

## Betænkning

### over forslag til lov om ændring af færdselslov [af Voigt m. fl.].

(Afgivet af retsudvalget den 15. april 1977).

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder i 1. og 2. samling. I forbindelse hermed har justitsministeren været til samråd og har endvidere skriftligt besvaret en række spørgsmål.

Udvalget har modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Andersen A/S, O.E., Glostrup,  
Automobilteknik, Teknologisk Institut,  
Tåstrup,

Bureau Permanent International Des  
Constructeurs de Motocycles, Paris,

Christensen, Georg Rex, Odense,  
Cykelhandlernes Centralforening,

Dansk Cyklist Forbund, Århus afd.,  
Dansk Selskab for Trafikmedicin, Odense,

De Danske Redningskorps (Falck-Zonen),  
Eilersen, Jens Juul, Uggerslev,

Forenede Danske Motorejere, FDM,  
Gerhard's Import, Herlev,

Grand, Flemming, 1. reservekirurg, Grenå,  
Hammer-Jacobsen, Erling, læge, dr.

med., Hellerup,  
Herring Centralsygehus, læger ved,

Jørgensen & Co., Poul, handelsaktieselskab,

Jørgensen, John, civilingeniør, Risskov,  
Københavns Cykelhandlerforening,

Landsforeningen Tryk Trafik,  
Mazanti-Andersen, Guri, Hellerup,

Mopedan, Hjaltese,  
Nellemann, Vilh., A/S, Risskov,

Pedersen, hr. og fru, Kolding  
Poulsen, Villy, journalist, Fåborg,

Retsmedicinsk institut, Aarhus universitet,

Rueløkke, Orla, København,  
S.R.I. Aktieselskab, Hjaltese.

Justitsministeren har stillet nedenstående ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (socialdemokratiets, socialistisk folkepartis og Danmarks kommunistiske partis medlemmer af udvalget og Holmberg (V)) lovforslaget til *vedtagelse* med de af justitsministeren stillede ændringsforslag.

Et *mindretal inden for flertallet* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) ønsker at udtale, at medmindre der er meget tungtvejende grunde til det, er det uhensigtsmæssigt og forvirrende at ændre lovgivning med meget korte intervaller.

Den nugældende færdselslovs knallertregler er forberedt gennem 3/4 år, og en omfattende ændring af disse regler nu vil forvirre forbrugerne og ødelægge meget for forhandlerne, uden at det giver større sikkerhed omkring knallertterne.

Med hensyn til det mere principielle omkring knallertsspørgsmålet mener mindretallet ikke, at problemerne er løst hverken i loven eller i det foreliggende forslag. En knallert er på samme tid en svag faktor i en trafikpolitik, der fortrinsvis er baseret på bilkørsel, og en stærk faktor over for fodgængere og cyklister.

Derfor bør der inden for et åremål findes en varig løsning på problemet, der tager virkeligt menneskelige hensyn. Denne bør efter mindretallets mening gå i retning af at acceptere knallerten som en cykel med hjælpemotor, der kører på cykelstier og ikke over 20 km/t.

Tohjulede motorkøretøjer med større hastighed bør placeres blandt den motoriserede trafik og kræve kørekort.

En sådan omlægning kræver imidlertid nye undersøgelser og forberedelser, der skal tid til at foretage.

Under de foreliggende omstændigheder anser mindretallet det for vigtigt at få afsluttet sagen på den mest hensigtsmæssige måde, hvorfor mindretallet kan tiltræde det foreliggende forslag med de af justitsministeren stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (fremskridtspartiets, centrum-demokraternes og det radikale venstres medlemmer af udvalget og Nathalie Lind (V)) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af mindretallet under nr. 3 stillede ændringsforslag. Mindretallet udtaler, at ud fra trafikikkerhedsmæssige betragtninger vil en vægtgrænse på maksimum 80 kg være at foretrække. Med en vægtgrænse på 60 kg vil man fremkalde en udvikling af knallerter, som er specielt „tilpasset“ det danske marked, og som kan resultere i, at der importeres „skrabede“ udførelser af kendte modeller. Dette vil igen føre til en forringelse af knallertens køretekniske egenskaber.

Antagelsen af, at en vægtgrænse på 60 kg er en afgørende forudsætning for at bremse udviklingen i mulighederne for hastighedsforøgende indgreb, holder efter mindretallets formening ikke stik. Det klientel, der vil ulovliggøre knallerter, og som fortrinsvis har ulovliggjort de tunge knallerter, vil — selv om vægtgrænsen sættes til 60 kg — fortsat have de samme intentioner. En lavere vægtgrænse vil således blot flytte problemet, ikke løse det.

Ved reglerne om typegodkendelse, herunder at en knallerts motor ikke må være på over 50 cm<sup>3</sup>, har man fastlagt normer, der forhindrer, at større knallerter ved ulovlige indgreb kan opnå større hastighed end mindre knallerter.

Den foreliggende statistik viser, at de tungere knallerter indebærer mindre risiko for alvorlige skader for føreren end de lette knallerter. Under henvisning hertil indstilles lovforslaget til *vedtagelse* med det af mindretallet under nr. 3 stillede ændringsforslag.

Specielt med hensyn til hastighedsgrænsen bemærkes, at begrundelsen for at foretrække 30 km fremfor det stillede ændrings-

forslag om en maksimumhastighed på 35 km/t er, at der ikke ved dette ændringsforslag sker nogen ændringer i de tekniske krav, der stilles til en knallert. Der sker således ikke nogen begrænsning i knallertens mulighed for at kunne køre 40 km/t, og til de 35 km må endda lægges en vis tolerance, hvilket ikke var tilfældet med 40 km grænsen. Trafikkerhedsmæssige hensyn taler således med samme vægt mod den foreslåede grænse på 35 km som mod 40 km/t.

Et *andet mindretal* (kristeligt folkeparti og det konservative folkeparti medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af justitsministeren under nr. 2 stillede ændringsforslag.

Et *mindretal inden for mindretallet* (Hagen Hagensen (KF)) finder ikke i det siden vedtagelsen af 40 km hastighed for knallerter fremkomne materiale afgørende nyt, der kan begrunde ændring af færdselsloven. Imidlertid er der fremkommet så mange henvendelser om også efter 1. maj i år at beholde 30 km hastigheden for knallerter, at mindretallet finder det betænkeligt at opretholde vedtagelsen af 40 km hastighedsgrænsen, selv om denne grænse er uden tolerance. At ændre hastighedsgrænsen til 35 km med tolerance finder mindretallet vil være det samme som at fastholde 40 km grænsen. Mindretallet peger i øvrigt på, at en 30 km fartgrænse med den eksisterende knallertpark vil indebære, at den mulige hastighed for knallerter, uden at der er foretaget ulovlige indgreb på disse, vil være noget højere.

Om vægtgrænsen er der forskellig opfattelse i den konservative folketingsgruppe. Mindretallet fastholder 60 kg vægtgrænsen.

I øvrigt er mindretallet af den opfattelse, at ulovlige indgreb på (tuning af) knallerter burde medføre, at disse konfiskeres i forbindelse med retsforfølgning af lovovertrædelser.

#### Ændringsforslag.

Til § 1.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af et *flertal* (Hjortnæs (S), Ole Espersen (S), Ejler Koch (S), Tove Lindbo Larsen (S), Otto Mørch (S), Jimmy Stahr (S), Holmberg (V), Ebba Strange (SF) og Tove Jørgensen (DKP)):

1) Nr. 1 affattes således:

„1 I § 2, nr. 6, ændres „40 km“ til: „35 km“.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af et flertal (Hjortnæs (S), Ole Espersen (S), Ejler Koch (S), Tove Lindbo Larsen (S), Otto Mørch (S), Jimmy Stahr (S), Holmberg (V), Hagen Hagensen (KF), Inge Krogh (KrF), Ebba Strange (SF) og Tove Jørgensen (DKP)):

2) Nr. 2 udgår.

Af et *mindretal* (Voigt (FP), Kjærulff-Schmidt (FP), Ole Hovmand (FP), Nathalie Lind (V), Mimi Jakobsen (CD) og Niels Helveg Petersen (RV)):

3) Nr. 2 affattes således:

„2. I § 2, nr. 6, affattes sidste punktum således:

„Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om yderligere betingelser, som et motordrevet køretøj skal opfylde for at kunne anses som knallert, dog kan han ikke fastsætte krav om gearbegrænsning eller lavere maksimalvægt end 80 kg.“

### B e m æ r k n i n g e r.

Til nr. 1.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at man ved en ændring af knallerthastigheden til 35 km/t kan sikre en rimelig overensstemmelse mellem lovens knallertdefinition og de faktiske knallerthastigheder, der selv ved lovlige knallerter ofte overstiger 30 km/t. Ved at vælge en hastighed på 35 km/t kan man samtidig undgå den risiko for en mindre generel forøgelse af knallerthastigheden,

som den fastsatte grænse på 40 km/t kunne indebære. Ved godkendelse vil der ligesom ved den gældende ordning blive indrømmet en vis tolerance på hastigheden. Afprøvnin-gen vil blive foretaget med en tilkørt motor.

Til nr. 2.

Man bør fastholde den vedtagne standardtypegodkendelsesordning og den vægtgrænse på 60 kg, der er indeholdt heri.

Til nr. 3.

Ved at fastholde sidste punktum i lovteksten, som i det oprindelige forslag var foreslået sløjftet, kan justitsministeren stadig fastsætte bestemmelser om, hvilke betingelser der skal opfyldes, for at et køretøj kan anses som knallert.

Tilføjjelsen har udelukkende det formål, at det nu ved lov bliver fastslået, at ministeren ikke har bemyndigelse til at fastsætte gearbegrænsninger for knallerter eller lavere maksimalvægt end 80 kg. Forslagsstillerne er af den opfattelse, at lovens definitioner — hvoraf fremgår, at en knallerts motor ikke må overstige 50 cm<sup>3</sup> — er tilstrækkelige, idet det så fremdeles vil være muligt at køre på en knallert med affjedrende støddæmpere, store gode bremser og et godt og solidt stel, hvilket har stor betydning for ulykkens omfang, hvis knallerten bliver involveret i et uheld. Begrundelsen for en maksimalvægt på 80 kg er af trafikikkerhedsmæssige hensyn, idet det er fastslået, at de større knallerter yder en bedre sikkerhed for føreren mod alvorligere skader.

Ved reglerne om typegodkendelsen har man fastlagt normer, som forhindrer, at større knallerter ved ulovlige indgreb kan opnå større hastighed end mindre knallerter.

*Ole Espersen (S), Hjortnæs (S), Ejler Koch (S), Tove Lindbo Larsen (S),*  
formand.

*Otto Mørch (S), Jimmy Stahr (S), Niels Helveg Petersen (RV).*

*Nathalie Lind (V), Holmberg (V), Hagen Hagensen (KF),*  
næstformand.

*Mimi Jakobsen (CD), Inge Krogh (KrF), Kjærulff-Schmidt (FP).*

*Voigt (FP), Ole Hovmand (FP), Ebba Strange (SF), Tove Jørgensen (DKP).*

*Partierne DR og VS var ikke repræsenteret ved medlemmer i udvalget.*