

[Mads Eg Damgaard.]

Jeg kan i og for sig godt forstå, hvis det generer udenlandske vognmænd ved kørsel til eller fra Danmark eller i transit, at deres vogne her i landet skal repræsentere lavere maksimalværdier, end de er registreret til i hjemlandet. Heraf følger naturligvis ikke, at vi skal undlade at kontrollere disse vogne. Tværtimod er det kun ret og rimeligt, at de udenlandske vogne under kørsel i Danmark overholder de samme regler som danske vogne.

Men det afgørende er, at vore normer er for dårlige. Udviklingen ude i Europa går klart imod højere akseltryk og totalvægt og mod mere smidige bestemmelser om akselafstand. Jeg henviser her til den inden for fællesmarkedet opnåede enighed om ensartede højere vægtnormer. Det er mig bekendt, at Landsforeningen Danske Vognmænd gennem snart mange år har forsøgt at få liberaliseret de danske vægt- og dimensionsnormer. Eksportcirkulæret er et resultat heraf. Adskillige andragender fra landsforeningen om generel udvidelse af dispensationsordningen og om forbedring af vægt- og dimensionsbestemmelser i det hele taget er for øjeblikket til behandling i trafik- og justitsministeriet. Det drejer sig for eksportvognenes vedkommende bl. a. om en udvidelse af 10 t vejnettet, herunder tilladelse til at måtte bruge de tunge vogne i byer, og det drejer sig mere generelt også om at få ophævet færdselslovens § 45, stk. 4, der udelukker registrering eller godkendelse af vogne, som efter deres konstruktion kan tåle en højere belastning end tilladt.

**Justitsministeren (K. Axel Nielsen):** Det ærede medlem har stillet mig det spørgsmål, om jeg vil arbejde for, at lastbiltransport i Danmark efterhånden ligestilles med lastbiltransport i andre lande, specielt i Tyskland, for så vidt angår de bestemmelser, der vedrører de enkelte køretøjers eller vognets dimensioner og vægt.

Det samme emne var på foranledning af det ærede medlem hr. Lysholt Hansen fremme her i spørgetiden for kun 4 uger siden, og jeg kan i og for sig henvide til, hvad der dengang blev sagt. Jeg oplyste da, at de gældende bestemmelser her i landet for såvel almindelige køretøjer som for de særlige eksportlastmotorkøretøjer er

fastsat i overensstemmelse med de gældende internationale vedtagelser herom, senest vedtagelsen på den europæiske transportministerkonference i 1960.

Man kan næppe se bort fra muligheden af, at man inden for fællesmarkedet når frem til en vedtagelse om at tillade noget større maksimalbelastning i international trafik end efter de dimensioner, som transportministrene vedtog i 1960, og som vi allerede har indført herhjemme ved det såkaldte eksportvognecirkulære. Udviklingen går jo i retning af større og dermed mere økonomiske køretøjer. Derfor rejser det spørgsmål sig, om man i påkommende tilfælde her i landet kan gå med til en yderligere liberalisering, som i givet fald først og fremmest bør omfatte danskregistrerede køretøjer. Jeg konstaterer med tilfredshed, at det ærede medlem er enig med mig i, at de bestemmelser, vi giver, ikke må stille danske vognmænd ringere end udenlandske.

Afgørende for en stillingtagen til denne liberalisering er for det første vejenes bæreevne, men tillige hensynet til færdselsikkerheden. Vejslidet og risikoen for direkte beskadigelse af vejene stiger stærkt både med forøgelsen af den maksimalt tilladte belastning og med antallet af tunge køretøjer, som benytter vejene. Det er derfor et spørgsmål, om man kan og vil afse de betydelige beløb, det koster at bringe vejnettet op til at kunne tåle en større belastning end nu.

Når det ærede medlem spørger, om danske vejteknikere ikke er for forsigtige, må jeg svare, at det beklageligvis ikke er mit område. Justitsministeriet skal påse, at de gældende forskrifter overholdes. Færdselsloven sorterer under justitsministeriet, men det er klart, at når det drejer sig om rent tekniske spørgsmål som spørgsmålet om vejenes bæreevne, må man i justitsministeriet tage hensyn til de saglige råd, man får fra det sagkyndige organ, vejdirektoratet.

Der er over for justitsministeriet rejst spørgsmålet om visse begrænsede lempelser i vægtbestemmelsen, bl. a. således, at eksportvognsvejnettet udvides, og at tidligere eksportvogne kan registreres til anvendelse også uden for det særlige eksportvognsvejnet. Disse spørgsmål forhandles