

København, den 20. februar 2018

**Transport-, bygnings- og boligministeriet
v/ Teddy Becker (thb@trm.dk) og Peter Lübcke (pel@trm.dk)**

Danske Speditører: Vent med at tage med den endelige beslutning. Vigtige spørgsmål er stadig uafklarede! Det er i alles interesse, at beslutningen tages på et oplyst grundlag!

Som svar på ministersekretær Teddy Beckers mail af 9. februar 2018 kl. 10:49 skal Danske Speditører hermed komme med sine bemærkninger om tidsbegrænset parkering for lastbiler på rastepladserne.

Tag ikke endelig beslutning, inden de EU-retlige aspekter er fuldt ud afklaret

Allerførst skal Danske Speditører henlede opmærksomheden på, at vores medlemsvirksomheder og vi som brancheforening er optaget af, hvad der er formålet med at indføre tidsbegrænset parkering for lastbiler på de statslige rastepladser på motorvejsnettet. Som det er formuleret i Finansloven for 2018, er formålet "*at forhindre at særligt udenlandske lastbiler langtidsparkerer på danske rastepladser*". (Citat fra Finansloven for 2018, vores understregning).

Senere i denne skrivelse vender vi tilbage til, at dette klart diskriminerende formål med forligskredsens aftale på dette punkt, *kan* være særdeles problematisk i forhold til EU-rettens principper og bestemmelser om bl.a. det indre markedes frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital og om forbud mod restriktioner.

Danske Speditører skal derfor bede Transport-, bygnings- og boligministeren om at få skabt klarhed over, om parkeringsrestriktioner, der særligt skal forhindre udenlandske lastbiler at langtidsparkere, er en teknisk handelshindring og derfor er i strid med EU-retten. Vi mener, at det vil være i alles interesse, hvis forligskredsen lader en endelig beslutning afvente - og påvirke af - en sådan redegørelse.

Ét forbud ad gangen: Alene behov for håndhævelse af forbud mod 45 timer i lastbilen

Danske Speditører foretrækker, at der i første omgang alene fokuseres på at håndhæve det allerede eksisterende forbud mod at tilbringe det lange hvil i førerhuset. Det er vores opfattelse, at en håndhævelse af dette forbud formentlig i sig selv vil kunne gøre op med det langtidsophold i lastbilerne på de danske rastepladser, der er baggrunden for det politiske ønske om handling. Som vi ser det, er der ingen tvivl om, at det især er ønsket om at gøre op med dette langtidsophold i lastbilerne, der i visse kredse er den primære motivation bag ønsket om forbud mod langtidsparkering. Herom vidner Jørn Dohrmann debatindlæg i Jyske Vestkysten (link [her](#)).

Danske Speditører mener, at håndhævelsen af forbuddet mod at tilbringe det lange hvil i lastbilen i det mindste bør gives en reel chance for at vise sin effekt, før man implementerer beslutningen om indførelse af parkeringsrestriktioner.

Bliver der samtidig gennemført og håndhævet en ensidig dansk særordning, der forbyder langtidsparkering på de danske rastepladser over et vist antal timer, vil *den samlede effekt* af håndhævelsen af de to forbud blive vidtrækkende i negativ forstand (og til en vis grad uforudsigelig) for alle i transportbranchen og for dynamikken i vejgodstransporten. Både på mikro- og makroplan bliver de negative konsekvenser store.

Træf ikke endelig beslutning, inden de erhvervs- og forbrugerprismæssige konsekvenser er udførligt beskrevet

I diskussionen om det kommende forbud mod langtidsparkering på rastepladserne er det vigtigt at tage udgangspunkt i, hvordan virkelighedens verden og værdikæderne rent faktisk er skruet sammen.

Danmark er med i det indre marked. Så længe vi er det, er der regler og principper, der skal respekteres. Det betyder blandt andet, at varer skal kunne flyde frit over landegrænserne. Konsekvensen af det er, at der skal udføres en masse transport for at flytte varerne frem til forbrugerne.

I Danske Speditører mener vi, at de udenlandske transportarbejders deltagelse i udførelsen af transportopgaver på dansk jord er et nødvendigt og samfundsgavnligt bidrag til at sikre, at udbud og efterspørgsel på transportområdet kan følges ad. Forbrugerne bestemmer, i hvilket omfang og hvordan varerne skal bevæge sig, og det medfører transport, der skal udføres for at tilfredsstille forbrugerne.

Den forbrugerstyrede mængde transportopgaver, der skal udføres til, fra eller i Danmark, er ganske enkelt større, end hvad danske vognmænd og chauffører kan klare. Sådan har det været længe, og det er efterhånden velkendt, at det stadigt oftere er svært at få fat i en transportør, når gods skal transporteres. Det er næsten umuligt at rekruttere danske chauffører. Kapaciteten bliver mere og mere presset.

Reduceres muligheden for anvendelsen af udenlandsk transportkapacitet som følge af de store juridiske og deraf følgende praktiske udfordringer med afholdelse af langt chaufførhvil på dansk jord, vil misforholdet mellem udbud og efterspørgsel blive endnu større end i dag. Det vil få de praktiske udfordringer og deraf afledte omkostningerne til at stige mere end de prisstigninger, vi allerede har set. I sidste ende drejer det sig om ekstraomkostninger, der risikerer at blive overvæltet på forbrugerne.

I dag er der to markeder for transport: Det nationale og det internationale. Danske chauffører skal også aflønnes efter danske overenskomster, når de kører i udlandet. Det kan man have megen sympati for. Men det betyder i virkeligheden også, at behandler man sagens kerne seriøst, bliver konklusionen, at de danske chauffører ikke kan konkurrere på det internationale transportmarked.

Når eksempelvis en polsk virksomhed har produceret et forbrugsgode, som den danske forbruger efterspørger – ofte er det en produktion, som dansk industri har flyttet ud - vælges formentlig en polsk lastbil med en polsk chauffør eller en anden international transportløsning. Den danske kapacitet er hverken konkurrencedygtig eller til stede.

Globaliseringen tvinger os til at forholde os seriøst til, hvilke job vi kan fastholde i Danmark, og hvordan vi kan sikre mest mulig konkurrencekraft til danske virksomheder for at bevare så mange arbejdspladser som muligt? Det perspektiv forsvinder desværre ofte i diskussionen om dansk transportpolitik i almindelighed – og i særdeleshed om parkering på rastepladserne.

De planlagte parkeringsrestriktioner vil – som det er påpeget igen og igen i den offentlige debat - ramme danske import- og eksportvirksomheder. Alle fordyrelser undervejs vil antageligvis blive overvæltet på forbrugerne herhjemme, der skal betale mere for importerede varer, og på udenlandske forbrugere, der skal

betale mere for eksportvarer fra Danmark. Dette aspekt mener vi, at forligskredsen desværre har givet for lidt opmærksomhed. Og derfor vil vi henstille til forligskredsen at lade den endelige beslutning afvente en opgørelse af de erhvervs- og forbrugermæssige konsekvenser.

Er tidsbegrænsning på rastepladserne reelt diskrimination af udenlandsk transportarbejdskraft og dermed en obstruktion, der er i strid med EU-retten?

Flere har i den offentlige debat om de kommende parkeringsrestriktioner påpeget, at hvis Danmark indfører parkeringsrestriktioner, så er der en risiko for, at andre EU-lande følger trop. Indfører flere eller alle EU-lande parkeringsrestriktioner som modsvar på det danske initiativ, vil det være en våd karklud i ansigtet på planlægning og udførelse af rationel og miljømæssig meningsfuld logistik på tværs af landegrænserne. Som administrerende direktør for DSV, Jens Bjørn Andersen, udtaler til Dagbladet Børsen den 9. februar 2018, er tidsbegrænset lastbilkparkerings på de danske rastepladser *"protektionisme af værste skuffe"*, som *"helt urimeligt prøver at ramme udenlandske vognmænd"*. Efter vores opfattelse skal landets førende EU-jurister undersøge om indførelse af parkeringsrestriktioner principielt og reelt er diskriminerende og dermed en teknisk handelshindring, der er i strid med EU-retten. Hvor stor en kreds af udenlandske vognmænd og chauffører, der reelt afskæres fra at udføre transport i Danmark, vil efter vores opfattelse afhænge af tidsbegrænsningens længde. Jo kortere tids parkering, der tillades, des større bliver den teknisk handelshindring, vurderer vi.

Allerede på nuværende tidspunkt skal Danske Speditører derfor opfordre Transport-, bygnings- og boligministeriet til at få klarhed over, om indførelsen af parkeringsrestriktioner på rastepladserne i det antal timer, der måtte blive enighed om i forligskredsen, er forenelig med Danmarks forpligtigelser over for det europæiske samarbejde, som Danmark nyder godt af.

Som vores jurister umiddelbart ser det, drejer det sig bl.a. om *artikel 26* i EUF-traktaten om *"oprettelse af det indre marked med fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital"*, *artikel 56* i EUF-traktaten om *"fri udveksling af tjenesteydelser og forbud mod restriktioner"* og *artikel 95* i EUF-traktaten om *"afskaffelse af forskelsbehandling vedr. transportpriser og -vilkår"*.

Det er vores foreløbige juridiske vurdering, at når Finansloven udtrykkeligt fastslår, at lovens formål er at begrænse udenlandske tjenesteydelser i Danmark, er konsekvensen at udenlandske vognmandsvirksomheder udsættes for diskrimination. At omgøre en sådan politik til lovgivning mener vi, er i strid med de EU-retlige grundprincipper, som man finder i Traktaten.

Tidsbegrænset parkering løser ikke problemerne, men skaber blot nye udfordringer om, hvor og hvornår den lovpligtige hviletid skal afvikles

Danske Speditører tilslutter sig Transportministeriets synspunkt om, *"at den manglende kapacitet på rastepladserne udgør et problem i forhold til overholdelsen af reglerne for køre-hviletid"*. (Kilde: "Vejgodsstrategi: Transport, logistik og udvikling", marts 2008). Dermed mener vi i bund og grund, at en reduktion af parkeringsmulighederne på rastepladserne vil føre til, at lastbilchauffører, der ønsker at gøre rast og har behov for et hvil, men på grund af parkeringsrestriktionerne ikke har mulighed for det, kan være nødsaget til at køre videre. Eller i det mindste prøve at finde alternativ parkering ude på det kommunale vejnet, hvor der ikke er lovligt lastbilkparkeringspladser i tilstrækkeligt omfang. Lovgivningens implicite motivation til overtrædelse af de gældende regler om køre- og hviletid og/eller ulovmedholdelig parkering på det kommunale vejnet vil i så fald udgøre selvstændige udfordringer, som forligskredsen efter vores opfattelse også bør forholde sig til, inden man udformer modellen for de kommende parkeringsrestriktioner.

Danske Speditører ønsker også at gøre opmærksom på de særlige kontrolmæssige udfordringer, der vil opstå i kølvandet på indførelsen af parkeringsrestriktionerne. Når de langtidsparkerede lastbiler flyttes fra de statslige rasteplasser langs motorvejene ud på det kommunale vejnet, bliver det i praksis gjort meget besværligt at kontrollere om køre- og hviletidsreglerne og forbuddet mod at tilbringe det lange hvil i førerhuset bliver overholdt. Det bliver ukontrollérbart, når de langtidsparkerede lastbiler flyttes ud decentralt.

De statslige rasteplasser bør udbygges og der bør ikke indføres adgangsbegrænsning

Efter vores opfattelse vil det give god mening at udbygge de eksisterende statslige rasteplasser. Det er hævet over enhver tvivl, at det for EU er vigtigt, at der er *”et tilstrækkeligt antal parkeringspladser langs vejene, ikke blot for forebyggelsen af kriminalitet, men også for trafikikkerheden. Parkeringspladser gør det muligt for førerne at holde hvilepauser i tide og at fortsætte rejsen fuldt koncentreret.* (Kilde se [her](#)).

Efter vores opfattelse kan der ikke være tvivl om, at der på de statslige rasteplasser i dag ikke er kapacitet nok til at klare efterspørgslen. Dette synspunkt synes at blive understøttet af FDM.

Uden for motorvejsnettet er der ej heller den nødvendige parkeringskapacitet. Hverken på transportcentre eller hos transportvirksomhederne er der parkeringspladser nok til at kunne huse det antal lastbiler, der venter i længere tid på at læsse eller losse. Som et eksempel herpå kan det nævnes, at Aarhus Havn – landets største containerhavn – kun råder over ni dedikerede parkeringspladser til lastbiler.

Danske Speditører er af den opfattelse, at der i nærheden af motorvejene skal være parkeringspladser til afholdelse af såvel korte som lange chaufførhvil. Rasteplasser skal være for alle, der skal afholde de lovpligtige hvil – og hér skal der være langtidsparkeringspladser i det omfang, der er behov for. Ud fra vores synspunkt er det vigtigt, at ingen chauffører, der skal parkere for at overholde deres lovpligtige hviletider, bliver nødt til at søge ud på det kommunale vejnet.

Alternativet til udbygning af de statslige rasteplasser er unødvendig tung trafik på de kommunale veje med tilhørende miljøbelastning og nye trafikikkerhedsmæssige udfordringer

Danske Speditører ønsker ikke, at vi kommer i en situation, hvor lastbilchauffører, for at overholde gældende regler om køre- og hviletid, tvinges ud på det kommunale vejnet, hvor deres køretøjer kommer til at udgøre en unødvendig trafikikkerhedsmæssig udfordring. Desuden vil det være en utålelig arbejdsmiljømæssig belastning for chaufførerne at skulle køre rundt på må og få på det kommunale vejnet for at finde en egnet parkeringsplads, om overhovedet lovligt muligt. Hertil kommer den ekstra miljøbelastning, der følger af, at tunge køretøjer i stort omfang kører unødvendige ture på det kommunale vejnet.

Vi er modstander af forringet chaufførvelfærd og arbejdsmiljø: Et konkret eksempel

En konsekvens af de kommende parkeringsrestriktioner, som forligskredsen efter vores opfattelse ikke har vist tilstrækkelig interesse, er, at det vil forringe chaufførernes velfærd i væsentlig grad. Danske Speditører har fremlagt et eksempel på de stærkt negative konsekvenser for et lastvognstog i fast trafik mellem Nordjylland og Greve ved København. Chaufføren starter dagen med at laste stykgods et eller flere steder i Nordjylland, inden kursen sættes mod Greve. Når chaufføren når over Storebæltsbroen er dagens køretid tæt på at være brugt op. Derfor tilbringer vogntoget og chaufføren typisk aftenen og natten på en rasteplass ved motorvejen på Midtsjælland – eksempelvis ved Sorø. Indføres tidsbegrænset parkering på 11 timer, som det er foreslået, så skal chaufføren forlade rasteplassden allerede mellem klokken fire og fem om morgenen. De kan bare ikke få losset godset i Greve før tidligst klokken syv.

Når chaufføren er presset til at starte med at bruge af sin køretid så tidligt på dag to, så skal han også starte tidligere på sit døgnhvil på 11 timer. Det betyder, at han ikke kan nå hjem til Hjørring og familien. Han er heller ikke klar til at køre ud næste morgen på en ny tur til Greve. Det giver klart forringet chaufførvelfærd og arbejdsmiljø. I dette eksempel er der endda også tale om, at konsekvenserne af de kommende parkeringsrestriktioner bliver en ineffektiv kørselsplanlægning og kapacitetsudnyttelse.

Bliver konsekvensen tilmed, at chaufføren forsøger at finde alternativ parkering på det kommunale vejnet, så reduceres chaufførvelfærden og arbejdsmiljøet yderligere som følge af, at chaufføren kører rundt på må og få for at finde et ledigt parkeringssted, hvor der end ikke er adgang til toilet og andre velfærdsforanstaltninger.

Tidsbegrænsningen skal være 45 timer eller derover

Insisterer forligskredsen bag Finansloven for 2018 på transportområdet på, at der i overensstemmelse med teksten i Finansloven skal gennemføres og håndhæves en tidsbegrænsning på rastepladserne, der i henhold til ordlyden i Finansloven primært skal ramme udenlandske chauffører, vil Danske Speditører anbefale, at tidsbegrænsningen sættes til ikke under 45 timer. Det er det synspunkt, som Danske Speditører har gjort sig til talsmand for flere gange tidligere. Gøres det, kan man sige, at forligskredsens ønske om parkeringsrestriktioner bliver implementeret på en måde, der svarer til den seneste EU-dom om forbuddet mod at afholde det lange hvil i førerhuset.

Konsekvenser af en tidsbegrænsning på 24 timer i forhold til nabolandskørsel

En tidsbegrænsning på 24 timer vil efter vores opfattelse ikke være brugbar, idet udenlandske vognmænd fra lidt fjernere steder som f.eks. Mellem- og Nordsverige, Mellem- og Sydtyskland, Holland, Belgien og Frankrig afskæres fra at tilrettelægge og udføre transporter til og fra – samt i – Danmark på en kommerciel og logistisk bæredygtig måde. Det vil formentlig – men dog ikke i samme omfang som ved en 11 timers begrænsning – formentlig være en teknisk handelshindring og dermed i strid med EU-retten. Det skal i hvert fald undersøges nærmere, inden forligskredsen bag Finansloven tager den endelige beslutning.

Yderligere fem eksempler fra virkelighedens verden på transportmønstre og tidsforbrug

Eksempel 1: En chauffør fra Skagen er færdig med aflæsning af sin tur i Næstved kl. 16:00. Han skal dagen efter læsse retur fra Roskilde til Skagen, og af miljømæssige og økonomiske årsager vælger han at holde sit daglige hvil i bilen. Han kører ind på en parkeringsplads ved motorvejen og sætter sin tachograf på hvil kl. 17:00. Han skal læsse næste dag kl. 11:00 og losse i Jylland kl. 19:00. I tilfælde af, at han kun må holde 11 timer på parkeringspladsen, skal han køre herfra kl. 4:00, hvor han uden en begrænsning ville være kørt kl. 9:00, hvormed en ny køreperiode begynder. Chaufføren har en rådighedstid på 13 timer efter opstart, hvilket vil sige, at han kan arbejde til kl. 17:00, hvorefter han igen skal holde et dagligt hvil. I tilfældet her vil han ikke nå frem til sit leveringssted indenfor reglerne i køre/-hviletidsreglerne (KH). Så nu er han nødsaget til at losse på 3. dagen og har således brugt en halv dag ekstra på dette job = ringere effektivitet/dårligere økonomi.

Eksempel 2: En selvkørende jysk vognmand har i løbet af arbejdsuge 1 kørt i 56 timer. Reglerne i KH er, at køretiden i to på hinanden følgende uger højst må være på 90 timer. Fredag eftermiddag i uge 2 har vognmanden brugt de tilbageværende 34 timer, men holder med en tom bil på Sjælland. Som det er nu, vil han kunne parkere den tomme bil – tage hjem og vende retur mandag morgen, så han skåner miljøet og sparer omkostningerne til bro, diesel m.m. Fremover vil han skulle afholde omkostninger til, at en anden chauffør kan komme og hente ham og bilen - i dette tilfælde uden læs på = ingen indtægt.

Eksempel 3: En dansk chauffør har været en tur i Norge og har et læs fisk med, der skal levere i Sydfrankrig. Ved ankomst lørdag eftermiddag rammer han de 90 timer og må stoppe turen i Frederikshavn. Han ønsker at afholde et reduceret hvil, indtil en ny ugentlig køretid begynder mandag kl. 00:01. Ved en begrænsning på eksempelvis 24 timer kan det ikke lade sig gøre. Dette er blot et eksempel, men er en afspejling af hverdagen i branchen, hvor både danske og udenlandske chauffører passerer Danmark undervejs til Sverige/Norge eller omvendt på vej sydpå i EU. Hvis man ændrer lidt på eksemplet og antager, at de 90 timer ikke er brugt, hvorfor chaufføren kan køre sydpå efter ankomst i Frederikshavn lørdag, men i stedet udvider problematikken med kørselsforbud i Tyskland fra lørdag til søndag, hvor chaufføren ikke må køre ind i Tyskland – er chaufføren jo nødsaget til et eller andet sted i Danmark at holde hvil på mere end 24 timer. Hvis Danmark indfører restriktioner på egnede P-områder, så hindres den frie bevægelighed af varer i Danmark og i strid med aftalerne om, at der skal være egnede forhold for chaufførerne i EU.

Eksempel 4: En dansk chauffør vågner op efter at have afholdt et planlagt hvil, kunne i princippet være et hvilket som helst hvil. Han føler sig utilpas og vil være helt frisk inden han bevæger sig ud i trafikken, så han vælger at blive indtil han føler, at det igen er trygt og sikkert at køre lastbilen. Den påtænkte parkeringsbegrænsning vil gøre, at han motiveres til at køre uagtet, at han kan være til risiko for andre. Citat fra lastbilmagasinet: *”Efter reglerne i færdselsloven kan der indføres tidsbegrænset parkering, når der foreligger en saglig begrundet færdselsmæssig årsag eller hensyn af mere almen karakter”*. En regulering kan i hvert fald svært begrundes i en *”saglig begrundet færdselsmæssig årsag”* – faktisk vil en regulering virke modsat.

Eksempel 5: En selvkørende vognmand har afholdt et reduceret ugehvil på 24 timer derhjemme. I den kommende arbejdsuge ønsker han at kompensere de manglende 21 timer ifm. med et dagligt hvil. Det vil sige, at han har behov for at parkere i 32 timer, og det må han ikke længere.

Alle eksemplerne vil afstedkomme at effektiviteten reduceres, såfremt der indføres parkeringsbegrænsninger.

Står private aktører i kø for at oprette og drive sikrede parkeringspladser på kommercielle vilkår? Og står private aktører på spring for at tilbyde chaufførerne alternative opholdssteder til det 45 timer lange hvil?

Det er vores aktuelle vurdering, at private aktører ikke står i en lang kø for at komme til at oprette og drive sikrede parkeringspladser på kommercielle vilkår. I hvert fald er det vores vurdering, at der vil gå lang tid, inden privatdrevne parkeringspladser langs motorvejene i tilstrækkeligt omfang kan blive en realitet.

For det første udestår EU's vejpakke, og konsekvenserne af denne er endnu ukendt. Endvidere er der for nærværende ingen faktuel vurdering af omfanget af vognmænd - danske som udenlandske - der har behov for parkering, så hvordan vurderes potentialet i denne forretningsmodel for en privat parkeringsudbyder?

Derfor vil vi opfordre forligskredsen til ikke at basere deres beslutning om indførelse af parkeringsrestriktioner på en højst tvivlsom antagelse om, at private udbydere allerede nu står på spring i tilstrækkeligt omfang.

Danske Speditører vil også henlede forligskredsens opmærksomhed på, at der i dag ej heller er private aktører, der i tilstrækkeligt omfang kan tilbyde chaufførerne alternative opholdsmuligheder under det 45 timer lange hvil. Der er simpelthen også på det område en himmelråbende mangel på attraktive og meningsfulde faciliteter.

Danske Speditører er tilhænger af, at der skabes ordentlige forhold omkring, *hvor* det lange chaufførhvil skal afvikles. Det betyder, at der på en helt anden måde end hidtil skal tages hånd om de praktiske udfordringer, som en håndhævelse af forbuddet mod at tilbringe det lange hvil i køretøjet vil føre med sig.

Nok kan der argumenteres for, at "*alternativ indkvartering*" under det lange chaufførhvil ikke er et statsligt ansvar. Alligevel skal forligskredsen være klar over, at der – for at overholde gældende regler om bl.a. køre- og hviletid – skal skabes meningsfulde, sammenhængende løsninger for, hvor lastbilerne kan parkeres i længere tid, og hvor chaufføren kan opholde sig under det 45 timer lange hvil.

Konklusion: Endelig beslutning bør efter vores opfattelse afvente afklaring af en række relevante forhold

Danske Speditører mener konkluderende, at forligskredsen skal overveje samtlige relevante forhold – herunder i særdeleshed de ovenfor anførte – yderligere og indgående, forinden den endelige beslutning tages, og (hvis det forekommer nødvendigt) at tage en pause til behørig omtanke i relation hertil. Der er – som vi har påvist i denne skrivelse – behov for især at afklare:

- Om der er fuldt overblik over de EU-retlige aspekter i relation til tjenesteydelse og arbejdskraftens frie bevægelighed over landegrænserne.
- Om der er fuldt overblik over de erhvervs-, trafik-, kontrol-, arbejdsmiljø-, velfærdsmæssige, miljøbelastningsmæssige og forbrugerprismæssige konsekvenser af indførelse af parkeringsrestriktioner.
- Om private parkeringsudbydere reelt står parat i det forventede omfang.

Disse tre og øvrige uafklarede spørgsmål foreslår vi bliver afklaret i et hurtigtarbejdende udvalg, hvor også erhvervslivet bliver repræsenteret, jf. tidligere forslag fra vores side.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål eller kommentarer, er alle velkomne til at kontakte mig på maa@dasp.dk.

Med venlig hilsen



Martin Aabak
Adm. direktør