



## NOTAT

28. april 2022  
2021-2058

### **Notat til FEU og TRU om afgivelse af indlæg i retssagen for EU-Domstolen, C-167/22, Europa-Kommissionen mod Kongeriget Danmark, vedr. 25-timers parkeringsbegrænsning**

#### **1. Indledning – stævning indgivet af Kommissionen**

Europa-Kommissionen har den 4. marts 2022 indgivet stævning ved EU-Domstolen mod Danmark med påstand om, at Danmark ved at begrænse den maksimale parkeringsvarighed på statsejede rastepladser langs motorvejsnettet i Danmark til 25 timer (herefter ”25-timersreglen”) har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til bestemmelserne om den frie udveksling af transportydelse, som fastsat i artikel 1, 8 og 9 i Rådets og Europa-Parlamentets forordning (EF) nr. 1072/2009 (herefter forordningen om international godskørsel)<sup>1</sup>.

25-timersreglen er indført på baggrund af *Aftale om finansloven for 2018*. Det fremgår af aftalen, at ”Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at indføre tidsbegrænset parkering for lastbiler på de statslige rastepladser på motorvejsnettet. Det skal forhindre, at særligt udenlandske lastbiler langtidsparkerer på danske rastepladser.”

#### **2. Kommissionens argumenter i sagen**

Kommissionen har i stævningen nedlagt påstand om, at Danmark har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til den frie udveksling af transportydelse som fastsat i artikel 1, 8 og 9 i forordningen om international godskørsel, der efter Kommissionens opfattelse skal fortolkes i lyset af restriktionsbegrebet i TEUF artikel 56.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.



Kommissionen anfører til støtte herfor, at 25-timersreglen udgør en restriktion af den frie udveksling af transportydelse, idet reglen siges at hindre vognmænd i at udøve deres rettigheder i henhold til forordningen om international godskørsel ved at fratage chaufførerne muligheden for at langtidsparkere og dermed markant besværliggør overholdelsen af navnlig kravet om ugentlige hvil på mellem 25 og 45 timer.

Derudover rammer reglen ifølge Kommissionen udenlandske vognmænd hårdere, idet de ikke har en driftscentral i Danmark, som deres chauffører kan vende tilbage til.

I forhold til de formål, som er anført til støtte for reglen, bestrider Kommissionen, modsat tidligere, ikke, at disse kan anses som legitime formål, dog anser Kommissionen ikke reglen for egnet til at opfylde de enkelte formål og reglen går ifølge Kommissionen under alle omstændigheder udover det nødvendige i relation til disse formål.

### **3. Regeringens argumenter i sagen**

Regeringen vil i første række nedlægge påstand om, at sagen afvises på grund af den meget brede og upræcise påstand, som Kommissionen har nedlagt i stævningen.

I anden række vil regeringen nedlægge påstand om, at Kongeriget Danmark frifindes, idet der først og fremmest bør argumenteres for, at medlemsstaterne ikke er forpligtede til at stille faciliteter til rådighed for chaufførers regulære og reducerede ugentlige hviletider. Et sådant krav følger ikke af forordningen om international godskørsel og kan efter regeringens opfattelse heller ikke udledes ved at fortolke forordningen i lyset af EUF-traktaten. Danmark kan følgelig ikke have tilsidesat nogen forpligtelser i så henseende.

Det bør i den forbindelse fremhæves, at det – i overensstemmelse med nærhedsprincippet – er medlemsstaterne selv, der er nærmest til at bestemme, hvor lang tid man må parkere på statslige rastepladser, bl.a. ud fra vurderingen af de konstaterede behov og forhold i medlemsstaten, herunder trafikstrømmene i og gennem medlemsstaten, afstandene i medlemsstaten og den geografiske spredning i de dele af erhvervslivet, der er afhængige af vejtransportydelse. Det er således regeringens opfattelse, at fastlæggelsen af sådanne parkeringsregler henhører under medlemsstaternes egen kompetence.



Kommissionen gør gældende, at forordningen om international godskørsel skal fortolkes i lyset af TEUF artikel 56 om den fri udveksling af tjenesteydelser. Det er imidlertid regeringens opfattelse, at Domstolen har fastslået, at den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet ikke er omfattet af bestemmelsen i TEUF artikel 56, men af EUF-traktatens bestemmelser om transport, som artikel 58, stk. 1, TEUF henviser til, jf. f.eks. sag C-815/18, præmis 37.

Desuagtet er det under alle omstændigheder regeringens opfattelse, at 25-timersreglen udgør en generel og objektiv regel, der er begrundet i legitime formål af almen interesse (at sikre kapacitet, at modvirke ulovlig trafikfarlig parkering, at sikre ordnede forhold og at sikre chaufførers miljø- og arbejdsforhold) og at reglen er egnet til at varetage disse hensyn og ikke går videre end nødvendigt.