

[Lysholt Hansen.]

ville være rigtig, at vi indførte de samme regler, som gælder i vore nabolande, i hvert fald indtil udgangen af 1965.

Forholdet er jo det, at trafikministrene i Belgien, Danmark, Frankrig, Tyskland og de andre nordiske lande ved et møde den 5. oktober 1960 i Haag har vedtaget at søge gennemført ensartede regler på dette område senest ved udgangen af 1965. Vi er imidlertid med justitsministeriets cirkulære af 9. januar 1964 gået foran med indførelse af de regler, man stiler imod også i de andre lande. Det er dette forhold, der har givet de vanskeligheder, vi nu står i, og som kan komme til at forvolde meget store problemer, ikke alene for Gødser kommune, men for hele Falster.

En ændring af de danske regler vil ikke kræve lovændring, men blot ændring af cirkulæret af 9. januar 1964, der er udstedt i henhold til færdselslovens § 51, stk. 2. Jeg håber, ministeren vil erklære sig villig til at tage en forhandling med vejdirektoratet om at ændre dette cirkulære for resten af året 1965, så de nuværende regler først sættes i kraft igen pr. 1. januar 1966, da også vore nabolande skal gennemføre dem.

Justitsministeren (*K. Axel Nielsen*): Ved min besvarelse af det spørgsmål, som det ærede medlem hr. Lysholt Hansen har stillet mig, vil jeg tage mit udgangspunkt i en henvisning til de regler, der i færdselslovgivningen er fastsat om køretøjers vægt. Herom hedder det i færdselslovens § 45, at største tilladte aksestryk er 8 t, på dobbeltaksler dog 14,5 t. Endvidere findes i samme paragraf en regel om største tilladte totalvægt. Den er afhængig af afstanden mellem vedkommende køretøjs, respektive vogntogs, første og sidste aksel, og i praksis vil et vogntog bestående af lastvogn med påhængsvogn kunne registreres til en totalvægt på 32-33 t, idet et vogntogs længde efter færdselslovens § 42 ikke må overstige 18 m. Yderligere gælder den, jeg vil nærmest sige selvfølgelige regel, at et køretøj ikke må belastes med større vægt, end det er registreret til. Disse regler er fastsat under hensyntagen først og fremmest til de danske vejes bæreevne, men også til færdselssikkerheden i øvrigt. Reglen må derfor

også gælde for udenlandske køretøjer, der betjener sig af det danske vejnet.

I 1960 vedtog, som det ærede medlem gjorde opmærksom på, den europæiske transportministerkonference med tilslutning fra bl. a. de skandinaviske lande og Vesttyskland at anbefale en forøgelse i vægt- og dimensionsbestemmelserne for lastmotorvogne i grænseoverskridende trafik. I overensstemmelse hermed blev der bl. a. i Vesttyskland indført regler om et maksimalt aksestryk på 10 t og en maksimal vægt på 32 t, og i Danmark udsendte justitsministeriet i 1961 et cirkulære, hvorved man tillod, at danske lastmotorvogne, som udelukkende anvendtes til transporter til og fra udlandet, kunne registreres med indtil 10 t aksestryk og indtil 32 t maksimalvægt, uanset om køretøjets længde var under 18 m, men således at køretøjerne kun måtte benyttes på et bestemt vejnet, som kunne tåle disse tunge køretøjer.

Ved et cirkulære af 9. januar 1964 skete der en betydelig udvidelse af det pågældende vejnet. Medens udenlandske lastmotorvogne endnu på dette tidspunkt ikke havde nogen generel tilladelse til at køre her i landet efter tilsvarende lempeligere regler, blev det ved et cirkulære af 12. marts 1964 generelt tilladt disse at benytte det nævnte særlige, såkaldte „røde vejnet“ på tilsvarende betingelser som for danske vogne.

Allerede i 1955 havde justitsministeriet givet politiet instruks om at føre løbende kontrol med udenlandske køretøjer, ikke mindst med deres vægt, og denne instruks blev gentaget i det nævnte cirkulære af marts 1964. Herefter påhviler det politiet at undersøge et køretøjs vægt, hvis der kan rejses tvivl om, hvorvidt reglerne er overholdt, ligesom politiet med mellemrum bør foretage systematisk kontrol med alle udenlandske lastmotorkøretøjer, som i en bestemt periode kører ind i eller ud af landet. At der bør føres kontrol med udenlandske såvel som indenlandske køretøjer, turde være klart, men over for udenlandske køretøjer er der særlig anledning til kontrol, bl. a. fordi udenlandske førere måske ikke er fortrolige med de gældende danske bestemmelser. At der i udlandet føres en tilsvarende kontrol med danske køretøjer, kan bl. a. danske eksportvognmænd tale med om.