

Af Voigt (FP) til justitsministeren (19/8 77):

»Ministeren bedes oplyse samtlige grunde til, at danske borgere efter 1. april 1978 ikke længere må købe knallerter med en vægt på over 60 kg, samt oplyse, hvad den tilladte bruttobelastning i kg er for hver enkelt knallertmodel, der sælges i Danmark, samt endvidere meddele bremseeffektiviteten for samtlige de modeller, der sælges.«

(Spm. nr. 494).

Begrundelse.

Ministeren har gang på gang sagt, at sikkerheden er det afgørende for ham. Det er derfor nødvendigt for at forstå ministeren, at han oplyser spørgeren og dermed også borgerne om de grunde, der har været afgørende for at forbyde de store, gode, trafik sikre knallerter.

I den forbindelse er det samtidig relevant at få oplyst, hvilken bruttobelastning de enkelte mærker kan tåle, således at det herved kan fremgå, at ministeren virkelig har taget hensyn til det sikkerhedsmæssige. Det samme gælder for bremseeffektiviteten, som det også vil være naturligt at få konstateret på de enkelte mærker, når vi taler om den bedst opnåelige sikkerhed.

Ministeren bedes være opmærksom på, at spørgsmålene er meget klare i deres formulering, forstået på den måde, at jeg denne gang anmoder om, at samtlige problemstillinger i spørgsmålet bliver besvaret på en tydelig og saglig måde, således at vi ud fra disse oplysninger i fællesskab fortsat kan kæmpe for, at vore unge mennesker får de sikkerhedsmæssigt bedst mulige køretøjer i trafikken.

Justitsminister Orla Møllers svar (1/9 77):

Vedrørende baggrunden for den fastsatte vægtgrænse henvises til de tidligere besvarelser angående dette emne, senest spørgsmål 301 og 302, besvaret den 27. juni 1977, og spørgsmål 387, besvaret den 21. juli 1977.

Der findes ingen regler for tilladt totalvægt (bruttobelastning) for knallerter. I forbindelse med ansøgninger om godkendelse efter såvel de hidtidige som de nye regler har justitsministeriet i visse tilfælde fået oplysninger om den af fabrikanten fastsatte, tilladte totalvægt, dvs. egenvægt plus tilladt belastning.

For en række TUM-godkendte knallerter, der alle er beregnet til 2 personer og i de fleste tilfælde overstiger den nu fastsatte vægtgrænse, var tallene følgende (1970-1971):

1) TUM 110 – Puch, VZ	240 kg
2) TUM 110 – Puch, R 50	240 –
3) TUM 114 – Everton, TT-MC	250 –
4) TUM 129 – Vespa, 50 N (Scooter)	225 –
5) TUM 130 – Kreidler, Florett	245 –
6) TUM 136 – DBS Sport, 30 zz	225 –
7) TUM 137 – Zündapp, C 50	235 –
8) TUM 142 C – Tomos, Sport	235 –
9) TUM 142 C – Tomos, Cross	235 –
10) TUM 147 – KTM, Comet	270 –
11) TUM 157 – Casal, 163	210 –
12) TUM 173 – Honda, CD 50	230 –
13) TUM 176 – Monark-Crescent, 1228	240 –.

For 7 knallerter, for hvilke der er søgt om standardtypegodkendelse, angiver fabrikanten følgende totalvægt:

14) Honda, Camino	140 kg
15) Puch, NL	200 –
16) Puch, MS	160 –
17) Puch, Maxi	130 –
18) Tomos, A 32 k	140 –
19) Vespa, Ciao	125 –
20) Vespa, Bravo	150 –.

De hidtil gældende bestemmelser indeholdt ingen krav til knallerternes bremseevne. Justitsministeriet har således ikke foretaget nogen kontrol heraf og ligger ikke inde med oplysninger til besvarelse af spørgsmålet for så vidt angår TUM-godkendte knallerter.

I de nye standardtypegodkendelsesbestemmelser fastsættes følgende krav til knallertens bremseevne:

Generelle bestemmelser.

(1) Knallerten skal være forsynet med driftsbremse opdelt i to uafhængige bremsesystemer, der mindst virker på hver sit hjul. Ingen af disse må virke på fælg eller dæk.

(2) Slid på bremseskal kan kompenseres på en nem måde ved hjælp af automatisk eller manuel justering.

Præstationskrav.

(1) Driftsbremsen skal kunne give knallerten en deceleration på mindst 4,2 m/sek².

(2) Baghjulsbremserne alene skal kunne give knallerten en deceleration på mindst 2,1 m/sek².

(3) Aktiveringskraften må ikke overstige