

*Svar:*

Motorer til cykler med hjælpemotor godkendes af statens biltilsyn på grundlag af en af Teknologisk Institut udfærdiget prøve-rapport, som bl.a. angiver, på hvilken måde hastighedsbegrænsningen er foretaget. De hastighedsbegrænsende foranstaltninger fremgår af biltilsynets typegodkendelse. To-hjulede vareknallerter og tre-hjulede invalideknallerter typegodkendes i deres helhed af statens biltilsyn.

Statens biltilsyn har oplyst, at alle i dag godkendte knallerter ved en simpel teknisk ændring kan bringes til at køre med en hastighed på over 30 km/t. Den tekniske ændring kan bestå i fjernelse eller udboring af begrænsningsbøsningen i cylinderens ind-sugningskanal, ændring af transmissionen ved udskiftning af kædehjul, forøgelse af kompressionsforholdet ved afdrejning af topstykke, udskiftning af cylinderen som helhed og udskæring i stempelskørtet.

Biltilsynet har endvidere oplyst, at det næppe vil være muligt at fremstille en cykel med hjælpemotor, der ikke ved en forholdsvis simpel teknisk ændring kan bringes til at køre hurtigere end 30 km/t.

Det fremgår heraf, at det ikke vil være muligt at gennemføre en bestemmelse af det indhold, der er skitseret i spørgsmålet.

For så vidt angår den af Sammenslutningen af fabrikanter og importører af motorcykler foreslåede definition af cykel med hjælpemotor bemærkes:

Definitionen er i det væsentlige i overensstemmelse med den definition af cykel med hjælpemotor, der indeholdes i færdselslovens § 2, afsnit III, og administrative bestemmelser.

Det fremgår af færdselslovens § 2, afsnit III, at en knallert på vandret vej ikke må kunne fremdrives med større hastighed end 30 km/t. Sammenslutningens definition indeholder ligeledes en hastighedsgrænse på 30 km/t, men det fremgår ikke af definitionsforslaget, at det er på vandret vej, at hastigheden ikke må overstige 30 km/t.

Af udstyrsbekendtgørelsens § 40, stk. 1 (a), fremgår, at motorens slagvolumen ikke må overstige 50 cm<sup>3</sup>. Også på dette punkt er den gældende begrebsbestemmelse således i overensstemmelse med definitionsforslaget.

Det samme gælder med hensyn til motorens maksimale ydelse, idet biltilsynet i en meddelelse har fastsat, at motoreffekten højst må være 1 hk med en tolerance på 10 pct.

På enkelte punkter er definitionsforslaget mere omfattende.

Ifølge forslaget skal det indgå i begrebsbetømmelsen, at disse køretøjer må føres af personer, der er fyldt 15 år, og at køretøjerne kun må være beregnet til transport af én person.

Førerens alder og antallet af transporterede personer bør imidlertid efter justitsministeriets opfattelse ikke indgå i definitionen. Disse spørgsmål behandles i andre bestemmelser i færdselsloven.

Endvidere forudsætter sammenslutningens definition, at alle tre-hjulede køretøjer, hvis motorer i øvrigt opfylder de opstillede kriterier, skal anses for cykler med hjælpemotor.

Det fremgår af udstyrsbekendtgørelsens § 39, at cykler med hjælpemotor er to-hjulede. Dog kan tre-hjulede invalidekøretøjer klassificeres som cykler med hjælpemotor, såfremt betingelserne herfor i øvrigt er opfyldt.

Spørgsmålet om i videre omfang at tillade tre-hjulede køretøjer klassificeret som knallert har tidligere været rejst over for justitsministeriet.

Der er indhentet udtalelser herom fra foreningen af politimestre i Danmark, rigspolitichefen, politidirektøren og statens biltilsyn, der alle har udtalt sig imod anvendelse af tre-hjulede knallerter, bl. a. under hensyn til, at sådanne køretøjer, som vel må henvises til den almindelige kørebane, vil sinke trafikafviklingen og bryde trafikrytmen.