

Desuden er lastvognenes hastighedsbegrænsere på 80 km/t, så de ikke kan køre hurtigere.

Svar (13/3 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Tillad mig indledningsvis at erindre om de tilkendegivelser, der kom fra flere ordføreres side under Folketingets forhandlinger i 1992 af den daværende justitsministers forslag til ændring af færdselsloven (motorvejshastighed og skærpelse af bødeniveau), Folketingstidende 1991-92, spalte 5699-5720 og 8989-8996. Som det fremgår heraf, ønskede man skabt ro om hastighedsgrænserne. Jeg er på denne baggrund ikke umiddelbart stemt for at begynde diskussionen om hastighedsgrænserne på nuværende tidspunkt.

Herudover kan jeg oplyse, at der også fra anden side for nylig er rejst spørgsmål om ændring af færdselsloven, således at hastighedsgrænsen for lastbiler ændres fra 70 km/t til 80 km/t på motorveje, samt om, at biler med tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg med tilkoblet campingvogn og lignende må køre 80 km/t på motorveje og landeveje i stedet for de i dag tilladte 70 km/t.

De køretøjsbestemte hastighedsgrænser kan ikke betragtes isoleret for én køretøjstype. Der er derfor en sammenhæng mellem de to nævnte forslag.

Rigspolitiet har nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af Færdselsstyrelsen, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, lokale politimyndigheder og Vejdirektoratet. Arbejdsgruppen skal med udgangspunkt i et antal alvorlige ulykker, hvor busser og lastbiler har været indblandet, analysere ulykkesoplysningerne og finde eventuelle fælles træk og forhold, der kan ændres, så tilsvarende ulykker kan undgås i fremtiden. Såvel Rådet for Trafiksikkerhedsforskning som Vejdirektoratet anbefaler, at man afventer resultaterne af gruppens arbejde, før der tages stilling til en ændring af hastighedsgrænserne.

Rapporten forventes færdig i foråret 1996, hvorefter jeg vil tage endelig stilling til forslaget.

Jeg skal tilføje, at hastighedsbegrænsere i lastbiler skal indstilles således, at hastigheden ikke kan overskride 90 km/t – og ikke som anført i begrundelsen for spørgsmålet 80 km/t. Hastighedsbegrænsernes indstilling er bestemt af et EF-direktiv.

Spm. nr. S 1583

Til trafikministeren (1/3 96) af:

Erik Jacobsen (V):

»Hvilke skridt vil ministeren tage for at sikre, at danske vognmænd ikke forskelsbehandles i forbindelse med specialtransporter i f.eks. Tyskland?«

Begrundelse

En dansk vognmand, der skal have transporttilladelse til en overdimensioneret transport, skal ansøge det lokale politi om denne minimum 3 arbejdsdage før dens planlagte gennemførelse.

En udenlandsk vognmand, der ankommer til den danske grænse, kan få udstedt tilladelse på stedet, i mange tilfælde uden den nødvendige accept fra Vejdirektoratet.

Et dansk blokvognstog, der ankommer til den tyske eller den svenske grænse uden den rigtige tilladelse, må vente den normale søgeperiode (for Tyskland minimum 1 uge).

En dansk vognmand, der ønsker at transportere specialgods, skal, før der gives tilladelse hertil, have fremskaffet en tysk § 70-godkendelse samt fysisk have fremstillet alle mulige kombinationer til syn i Tyskland.

De danske myndigheder forudsætter, at et udenlandsk blokvognstog opfylder gældende krav i Danmark, såfremt det er godkendt i hjemlandet.

Svar (13/3 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg kan indledningsvis oplyse, at der ikke er fælles EU-regler vedrørende transportere med blokvogne, og at jeg ikke har kompetence til at ændre de tyske regler for sådanne transportere.

Jeg skal dog bemærke, at oplysningerne i begrundelsen for spørgsmålet tilsyneladende ikke er helt korrekte. Således skal man f.eks. ifølge oplysninger, som Færdselsstyrelsen tidligere har modtaget fra vognmænd, ikke fysisk have fremstillet alle mulige kombinationer af blokvogne til syn i Tyskland for at få lov at køre der. Der skal kun synes én kombination, og alle senere varianter godkendes som »papirgodkendelser«.

Om den øvrige del af begrundelsen, hvor det angives, at udenlandske blokvognstog har nem-