lastbil. Alt andet tilknyttet arbejde skal registreres i takografen, inden en kørselsperiode startes.

Danske moderselskaber kan i dag udleje sine danskregistrerede lastbiler til postkassen i et andet EU-land, som så kan bemande lastbilen eksempelvis med en filippinsk chauffør, som arbejder på en arbejdstilladelse, der kun gælder ved postkassens chaufførs vikarbureau.

#### *Lastbilkøring er ikke en opgave for Færdselsstyrelsen*

Det er en kendt sag, at p-bøder, atk-bøder og andre bødeopkrævninger udstedt på registreringsnummeret konsekvent smides i skraldespanden af udenlandske bilister fra de ikke-nordiske lande. Det koster mere at inddrive bøden end bødens pålydende. Politiet bør derfor have inddrivelsesretten, og betales der ikke til tiden, skal registreringsnummeret lægges op på automatisk nummerpladegenkendelse ved efterforskning på lige fod med manglende forsikring. Så kommer pengene i statskassen som straksbøde.

#### *Styrk kontrollen med udenlandske varebiler*

I dag anvendes der i langt højere grad varebiler til godskørsel end for blot få år siden. Det er særlig den stigende e-handel og brugen af nye forretningsmodeller med levering helt til døren, der driver udviklingen. Til trods for politisk fokus i både Danmark og med EU's vejpakke er der fortsat flere steder, hvor indsatsen mod social dumping fra udenlandske varebiler halter efter. Derfor kan det overvejes, at varebiler skal omfattes af krav om dansk løn ved cabotagekørsel.

Ved godskørsel i Danmark skal man overholde gældende løn- og arbejdsvilkår, som findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der udfører godskørsel. Alligevel er der indsat en vægtgrænse på 3.500 kg i de nye regler om betaling af overenskomstmæssig løn ved udførsel af cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport i Danmark. Ved at omfatte cabotagekørsel med varebiler af reglerne vil mulighederne for social dumping med varebiler blive mindre. Der bør foretages målrettet kontrol af udenlandsk cabotagekørsel med varebiler med fastlæggelse af måltal for antal kontrollerede køretøjer

I Danmark foregår en stor del af indsatsen mod so-

cial dumping i transportsektoren i politiets tungvognscentre. Tungvognscentrene kontrollerer særlig udenlandske lastbiler og kun i begrænset omfang udenlandske varebiler. Det betyder, at cabotagekørsel med varebiler kun yderst sjældent bliver kontrolleret. Ved at fastsætte måltal for tungvognscentrenes kontrol med udenlandske varebilers cabotagekørsel kan der sættes ind over for ulige konkurrence og social dumping med varebiler. De kommende kilometerbaserede afgifter bør også omfatte varebiler, der kører godskørsel

Fra 2025 indføres der kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler. Selv om varebiler er underlagt en anden afgiftsstruktur end lastbiler, vil der være overhængende fare for, at der vil ske en massiv omlastning fra store og relativt effektive lastvogne til mindre effektive varebiler, hvor varebiler ikke bliver omfattet af de kommende kilometerbaserede afgifter.

#### *Få kulegravet størrelsen af de bødesatser, der gælder ved overtrædelser inden for vejgodstransporten*

I dag medfører overtrædelser af lovbestemmelser inden for vejgodstransportområdet høje bøder, hvilket opleves som et problem, når der er tale om mindre og ubetydelige overtrædelser. Det siger sig selv, at en grov overtrædelse af en given regel bør straffes hårdt, men det kan overvejes, om mindre overtrædelser skal have samme bødeniveau som i dag.

Det føles under alle omstændigheder urimeligt, og vognmænd og chauffører giver ofte udtryk for uforståenhed, når de får en stor bøde for banale forseelser. Der kan typisk være tale om simple forglemmelser eller detaljer, man i skyndingen har overset. Branchen oplever det konkret ved transport af levende dyr. Her angiver mange chauffører, at de er utrygge ved at gå på arbejde, fordi de aldrig ved, om de risikerer at komme til at overtræde en af de mange ofte komplicerede og uoverskuelige regler, der findes inden for dyretransport. Det er bestemt ikke sjovt at komme hjem til ens vognmand og ens familie for at fortælle, at man har fået en bøde på f.eks. 3.000 kr., fordi man f.eks. har glemt at tænde for en vandhane, har overset et givet dokument, eller fordi man blandt 200 andre grise kom til at overse et halt ben hos en enkelt gris – et ansvar, som i øvrigt ikke burde være chaufførens. For chauffører kan det få ganske alvorlige konsekvenser, hvis der er for mange mindre overtrædelser, for man risikerer at få forbud mod at transportere levende dyr og dermed miste sit arbejde.

Høje bøder ses også på køre-hvile-tidsområdet. Af hensyn til færdselssikkerheden skal gældende køre-hvile-tidsregler naturligvis overholdes. Men er det rimeligt, at en chauffør, efter at have kørt 20 minutter for længe eller ens hvileperiode måske er 15 minutter for kort, risikerer bøder i fleretusindkronersklassen? De høje bøder har i hvert fald medført en vis uro blandt vognmænd og chauffører.

En del af forklaringen på den aktuelle mangel på kvalificerede chauffører i transportsektoren kan muligvis henføres til, at bøderne i Danmark er så høje, som de er. De danske bøder ligger i øvrigt generelt over bødesatser, som ses i an-

dre sammenlignelige lande. Der skal være en sammenhæng mellem overtrædelsens karakter og bødeniveauet.

Derfor kan det overvejes, at der gennemføres en undersøgelse af bødestørrelserne inden for vejgodstransportlovgivningen, med henblik på at bøder for små og ubetydelige overtrædelser af lovgivningen generelt nedsættes.

#### *Lavere afgifter for investeringer i sikre lastbiler*

Vognmænd kunne belønnes for at investere i lastbiler, der har moderne udstyr, herunder moderne sikkerhedsforanstaltninger til gavn for chaufførerne og trafikikkerheden. Derfor kunne der overvejes en ordning med henblik på at belønne disse vognmænd med lavere afgifter.

#### *Gerningskode på 45 timers weekendhvil*

Der kunne overvejes gerningskoder på 45 timers week-

endhvil hos politiet, så det bliver muligt at følge med i, i hvilket omfang politiet gennemfører kontroller på området.

#### *Opgør med lastbiloverhalinger på motorvejene*

I 2019 kom vi et skridt ad vejen med at løse problemerne vedrørende lastbiloverhalinger, såkaldte elefantoverhalinger, på de danske motorveje, da antallet af steder, hvor det ikke er tilladt, blev udvidet. Men det er fortsat kilde til store udfordringer mange steder på det danske motorvejsnet til gene for lastbilchauffører og bilister generelt. Der er derfor behov for en grundig analyse af, hvordan kontrollen med overhalingsforbuddet kan styrkes på de strækninger, hvor det er forbudt i dag, og for at overveje om overhalingsforbuddet kan optimeres ved at blive udstrakt til flere strækninger – eksempelvis i kortere tidsrum i løbet af døgnet.

*Skriftlig fremsættelse*

**Hans Kristian Skibby** (UFG):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om etablering af en arbejdsgruppe, som skal fremsætte forslag til forbedringer af forholdene for danske lastbilchauffører og vognmænd.*

(Beslutningsforslag nr. B 148)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.