



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 22. juni 2020
J. nr. 2020-5177

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 4. juni 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær (DF)

Spørgsmål nr. 521:

Vil ministeren redegøre for årsagen til, at Danmark har lempet på bremsekravene, så der nu er tilladt en skævbremssning på 30 pct. mod de 20. pct., der tidligere var gældende?

Svar:

Jeg har til brug for besvarelsen indhentet bidrag fra Færdselsstyrelsen, der har oplyst følgende, som jeg kan henholde mig til:

"I direktiv 2014/45/EU (perodesynsdirektivet) og direktiv 2014/47/EU (vejsidesynsdirektivet) er der indført mindstekrav for de periodiske tekniske kontroller af køretøjer og for de tekniske syn ved vejsiden af tunge erhvervskøretøjer. I et bilag til hver af de to direktiver er eksempler på mangler kategoriseret på grundlag af alvorligheden, og herunder er ligeledes angivet mindstekrav til et køretøjs driftsbremse. Bilag 1 til direktiv 2014/45/EU blev implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 1718 af 19/12/2017 om ændring af bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer.

Af bilagene fremgår det således under afsnittet om driftsbremsens virkning og præstation, at det anses som en "væsentlig mangel" ved et køretøj, hvis bremsevirkningen på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel, eller hvis køretøjet ved bremseprøve på vej afviger stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Tilsvarende anses det som en "farlig mangel" ved køretøjet, hvis forskellen er på mere end 50 % for styrende hjul.

I forlængelse af implementeringen af perodesynsdirektivet blev "Vejledning om syn af køretøjer" ændret i november 2019 i overensstemmelse med disse mindstekrav til køretøjers driftsbremse".



Med venlig hilsen

Side 2/2



Benny Engelbrecht