

Bemærkninger til lovforslaget

Knallertsikkerheden – de nye godkendelsesbestemmelser.

Forslagsstillerne ønsker bemyndigelsen frataget justitsministeren, da det klart er kommet frem siden vedtagelsen den 22. april 1977, at de af justitsministeren udarbejdede godkendelsesbestemmelser (3.7 og 3.8 af den 1/5 77) vil blive til stor skade for knallertkørerens trafikikkerhed og medføre forøget ulykkesantal samt forværre ulykkernes omfang.

Da knallertkørernes antal som trafikanter er ca. 550.000 og for hovedpartens vedkommende er helt afhængige af knallerten som transportmiddel, er det helt uacceptabelt at indføre bestemmelser, som forringer kvaliteten og dermed sikkerheden for den enkelte knallertkører, hvilket vil ske med de nye godkendelsesbestemmelser for knallerten, udarbejdet af justitsministeriet i henhold til bemyndigelsen af den 22. april 1977.

Justitsministeriets nedsatte udvalg, som har arbejdet med spørgsmålene om nye bestemmelser for knallerter, har tilkendegivet, at dets eneste udgangspunkt var at nedbringe antallet af ulovliggjorte knallerter. Spørgsmål om sikkerhed har ikke været inde i udvalgets overvejelser og således ikke medtaget i udvalgets forslag til nye godkendelsesregler.

Det fremgår af de nye godkendelsesregler af den 1/5 77, at disse er udarbejdet med udgangspunkt i tidligere forslag uden ændringer og ikke udarbejdet af hensyn til sikkerheden for knallertkøreren eller trafikikkerheden, da godkendelsesreglerne intet krav stiller til knallertens styrke som sikkerhedsmæssigt kvalitetskrav.

Ved en gennemgang af godkendelsesreglerne punkt for punkt kan man konstatere, at de intet nyt indeholder af sikkerhedsmæssige krav, som ikke allerede i 1975/76 under de gamle regler blev opfyldt af samtlige knallertmærker på nær en model (som i øvrigt ville blive ændret efter 1977 ifølge oplysning).

Der er således ingen reelle sikkerhedsmæssige nye krav til knallerternes sikkerhed indeholdt i de nye godkendelsesregler, idet de fastlagte specifikationer

for vægtfordeling, styrets bredde, bremserne og lygternes anbringelse for længst er blevet opfyldt af fabrikanterne under de gamle godkendelsesregler, og, hvad der er væsentligt, disse specifikationskrav er opfyldt for længst og sikkerhedsmæssigt bedre på de solide knallerter over 60 kg. Ministeriets ønske om at ændre godkendelsesreglerne til, at knallerterne skal godkendes i deres helhed, er derfor uden værdi og unødvendigt og vil kun få skadelig virkning på trafikikkerheden med sine krav om vægt- og gearbegrænsning m. v.

De nye regler af den 1/5 77 er derfor udarbejdede ikke af hensyn til sikkerheden, men som resultat af justitsministeriets håb om at få nedsat antallet af tunede knallerter på bekostning af en forøget risiko for den lovlydige knallertkører og for trafikikkerheden.

Det er klart blevet påpeget af alle eksperter med teknisk viden om 50 ccm 1,2 HK knallertmotorer og om knallerten i sin helhed, at intet kan laves eller kræves, som kan forhindre forøgelsen af knallertens fart fra 30 km til 50-60-70-80-90-100-110 km, og at de nye regler af den 1/5 77 derfor intet indeholder, som kan forhindre store hastighedsforøgelser (tuning).

Dette fremgår af svarene til justitsministeriet fra samtlige forespurgte med undtagelse af 2, som har undladt at tage stilling.

Forslagsstilleren skal henvise til følgende citater:

Skrivelse fra Teknologisk Institut af 20. januar 1977:

»En knallertmotor, hvis slagvolumen er begrænset til 50 cm³, kan fremstilles til at yde i hvert fald 6-9 HK. Hvis udvekslingsforhold, stel, m. v. optimeres, vil en sådan motor kunne fremdrive et knallert-lignende køretøj med en tophastighed af omkring 100 km pr. time. Når en fabriksfremstillet knallertmotor på 50 cm³ »fødes« til at frembringe en knallert med 40 km pr. time, er motoren derfor fra fabrikkens side kunstigt begrænset og vil typisk præstere en større HK-ydelse end tilladt i Dan-