

egenvægt udelukker de større og tungere modeller af knallertkategorien.

Det har i knallertlovgivningen stedse været forudsat, at knallerten er en færdselssikker bestanddel af den langsomtgående trafik og et teknisk ukompliceret køretøj. Efter gruppens opfattelse bør dette fortsat være tilfældet. De tunge knallerter har gennemgående „motorcykelpræg“ og er teknisk avancerede. Selv om motorerne opfylder betingelserne for knallerttypegodkendelse, er eksempelvis køretøjernes stel, bremses, hjul og affjedring ofte udført som på letvægtsmotorcykler. De tungere knallerter er derfor som oftest egnede til at fremføres med sædvanlig motorcykelhastighed. Der kan endvidere efter gruppens mening ikke bortses fra, at det er mere fristende at hastighedsændre de store knallerter. Praksis viser, at det som regel er disse køretøjer, der ændres til de større hastigheder over 40 km/t.

Tunge knallerter har mest stabile køreegenskaber ved kørsel under høje hastigheder, men sammenhængen mellem vægt og stabilitet har ikke samme betydning under kørsel med lavere hastigheder. Som middel til at udskille de større og tungere køretøjer er bl. a. foreslået en vægtgrænse. Det kan indvendes, at en vægtgrænse kan tilskynde fabrikanten til at spare på ønskværdigt sikkerhedsudstyr for at kunne begunstige køretøjets motor m. v. Det vil imidlertid i forbindelse med en standardtypegodkendelsesordning for knallerter — der er under overvejelse i justitsministeriet — kunne påses, at lovgivningens bestemmelser om køretøjernes sikkerhedsudstyr er opfyldt.

B. I forbindelse med forslaget om forbud mod salg og anvendelse af tuningsæt skal der henvises til § 67, stk. 2, i det nævnte forslag til færdselslov, hvorefter justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om forbud mod forhandling af udstyrsdele og tilbehør til køretøjer, såfremt de pågældende dele ikke opfylder bestemmelserne om køretøjers indretning og udstyr.

VI. Arbejdsgruppen har gjort repræsentanter for cyklebranchen, færdselspolitiet og Teknologisk Institut bekendt med sine omtalte forslag og deres konsekvenser for det stedfindende salg.

De pågældende repræsentanter har i den anledning udtrykt en enstemmig uforbeholden tilslutning til hovedlinierne i forslagene

og har haft enkelte detailbemærkninger til de af gruppen foreslåede skærpede godkendelsesbestemmelser.

VII. Arbejdsgruppen indstiller herefter til justitsministeriet,

- 1) at der — eventuelt i forbindelse med en standardtypegodkendelsesordning — gennemføres en ændring af godkendelsesbestemmelserne for knallerter som skitseret i vedlagte udkast, og
- 2) at der fastsættes bestemmelser om forbud mod salg og anvendelse af tuningsæt og lignende udstyrsdele til knallerter.

Tyverisikring.

I. Antallet af knallerttyverier (tyveri og brugstyveri) er stort. Det anslås, at der ved knallerttyverier for tiden årligt stjæles værdier for 15 mill. kr.

Efter arbejdsgruppens opfattelse er skærpe af straffen for knallerttyverier eller forøget politimæssig indsats ikke egnede midler til at begrænse tyveriernes antal.

I overensstemmelse med Det kriminalpræventive Råd foreslår arbejdsgruppen, at det påbydes, at knallerter skal være forsynet med tyverisikring i form af en effektiv lås. Efter færdselslovens § 38, stk. 5, skal påbudt anordning til tyverisikring være sat i funktion, når føreren af et køretøj forlader dette.

Gruppen kan tilslutte sig det forslag, der er fremsat af Det kriminalpræventive Råd, hvorefter låseanordningen skal være en kæde- eller bøjlelås, der består af en indsats-hærdet 9 mm kæde eller bøjle og en cylinderlås med 10 mm indsats-hærdet bøjle. Det bør dog efter gruppens opfattelse af hensyn til låsenes „popularitet“ overvejes, hvorvidt indsats-hærdet materiale af 8 mm tykkelse er tilstrækkeligt.

En tyverisikringsordning for knallerter som skitseret rejser problemer med hensyn til kontrol med ordningens overholdelse. Der kan i praksis af politiet ikke føres kontrol med bestemmelser om låsens kvalitet. Efter gruppens mening er det tilstrækkeligt, at politiet koncentrerer sig om selve låsepligtens efterlevelse. Dette politiofsyn er ganske ukompliceret. Gruppen kan ikke gå ind for, at der etableres en typegodkendelsesordning for knallertlåse. Hertil vil kræves adskillig administration, og ordningen vil næppe stå i rimeligt forhold til de fordele, der derved kan indvindes.