

fekt mål – bl.a. fordi en krone i indirekte skatter tæller mindre end en krone i direkte skatter.

Det traditionelle skattetryk er ifølge Danmarks Statistiks opgørelse steget fra 47,3 pct. i 1992 til 48,0 pct. i 2001.

Det grønne skattetryk er i tilsvarende periode steget fra 3,4 pct. til 4,7 pct. Uden denne stigning ville det samlede skattetryk være faldet.

#### Spm. nr. S 1721

Til justitsministeren (12/4 02) af:

**Jacob Buksti (S):**

»Vil ministeren, idet ministerens svar på spørgsmål nr. S 1433 ikke kan siges at være fyldestgørende, igen redegøre for, hvad argumentationen har været for, at det tidligere ikke er blevet betragtet som et bidrag til at øge færdselssikkerheden at anvende sideblink ved vognbaneskift – snarere tvært imod?«

#### Svar (19/4 02)

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Som det fremgår af min besvarelse af spørgsmål nr. S 1433, er der efter de gældende regler ikke nogen generel pligt til at give tegn ved vognbaneskift, hverken på motorveje eller andre veje.

Som det videre fremgår af min besvarelse, har Justitsministeriet i forbindelse med vurderingen af en forhøjelse af den generelle hastighedsgrænse på motorveje for personbiler og motorcykler overvejet at foreslå, at der indføres obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift mv. på motorveje.

Det har tidligere givet anledning til diskussion, i hvilket omfang tegngivning ved vognbaneskift kan føre til misforståelser i trafikken. Navnlig har det været anført, at tegngivning ved vognbaneskift i visse tilfælde kan misforstås som tegngivning til svingning.

Efter Justitsministeriets opfattelse kan der være risiko for sådanne misforståelser, hvilket taler imod en generel regel om obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift mv. Justitsministeriets overvejelser vedrører derfor alene tegngivning ved vognbaneskift mv. på motorvej, hvor risikoen for misforståelser er begrænset. På andre veje end motorveje bør reglerne efter Justitsministeriets opfattelse forblive uændrede, såle-

des at kørende på disse veje fortsat kun skal give tegn ved vognbaneskift mv., når det konkret skønnes påkrævet til vejledning for den øvrige færdsel.

#### Spm. nr. S 1743

Til justitsministeren (12/4 02) af:

**Jacob Buksti (S):**

»Vil ministeren med henvisning til ministerens svar på spørgsmål nr. S 1433 redegøre for, hvorledes regeringens overvejelser om forhøjelse af hastigheden på motorveje forholder sig til det igangværende forsøg med højere hastighed for tunge køretøjer og overhalingsforbud på visse strækninger, samt hvorledes en generel forøgelse af hastigheden vil påvirke mulighederne for at evaluere virkninger af dette forsøg?«

#### Begrundelse

Af ministerens svar på spørgsmål nr. S 1433 fremgår, at en eventuel forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje for personbiler og motorcykler vil kunne medvirke til at forøge spredningen af hastighederne på motorvejene, idet de lavere, køretøjsbestemte hastighedsgrænser for de tunge køretøjer forbliver uændret. Formålet med det igangværende forsøg med højere hastighed for tunge køretøjer og overhalingsforbud på visse strækninger var jo netop at reducere hastighedsspredningen af hensyn til færdselssikkerheden, og regeringens overvejelser om højere hastighed generelt vil således ødelægge dette forsøg, som ikke handler om højere hastighed, men om øget færdselssikkerhed.

#### Svar (19/4 02)

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Ved lov nr. 473 af 31. maj 2000 om ændring af færdselsloven blev trafikministeren bl.a. bemyndiget til at gennemføre forsøg med højere hastighedsgrænser på motorveje for køretøjer, hvor der gælder en maksimal hastighedsgrænse på 70 km/t ved kørsel på motorvej eller motortrafikvej.

Ifølge lovforslagets bemærkninger har forsløgene til formål at tilvejebringe et erfarings-