



## JUSTITSMINISTERIET

Folketinget  
Transportudvalget  
Christiansborg  
1240 København K  
DK Danmark

Dato: 2. september 2024  
Kontor: Politikontoret  
Sagsbeh: Camilla Maria Andersen  
Sagsnr.: 2024-08825  
Dok.: 3364338

### **Besvarelse af spørgsmål nr. 383 (Alm. del) fra Folketingets Transportudvalg**

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 383 (Alm. del), som Folketingets Transportudvalg har stillet til justitsministeren den 4. juli 2024. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kenneth Fredslund Petersen (DD).

Peter Hummelgaard

/

Maria Carlsson

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

T +45 7226 8400

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

### Spørgsmål nr. 383 (Alm. del) fra Folketingets Transportudvalg:

”Vil ministeren redegøre for, hvordan politiets tungvognscentre foretager kontroller af køretøjers bremsesystemer i forbindelse med vejsidekontroller? Ministeren bedes oplyse resultaterne af politiets vejsidekontroller i perioden 2013-2024.”

#### Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, der har oplyst følgende:

”Rigspolitiet har til brug for besvarelsen indhentet et bidrag fra Den Landsdækkende Enhed for Juridisk Dyrevelfærd og Tungvogn (LEJDT) ved Midt- og Vestsjællands Politi, der har anmodet Tungvognscenter Øst om bidrag.

Det kan indledningsvis oplyses, at politiet kontrollerer bremsen på køretøjer og beregner bremsepræstationer i henhold til Færdselsstyrelsens Vejledning om syn af køretøjer (VOSAK).

I politiets vejsidekontrol benyttes et mobilt bremserullefelt (BM20200), der opstilles på egnede pladser langs vejnettet. Politiet råder over ét bremserullefelt, der er placeret i Tungvognscenter Øst, men som anvendes i hele landet. Det bemærkes, at det alene er tunge køretøjer og påhængsvogne, der kontrolleres på bremserullefeltet.

Bremseprøvesystemet fungerer ved, at køretøjets hjulpar akselvis placeres i rullefeltets valser, som under testen driver køretøjets hjul. Herefter måles det, hvor meget modstand bremsene giver ved aktivering af bremsene. Testen afsluttes for hver aksel umiddelbart før hjulblokade, da der herved er overført størst mulig bremsekraft til bremserullefeltet.

Herudover kontrolleres det aktuelt udstyrede lufttryk til bremsene ved at måle værdierne for lastbilens membrantryk og bremsekræfter. Dette gøres ved at tilslutte måleudstyr til køretøjets tryklufsbremsesystem.

Ved politiets bremsetest sker der en fremregning af bremsepræstationen fra det lufttryk, der er brugt til at opnå de målte bremsekræfter, og til det lufttryk, der skal anvendes ved bremseberegningen. Der kræves et opnået bremsetryk på minimum 2,0 bar, for at bremsetesten betragtes som valid, jf. VOSAK.

Under udførelse af bremsetest af et køretøj måles rullemodstanden, inden der sker en påvirkning af bremsepedalen, med henblik på at konstatere, om der er unormal høj friktion på hjul, nav eller bremsesystem som følge af fejljustering, beskadigelser eller slitage. Herefter øges bremsetrykket med et jævnt og roligt tryk, indtil der er en bremsekraft på ca. 500 daN, da bremsernes ovalitet (skævheder) måles ved denne belastning. Når ovaliteten er registreret, øges bremsetrykket med et jævnt og roligt tryk på bremsepedalen til umiddelbart før hjulblokade. Når dette punkt nås, fremgår det af bremseprøvestandens display. Bremsepedalen holdes med konstant tryk, indtil beregningsprogrammet har registreret bremsekræfterne og lufttrykket over en hel hjulomdrejning, hvorefter bremsetesten af den pågældende aksel afsluttes, og målingen lagres. Denne procedure gentages med alle køretøjets aksler, og slutteligt beregnes den samlede bremsepræstation. Det bemærkes, at der under test af de enkelte aksler tillige måles skævbremning, hvilket anføres på den automatisk generede udskrift.

Alle beregninger foretages i computerprogrammet Flex-Check. De målte værdier (lufttryk og bremsekraft) og anvendte konstanter (tilladt totalvægt/akseltryk, korrektionsfaktor og fremregningstryk) fremgår af udskriften af testrapporten. Der udleveres en kopi af udskriften til føreren, når køretøjets bremsesystem ikke opfylder kravene. I tilfælde, hvor bremsepræstationen ikke opfylder lovens krav, og der optages politirapport, anvendes udskriften desuden som bevis i straffesagen. Testrapporten kan suppleres med en grafisk udskrift, der underbygger resultatet af bremsetesten.

Såfremt der ved testen ikke kan opnås 2,0 bars udstyret lufttryk, forkastes bremsetesten for så vidt angår den samlede bremsepræstation, mens de målte værdier for rullemodstand og de beregnede skævbremninger fortsat anses som brugbare og valide resultater.

Ved bremsetest af lastbiler og busser i forbindelse med vejsidekontrol benyttes en forenklet metode, idet disse køretøjer erfaringsmæssigt meget sjældent har problemer med den samlede bremsepræstation. Disse køretøjer screenes derfor i bremserullefeltet uden måling af den udstyrede luft. Det er således hovedsageligt ved kontrol af påhængsvogne, at der sker måling af den udstyrede luft. Såfremt en screening af en lastbil eller bus indikerer, at der er problemer med den samlede bremsepræstation, foretages der test af køretøjet med tilslutning/måling af trykluft under bremsetesten.

Endelig kan det oplyses, at bremseprøvestanden betjenes af særligt uddannet politipersonale, der har gennemført uddannelse i henholdsvis tunge køretøjers bremsesystemer, bremsetest på

bremseprøvestand og i dynamisk bremsetest med decelerationsmåler.

For så vidt angår den del af spørgsmålet, der vedrører resultaterne af politiets vejsidekontroller i perioden 2013-2024, har Midt- og Vestsjællands Politi oplyst, at det ikke er muligt at oplyse resultaterne af politiets vejsidekontroller af køretøjers bremsesystemer i perioden 2013-2024. Baggrunden herfor er, at sager vedrørende bremsefejl i politiets sagsstyringssystem (POLSAS) registreres på samme gerningskoder som sager om andre fejl og mangler vedrørende køretøjer. Det bemærkes, at der i perioden 2013-2024 er registreret flere end 8000 sager på de relevante gerningskoder, og det vil således kræve en manuel gennemgang af et stort antal sager at opgøre antallet af sigtelser, der er optaget vedrørende mangler ved bremsesystemer på køretøjer i den angivne periode.”