

mig om, hvad jeg anser for det mest realistiske resultat af mine forhandlinger med Kommissionen på et tidspunkt, hvor disse forhandlinger fortsat pågår.

#### Spm. nr. S 1997

Til trafikministeren (4/2 04) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Hvilke krav mener ministeren, det vil være mest realistisk at få igennem i forhandlingerne med Kommissionen, enten at få hævet grænsen for udbud til færgeruter der modtager mere end 3 millioner Euro i statsstøtte, eller at få gennemført en regel om mulighed for krav om overtagelse af skibe og mandskab?«

#### Svar (12/2 04)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg vil gerne præcisere, at det jeg arbejder for er, at alle færgeruter, der modtager mindre end 1 mio. euro årligt i offentligt tilskud, undtages fra EU-rettens krav om udbud. Det har Folketinget som bekendt bl.a. pålagt mig ved vedtagelse nr. 46 i forbindelse med behandlingen af forespørgsel F 31 den 15. januar 2004. Der forhandles med andre ord ikke om en minimumsgrænse på 3 mio. euro, som spørgeren synes at antyde.

Derudover mener jeg ikke at det vil være klogt, at jeg udtaler mig om, hvad jeg anser for det mest realistiske resultat af mine forhandlinger med Kommissionen på et tidspunkt, hvor disse forhandlinger fortsat pågår. Jeg håber, at spørgeren har forståelse herfor.

#### Spm. nr. S 1834

Til trafikministeren (28/1 04) af:

**Poul Andersen (S):**

»Vil ministeren oplyse, om regeringen vil iværksætte opstramninger i loven eller vejledningerne generelt mht. ansvaret for, om et køretøjs bremses virker efter forskrifterne, øge hyppigheden for eftersyn af busser og lastbilers bremses, foretage en forkortelse af det tidsrum, der går fra erhvervskøretøjer, som busser og lastbiler, er ble-

vet kasseret ved førstegangssyn, til de skal møde op til omsyn?«

#### Begrundelse

Artiklen »Hver fjerde lastvogn og bus kører med defekte bremses« i Chaufførnyt – Landsblad for chauffører, nr. 6, december 2003, dokumenterer med tal fra Statens Bilinspektion, at hele 17,0 pct., af store køretøjer ved førstegangssyn i 2002 ikke blev godkendt og at 36,4 pct. kun blev betinget godkendt og derfor skulle til omsyn.

#### Svar (12/2 04)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen oplyser, at ansvaret for, at et køretøjs bremses lever op til reglerne påhviler såvel ejeren som føreren.

Tunge køretøjer skal til kontrol hvert år. Der lægges særlig vægt på kontrollen af bremses. Reglerne for kontrol af tunge køretøjer er fastsat i fælles europæiske bestemmelser.

Hvis der ved et syn konstateres fejl ved et køretøj, og køretøjet ikke er blevet godkendt, må det kun anvendes til den kørsel, som er nødvendig i forbindelse med køretøjets reparation. Et køretøj, der ikke kan godkendes ved syn, skal gennemgå omsyn inden for en måned.

Ud over de periodiske syn gennemføres vejkantkontroller, som blandt andet skal sikre, at tunge erhvervskøretøjer er i overensstemmelse med de tekniske forskrifter også mellem synene.

Tunge køretøjers bremses har kun et mindre overskud af bremseevne i forhold til de gældende regler. Tilstrækkelig hyppig og korrekt vedligeholdelse af bremseserne er derfor vigtig for at opretholde en tilstrækkelig bremseevne.

Statens Bilinspektion er derfor særlig opmærksom på de tunge køretøjers bremseevne.

Det kan bekræftes, at Statens Bilinspektion hyppigt konstaterer fejl ved bremseserne ved de årlige periodiske syn og ved syn ved vejsiden.

Jeg kan oplyse, at der på baggrund af oplysninger om, at der kan være problemer med tunge køretøjers bremseevne, er igangsat et projekt, som skal belyse, hvordan bremseevnen udvikler sig for 50 vogntog, som følges gennem et år, og som jævnligt får målt bremseevnen.