

[Justitsministeren.]

dende regler. Det er ikke hensigten at ændre bestemmelsen i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 198 af 24. juni 1955 om køretøjers indretning og udstyr § 40, stk. 3, hvorefter der ikke må foretages konstruktive ændringer af typegodkendte motorer.

Efter gældende praksis straffes overtrædelse af den nævnte bestemmelse i udstyrsbekendtgørelsens § 40, stk. 3, med bøde. Endvidere konfiskeres de dele af den godkendte motor, der er ændret. Er den pågældende tidligere to eller flere gange straffet for overtrædelse af § 40, stk. 3, konfiskeres dog hele køretøjet.

Justitsministeriet vil efter forhandling med rigsadvokaten overveje, om der er behov for at ændre denne praksis af hensyn til særlige overgangsproblemer i forbindelse med ikrafttrædelsen af den nye færdselslov.

Af *Voigt* (FP) til justitsministeren (4/6 76):

„Ministeren bedes oplyse, hvordan overgangen til fornyet typegodkendelse af knallerter skal foregå.“

(Spm. nr. 524).

Begrundelse.

Der blev ikke i retsudvalget givet nogen udtømmende forklaring på det vigtige spørgsmål. Det hele hænger i realiteten og svæver i luften.

Justitsminister *Orla Møllers* svar (16/6 76):

Efter gældende bestemmelser indskrænker den færdselssikkerhedsmæssige kontrol med fabriksnye knallerter sig normalt til typegodkendelse af motoren. Der foretages ikke godkendelse af det samlede køretøj (standardtypegodkendelse), således som det eksempelvis sker for bilers og motoreyklers vedkommende.

Justitsministeriet agter at gennemføre en standardtypegodkendelsesordning for knallerter. Ordningen træder i kraft den 1. maj 1977.

Der vil alene blive stillet krav om standardtypegodkendelse af fabriksnye køretøjer. I forbindelse med sådan godkendelse vil det blive kontrolleret, at knallertens motor og påbudte sikkerhedsudstyr opfylder lovgivningens krav.

Der vil blive fastsat overgangsbestem-

melser af hensyn til køretøjer, som er importeret i henhold til en motortypegodkendelse efter de gældende bestemmelser. Køretøjer, der omfattes af overgangsbestemmelserne, skal ikke standardtypegodkendes, selv om de er fabriksnye.

Køretøjer, der er taget i brug før den nævnte ikrafttrædelsesdato, vil ikke blive krævet standardtypegodkendt.

Af *Voigt* (FP) til justitsministeren (4/6 76):

„Ministeren bedes oplyse, om der vil blive givet erstatning til de importører af knallerter, som ved ikrafttrædelsen af forbud mod de store knallerter ligger inde med store reservedelslagre, som bliver usælgelige.“

(Spm. nr. 525).

Begrundelse.

Da branchen jo må disponere på lang sigt for at være up to date med reservedele og nødvendigvis må planlægge flere år frem i tiden, er det rimeligt, at branchen får klar besked om deres økonomiske stilling.

Justitsminister *Orla Møllers* svar (16/6 76):

De påtænkte skærpede godkendelsesbestemmelser for knallerter vil alene blive bragt i anvendelse over for fabriksnye køretøjer. Bestemmelserne vil blive sat i kraft med en overgangsordning af hensyn til afsætningen af køretøjer, der af branchen er hjemtaget, medens de nuværende godkendelsesvilkår er gældende.

Det overvejes ikke at forbyde knallerter, som er taget i brug, eller som omfattes af overgangsordningen. Det samlede behov for reparation af disse køretøjer vil over en længere årrække kræve antagelig langt flere reservedele, end der for tiden haves på lager.

Af *Voigt* (FP) til justitsministeren (4/6 76):

„Ministeren bedes oplyse, hvilke mærker af knallerter i den lave ende af skalaen der vil være at forbyde, fordi det ikke er forsvarligt, at de kører 40 km/t.“

(Spm. nr. 526).

Begrundelse.

Ministerens kontorchef påpegede i udval-