

trædelse vil blive gjort ansvar gældende - »advarsel«.

Denne ordning bygger på flere hensyn. Det er eksempelvis vanskeligere at føre det fornødne bevis i sager af denne type, hvis det unddragne beløb er ringe, end hvis beløbet er stort. Dertil kommer, at det er fundet mere hensigtsmæssigt at anvende de administrative ressourcer på store sager frem for på små sager.

Jeg kan på denne baggrund bekræfte, at der findes en bagatelgrænse for skattesnyd. Det gør der sådan set også i praksis for hastighedsovertrædelser, idet de apparater, politiet benytter til hastighedsmålinger, har en vis usikkerhedsmargin. Man kan således aldrig få en bøde for at køre 51 km/t i et område, hvor der er en hastighedsbegrænsning på 50 km/t.

Jeg mener dog stadig, at når vi i Folketinget har fastlagt en hastighedsgrænse, så skal denne grænse overholdes, fordi der er færdselssikkerhedsmæssige gode grunde hertil.

### Spm. nr. S 1863

Til trafikministeren (9/3 2000) af:

**Kim Behnke (FRI):**

»Vil ministeren tage initiativ til at få de danske love og regler ændret, således at det bliver tilladt at anvende de nye miljøvenlige, men længere lastvognsanhængere?«

### Begrundelse

Mængden af godstrafik på vejnettet er konstant stigende. Ud over at udgøre en betydelig miljøbelastning, så giver de mange lastbiler også anledning til kødannelser og trafikpropper. Derfor har lastbilfabrikanterne udviklet nye lange anhængere, der kan fragte op til 50 pct. mere gods end den nuværende type anhængere. Anvendelsen af de længere anhængere vil kunne spare ganske mange vognladninger, da hele godsmængden kan være i et lavere antal vogne. Det er anslået, at brændstofforbruget kan reduceres med 20 pct. pr. fragtet ton, det vil være en miljøforbedring. Antallet af lastvogne vil blive reduceret til fordel for trafikmiljøet.

Problemet er imidlertid, at den type vogne slet ikke må anvendes i Danmark, da bl.a. færds-

selsloven fastlægger maksimum længder for lastbilanhængere.

Der er derfor brug for, at vi kommer på forkant med udviklingen og tillader disse nye lastbilanhængere i Danmark. Både af hensyn til miljøet og trafikmængden.

### Svar (17/3 2000)

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Jeg er enig med spørgeren i, at et lastvognstog med længere påhængskøretøjer som udgangspunkt vil kunne fragte mere gods ad gangen i forhold til de gældende regler.

Der er imidlertid andre ganske væsentlige - færdselssikkerhedsmæssige - hensyn, der taler herimod. Vogntog er i forvejen vanskelige at overhale, og en øget total længde ville forlænge overhalingstiden og gøre det vanskeligere at overskue vogntoget såvel for chaufføren som for medtrafikanterne. Længere vogntog ville endvidere medføre nedsat manøvredygtighed og en øget totalvægt for vogntogene.

Disse forhold har alle en negativ indflydelse på færdselssikkerheden, men vil også få betydning for dimensioneringen af vejanlæggene af hensyn til, at de lange vogntog skal kunne komme omkring hjørner, gennem rundkørsler mv.

De gældende regler er et kompromis mellem ovennævnte hensyn.

I øvrigt er reglerne for dimensioner af vogntog til godstransport i EU totalharmoniserede i medfør af Rådets direktiv 96/53/EF. Danmark kan som udgangspunkt således ikke tillade kørsel med længere vogntog, uden at det vil være i strid med direktivet.

De eneste undtagelser fra direktivets dimensionsregler er visse særligt lange vogntog, som anvendes i Sverige og Finland i forbindelse med skovbrug og skovindustri, samt køretøjer eller vogntog, hvori indgår ny teknologi eller nye koncepter, og som benyttes til lokal transportvirksomhed i en forsøgsperiode.

Ændringer i reglerne om køretøjernes dimensioner skal derfor ske på EU-plan, men på det foreliggende grundlag finder jeg ikke anledning til at arbejde for en ændring af de gældende dimensionsregler.