

Forslag til Lov om ændring af færdselslov.

Fremsat den 9. marts 1977 af *Voigt (FP)*, *Arne Bjerregaard (KrF)*, *Ib Christensen (DR)* og *Erhard Jakobsen (CD)*.

§ 1.

I færdselslov nr. 287 of 10. juni 1976 foretages følgende ændringer:

1. I § 2, nr. 6, ændres „40 km“ til: „30 km“.

2. I § 2, nr. 6, udgår sidste punktum.

§ 2.

Loven træder i kraft den 1. maj 1977.

Bemærkninger til lovforslaget.

Ændringen af knallerternes hastighed fra 30 til 40 km/t foreslår forslagsstillerne ændret igen. Siden vedtagelsen den 4. juni 1976 er der fremkommet så mange argumenter for bevarelse af en 30 km grænse, at det vil være yderst betænkeligt at sidde disse argumenter overhørig. Det drejer sig først og fremmest om de rapporter, retsmedicinsk institut har fremlagt, hvoraf det fremgår, at ulykernes omfang næsten vil blive fordoblet ved en hastighedsforøgelse på 10 km/t. Derudover har både forældre og cykelhandlere udtrykt stor bekymring over, at knallertkørere bliver udsat for en endnu større ulykkesrisiko. Det skal i den forbindelse siges, at retsudvalget *ikke* havde kendskab til de undersøgelser, der forelå i forbindelse med udvalgsbehandlingen vedrørende den ny færdselslov, hvilket givet har været medvirkende til, at loven om de 40 km/t er vedtaget ud fra manglende viden om de konsekvenser, der fulgte med. Derfor har forslagsstillerne fundet det nødvendigt at bede folketingets medlemmer atter tage stilling til hastigheds-spørgsmålet.

Det samme gør sig gældende omkring de fastsatte vægtgrænser, hvor justitsministeren har fået bemyndigelse til at fastsætte en vægtgrænse på 60 kg. Denne bemyndigelse vil betyde, at de knallerter, som bl.a. FDM har testet og fundet frem til er de bedste, vil udgå af markedet. Også teknologisk institut har påpeget, at det er forkert at forbyde

de knallerter, som er de mest trafiksikre, bl.a. fordi en vægtgrænse på 60 kg vil fremkalde en udvikling af knallerter, som er specielt „tilpasset“ det danske marked. Tilpasningen kan resultere i „skrabe“ udførelsesformer af kendte modeller, som vægtmæssigt aflastes ved en spinklere stelkonstruktion, ved fjernelse af affjedrede for- og baggafler, ved mindre nav og dermed tromlebremser, ved mindre hjuldiametre og ved anvendelsen af lettere dæk. En sådan udvikling vil resultere i en forringelse af knallertens køretekniske og færdselsikkerhedsmæssige egenskaber.

Der tales også meget om, at ved at fjerne de større knallerter — også kaldet „ulve i fåreklæder“ — vil man opnå færre ulovlige indgreb i motoren. En sådan vurdering er ikke holdbar, idet kendsgerningen er, at hvis man trækker fåreklæderne af ulven, så står den tilbage i al sin bidskhed som en lille knallert, hvor man får et køretøj som de unge lettere kan lave ulovlige indgreb på. Det er jo ganske åbenbart, at en knallert *vil* de unge have. Hvorfor så kun give dem et køretøj, som de under alle omstændigheder vil ulovliggøre, når det er mindre farligt med en større knallert. De unge, som vil ulovliggøre knallerter og fortrinsvis har ulovliggjort tunge knallerter, vil fortsat ulovliggøre knallerter. En vægtgrænse vil blot flytte problemet, idet knallertens motor og ikke dens vægt er forudsætningen for ulovliggørelse. Dette er yderst vig-

tigt at få fastslået, idet alle typer knallerter kan ulovliggøres. Det er simpelt hen ikke teknisk muligt at forhindre indgreb i en knallerts motor. Dette har bl.a. englænderne erkendt ved at sige, at knallerterne gerne må veje 250 kg, fordi motoren, som har en typegodkendelse med en bestemt fastsat HK (effekt), giver den naturlige begrænsning. Det vil med andre ord sige, at jo tungere en knallert er, jo langsommere vil den køre, for motoren er ens i effekt, hvadenten den sidder på en knallert, der vejer 40 kg eller 70 kg.

Men for at denne problematik kan blive overordentlig grundigt belyst, er formålet med ændringen i § 2, nr. 6, at justitsministerens bemyndigelse

til at forbyde knallerter over 60 kg bortfalder, indtil en kommission bestående af bl.a. justitsministeriets arbejdsgruppe, retsmedicinsk institut, FDM, teknologisk institut, Tryk Trafik, motorjournalister, cykelhandlere, de tre største importører og repræsentanter for forbrugerne har kulegravet problematikken, således at alle argumenter er debatteret. Derefter tager folketinget — ud fra denne rapport — stilling til spørgsmålet i folketingssamlingen 1977-78.

Det bemærkes, at forslaget er en genfremsættelse af et i folketingsåret 1976-77 (1. samling) fremsat forslag, se Folketingstidende sp. 106 og 1263 og tillæg A sp. 367.