

Transportminister Benny Engelbrecht og
Justitsminister Nick Hækkerup

Den 9. september 2020

Ny praksis hos Politiet giver akut mangel på tilladelser til særtransport

ATL – Transportens Arbejdsgivere, DI, Dansk Byggeri, DI Transport, DTL Danske Vognmænd og Dansk Erhverv skriver sammen til jer, fordi der er opstået en situation, der kræver omgående handling fra regeringen. Problemet er, at der er opstået en akut forsinkelse i udstedelsen af tilladelser til særtransporter fra Politiets tilladelseskontor i Greve. Hvor det tidligere har været normen, at tilladelserne til særtransporterne blev udstedt fra dag til dag dog med svartid på op til tre dage, er situationen nu, at tilladelserne i de hurtigste tilfælde udstedes fra uge til uge og ofte endnu langsommere.

Det betyder stilstand af maskiner, kraner, byggelementer, vindmøllekomponenter, pavilloner, transportmateriel osv. med store praktiske og økonomiske konsekvenser bredt i det danske samfund. I alt fra forsynings- og energisektoren, produktionsindustrien til bygge- og anlægssektoren mv. er det af stor vigtighed at kunne få fragtet gods eller produktionsmidler, der dimensions- eller vægtnæssigt overskrider de normale grænser i lovgivningen.

Forsinkelsen i Greve er opstået, da Politiet uden varsel og anledning i forhold i den praktiske trafik på vejene herunder trafiksikkerheden og infrastrukturforhold har indført en ny praksis, hvor vejmyndighederne i langt større omfang end tidligere høres.

Den hidtidige praksis for udstedelse af særtransporttilladelser har fungeret i mange år, mens den nye praksis har nogle helt - formentlig utilsigtede - uacceptable følger. Erhvervslivet forsøger at rejse sig på trods af den krise, som COVID-19 har medført, Politiets nye praksis modarbejder direkte disse bestræbelser til skade for både beskæftigelsen og økonomien, udover at også kommunernes administration belastes.

Lidt om baggrunden: For at køre særtransporter i Danmark, dvs. transporter med særligt stort eller omfangsrigt gods, kræves en tilladelse fra Politiet, som skal høre vejmyndighederne (herunder kommunerne).

Det gælder alle særtransporter, hvor dimensionerne¹ er større end en længde på 30,0 m (22,0 m for visse vogntog), bredde 3,65 m eller højde 4,10 m og totalvægt på 56 ton. Det fremgår af Særtransportbekendtgørelsen. Mindre særtransporter kan køres tilladelsesfrit.

Den forlængede ventetid på tilladelser giver meget store og konkrete problemer i forhold til behovet hos private og offentlige kunder for flytning af maskiner til bygge- og anlægsopgaver, for transport af pavilloner til akutte formål, eksempelvis til etablering af COVID-19 testcentre, og meget andet kørsel af akut eller hastende karakter.

Vi har konkrete eksempler fra entreprenører, der har projekter der forsinkes, mens medarbejdere og deres maskiner venter uden aktivitet i dage og uger på transport.

Det nye praksis er indtil videre kun indført på tilladelseskontoret i Greve, men ikke på kontoret i Padborg. Transportører med adresse på Sjælland-Fyn skal søge tilladelser på kontoret i Greve, mens transportører med adresse i Jylland skal søge tilladelser på kontoret i Padborg. Det gælder uanset, hvor i landet transporten skal gennemføres. Det indebærer en helt urimelig forskelsbehandling af transportørerne øst og vest for Lillebælt.

Vi forstår, at Politiet har planer om, at kontoret i Padborg skal indføre samme nye praksis, og det må derfor forventes, at ventetiden også der vil mangedobles.

Der er således på helt kort sigt brug for en løsning, der sikrer en tilbagevenden til den hidtidige hurtigere levering af tilladelser til særtransporter. Der må afsættes de nødvendige ressourcer til det ekstra administrative arbejde hos Politiet og hos vejmyndighederne/kommunerne, eller der må findes en praksis, som er mindre ressourcekrævende – om nødvendigt ved en hasteændring af Særtransportbekendtgørelsen.

På lidt længere sigt bør der findes en permanent bedre løsning gennem en revision af Særtransportbekendtgørelsen samt en digital selvbetjeningsløsning/anmeldelsesordning for tilladelser til særtransport fx efter svensk forbillede, hvorved det administrative arbejde for alle parter vil kunne reduceres.

Vi står naturligvis til rådighed for drøftelse med omgående varsel af problemerne og mulige løsninger.

¹ De maksimale mål for almindelige lastbiler i Dimensionsbekendtgørelsen hedder længde 18,75 m, bredde 2,55 m og højde 4,10 m.

Kopi er sendt til Folketingets Transport- og Retsudvalg.

Med venlig hilsen



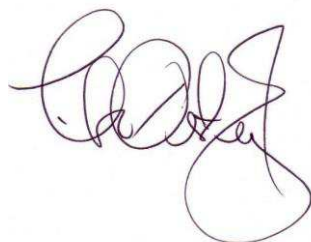
Lars William Wesch ATL
Transportens Arbejdsgivere



Torben Liborius
DI Dansk Byggeri



Michael Svane
DI Transport



Erik Østergaard
DTL Danske Vognmænd



Jesper Højte Stenbæk
Dansk Erhverv