

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Knallerternes vægt- og gearbegrænsning)

Fremsat den 26. januar 1978 af Voigt (FP), Arne Bjerregaard (KrF), Jens Peter Jensen (V), Lindinger (EP), Niels Helveg Petersen (RV) og John Winther (KF)

§ 1

I færdselslov nr. 287 af 10. juni 1976, som ændret ved lov nr. 167 af 27. april 1977 og lov nr. 302 af 8. juni 1977, foretages følgende ændring: I § 2, nr. 6, affattes *sidste punktum* således:

»Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om yderligere betingelser, som et mo-

tordrevet køretøj skal opfylde for at kunne anses som knallert, dog kan han ikke fastsætte begrænsninger i vægt og gearantal.«

§ 2

Loven træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende.

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-

mark efter såvel gamle (max. 1,1 HK) som nye (max. 1,4 HK) forskrifter.«

»En knallert ulovliggøres, hvis indehaveren har lyst og mod til det. Behovet opstår af konkurrencehensyn og tilfredsstilles ved ulovlige indgreb på den knallert, som indehaveren er i besiddelse af, hvad enten denne ligner en motorcykel eller ej. Når en knallert ulovliggøres, sker det med sigte på hastigheder af 60–80 km pr. time og ikke for blot at opnå en hastighed af 40 km pr. time.«

Teknologisk Instituts udtalelse på Scanticon maj 1974. (Bilag 42 til forslag F 17).

»Det må realistisk konkluderes, at det ikke er teknisk muligt at forhindre at knallerter ulovliggøres.

Ulovliggørelse kan ske med indgreb enten i motor eller i udvekslingsforhold. Hastighedsgevinsten vil være størst ved omgåelse af neddroslingen i cylinderens indsugningskanal.

Det er vores vurdering, at det beskrevne system for neddrosling af indsugningskanalen er både forsvarligt og hensigtsmæssigt set ud fra funktionelle, produktionstekniske og økonomiske forhold.«

Skrivelse fra Landsforeningen Tryk Trafik til Retsudvalget den 23. november 1976:

Tuningsproblemet

»a) de små knallerter:

kan til enhver tid tunes – Motoren er ukompliceret og tuning kan udføres på så mange forskellige måder, at det rent teknisk *ikke kan hindres*.

b) de store knallerter:

motoren er så kompliceret, at det er endog *meget vanskeligt at tune den* – og en tuning vil ofte resultere i, at motoren kommer til at arbejde *dårligere* end før tuning.«

Artikel i »Styret« nr. 12, december 1975:

»Politiet kan ikke overkomme at kontrollere de ulovlige knallerter, og så søger man at springe over, hvor gærdet er lavest, ved at foreslå store knallerter forbudt, en fejlbedømmelse, som ikke fjerner de ulovlige knallerter, men flytter problemerne over på de mindre.«

De nye regler vil således ikke tilføre knallertkøreren et bedre og mere sikkert køretøj, og trafikikkerheden vil ikke blive forbedret. Tværtimod vil knallertkøreren blive frataget de bedste knallerter, og der er blevet lagt et loft for kvaliteten, styrken og sikkerheden for fremtidens knallerter, da justits-

ministeren har indført en vægtgrænse på 60 kg for knallerter i de nye regler.

En vægtgrænse for knallerter er et klart bevis på, at justitsministeriet har tilsidesat sikkerheden på afgørende vis for den enkelte knallertkører og trafikikkerheden i øvrigt til fordel for en formodet forventning om nedsættelse af antallet af tunede knallerter, dette på trods af kraftige advarsler fra FDM, Teknologisk Institut, Tryk Trafik, fabrikanterne, cykelhandlerforeningerne og samtlige importører undtagen 2 importører.

Med en vægtgrænse flyttes samtlige af de problemer, som justitsministeriet har ønsket at løse med nye godkendelsesregler, fra trafiksikre og solide knallerter over på knallerter af ringere kvalitet og med dårligere køreegenskaber til stor skade for den lovlige knallertkører og for trafikikkerheden.

Forslagsstillerne kan i øvrigt henvise til, hvor uigennemtænkt en vægtgrænse er, ved følgende citater:

Indlæg af Nathalie Lind (Folketingets Forh. 22/4 77, spalte 2606):

»Det helt afgørende for mig er hensynet til trafikikkerheden. Også jeg vil understrege det vigtige i, at det er køretøjer udstyret med samme motor. Jeg mener, det er forkert at knytte de krav til vægtgrænsen, som justitsministeriet lægger op til. Jeg tror ikke et øjeblik på, at man, fordi man har en vægtgrænse på 60 kg, afholder nogen, der vil forsøge at ulovliggøre knallerterne, fra at forsøge dette. Så vidt jeg kan se, er det den ulovliggørelse af knallerter, som har fundet sted i stort omfang, man tror man kan bremse ved at forbyde de største knallerter.

Jeg mener, at denne problemstilling er forkert, og jeg mener, at den foreliggende statistik, og hvad vi har af henvendelser fra trafikmedicinerne, taler for, at vi anskuer problemet på den måde, at vi siger: det afgørende er motoren; yderligere vægt kan også betyde yderligere sikkerhed igennem større og bedre maskiner.«

Artikel i medlemsbladet »Motor« den 25. oktober 1977:

»Indførelsen af 60 kg grænsen er tilsyneladende blevet en prinsipsag for ministeriets embedsmænd. Skønt man ikke har kunnet sandsynliggøre, at det er nødvendigt med en vægtgrænse for at stoppe ulovlige knallertændringer, eller at en vægtgrænse

vil hjælpe, og skønt man ikke har benægtet, at en række af de bedst kørende og bedst bremsende knallerter vil blive udelukket fra markedet, så har embedsmændene stædigt og indædt fastholdt planen om at indføre den famøse grænse.

Og Orla Møller lod sig beklageligvis lokke til at lukke øjne og ører for sagkundskabens advarsler.

FDM opfordrer den nye justitsminister til at lade knallertproblemet behandle i en bredt sammensat arbejdsgruppe og derved opfylde folketingets udtrykkelige ønske om en grundig undersøgelse.

Det haster med at finde en løsning, der er forsvarelig – i allerbogstaveligste forstand.«

Skrivelse fra Cykelhandlernes Centralforening til retsudvalget den 23. november 1976:

»Der er skabt en fornyet og forøget usikkerhed om arbejdsgruppens forslag om likvidering af de store knallerter ved indførelse af vægtgrænse m. m.

Efter vor opfattelse foreligger der ingen dokumentation for, at de større knallerter er mindre trafik sikre, tværtimod må de med hensyn til vægt, bremse-effektivitet m. m. betegnes som de mest sikre. Allerede under de indledende drøftelser med justitsministeriets arbejdsgruppe gjorde Teknologisk Instituts repræsentant opmærksom på, at en vægtgrænse er uhensigtsmæssig, og endvidere kan vi af et responsum fra hr. Mogens H. Damkier citere følgende:

»Jeg er absolut betænkelig ved at fastsætte en vægtgrænse for knallerten. Jeg vil i den forbindelse minde om, at man i Sverige for år tilbage af hensyn til både skat og forsikring satte en vægtgrænse på 75 kg i egenvægt for motorcykler således, at de virkelige letvægtere på 50 og 80 ccm blev begunstiget. Husqvarna byggede da sin »sølv-pil« på 175 ccm med en egenvægt på 74,8 kg, og dermed faldt hele lovens idé og grundlag til jorden. På samme måde vil man på flere fabrikker kunne benytte sportsmotorcyklernes stel fremstillet af krommolybdæn forsynet med letmetaltanke, og med en ret beskeden merudgift til materialer, vil man kunne levere en såkaldt stor knallert med samme vægt som de godkendte knallerter.«

Citat fra henvendelse fra Teknologisk Institut til Retsudvalget den 20. februar 1977:

B. Vægtgrænser

»En vægtgrænse for knallerter på 60 kg vil fremkalde en udvikling af knallerter, som er specielt »tilpasset« det danske marked. Tilpasningen

kan resultere i »skrabede« 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 anvendelse af lettere dæk.

En sådan udvikling vil resultere i en forringelse af knallertens køretekniske egenskaber.

Det klientel, 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.«

Skrivelse fra Motorcykelkonstruktørernes Internationale Permanente Bureau, 70, Avenue Kléber, 75784 Paris, Cedex 16 til retsudvalget (den 22. oktober 1976):

»Oftere og oftere er for stor hastighed et spørgsmål om styrke/vægt-forholdet. Det er derfor et tilbageskridt at begrænse den maksimale vægt til et lavt tal. Enhver forøgelse af motorkraften, forårsaget ved ejerens justering, fører til en større forøgelse af styrke-vægt forholdet i en let maskine end i en tung maskine. Efter vor mening er en maksimal vægt i størrelsesordenen 80-90 kg fornuftig. Dette øger beskyttelsen mod for stærk fart, skaffer en mere robust maskine og tilfredsstiller størstedelen af forbrugernes behov.«

Skrivelse fra Teknologisk Institut til justitsministeren af den 3. juni 1977:

»3.01 (3): Vægt og dimensioner:

Det er overhovedet ikke muligt for mig at se noget formål med en vægtgrænse.«

Artikel i »Motor« den 10. juli 1977:

»Da den nye færdselslov blev vedtaget sidste sommer, indeholdt den én alvorlig skønhedsfejl – nye knallertbestemmelser, der fastsatte en vægtgrænse på 60 kg og samtidig forhøjede fartgrænsen fra 30 til 40 km/t.

Kombinationen ringere knallerter/højere hastighed var fatal og gav anledning til skarp kritik ikke alene fra branchen, men også fra FDM, trafikmedicinere og andre sagkyndige. I den 12. time, umiddelbart inden ikrafttrædelsen 1. maj, lykkedes det at få pillet de famøse bestemmelser ud af loven. Knallerthastigheden blev bibeholdt på de 30 km/t, og spørgsmålet om indførelse af vægtgrænse blev overladt til justitsministerens afgørelse efter en nærmere undersøgelse.

F. t. l. vedr. færdselsloven.

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 principalsag 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? Fartspørgsmålet 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 sammeåsat 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 bremses, stærkere stift, 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.

2) En knallert må ikke være forsynet med sæde, håndrem, fodhvilere eller lignende beregnet til transport af passager.

3.01 Vægt

Egenvægten må ikke overstige 60 kg for personknallert og 70 kg for vareknallert.«

Forslagsstillerne er imod begrænsning af knallerternes gear til kun 2, da det ikke forhindrer de knallertkørere, som vil tune deres knallerter, i at tune en 1- eller 2-gears knallert (politiet i Hjørring stændede i 1976 en knallertkører på en 2-gears knallert, vægt 55 kg, som kørte 108 km/t uden brug af tuningsdele), men tværtimod er til gavn og sikkerhed for den lovlydige knallertkører.

For bestemmelserne 7.04 b) og c) må forslagsstillerne gå imod disse, da det er en direkte fare for knallertkøreren og trafikikkerheden og intet hjælper til at hindre tuning, som kan laves alligevel på anden måde.

En begrænsning af sædets længde i bestemmelserne 9.01 kan kun afstedkomme flere ulykker, da det ikke forhindrer dem, som engang imellem kører 2 på en knallert, i at gøre dette, men bestemmelsen vil medføre, at passageren sætter sig på bagagebæreren, hvilket giver en meget usikker og slingrende kørsel med stor risiko for ulykke. Det er en misforstået bestemmelse, som de unge omgående vil omgå med forøget fare for andre trafikanter.

Forslagsstillerne kan i øvrigt henvise til, hvor uigennemført disse bestemmelser er iflg. følgende citater:

FDM – bilag til brev af 27/6 77, ad 7.04

»Der ses ingen begrundelse for at begrænse antallet af faste geartrin til 2, så meget mere som man – naturligt – accepterer trinløst variabel transmission. Navnlig i områder med stærkt bakketeræn kan en smidig tilpasning af gearvalget være af betydning.

Vi hilser med tilfredshed, at man nu ikke længe er tvunget til at udskifte hele navet ved udskiftning af et slidt bageste kædehjul. Vi finder imidlertid fortsat, at det er en unødvendig fordyrelse af vedligeholdelsen af disse ellers tilstræbt driftsbillige køretøjer, at man efter udskiftning må henvende sig hos sin cykelsmed for at få fastsvejset en møtrik.«

Teknologisk Institut – brev af 13/6 77, ad 7.04

7.04: Transmission (1): ved kædeudveksling:

pkt. b: OK! Da det er let at udskifte og ofte vanskeligt at kontrollere. Pkt c: Kædehjulet på baghjulet er let at kontrollere (tælle eller måle)

og bør ikke fastlåses. Kan eventuelt påføres motorens godkendelsesnr. og eventuelt tandantal.

7.04: Transmission (1): ved kileremstræk:

Dette er i sig selv vanskeligt at ændre, enten det er fast eller trinløst variabelt, og den bageste kileremsskive er nem at måle diameteren på; derfor bør der ikke ved kileremstransmission forlanges nogen fastlåsnings maskinelt, men nok i godkendelsesteksten.

Forslagsstillerne skal til bestemmelserne i justitsministeriets nye regler 3.01 angående egenvægten for personknallert, som ikke må overstige 60 kg og 70 kg for vareknallert, i øvrigt hertil bemærke:

Som anført tidligere er samtlige forespurgte eksperter med undtagelse af 2 importører imod en vægtgrænse.

Forslagsstillerne er enige med disse eksperter, fordi en vægtgrænse er til stor skade for den enkelte lovlydige knallertkører og trafikikkerheden, for den enkelte knallertkører og den samlede trafik, samt at de grunde til indførelsen af en vægtgrænse, som er fremført og lagt til grund herfor af justitsministeriet, er helt udokumenterede og tilbagevist af samtlige eksperter, hvorved samtlige problemer med knallerter flyttes fra de mest trafiksikre knallerter over på svagere knallerter, hvorved risikoen for menneskeliv væsentligt forøges helt unødigt.

Forslagsstillerne skal nærmere gøre rede for den store afgørende forskel, der er i sikkerhed imellem de lettere knallerter under 60 kg og de mere solide knallerter over 60 kg, og hvorfor bestemmelser i 3.01 om 60 kg for personknallert og 70 kg for vareknallert vil ramme den lovlydige knallertkører helt urimeligt og forøge hans risiko for at blive dræbt eller svært tilskadekommet.

For knallertkøreren er det af afgørende betydning, at han sikres på alle mulige måder imod, at en ulykke kan opstå, og såfremt en ulykke måtte ske, at knallertkøreren kommer så godt fra ulykken som overhovedet muligt. Det kan derfor være nødvendigt først at gøre sig klart, hvad grundene er til dødsfald, svær tilskadekommet og lettere tilskadekommet.

Årsagerne til dødsulykker for knallertkørere er:

1. Såfremt en knallertkører styrter med sin knallert og rammer en fast genstand med eller uden styrthjelm, stændes hjerneskalen næsten omgående, mens den bløde hjernemasse fortsætter med

den samme hastighed, hvorved de små blodkar i hjernen rives over, således at knallertkøreren dør omgående. Har knallertkøreren spiritus i blodet, forøges risikoen for død væsentligt.

2. Ved fald eller sammenstød bevæger knallertkøreren indre organer sig efter samme princip som under punkt 1, hvorved pulsåren i mange tilfælde rives over og forårsager en omgående død.

3. Ved mange ulykker på de lettere knallerter kastes knallertkøreren hen over styret, hvorved der opstår indre blødninger eller beskadigelse af indre organer, der enten forårsager omgående død eller en senere forblødning.

Årsagerne til, at knallertkøreren bliver alvorligt tilskadekommet, er f. eks.:

1. Når knallertkøreren kommer ud for en ulykke ved sammenstød med biler, hvorved knallertkøreren bliver kastet af knallerten eller ramt så hårdt, at tolerancegrænsen for væv, organer og knogler overskrides og medfører sværere kvæstelser.

2. Når knallertkøreren vælter og bliver kørt over af en bil med svære kvæstelser til følge.

Årsagen til, at knallertkøreren kun bliver lettere kvæstet og betegnes som lettere tilskadekommen, er f. eks.:

1. knallertkøreren har i tide kunnet forhindre, at ulykker sker ved et voldsomt sammenstød, ved opbremsning, således at han kun bliver lettere ramt eller stødt, hvorved han undgår svære kvæstelser.

2. Når knallertkøreren grundet knallertens solide kvalitet undgik at blive kastet af knallerten og derved undgik at ramme en fast genstand med de alvorlige følger, dette næsten altid medfører.

Forslagsstilleren skal desuden belyse, hvor uigennemtænkt en vægtgrænse er, ved at oplyse om den kvalitetsforskel og trafikikkerhed, der er imellem de solide knallerter på ca. 80-85 kg og de lettere knallerter på 45-60 kg ved at gennemgå de enkelte dele på knallerterne, som knallerten er bygget op af.

Sikkerhedsfordelene og kvalitetsfordelene ved de solide knallerter på 80-85 kg er følgende:

GENERELT

1. Fabrikkerne har mulighed for at udnytte alle de bedste og stærkeste materialer og dele i selve konstruktionen af knallerten, som øger sikkerheden imod brud, sikrer delenes varighed imod rystelser, rust og slitage og bevarer knallertens køreegenskaber, såsom stabilitet og styrke.

2. Fabrikkerne tvinges ikke som ved en vægtgrænse på 60 kg til at bruge lettere, svagere og billigere dele i konstruktionen af knallerten, som bruges på knallerter under 60 kg udelukkende af hensyn til at opnå en konkurrencedygtig, billig knallert, som i mange tilfælde er i meget dårlig trafikikkerhedsmæssig stand efter 1-2 års daglig kørsel.

Hvor sikkerheden for knallerten er af afgørende betydning, og bevirker, at en virkelig trafikikker og driftssikker knallert let kommer til at veje 80-85 kg eller sagt på en anden måde 20-25 kg mere end de spinkle knallerter, skyldes i henhold til ovennævnte punkter 1 og 2, at følgende dele vejer væsentligt mere grundet styrke og kvalitet og derfor er trafikikkerhedsmæssigt afgørende bedre:

a) Stel

forstærket solidt vridningsfrit stel, der kan modstå rystelser og stød, og som giver kørselsstabilitet i mindst 10-15 år.

b) Bremses og nav

de solide knallerter på 80-85 kg er monteret med specielle sikkert virkende bremses, grundet vand- og støvtætte bremsenav med en meget stor bremseflade og en bremseeffektivitet, der er ca. 30 pct. bedre og mere sikker end på de lettere knallerter, således at knallertkøreren og andre trafikanter samt fodgængere er betydeligt bedre sikret mod ulykker og sammenstød ved, at knallerten har et overskud af bremsesikkerhed og effektivitet. Hele bremsesystemet er så solidt opbygget af de bedste og sværeste materialer og dele, at bremserne konstant er i orden og effektive selv efter flere års brug og er betydeligt lettere at holde i forsvarlig og effektiv stand.

Bremsernes konstante effektivitet og ekstra styrke samt ekstra bremseevne har ved undersøgelser af årsagerne til ulykker vist sig at være af afgørende betydning, da mange ulykker er opstået på grund af svigtende bremses eller en for lille bremseeffektivitet.

c) *Fodbremse og fodhviler*

Samtlige knallerter over 60 kg er monteret med et fodhvilersystem specielt forstærket og med et kraftigt fodbremsesystem, som i praksis er væsentlig mere sikkert og hurtigtvirkende, og som altid er i effektiv stand. Mange ulykker med hvad deraf følger er blevet undgået, fordi knallertkøreren på knallerter på 80–85 kg har kunnet bremse omgående og kraftigt op ved at bremse stærkt med foden, som virker hurtigere og mere effektivt end håndbremsen, samt ved at have begge ben på fodhvileren har kunnet stemme benene imod og derved undgået at blive kastet af knallerten.

d) *Skivebremse*

Kun de dyreste knallerter på 80–85 kg kan fremstilles med specielt olietryks skivebremsesystem, som kan give knallertkøreren en ekstra sikkerhed, da skivebremserne aldrig kan blokere med risiko for at knallertkøreren styrter, og meget vigtigt er, at knallertkøreren hele tiden kan se om bremserne er i orden og effektive.

e) *Forgaffel*

En speciel brudsikker stødabsorberende olietryksforgaffel fremstillet af specielt stål, der kan redde en knallertkører fra at blive dræbt eller svært lemlæstet.

f) *Fælg og eger*

Specielle stålfælg med stor brudstyrke og med særligt svære rustfrie ståleger, som sikrer knallertkøreren mod brud ved sammenstød eller kørsel på hullet vej eller ved specielt høje kantsten og lign.

g) *Dæk*

Specielt kraftige brede skridsikre dæk med nylon eller stålindlæg der sikrer knallertkøreren mod styrt ved punktering eller kørsel i regnvej og om vinteren med udskridning i snevej, og samtidig forøges bremseeffektiviteten med den brede og kraftige slidbane og mønster.

h) *Fjedrende bagstel*

Et kraftigt, stærkt og solidt fjedrende bagstel forstærket og solidt fastspændt, som sikrer knallertkøreren kørselsstabilitet og giver den bedste kørselskomfort.

i) *Bagteleskop*

Olietryksbagteleskop af brudsikkert stål, som en afgørende nødvendighed for den tungt vejende

knallertkører og for alle de knallertkørere, som bruger deres knallert hver dag eller som har langt til og fra arbejde.

j) *Styr*

Speciel kraftig kvalitet med en solid bespændingsanordning, der sikrer knallertkøreren mod brud og i mange ulykkesituationer har afværget, at knallertkøreren er blevet kastet hen over knallerten eller er blevet lemlæstet ved en kollision med styret.

k) *Sadel*

Speciel flad og bred i den rigtige størrelse og længde fremstillet af de bedste materialer, polstret med skumgummi, som giver knallertkøreren den bedste kørestilling samt sikrer ham imod at blive træt og stiv i benene, ved at han ændrer benafstanden ved at rykke frem og tilbage på sædet.

Mange knallertkørere på de store knallerter på 80–85 kg er kommet godt fra et uheld, fordi de har kunnet stemme armene imod styret og benene imod fodhvileren og derved benyttet sadellængde og form til at rykke bagud og derved har undgået at blive kastet af knallerten.

l) *Kæde*

Speciel kraftig stålkæde, som sikrer knallertkøreren mod brud på kæden, som har forårsaget styrt for knallertkørere på de lettere knallerter.

m) *Motor*

Speciel driftssikre 2–4 gears motorer med et indsugningssystem gennem stel og specielt filter og stor lyddæmpende lydpotte, som giver den bedste kørsel og driftssikkerhed og er samtidig mere lydsvag end hovedparten af de lettere knallerter. Motorens enkelte komponenter og dele er fremstillet af de bedste materialer, der fås og med en slidstyrke og brudstyrke, som sikrer knallertkøreren den mest økonomiske og driftssikre og dermed trafik-sikre motor, der kan fås.

n) *Lydpotte*

Speciel meget lyddæmpende stor og solid lyd-potte fremstillet af de sværeste og bedste materialer, som ikke alene giver mindre støj end lyd-potten på de lettere knallerter, men hvad er meget vigtigt: det lave støjniveau bevares i årevis og kan bevares intakt for meget rimelige udgifter.

o) *Aksler, transmission, samlingsdele iøvrigt*

Samtlige solide knallerter på 80–85 kg har en meget afgørende og væsentlig sikkerhed indbygget i hele sin opbygning, der simpelthen ikke kan overføres på knallerter under 60 kg, da der er et samspil mellem de enkelte komponenter, hvormed en knallert er opbygget og konstrueret. Dette viser sig bedst og tydeligst ved, at de dele, som en usagkyndig ikke tænker på eller umiddelbart kan se, har en helt afgørende betydning for knallertens driftssikkerhed. Her tænkes på de dele, som er ude for driftsmæssig belastning og slitage, dele som holder knallerten samlet, således at vigtige dele ikke rasler løs med ulykker som resultat heraf. Derfor er disse dele fremstillet så stærke, solide og med ekstra styrke og vægt på de solide knallerter på 80–85 kg, at brud er næsten umuligt og slitage nedsat til et minimum som den sidste, men meget afgørende sikkerhed for knallertkøreren.

Det gælder dele som for- og baghjulaksler, hjul og navkonus, kuglelejer, gearhjul, kædetræk, kædehjul, samtlige bespændinger, samtlige møtrikker og skruer.

– sagt på en mere populær måde, der er ingen steder slækket på styrken og kvaliteten, der er taget højde for alt og dermed skabt den bedste sikkerhed.

Desuden skal nævnes andre væsentlige og afgørende sikkerhedsmæssige fordele ved knallerter på 80–85 kg:

1. De er i deres konstruktion bygget således, at der er et nøje samspil mellem styrke, kvalitet og vægt, samt delenes placering, at de har de bedste køreegenskaber og den bedste stabilitet.

2. Der kan påmonteres en kraftig styrtbøjle, der kan tåle sammenstød, og som beskytter knallertkøreren.

3. De er monteret med sidespejle, som er specielt fastspændt på en sådan måde, at de ved påkørsel drejer rundt, så knallertkøreren undgår ulykker.

4. De er monteret med et kraftigt virkende afviserblinklys, der har reddet mange knallertkørere om natten fra påkørsel bagfra. Et kraftigt batteri sikrer, at blinklyset virker i alle situationer, og afviserkontakten er således lavet, at knallertkøreren desuden kan række armen ud.

5. De er monteret med batteri, som sikrer parkeringslys og lys i tilfælde af motorstop på en

mørk landevej, hvorved faren for påkørsel af bil formindskes væsentligt.

6. De er monteret med en stor kraftigt lysende stoplygte, som på en mørk landevej advarer bagfrakørende trafik i god tid om stop eller nedsat fart eller advarsel om sving, samt at lygten har indbygget et lys, som kan belyse en refleksanordning til ekstra sikring om natten. Stoplygten kan ses langt væk og virker omgående ved mindste tryk på bremserne.

7. De har specielt store og meget kraftigt lysende lygter med et sikkert lysnet og styrke med rigtig overskud til ekstra lygter som en ekstra sikkerhed. De sikkerhedsmæssige fordele og ulemper ved henholdsvis knallerter på 80–85 kg og knallerter under 60 kg kan kort sammenfattes således:

Sikkerhedsmæssige fordele for knallerter på 80–85 kg:

- sikrer ved sin høje kvalitet og solide opbygning imod ulykker.
- sikrer grundet en meget fin teknik, at en ulykke kan forhindres.
- sikrer at knallertkøreren og andre trafikanter har en reel chance for at slippe godt fra en eventuel ulykke.

Sikkerhedsmæssige ulemper for knallerter under 60 kg.

- en ulempe at knallerten opbygges af dele, som totalt ikke må veje mere end 60 kg, og derfor bliver delene de svageste, dårligste og billigste og mindste dele, der kan fås.
- en ulempe at knallerten intet reelt har af forebyggende sikkerhed eller forøget sikkerhed i sin opbygning og konstruktion.
- en ulempe at ekstra sikkerhedsudstyr ikke kan påmonteres og i givet fald uden en reel virkning.
- en ulempe at knallertens kvalitet hurtigt forringes til fare for knallertkøreren og den øvrige trafik.
- en ulempe at knallertens belastningsevne bliver næsten helt udnyttet, når der kommer en stor eller lidt tung knallertkører på knallerten, som forøger faren for usikker kørsel samt for ulykker grundet brud eller manglende styrke.
- i dårligt føre som kraftigt regnvejr eller om vinteren i sne og frostvejr forøges faren for ulykker betydeligt grundet manglende køreegenskaber.

Som det fremgår af forannævnte har knallerterne på 80–85 kg afgørende sikkerhedsmæssige fordele i forhold til de lettere knallerter.

Da det ikke kan undgås, at der sker ulykker i forbindelse med knallertkørsel, må det være afgørende at sikre knallertkørerne bedst muligt imod, at en ulykke opstår, samt at knallertkøreren kan komme så godt fra en eventuel ulykke som overhovedet muligt.

Forslagsstillerne finder det derfor helt forkert, at alle de fordele, som er indbygget trafikikkerhedsmæssigt i knallerter på 80–85 kg ikke må komme den lovlidige knallertkører til gavn, og at han og andre trafikanter skal påføres en unødigt risiko ved at nedsætte kvaliteten og styrken af knallerten med indførelse af en vægtgrænse på 60 kg for personknallert og 70 kg for vareknallert. Alene, fordi man i justitsministeriet tror, at antallet af ulovliggjorte knallerter herved vil blive mindre. Hvor afgørende knallertens vægt er for sikkerheden kan også belyses ved at se på de lettere knallerter og de solide knallerter tilladte bruttobelastning eller den af fabrikanterne fastsatte, tilladte totalvægt, dvs. egenvægt + tilladte belastning.

Belastningen for de mest solgte lettere knallerter under 60 kg er følgende:

PUCH MAXI	(egenvægt: 47 kg)	130 kg
VESPA CIAO	(- : 35 kg)	125 kg
PUCH 2 og 3 gear	(- : 55–60 kg)	160 kg

Belastningen for de mest solgte solide knallerter over 60 kg er følgende:

YAMAHA	(egenvægt: 78 kg)	260 kg
KREIDLER	(- : 80 kg)	260 kg

Det kan af forannævnte klart ses, hvilken en-

orm sikkerhedsforskel der er de lettere knallerter og de solide knallerter imellem, og hvor stor betydning det har, da lettere knallerter er fuldt belastet, når der er en person på 80–90 kg på knallerten, og at den bliver overbelastet, hvis der samtidig kommer yderligere kg i form af transportdele, hvorimod der er overskud af sikkerhed og stabilitet for de solide knallerter.

Det ses også hermed tydeligt, hvor forfejlet en vægtgrænse er specielt for vareknallerter, der netop skal have et ekstra stort overskud af belastningsevne for at opnå sikkerhed og stabilitet under kørslen.

Forslagsstillerne skal fremføre flere grunde til, hvorfor det er så afgørende, at der ikke med en vægtgrænse bliver lagt hindringer i vejen eller loft over udnyttelsen af den så afgørende sikkerhed, en forøgelse af knallertens vægt fra 60 kg til 80 kg har for knallertkøreren og andre trafikanters sikkerhed, og erfaringer har vist, at den solide knallert på 80–85 kg har absolutte trafikikkerhedsmæssige fordele, som har sparet menneskeliv og formindsket ulykkernes omfang.

For knallerter og motorcykler gælder det i høj grad om at gøre alt for, at en ulykke ikke opstår, da det er en meget udsat og ubeskyttet gruppe trafikanter, og såfremt en ulykke måtte ske, gælder det om, at skaden bliver så lille som muligt.

Disse to muligheder opnås bedst på knallerter over 60 kg, hvilket kan belyses som følger:

– følgende oplysninger er fra en undersøgelse foretaget af Rådet for Trafikkerhedsforskning i efteråret 1976, samt fra læge Hans Reich, Århus – undersøgelse i tiden 1/1 68 til 31/3 75 – om knallertuheld og ulykker, samt fra Danmarks Statistik.

Fra notat 146.

TABEL 1

Antal personskader hos knallertførere fordelt efter skadens alvorlighed og knallertens vægt:

Skadens alvor	Antal under 60 kg	Antal over 60 kg	Antal ialt
Dræbte	7	0	7
Alvorligt tilskadekomne	139	16	155
Lettere tilskadekomne	140	24	164
Uskadede	29	9	38
Ialt	315	49	364

Fra notat 146.

TABEL 2

Antal personskader hos knallertkørere fordelt efter skadens art og knallertens vægt:

Skadens art	Antal under 60 kg	Antal over 60 kg	Antal ialt
Hovedskade	75	5	80
Benskadet	19	5	24
Anden alvorlig skade	52	6	58
Lettere tilskadekomne	140	24	164
Uskadede	29	9	38
Ialt	315	49	364

Fra statistiske efterretninger nr. 30-493 1977.

TABEL 3

Knallertkører med styrhjælm:

Dræbte	29
Alvorligt tilskadekomne	740
Lettere tilskadekomne	510
Uskadede	175
Ialt	1454

TABEL 4

Fra statistiske efterretninger.

	1971	1972	1973	1974	1975	1. og 2. kvartal 1976	1. og 2. kvar- tal 1977
Antal uheld med knallert	5002	4623	4399	4115	4139	1947	1597
Antal dræbte	194	173	141	116	105	67	39
Antal alvorligt tilskadekomne	2785	2631	2469	2327	2406	1187	952
Antal lettere tilskadekomne	1771	1606	1614	1508	1628	693	604

Tabellerne 1 og 2 viser nøjagtigt det samme som fra lignende undersøgelser i udlandet, at de solide knallerter over 60 kg giver færre dræbte og færre alvorligt tilskadekomne, for selv om antallet statistisk er lille, er materialet rigeligt til at vise et klart billede af den solide knallerts trafikikkerhedsmæssige fordel.

Ser man på tabel 3, viser det sig, at brugen af styrthjælm ikke forhindrer dræbte og alvorligt tilskadekomne knallertkørere, således at selv om samtlige knallertkørere på de solide knallerter over 60 kg alle havde båret styrthjælm, forandrer dette ikke den faktiske kendsgerning, at knallertkøreren på den solide knallert er sikret bedst i trafikken.

Dette bevises yderligere ved tabel 4, som viser en klar nedgang i antallet af ulykker og dræbte, som starter samtidig med, at salget af knallerter over 60 kg begyndte i Danmark.

En knallertulykkesstatistik tilstillet tidligere ju-

stitsminister Orla Møller i brev af 13/1 1976 fra SRI A/S fra Tyskland viser følgende:

Antal køre involveret i trafikulykker pr. kørt km:

	Lettere knallert	Sværere knallert
1970.....	28	17
1971.....	27	19
1972.....	24	19
1973.....	23	17

Resultatet viser en klar trafikikkerhedsmæssig fordel ved de sværere knallerter, som forstærkes af, at de lettere knallerter under 60 kg i Tyskland kun kører 25 km, mens de sværere knallerter over 60 kg kører 40 km.

Fra notat 146.

TABEL 5

Mangler ved de implicerede knallerter fordelt efter manglens art og knallertens vægt. Procentandel af knallerter, som har den angivne mangel.

Mangel ved	Under 60 kg	Over 60 kg	Alle
Styretøj.....	11 pct.	2 pct.	4 pct.
Driftsbremse.....	15 pct.	2 pct.	7 pct.
Forbremse.....	29 pct.	5 pct.	14 pct.
Forlygte.....	8 pct.	3 pct.	4 pct.
Baglygte.....	23 pct.	10 pct.	11 pct.
Horn/klokke.....	25 pct.	10 pct.	13 pct.
Gennemsnit.....	19 pct.	5 pct.	9 pct.
Antal.....	392	62	454

Forslagsstillerne har i tidligere afsnit fremført mange årsager til, hvorfor der sker færre ulykker og færre alvorlige ulykker i forhold til kørte kilometer for de solide knallerter på 80-85 kg (hvilket blandt andet er meget markant i andre lande), som kan ses af tabel 5, der tydeligt viser årsagerne og grundene hertil. Forslagsstillerne har tidligere fremhævet, hvor vigtigt det er ikke at indføre en

kvalitetsbegrænsning i form af en vægtgrænse, da det forringer trafikikkerheden, idet lettere knallerter ikke har indbygget ekstra sikkerhed og forringer ved brugen så meget, at det bliver til stor fare og risiko for knallertkøreren og den øvrige trafik.

Da de fleste uheld sker ved sammenstød med biler, vil en vægtgrænse få uhyggelige konsekvenser for antallet af ulykker og ulykkernes omfang.

Fra notat 146.

TABEL 6

Uheldsimplicerede knallerter fordelt efter lovlighed og vægt.

Vægt	Under 60 kg		Over 60 kg		I alt	
	Antal	pct.	Antal	pct.	Antal	pct.
Ulovlig.....	77	82 pct.	17	18 pct.	94	20,7 pct.
Lovlig.....	315		45		360	79,3 pct.
I alt.....	392		62			

Forslagsstillerne skal med tabel 6 fremhæve, at det totale antal af ulovliggjorte knallerter er størst i gruppen knallerter under 60 kg, og at såfremt en vægtgrænse indføres, flyttes samtlige problemer over på svagere knallerter under 60 kg og formindsker derved sikkerheden i en uhyggelig grad, da de nye regler ikke forhindrer dette. Den gruppe af unge eller andre knallertkørere, der vil tune deres knallerter op til større hastigheder, er stadigvæk den samme, og de kender eller får hurtigt lært, hvorledes knallerter under 60 kg kan og skal tunes for at opnå en forøget hastighed.

Den enkelte knallertkører alene bestemmer, hvis han tuner, om den skal tunes til 50, 60, 70 eller mere. Men enhver med blot lidt kendskab til knallerter ved, hvor meget farligere det er at køre hurtig

på de spinkle knallerter end på de solide knallerter over 60 kg.

Den gruppe, der vil tune, gør dette uanset vægtgrænse eller ej, men udsætter sig selv og andre for en helt urimelig risiko for at blive dræbt eller alvorligt tilskadekommet. Det vil være naivt og direkte ansvarsløst at tro, at det ikke vil gå sådan efter en vægtgrænses indførelse. Da loven om forbud mod salg af tuningssæt nu er trådt i kraft, vil det være meget svært at tune de solide knallerter over 60 kg selv til mindre hastigheder som 40-50 km/t og slet ikke til større hastigheder, så knallerten kører driftsmæssigt godt, hvorimod de små lettere knallerter under 60 kg kan og vil blive tunet på samme måde som nu gennem 25 år med enkelte og lette indgreb med en hastighed op til 110 km/t som resultat.

TABEL 7

Fra statistiske efterretninger. Knallerter, motorcykler

	1971	1972	1973	1974
Antal dræbte knallertkørere.....	194	173	141	116
Dræbte pr. 1000 knallerter.....	4,29	3,72	3,25	2,57
INDEX (1966 = 100) (dræbte).....	121,2	105,1	91,8	72,6
Antal dræbte motorcykelførere.....	39	53	50	47
Dræbte pr. 1000 motorcykler.....	9,22	13,58	13,45	12,78

Fra læge Hans Reichs rapport af 3/11 76 Retsmedicinsk Institut ved Århus Universitet

TABEL 8

Beskæftigelse for ulykkesramte knallertkørere:

Skoleelever.....	9,86 pct.
Studerende.....	1,16 pct.
Lærlinge.....	8,09 pct.
Faglærte arbejde.....	14,45 pct.
Ufaglærte arbejdere.....	30,92 pct.
Funktionærer.....	3,18 pct.
Selvstændige.....	2,31 pct.
Husmødre.....	1,73 pct.
Invalidepensionister.....	7,22 pct.
Folkepensionister.....	19,36 pct.
Andet/uoplyst.....	1,73 pct.

Sammenholder man tabel 7 med tabel 8 og med følgende citat fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, notat 146, side 30:

»Knallerter anvendelse

Knallertkørsel synes at være domineret af egentlig nyttetraffic, medens kørsel uden formål er af mindre betydning. Man må derfor tro, at hvis de tunge knallerter udelukkes, vil hovedparten af kørslen overgå til lettere knallerter«

samt resultatet af en undersøgelse foretaget i Holland af FDM's søsterorganisation RAI i perioden 1974-76, hvilken konsekvens det ville få med indførelsen af en vægtgrænse for knallerter på forbrugernes valg af andet transportmiddel, som resulterede i følgende:

Cykel.....	0,7 pct.
Lettere knallerter.....	20 pct.
Motorcykel.....	95 pct.
Brugt bil.....	4,5 pct.

kan man deraf se, at en vægtgrænse vil tvinge mange lovlidige forbrugere, som er helt afhængige af den solide knallert over 60 kg, til at forlægge deres daglige nødvendige transport over på væsentligt mere ulykkesramte køretøjer.

Det har været udtalt i tidligere debat om knallerterne, at justitsministeriet ikke vil forbyde de solide knallerter, men at disse kan købes og indregistreres som motorcykel.

Dette er uden reel værdi, fordi hvis forbrugeren af den solide knallert ikke kan købe denne længere, køber han ikke en 50 ccm knallert som motorcykel, men vælger en 150 ccm-1100 ccm motorcykel.

Da disse motorcykler kan køre op til 150-300 km/t og med stærkt forøget risiko for forbrugeren, er det helt forkert med en vægtgrænse for knallerter at tvinge forbrugerne væk fra en solid 30 km knallert, der vejer 80-85 kg, over på en motorcykel, der kan køre 150-300 km og vejer 150-400 kg.

Forslagsstillerne skal iøvrigt gøre opmærksom på, hvor rigtigt det er, at knallertkøreren kan få lov til at købe og køre på de bedste og mest solide knallerter, som giver knallertkøreren den bedste beskyttelse imod ulykker og imod ulykkernes omfang ved at henvise til læge Hans Reichs rapport for dødsulykker, som blandt andet viser, hvilke andre elementer der var involveret i ulykker, hvoraf det tydeligt kan ses, at bilerne er knallerternes største virkelige fare.

Rapporten viser:

Modpart:	
Personbil.....	44,22 pct.
Racervogn.....	11,27 pct.
Lastbil.....	25,72 pct.
Bus.....	3,49 pct.
Ialt.....	84,70 pct.
Motorcykel.....	2,02 pct.
Andet.....	2,02 pct.
Single.....	8,09 pct.
Fodgænger.....	0,87 pct.
Cykel.....	0,87 pct.
Knallert.....	1,46 pct.

Rapporten viser samtidig dødsårsagen:

Hjelme/kraniekvæstelser.....	79,19 pct.
Indre blødninger.....	28,32 pct.
Brystkassekvæstelser.....	17,63 pct.

Andre 7,23 pct.

Notat 146 viser:

at førere af knallerter, der vejer over 60 kg, får færre hovedskader, men flere benskader.

Det er helt på linie med tilsvarende rapporter fra udlandet.

Samtlige rapporter viser med al tydelighed, at en sikring af knallertkøreren er af altafgørende betydning. Han sikres ved at køre på den bedste og mest trafiksikre knallert, som fabrikanterne kan fremstille, og som en vægtgrænse vil lægge hindringer i vejen for.

Hvorfor kan de mest solide knallerter på 80-85 kg redde menneskeliv?

FORDI:

- antallet af ulykker med disse knallerter er mindre pr. kørt kilometer.
- kørestillingen og knallertens gode stabilitet og køreegenskaber gør det muligt for føreren at undgå ulykker.
- knallertens hastighed nedbringes hurtigere til en hastighed, hvormed ulykkens omfang formindskes stærkt.
- knallertens høje kvalitet udelukker ulykker på grund af materialebrud eller -svigt.
- knallertens høje kvalitet udelukker ulykker på grund af en ringe køremæssig stand efter 1-2 års kørsel.
- knallertens gode køreegenskaber bevares selv med en tung fører.
- knallertens gode køreegenskaber bevares i glat føre og på ujævne veje.
- knallertens høje kvalitet beskytter knallertkøreren imod sammenstyrtning af knallerten ved påkørsel.
- knallertkøreren kan undgå at blive kastet af knallerten på grund af sammenbrud af forgaffelen, hjulene eller stellet ved påkørsel.
- knallertens stel trækkes ikke skævt efter kort tids brug og derved gør kørsel på knallerten farlig og risikofyld.
- bremserne har et overskud af effekt, så påkørsel kan undgås.
- bremserne kan hurtigt aktiveres.
- knallertkøreren kan bruge afviserblinklys og armafvisning samtidig.
- knallertkøreren kan beskyttes af styrtbøjle.
- sidespejle kan bruges.

Det kan være væsentligt at få belyst problemerne med tuning nærmere og sat yderligere i relation til sikkerheden.

Tuning af knallerter = at foretage ændringer i motoren og dens kraftoverføring så knallerten kommer til at køre hurtigere.

Tuning af knallerter forekommer overalt i verden.

Tuning foretages af knallertkørere i alle aldre.

Tuning foretages ud fra et ganske bestemt ønske om at køre hurtigere end de tilladte 30 km.

Tuning kan besværliggøres ved forskellige fabrikmæssige foranstaltninger og ved forbud mod salg af specielle tuningsdele -

men på ingen måde forhindre tuning

De nye godkendelsesregler pr. 1/5 77 har intet ændret ved mulighederne eller måderne at tune på i forhold til de gamle regler eller umuliggjort tuning. Knallertkøreren kan fortsat tune knallerten fra 30 km til 110 km.

Loven om forbud mod salg af tuningsdele har frataget knallertkøreren muligheden for blot at udskifte knallertens dele med andre dele, der giver en større fart, som f. eks. cylinderen, således at tuning foretages ved ændringsindgreb i bestående dele -

men forhindrer stadigvæk ikke tuning

Når man ser tilbage i tiden, vil man se, at tuning af knallerter altid har fundet sted.

Hvad der er vigtigt i denne forbindelse er, at tuning fandt sted også dengang, der ikke fandtes knallerter over 60 kg. Der er derfor ingen grund til at tro, at tuning kan forhindres eller stoppes, og der er ingen grund til at tro, at gruppen af knallertkørere, der vil køre hurtigere end 30 km, vil blive mindre, hverken på grund af knallertkøreren alder, eller fordi en speciel type knallert ikke længere kan fås ved indførelse af en vægtgrænse.

Her henvises til følgende citater:

Skrivelse fra Teknologisk Institut (O. G. Westh) til Scanticon af maj 1974:

Kan vi rent teknisk forhindre, at knallerterne ulovliggøres - eller støjer?

»Den knallert, vi i dag diskuterer, er typisk et tohjulet køretøj udstyret med en 1-cylindret forbrændingsmotor, 2- eller 4-takts, med et cylinder-

volumen op til 50 ccm. Cylindervolumenet vil i praksis ligge mellem 47,00 ccm og 49,99 ccm.

En sådan knallert er efter danske bestemmelser lovlig, hvis følgende betingelser er til stede:

1. Motorens ydelse målt på krumtapakslen må maksimalt være 1,1 HK

2. Knallertens hastighed på plan vej og i vindstille vejr må som gennemsnit af fire \times femhundredede m's kørsel ikke overstige 31,5 km/t.

En normalt produceret knallert, forsynet med en ca. 1 HK motor på ca. 50 ccm vil uden vanskelighed præstere en hastighed af mindst 60 km/t.

Samtidig – og meget væsentligt – tilstræber vi ved vore specifikationer en sådan udformning og placering, at eventuelle indgreb i systemet med henblik på ulovliggørelse af knallerten enten vanskeliggøres mest muligt (eventuelt indebærer risiko for ødelæggelse af motoren), eller gøres lettest mulig at kontrollere.

Det må dog blankt erkendes, at det her beskrevne – mest anvendte – system for motorbegrænsning vil kunne omgås med en passende blanding af forstand, flid og frækhed.

Det må realistisk konkluderes, at det ikke er teknisk muligt at forhindre, at knallerter ulovliggøres.

Ulovliggørelse kan ske med indgreb enten i motor eller i udvekslingsforhold. Hastighedsgevinsten vil være størst ved omgåelse af neddroslingen i cylinderens indsugningskanal.

Det er vores vurdering, at det beskrevne system for neddrosling af indsugningskanalen er både forsvarligt og hensigtsmæssigt set ud fra funktionelle, produktionstekniske og økonomiske forhold. Vi foreslår, at der ved systemets praktiske udførelse lægges hovedvægt på en lettelse af kontrolmuligheden, mest simpelt ved direkte observation efter demontering af karburatoren. Vi vil med andre ord anse muligheden for kontrol for mere væsentlig og mere hensigtsmæssig end den mekaniske vanskeliggørelse af en eventuel omgåelse af systemet.«

Skrivelse fra Teknologisk Institut den 21/1 77:

»Hastighedsgrænser for knallerter

Ref: Justitsministeriets notat om knallerthastighed 17. januar 1977, F. afd. j. nr. 1973-240-9.

En ulovliggørelse af selve motoren med sigte på forøget effekt er hidtil sket og vil fortsat kunne ske ved en opboring til større diameter (lysning) af den i indsugningskanalen anbragte begrænsnings-

bøsning, subsidiært ved en fjernelse af bøsningen. Den ene eller den anden af disse »operationer« vil set med teknikerøjne kunne udføres lige nemt, hvad enten bøsningen er kort eller lang – sådan at forstå, at »operationen« på en eventuel lang bøsning ikke rejser nye tekniske problemer, men eventuelt blot kræver lidt mere tid.

Til diskussionen om begrænsningsbøsninger hører den oplysning, at indsugningskanalen på en knallertmotor, afhængigt af fabrikat, er placeret enten i cylinderen eller i krumtaphuset, vil forholdsvis let kunne tilpasses et eventuelt krav om, »at bøsningen tilnærmelsesvis skal dække indsugningskanalen i hele dens længde«. For fabrikater med indsugning i krumtaphuset kan en tilpasning til det nye krav nødvendiggøre en delvis omkonstruktion, hvis ikke muligheden for særlige dispensationer skal bringes ind i billedet.

Sluttelig (i pkt. 4) nævnes, at »andre indgreb er næsten uden betydning – osv.«

Vi henviser her til vore ovenfor fremførte betragtninger om udvekslingsforholdets betydning, som understreges af, at også udvekslingsforholdet »fastlåses« ved udstedelse af typegodkendelse.

For en ordens skyld skal påpeges, at det klientel, som vil ulovliggøre knallerter, og som typisk sigter mod hastigheder på 60–80 km pr. time, foruden (ulovligt) at øge motorens effekt tillige (ulovligt) skal reducere udvekslingsforholdet, for eksempel ved udskiftning af forreste og/eller bageste kædehjul. Ovennævnte klientel vil efter vor opfattelse ikke tilfredsstilles af 40 km pr. time og ej heller afskrækkes fra ulovliggørelse af de vanskeligheder, som de nye godkendelseskriterier frembyder.«

Uddrag af brev fra FDM den 27/6 77:

»Mere detaljerede kommentater til det fremsendte forslag er indeholdt i bilaget til nærværende brev. Vore hovedsynspunkter kan resumeres således:

Ministeriet har ikke sandsynliggjort, at de store knallerter fjernelse fra markedet totalt set vil betyde færre tuninger. Forslaget må derfor udlægges sådan, at man er villig til at lade en usikker og tvivlsom lettelse af politiets arbejde få prioritet fremfor en temmelig forudsigelig forringelse af færdselssikkerheden, stammende fra at mange af de »lette« knallerter også efter indførelsen af en standardtypegodkendelsesordning selv i utunet tilstand opviser for ringe køreegenskaber i forhold til deres faktiske maksimalhastighed.

De store knallerter bør bevares allerede for at gøre det muligt for seriøse knallerterbrugere, der f.

eks. bevæger sig over relativt store afstande til og fra arbejde, at køre på et mindre trættende køretøj.

Ministeriet kan næppe siges at have påvist, at hverken det absolutte eller det relative omfang af den samlede knallerttuning er så stort, at det er et alvorligt overvågningsproblem, og man har, så vidt vi har forstået, aldrig ment, at det var noget egentligt færdselssikkerhedsproblem.

Den fordyrelse af transmissionsvedligeholdelsen, som trods mildnede bestemmelser fortsat er indeholdt i forslaget, er derfor efter vor opfattelse unødvendig og dermed uacceptabel.«

Skrivelse til Retsudvalget fra Tryk Trafik den 23/11 76:

»*Tuningsproblemet:*

a) de små knallerter:

kan til enhver tid tunes – Motoren er ukompliceret og tuning kan udføres på så mange forskellige måder, at det rent faktisk *ikke kan hindres*.

b) de store knallerter:

Motoren er så kompliceret, at det er endog *meget vanskeligt at tune den* – og en tuning vil ofte resultere i, at motoren kommer til at arbejde *dårligere* end før tuning.

Sammenfatning

1. Det er de helt unge og de ældre knallertkørere, der rammes af ulykkerne – vi har et særligt ansvar over for disse grupper af svage trafikanter, de må beskyttes.

2. De årlige samfundsøkonomiske udgifter ved knallertulykker kan opgøres til mindst 150 mill. kr.

3. Små knallerter kan *altid* tunes – de store meget vanskeligt.

4. En vægtgrænse rettet mod tuningsproblemet er meningsløs – og skadelig i øvrigt af sikkerhedsmæssige grunde.

5. De store knallerter er sikrere end de små.

Begrebet store og små knallerter vil her være af betydning at få nærmere belyst.

Mange uden kendskab til knallerter tror, at små knallerter er dem under 60 kg, og de store knallerter er dem over 60 kg, og at de små knallerter under 60 kg er meget mindre end de store knallerter over 60 kg.

Dette er en alvorlig misforståelse, som har skadet debatten om knallerter meget, idet justitsministeriet har ønsket de store knallerter væk af markedet udfra en fejlagtig opfattelse, at når man får de store knallerter væk »som ligner motorcykler« som

»kan køre hurtigt«, så tager man fristelsen for tuning væk, samt faren ved de store knallerter for andre trafikanter. Denne store alvorlige fejlagtige opfattelse kan ses af nedenstående, som angiver længde, højde og bredde for knallerter over og under 60 kg:

Knallertmærker under 60 kg (de mest solgte)

	Længde	Højde	Bredde
PUCH MAXI (1 gear) ..	1,70 m	1,00 m	0,65 m
VESPA CIAO (1 gear) ..	1,61 m	1,02 m	0,63 m
GARELLI (1 gear)	1,65 m	1,08 m	0,70 m
PUCH (2 & 3 gear)	1,80 m	0,98 m	0,70 m
TOMOS (2 & 3 gear) ...	1,80 m	1,00 m	0,70 m

Knallertmærker over 60 kg (de mest solgte)

	Længde	Højde	Bredde
YAMAHA	1,80 m	1,00 m	0,60 m
SUZUKI	1,80 m	0,98 m	0,65 m
PUCH	1,80 m	1,05 m	0,70 m

Det kan ses af ovenstående, at forskellen på en lille knallert og en stor knallert kun findes i en vægtforskel, som skyldes væsentlige forskelle i kvaliteten og sikkerheden. Intet kan forhindre nogen fabrikant i at lave en knallert så stor, som han måtte ønske, og fabrikanten vil naturligvis prøve at fremstille selv de lettere knallerter så store som de tungere knallerter, da disse skal tilpasses i størrelsen efter at kunne køres af en person ca. 1,60 m – 2,00 m høj og med en vægt på 60-110 kg. Derfor er knallerterne næsten alle ens i størrelse.

Justitsministeriet har i sin argumentation brugt, at det er specielt de store knallerter, som frister til tuning og specielt af de unge. Den nye lov vil ikke, hvis dette er rigtigt, ændre spor på dette forhold, da der fortsat vil være store knallerter – ja endog måske lidt større og mere fristende knallerter at få efter lovens ikrafttræden den 1.10.79.

Justitsministeriets dokumentation for, at det specielt og mest er de store knallerter over 60 kg, der tunes, er uden reelt indhold, idet det bygger på et skøn og en rapport fra rigspolitiet, der intet siger om, hvor mange ikke stoppede og undersøgte knallerter der er tunet.

Ved en nærmere analyse af rigspolitiets rapport efter samtaler med branchen, unge knallertkørere og politifolk er der fremkommet så vigtige oplys-

ninger, at politiets rapport er uden værdi og giver et forkert billede.

Det fremgår af disse oplysninger:

- at knallertkørere på store knallerter er blevet standset af politiet op til 2-3 gange på samme dag og op til 5-10 gange på en uge.
- at politiet specielt stopper de store knallerter på landevejen.
- at politiet ved landevejskontrol har vinket de små knallerter videre uden kontrol, men standset samtlige større knallerter.
- at når politiet helst undgår undersøgelsen af de små knallerter, skyldes det, at motoren næsten altid skal skilles ad for at konstatere ulovlige hastighedsindgreb, og det giver besvær og snavsede hænder.
- at når politiet helst stopper de store knallerter, skyldes det, at politiet blot ved at se udvendigt på motoren kan se, om den er ulovliggjort.

En udtalelse fra en politibetjent:

»Det er først i de sidste 5-6 år, vi rigtigt kontrollerer knallerter, og vi kontrollerer fortrinsvis de store, da vi hurtigt kan se, om de er ulovliggjorte på grund af tuningsdele.

Rigspolitiets rapport viser i øvrigt dette interessante, som alle eksperter har gjort opmærksom på - at tuningsproblemer vil blive flyttet fra de solide knallerter over på de lettere knallerter, hvilket kan ses af, at knallerter over 60 kg ikke fandtes i årene 1968 - 72/73, og i de år, hvor knallerter over 60 kg kun blev solgt i få hundrede eksemplarer om året, var antallet af ulovliggjorte knallerter større end fra det år (1973/74), hvor salget af knallerter over 60 kg først rigtigt begyndte.

Rigspolitiets oplysninger fra 1968-1976, se folketingets forhandlinger nr. 19 1976/77 (2.samling), spalte 6734.

Rigspolitiets rapport om konstruktive ændringer i følgende antal:

1968.....	2950
1969.....	3315
1970.....	7143
1971.....	4440
1972.....	6934
1973.....	6598
1974.....	7350
1975.....	6401
1976.....	5757

Det er også interessant at se, at siden justitsministeriet mente, at der var et tuningsproblem, er antallet af rapporter faldende.

Det Sociale

Forslagsstillerne skal i øvrigt bemærke, at foruden at knallerterne er et fantastisk godt køretøj for mange, er den samtidig det eneste køretøj mange er helt afhængige af både økonomisk såvel som transportmæssigt. Dette gælder specielt for de unge i alderen 15-18 år. De trafiksikre solide 30-km's knallerter på 80-85 kg giver specielt de unge muligheden for at lære at tilpasse sig i trafikken og derved forberede sig til som 18 årig at blive gode bilister eller endnu mere vigtigt, hvis de bliver motorcykelkørere, at de har kørt på et to-hjulet motor køretøj før.

Man skal samtidig gøre opmærksom på noget meget væsentligt i forbindelse med tuning og vægt:

- at der er en lille gruppe af unge knallertkørere, hovedsagelig af drenge fra et hjem med enlige mødre eller fædre, eller fra hjem hvor begge forældre er udearbejdende og fra specielle bymæssige områder, drenge, der skal og vil prøve af hensyn til de andre i knallertgruppen at køre så stærkt på sin knallert som de andre eller som den kan tunes til og den unge knallertkører ænser ikke den store fare, der herved er for ham selv og andre trafikanter.
- at denne gruppe unge har en væsentlig bedre chance for at komme fra det med livet i behold på en solid knallert over 60 kg end på en lettere knallert.
- at unge ikke er bange for at køre 100-110 km på de lettere knallerter ses af den kendsgerning, at Hjørring Politi i juni 1977 standsede 1 knallertkører på en lettere knallert, der kørte 105 km og forfulgte en anden på en lettere knallert, der kørte 110 km.
- at det er væsentlig farligere at køre 60-90 km på en lettere knallert end 80-110 km på en tungere knallert.
- at mange piger med drengenes hjælp har tunet deres lille spinkle Puch Maxi knallert til en hastighed af 60-80 km.

Derfor vil en vægtgrænse kun resultere i flere dræbte og alvorligt tilskadede i denne gruppe af unge samt udsætte andre trafikanter for forøget risiko.

Forslagsstillerne skal i øvrigt henvise til fra de andre afsnit, hvor afgørende det er for knallertkøreren og af hensyn til sammenstød med andre trafikanter, specielt cyklister og fodgængere, at knal-

lertkøeren har haft mulighed for at undgå ulykke, at knallertkøeren har haft mulighed for at stoppe op i tide, at standse i tide, og disse muligheder er bedst ved kørsel på de solide knallerter over 60 kg.

Forslagsstillerne må sluttelig på spørgsmålet om tuning, som justitsministeriet har lagt til grund for en vægtgrænse, spørge: Hvordan og hvorfor skulle antallet af tunede knallerter gå ned ved indførelse af en vægtgrænse, når samtlige knallerter også efter de nye regler kan tunes?

Hvorfor skulle antallet af tunede knallerter gå ned, når knallerter under 60 kg kan tunes fra 30 km op til 110 km, og dengang da knallerter på 60 kg var de største, blev disse knallerter tunet?

Hvorfor skulle antallet af tunede knallerter falde med indførelsen af en vægtgrænse på 60 kg, når knallerter under 60 kg indtil nu er blevet tunet i større antal end knallerter over 60 kg?

Hvorfor skulle antallet af tunede knallerter falde med indførelsen af en vægtgrænse på 60 kg, når disse knallerter under 60 kg er ligeså store og smarte som knallerter på 80-85 kg, og da fabrikanterne kan fremstille dem ligeså »fristende« som knallerter på 80-85 kg for at bruge justitsministeriets sprogbrug og argumentation?

Hvilke ændringer i de nye godkendelsesregler for knallerter i forhold til de gamle godkendelsesregler giver garanti for, at antallet af tuninger vil falde?

Hvilken garanti er indeholdt i de nye godkendelsesregler for, at de som ønsker en højere fart på deres knallert end 30 km ikke vil foretage tuning på en knallert under 60 kg, når tuning af knallerter under 60 kg har været foretaget på disse siden 1954 og til dato og ikke kan forhindres?

Forslagsstillerne ønsker at sikre knallertkøerens og andre trafikanters liv bedst muligt fremfor at prøve at afhjælpe politiet; derfor må konklusionen blive, som også Teknologisk Institut har påpeget, at det er forkert at forbyde de knallerter, som er de mest trafik sikre 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 »skrabede« 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 anvendelse af lettere dæk. – En sådan udvikling vil resultere i en forringelse af knallertens køretekniske- og færdselssikkerhedsmæssige egenskaber.

Der tales også meget om, at ved at fjerne de større knallerter – også kaldet »ulve i fåreklæder« – vil man opnå mindre ulovlige indgreb i motoren.

En sådan vurdering er ikke holdbar, idet kendsgeringen er, at hvis man trækker fåreklæderne af ulven så den står 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 vigtigt at få fastslået, idet alle typer knallerter kan ulovliggøres. Det er simpelt hen ikke teknisk muligt, at forhindre indgreb i en knallertmotor. Dette har englænderne erkendt ved at sige, at knallerterne må da gerne veje 250 kg for 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, hvad enten den sidder på en knallert, der vejer 40 kg eller 70 kg. – Så enkelt er det.

Forslagsstillerne skal også fremføre hvor uheldig og forkert justitsministeriets nye regler for knallerter med en vægtgrænse er ud fra et socialt og samfundsmæssigt synspunkt.

Knallerten er det billigste motoriserede transportmiddel, der kan købes og som mange kun har råd til at købe. Knallerten er det billigste køretøj i drift og vedligeholdelse.

Knallerten kan bruges af mange som skal transporteres over længere strækninger på forskellige tider af døgnet. Derfor er mange helt afhængig af knallerten som transportmiddel, hvilket ses af, at der i Danmark er ca. 500-600.000 knallertkørere.

Behovet og afhængigheden af knallerten som transportmiddel har været og vil fremover være stigende på grund af længere afstande til og fra arbejde, til og fra skole, samt på grund af at flere og flere unge i alderen 16-30 år går til ekstra kursus, har længere skoletid og en længere studietid.

Nye grupper af knallertkørere med små indkomster vil komme til i fremtiden på grund af fortsat arbejdsløshed og andre beskæftigelsesmæssige og økonomiske årsager, grupper, som ikke tidligere havde brug for knallert, men hvor knallerten nu bliver en nødvendighed.

Som eksempler på forbrugere, for hvem knallerten er et nødvendigt og godt køretøj kan nævnes:

- skifteholdsarbejdere, som ikke har mulighed for offentlig transport i nattetimerne
- arbejdere med over 10 km til og fra arbejde eks. landarbejdere der arbejder i byen
- den lavtlønnede del af arbejderne med økonomiske forpligtelser for en familie med flere børn
- mindre håndværkere til servicebrug
- enlige kvinder og unge der i stort omfang bruger knallerten til bl.a. avisombæring i de tidlige morgentimer og eftermiddagen
- de unge fra landet, som skal ind til undervisning i byen
- de unge, som skal på aftenskole i den anden ende af byen
- de unge studerende og lærlinge i deres 2-6 årige studie- og læsetid.

Forslagsstillerne skal til ovennævnte typer knallertkørere gøre opmærksom på noget meget væsentligt, som justitsministeriet har undladt at tage med i sine betragtninger - nemlig dette meget vigtige:

- at det er under 10 pct. af samtlige knallertkørere der ulovliggør deres knallert
- at knallertkørere over 18 år udgør langt over halvdelen af samtlige knallertkørere.
- at hovedparten af knallertkørsel er på grund af nødvendighed (ikke som fritidskørsel)
- at ca. 95-98 pct. af samtlige knallertkørere kører pænt og korrekt, og i øvrigt holder loven
- at samtlige knallertkørere har brug for deres knallert i mange, mange år
- at hovedparten af knallertkørerne bruger knallerten hele året - også om vinteren og i regnvej, hvor en ekstra sikkerhed ved de tunge knallerter er nødvendig.

Forslagsstillerne må derfor gøre opmærksom på, ud fra sociale og samfundsmæssige hensyn at for samtlige knallertkørere er det meget vigtigt:

- at de har mulighed for at købe den mest solide og trafiksikre knallert der fremstilles på 80-85 kg
- at de samtidig sikres, med muligheden for at købe en knallert på 80-85 kg, at udnytte den høje kvalitet som disse knallerter har
- at de sikres den bedste kørselskomfort og kørselsstabilitet, som er indbygget i knallerten på 80-85 kg
- at de sikres at kunne købe de solide knallerter på 80-85 kg., som til store og tunge mennesker er den eneste type knallert, der duer
- at der ikke indføres unødvendige bestemmelser og restriktioner som nedsætter deres sikkerhed og påfører dem unødvendige udgifter

- at der ikke indføres unødvendige bestemmelser og restriktioner ud fra forventninger eller på formodninger fra myndighedernes side blot for at ramme et lille antal ulovligt kørende knallertkørere
- at der ikke bliver stillet hindringer i vejen for knallertfabrikanterne for at udnytte ny teknik eller endnu bedre, stærkere, mere solide og tunge materialer der dels kan forøge driftssikkerheden og samtidig økonomien, ved at man fra myndighedernes side forhindrer eller umuliggør dette, med en vægtgrænse der i praksis kommer til at virke som en kvalitetsbegrænsning.

Forslagsstillerne skal derfor fremføre, at det eneste rigtige er, at de lovlige knallertkørere får fri valgmulighed for at kunne købe den type knallert, der passer ham eller hende bedst ud fra behov og økonomi og at der ingen begrænsning ligger heri, blot fordi justitsministeriet ønsker at lægge hindringer i vejen for et mindretal af knallertkørere, der udgør mindre end 5 pct.

Forslagsstillerne har tidligere påpeget den uheldige og urimelige konsekvens det ville få rent erhvervsmæssigt ved en forkert lovgivning for knallerter.

Erhvervenes interesse i færdselslovgivningen skal ikke være afgørende og må naturligvis vige for trafiksikkerhedsmæssige hensyn i lovgivningsarbejdet, men netop i denne sag om knallerterne har erhvervene gjort lovgiverne stærkt opmærksom på, at sikkerheden forringes med en vægt- og gearbegrænsning. Dette bliver støttet af alle sagkyndige på området. Derfor må det være forkert at odelægge et erhverv på grund af en række formodninger, som der intet bevis er ført for - at lave nogle bestemmelser for knallerter, som vil gå ud over ca. 500.000 - 600.000 forbrugere, hvis valgmuligheder for at vælge den rigtigste og bedste knallert til deres individuelle formål formindskes betydeligt - da det i henhold til justitsministeriets egne oplysninger vil være lig med en halvering af antallet af knallerttyper. Her skal henvises til justitsministeriets pressemeddelelse af 22. oktober 1975.

Hvori der blandt andet står:

»Det skal straks fremhæves, at konsekvenserne af den skitserede ordning er vidtrækkende. Der vil formentlig ske halvering af det antal knallerttyper, der markedsføres i dag. De typer, der udelukkes af knallertkategorierne repræsenterer antagelig op mod halvdelen af det nuværende salg«.

Forslagsstillerne finder det i spørgsmålet om en vægt- og gearbegrænsning helt forkert, at lovgivningen blander sig i fabrikantforhold ved at stand-

se en udvikling fra spinkle og trafikfarlige knallerter til solide og trafiksikre knallerter og ved med en vægt- og geargrænse at lægge loft over knallerternes kvalitet og trafiksikkerhed, der samtidig virker som en hindring for fremtidige forbedringer og tekniske krav til en endnu mere solid og trafik-sikker knallert end den, vi kender idag.

Det er ikke så sært, at knallertbranchen, fabrikanter, importører og forhandlere har protesteret alle lige med undtagelse af de fabrikanter og importører, der kun fremstiller eller sælger knallerter under 60 kg, eller forventer at kunne erobre markedet, hvis en vægtgrænse indføres. Da branchen har gjort opmærksom på, at knallertsikkerheden og trafiksikkerheden vil blive forringet med en vægtgrænse, er det urimeligt, at den skal udsættes for at blive ødelagt på grund af en forkert løsning, der kun har til formål at lægge latterlige hindringer i vejen for tuning af knallerter af et meget lille antal knallertkørere samt at branchen og forbrugeren skal være »forsøgsdyr« for sådan en forfejlet lovgivning med så stor en konsekvens for begge parter i negativ retning.

Knallertbranchens reaktion og protest imod den lovgivning er så meget mere forståelig, da de overgangsregler og den overgangstid, som er givet branchen er for dårlig, idet det vil give unødvendige økonomiske tab i form af usælgeligt varelager, samt hvad der kan vise sig at blive katastrofalt – der vil være importører, som intet kan levere og forhandlere som ingen knallerter kan sælge. Hverken myndighederne, branchen eller forbrugerne kan være tjent med, at det gode sociale og meget problemfri køretøj i forhold til motorcykler og biler, som knallerten altid har været – skal ødelægges og ramme ca. 500.000-600.000 forbrugere.

Forslagsstillerne er enige med branchens folk, som tydeligt har gjort opmærksom på de trafik-sikkerhedsmæssigt uheldige konsekvenser en vægt- og gearbegrænsning vil få, at myndighederne i denne sag nu bør lytte til sagkundskaben.

Forslagsstillerne finder dette krav rimeligt på baggrund af, at branchen og forbrugerne er hårdt ramt i forvejen, eftersom at salget af knallerter i 1977 faldt med ca. 40-60 pct. hovedsageligt på grund af en ekstra afgift på 230 kr. og tvungen brug af styrhjelm.

Hvis myndighederne så samtidig ved indførelse af en fejlagtig vægtgrænse stiller branchen overfor helt uoverskuelige problemer ved at tage halvdelen af mærkerne væk – så er det helt forståeligt at knallertbranchen drager knallertsagen frem som et eksempel på, hvor galt det kan gå for erhvervslivet, når man lovgiver hen over hovedet på bran-

cherne og ikke drager branchens eksperter med ind i udvalgsarbejdet fra starten.

Branchen støttes i sin indstilling og krav af bl.a. FDM, som i et brev af den 27.6-77 skrev til justitsministeriet:

»3.7 På baggrund af det uder 3.6 anførte skal vi konkret foreslå, at handelsministeriet opfordres til at tilvejebringe den nævnte markedsbeskrivelse og til at vurdere omfanget og de eventuelle langtidsvirkninger af den eventuelle konkurrencebegrænsning, som de påtænkte regler måtte indebære.

Først når sådanne fyldestgørende oplysninger foreligger, vil foreningen kunne tage endelig stilling. Indtil da er vort standpunkt, at når velfungerende regler, der kun har været udsat for sporadisk avis-kritik, nærmest af læserbrevskarakter, søges ændret, må der først:

- a) dokumenteres tungtvejende grunde
- b) foretages nøje beskrivelse af eventuelle bivirkninger, og at byrden med at tilvejebringe dokumentationen bør påhvile den, der vil tage initiativ til ændringen.«

Forslagsstillerne er efter en analyse af knallert-sagen kommet til den konklusion, at når sagen i sin tid blev rejst af justitsministeren og blev behandlet politisk, skyldes det to fundamentale fejltagelser:

1. Justitsministeriet gjorde et problem med tuning af knallerter til et stort problem at få løst af hensyn til politiet, som reelt ikke er stort og som skulle prøves løst selv om dette ikke lader sig gøre – og uden at tage hensyn til konsekvenserne for trafik-sikkerheden (40 km og kun salg af meget spinkle knallerter selv til tunge og høje mennesker).

2. En grundlæggende fejlagtig opfattelse hos mange mennesker uden andet kendskab til knallerter end den »at have set dem køre på gaden« og en negativ fejlagtig indstilling såsom »knallerter støjer meget«, »knallerter er motorcykler«, »knallerter bruges hovedsagelig af unge« og »kunne vi bare komme af med knallerten«.

Forslagsstillerne kan hertil bemærke at når justitsministeriet endte med at forelægge de ændringer for knallerterne, som blev tilstillet retsudvalget i 1975/76, og som medførte en ændring i færdselsloven, skyldes det efter forslagsstillerne opfattelse en række uheldige omstændigheder som følger:

- at justitsministeren lod sig påvirke og samtidig vildlede af ovennævnte punkter 1 og 2
- at arbejdsgruppen arbejdede med sit udkast fra 1973 til 1975/76, uden at have eksperter med fra

branchen, eller andre såsom Teknologisk Institut

- at arbejdsgruppen kun arbejdede med tunings- og tyveriproblemernes løsning, hvilket ses klart af arbejdsgruppens indstilling af oktober 1975, som bl.a. siger:

»det følgende er en fremstilling af gruppens overvejelse og konklusion vedrørende dets forholdsregler mod ulovlige ændringer af knallertmotorer, og dels tyverisikring af knallerten«.

- at justitsministeriet undlod at gøre opmærksom på, at da ministeriet endelig rettede forespørgsel til forskellige eksperter og efter at ministeriets forslag var blevet almindeligt bekendt i branchen, at 95 pct. af eksperterne og de forespurgte gik imod ministeriets udkast.

- at justitsministeriet undlod i april 1976 at gøre retsudvalget og folketinget opmærksom på at de hollandske myndigheder havde forkastet en vægt- og geargrænse af trafikikkerhedsmæssige årsager, den 21.4.76, hvilket havde været rimeligt i så vigtig en sag, da justitsministeriet udtrykkelig har gjort opmærksom på at dets forslag er taget fra et forslag fra Holland.

Dette kan ses i et svar fra justitsministeriet den 10. december 1976, hvori det hedder:

- »Samtidig har arbejdsgruppen haft kendskab til, at der i forskellige europæiske lande blev arbejdet med tilsvarende spørgsmål.

Arbejdsgruppen foretog under sit arbejde bl.a. en gennemgang af et hollandsk og et belgisk forslag. Det hollandske forslag er ikke blevet gennemført, og justitsministeriet har ikke kendskab til, hvad der måtte være sket med det belgiske forslag«

- at justitsministeriet ikke undersøgte og analyserede hvilke konsekvenser dets forslag vil få for den samlede trafikikkerhed ved evt. at tvinge tusindvis af knallertkørere til fremover at køre på blandt andet motorcykel med større ulykkeskvotient.

- at justitsministeriet undlod at sætte konsekvensen af, at prøve at nedsætte antallet af ulovliggjorte knallerter - som udgør mindre end 10 pct. - op imod den konsekvens det ville få socialt og økonomisk for vore knallertkørere, ved at de mest sikre, solide og kvalitetsprægede knallerter ikke længere kunne købes, specielt af dem som intet andet alternativ har for transportmulighed.

- at justitsministeriet har undladt at undersøge hvor hurtig de forskellige typer knallerter kan tunes til at køre, og derved hvor farligt det er at

køre hurtigt på de lettere knallerter i forhold til de tungere knallerter, når tuning ikke kan forhindres, men kun besværliggøres.

- at justitsministeriet har undladt at foretage sikkerhedsprøver af de forskellige typer knallerter samt analyseret kvalitet og styrke af de enkelte typer knallerter og dele

- at justitsministeriet har undladt at undersøge, hvad der kunne gøres for at gøre knallerterne sikre, og hvad der kunne anbefales at forbedre knallerterne med af sikkerhedsudstyr.

Forslagsstillerne skal i øvrigt gøre opmærksom på, at det løfte justitsministeren Orla Møller gav folketinget, da han fik bemyndigelsen den 22.4.77 og som efter forslagsstillernes opfattelse var baggrunden for at folketingets flertal gav justitsministeren bemyndigelsen, ikke er blevet opfyldt. Justitsministeren udtalte i folketinget ifølge folketingets forhandlinger sp. 2609-2610 den 22.4.77:

»Lidt anderledes ligger det, når det drejer sig om den bemyndigelse, der skal gives til justitsministeren. Både fra hr. Voigts side - og ham lytter jeg meget til, for han har megen viden om disse ting - fra hr. Niels Helveg Petersens side og fra hr. Camres side nu her til sidst er det sagt, om jeg vil tage alle de forskellige problemer med ind i overvejsen. Det siger sig selv, at når der her er tale om en bemyndigelse og der er skabt en situation, hvor justitsministeriet får nogen tid til at tænke tingene yderligere igennem så vil dette blive gjort. Jeg tør også love, at alle de problemer, der er rejst både af statistisk og af teknisk karakter, i den drøftelse, der nu skal til for at få typegodkendelsesordningen gjort klart, vil blive taget ind og vel overvejet. Jeg tror oven i købet, at jeg tør love, at selv om jeg ikke er blevet teknisk ekspert på disse områder, så har jeg fået så mange instruktioner, at jeg også er blevet interesseret i, at vi bruger de nærmeste måneder, og jeg siger med vilje »måneder«, til for alvor at få tygget denne ting igennem.«

Forslagsstillerne mener, at ministeren helt har undladt at leve op til de høje løfter, han gav folketinget på grund af følgende:

- justitsministeriet brugte ikke som lovet måneder til at gennemgå og arbejde med sagen i.

- justitsministeriet har intet gjort for at indhente nye oplysninger eller for at få de mange indvendinger imod blandt andet en vægtgrænse nærmere belyst i tiden fra 22/4-77 til 3/6-77.

- justitsministeriet gav branchen og andre eksperter på knallertområdet det indtryk, der var god tid til at arbejde seriøst med en fornyet gennemgang og diskussion af problemerne for eller

- imod nye regler, derfor var der en afventende holdning fra disse.
- justitsministeriets eneste imødekommenhed overfor det løfte, der blev givet i folketinget, må opfattes som en hån mod branchen og sagens vigtighed, ved at man den 3/6-77 tilsendte branchen og andre eksperter et udkast svarende nøjagtigt til tidligere udkast, og som først var disse i hænde den 6/6-77, med besked om at svare inden den 15/6-77 – altså nøjagtigt 9 dage til at besvare og komme med nye vigtige oplysninger til så vigtig en sag – kun 9 dage.
 - justitsministeriet har tilsidesat de forespurgte eksperters udtalelser af hvilke 98 pct. gik imod vægtgrænse
 - justitsministeriet har undladt at bruge muligheden for at få nærmere belyst, hvorfor samtlige eksperter er imod en vægtgrænse ved at undlade at indkalde disse til et møde, hvilket der havde været rigelig tid til, og som sagens alvor måtte kræve
 - justitsministeriets eneste svar til eksperterne på hvorfor ministeriet ikke har villet følge deres råd om ikke at indføre en vægtgrænse for knallerter – er et urimeligt svar på baggrund af de vigtige argumenter, eksperterne har fremlagt lige fra sagens forelæggelse i 1976 og den korte tid de påny fik med 9 dages svartid nemlig at der ikke var fremkommet nye synspunkter eller materiale.

Konklusionen af justitsministeriets arbejde må derfor blive denne:

- at justitsministeriet allerede inden mødet i folketinget den 22/4-77, hvor ministeren afgav sit løfte, havde taget sin beslutning og at løftet i folketinget kun blev brugt til at sikre sig bemyndigelsen, hvilket må betragtes som forkert over for såvel folketing, knallertkørere og branchen
- at justitsministeriets begrundelse til branchens eksperter og andre eksperter kun har været en skinmanøvre og med rette af disse kan betragtes som et misbrug af deres ekspertise og tid.
- at justitsministeriets fortolkning af den korte tid eksperterne fik, skulle være tid nok, da det var det samme udkast som tidligere, og fordi disse eksperter fortsat fremsatte deres modstand mod en vægtgrænse, at der derved intet nyt var kommet frem – er en forkert udnyttelse af sin magt til at fremme ministeriets egen vilje om indførelsen af en vægtgrænse
- at justitsministeriet helt har tilsidesat eksperternes tilbud om at stå til rådighed for en fornyet undersøgelse og glemmer, at det, eksperterne

har udtalt fra sagens start i 1976, ikke er blevet mindre rigtigt eller er blevet uden betydning, fordi disse eksperter har gentaget det hver gang, de blev spurgt

- at justitsministeren har brudt det løfte han gav den 22. april i folketinget eftersom justitsministeriet intet har foretaget sig bortset fra at få gennemført sine egne bestemmelser så hurtigt som overhovedet muligt uden at give nogen en reel chance for at påvirke ministeriets afgørelse. Dette bekræftes tydeligt af et notat i ministeriet i et brev af den 6/6-77, tilsendt ministeriet – citat og notat:

»Vi har d.d. modtaget Deres brev nr. 003727, journal nr. 1973-240-9 af den 3/6-77, hvori De beder om at komme med eventuelle kommentarer.

På grund af den korte tidsfrist og da vi meget gerne vil gennemgå udkast med vor fabrik i Frankrig, ser vi os desværre ikke i stand til at svare inden den 15. juni 1977 og beder dem derfor om udsættelse.«

notat: Det er der næppe tid til. Det skulle da heller ikke være nødvendigt med de få ændringer, der er tale om i forhold til 40 km/t –

at forbrugerne og knallertbranchen med rette kan fremføre, at når ministeren ikke i april 1977 efter at have måttet erkende at 40 km for knallerter var en forkert beslutning – at han så ikke samtidig trak sig helt ud af knallertsagen eller søgte udsættelse af sagen – alene skyldtes politiske årsager og ikke af hensyn til sagens saglighed eller af hensyn til forbrugerne som nu skal udsættes for at blive »prioriteret« for nogle betragtninger og formodninger, der ingen grund er til at gennemføre.

Forslagsstillerne skal endelig til slut på baggrund af forannævnte redegørelse sige, at vi på grund af sagens vigtighed har fundet det nødvendigt at fremkomme med så mange faktiske oplysninger, således at der virkelig er baggrund for en fornyet drøftelse af knallertproblematikken.

Sluttelig skal vi konkludere, at spørgsmålet om vægtgrænse og gearbegrænsning ikke har fået den grundige behandling som lovet folketinget af justitsministeren den 22. april 1976. Det er derfor nødvendigt, at justitsministeren ikke kan bestemme hvor meget en knallert må veje og hvor mange gear den må have, eftersom alle eksperter på området siger at det vil svække trafikikkerheden. Og er der noget vi i den nuværende debat om trafikikkerhed ikke har brug for, så er det gennemførelse af bestemmelser der svækker denne.

Det bemærkes, at spørgsmålet tidligere har været behandlet i forbindelse med et i folketingsåret 1976-77 (2. samling) fremsat forslag, se folketings-

tidende 1976-77 (2. samling), forhandlingerne sp. 921, 2156, 2601 og 2613, tillæg A sp. 2423. Tillæg B, sp. 93 og 227 og tillæg C sp. 129.