

blev overladt til justitsministerens afgørelse efter en nærmere undersøgelse.

Det blev dog så som så med undersøgelsen af vægtgrænsens virkninger. Allerede i begyndelsen af juni udsendte justitsministeriet et udkast til nye regler – indeholdende den kritiserede 60 kg grænse. Indførelse af en knallertvægtgrænse er åbenbart blevet en principsag for ministeriets embedsmænd. Sagkundskabens velbegrundede advarsler blev uden videre fejlet af bordet.

Fra første færd har FDM kritiseret forslaget om at indføre en vægtgrænse. FDM's knallertundersøgelser viser, at det netop er de store knallerter, der er de sikreste.

Indførelse af en 60 kg grænse vil betyde, at en række af de bedst udstyrede, bedst kørende og bedst bremsende knallerter udelukkes fra markedet.

Justitsministeriet har ikke sandsynliggjort, at det er nødvendigt med en vægtgrænse for at stoppe ulovlige ændringer af knallerter. Justitsministeriet har heller ikke sandsynliggjort, at en vægtgrænse ville hjælpe. Justitsministeriet har ej heller benægtet, at en række gode knallerter udelukkes fra markedet.

Ret beset har ministeriet slet ikke søgt at belyse disse spørgsmål i forbindelse med udkastet, der er sendt til høring hos myndigheder og organisationer.

Da folketinget besluttede, at spørgsmålet om indførelse af en vægtgrænse skulle overlades til justitsministeren, var det en udtrykkelig forudsætning, at afgørelsen skulle baseres på en omhyggelig undersøgelse.

Det beslutningsgrundlag, justitsministeriets embedsmænd har lagt på ministerens bord, er utilstrækkeligt og svarer i hvert fald ikke til folketingets ønske. Forhåbentlig lader justitsminister Orla Møller sig ikke lokke til at lukke øjne og ører for sagkundskabens advarsler.

Hvad er det i øvrigt, der haster i denne sag? Fartsspørgsmålet er løst med de 30 km i timen. Så må de tidligere godkendelsesregler kunne fungere i tre eller fire år endnu, medens en ny og bredere sammensat arbejdsgruppe undersøger behovet for ændringer.

Prestigespørgsmål bør ikke forhindre, at spørgsmålene nu undersøges ordentligt.«

I skrivelse fra Landsforeningen Tryk Trafik til retsudvalget 23/11 76 hedder det:

»4. Vægtgrænse-problemet

I alle andre lande defineres en knallert ved en 50 cm³ motor med fra 1,1 til 1,8 HK – vægtgrænser bruges intetsteds ved definitionen.

En tung knallert er på grund af en lang række forhold SIKRERE end en let. Den gennemførte vægtgrænse på 60 kg har da også kun sit formål rettet mod TUNINGSPROBLEMET. Som det fremgår af pkt. 3 har vægtgrænsen *ingen effekt* på dette problem, og er som følge heraf uden mening – og tilmed direkte til skade for sikkerheden.

4. Sikkerheden

Den større knallert er sikrere på grund af en lang række forhold som bedre bremser, stærkere stel, bedre balance, nemmere start og stop, større driftssikkerhed osv.«

Forslagsstillerne skal i øvrigt bemærke til problemerne med tuning af knallerter, hvor farligt det er at prøve at løse disse problemer som fastsat af justitsministeriet i de nye regler med forskellige unødige og fejlagtige bestemmelser og med indførelsen af en vægtgrænse.

Forslagsstilleren gør opmærksom på, at ved en faglig gennemgang af de nye godkendelsesbestemmelser indeholdt disse ikke sikkerhedsmæssige krav til forbedring af knallerterne eller trafikikkerheden i forhold til de tidligere bestemmelser og i henhold til de knallerter, som fabrikken har leveret til Danmark fra den 1/1 76, men som tidligere nævnt kræves ændringer, som forøger risikoen for ulykker og nedsætter trafikikkerheden betydeligt.

Dette gælder for følgende i de nye godkendelsesbestemmelser:

7.04 Transmission

a) Transmissionen må højst være forsynet med 2 gear.

b) Forreste kædehjul skal være således konstrueret eller anbragt, at det ikke umiddelbart kan udskiftes med større kædehjul.

c) Bageste kædehjul skal være således fastgjort til drivhjulet, at det ikke umiddelbart er udskifteligt, f. eks. ved fastsvejsning af mindst 1 møtrik til kædehjulbolte eller på anden måde, som giver tilsvarende sikkerhed mod udskiftning af kædehjul.

9.01 Sæde

1) En knallert må kun være forsynet med ét sæde, hvis længde, målt mellem sædets forreste og bageste kant (punkt), ikke overstiger 400 mm.