

knallert og 30 km i timen på lille knallert, der blev indført ved lov nr. 292 af 28. april 2000.

I øvrigt kan det ikke udelukkes, at de nævnte tolerancer i nogle tilfælde overskrides som følge af fejl fra en producents side, således at en knallert kan køre for hurtigt, allerede inden den erhverves af forbrugeren.

Den alternative form for kontrol ved anvendelse af rullefelter har været genstand for domstolsprøvelse i to sager afgjort af Vestre Landsret den 20. juni 2007. Landsrettens dom i den ene sag, der vedrørte en lille knallert, er refereret i Ugeskrift for Retsvæsen, 2007, side 2498. Den anden sag vedrørte en stor knallert og er afsagt med tilsvarende præmisser. I begge sager stadfæstede landsretten byrettens dom og afviste dermed, at hastighedsmåling på rullefelt i sig selv kan udgøre bevis for, at der er foretaget konstruktive ændringer af en knallert.

Landsretten anførte, at hastighedsmåling på rullefelt er en forsvarlig metode til at måle en knallerts hastighed, og tiltrådte derfor, at det i sagen om den lille knallert var bevist, at tiltaltes knallert havde kunnet køre med en maksimal hastighed på 53 km i timen, som det fremgik af målingen af denne knallert, og at det i sagen om den store knallert tilsvarende var bevist, at tiltaltes knallert havde kunnet køre med en maksimal hastighed på 69,4 km i timen. Landsretten lagde imidlertid vægt på, at det ud fra de oplysninger, som Færdselsstyrelsen havde tilvejebragt til brug for sagerne, ikke kunne udelukkes, at det kan forekomme, at knallerter vil være i stand til at køre for stærkt, selv om der ikke er foretaget konstruktive ændringer. Landsretten bemærkede således følgende:

»Færdselsstyrelsen har i et notat af 13. oktober 2005 konkluderet, at der med 99 % sandsynlighed vil foreligge en konstruktiv ændring, hvis målingen af en lille knallerts hastighed på rullefelt viser 43 km/t [i sagen om den store knallert: 64 km/t].

Beregningerne, der har dannet grundlag for denne konklusion, er foretaget ud fra antagelser om producenterens risikovillighed til i deres produktion at acceptere fravigelser fra de tilladte maksimalhastigheder, både for knallerter og for en eventuel påmonteret reservedelslyddæmper. Selv om antagelserne er søgt verificeret ved kontrolsyn af 84 store knallerter af flere forskellige fabrikater, må det antages, at det kan forekomme, at små knallerter [store knallerter], der ikke har undergået konstruktive ændringer, kan køre med en hastighed på 43 km/t. eller mere [64 km/t eller mere].

Det er derfor ikke bevist, at der på tiltaltes knallert er foretaget konstruktive ændringer, og det tiltrædes

herefter, at tiltalte er frifundet for overtrædelse af færdselslovens § 118, stk. 1, jf. § 67, stk. 2, jf. bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv. § 28, stk. 2.«

2.2. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet finder, at der af færdselssikkerhedsmæssige grunde er behov for at styrke håndhævelsen af reglerne om knallerter maksimale hastighed og forebygge overtrædelser af de gældende hastighedsbestemmelser mv. på knallertområdet.

Knallertkørsel med hastigheder, der ligger over det tilladte, udgør en færdselssikkerhedsmæssig risiko for knallertføreren selv og for medtrafikanterne. Denne risiko vil – alt andet lige – være større, jo mere de tilladte konstruktiv bestemte maksimale hastigheder overskrides. Ud over at farten i sig selv indebærer en risiko, er der også risiko for uheld som følge af, at de pågældende knallerter typisk ikke vil være indrettet og udstyret, f.eks. med hensyn til bremses og lygteføring, til forsvarlig kørsel med hastigheder, der ligger langt over henholdsvis 30 og 45 km i timen. Knallertkørsel med ulovlige hastigheder må i øvrigt også generelt anses for egnet til at skabe utryghed blandt andre trafikanter, herunder bløde trafikanter som gående og cyklister. Endvidere kan en sådan kørsel indebære andre ulemper, f.eks. i form af øgede støjgener.

Det er efter Justitsministeriets opfattelse behov for en forenkling og effektivisering af politiets kontrol med, at knallerterne i trafikken ikke er i en sådan ulovlig stand, at de kan køre hurtigere end de maksimale hastigheder på henholdsvis 30 og 45 km i timen med tillæg af de kommende produktionstolerancer på formentlig 20 procent, jf. afsnit 2.2.1. nedenfor.

Det er endvidere Justitsministeriets opfattelse, at der i større omfang end efter den gældende retstilstand bør ske konfiskation af knallerter, som er blevet konstruktiv ændret, og at der på tilsvarende måde bør ske konfiskation af knallerter, som – uanset årsagen hertil – er i en sådan kvalificeret ulovlig stand, at de kan køre væsentlig hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder på henholdsvis 30 og 45 km i timen (med tillæg af de ovenfor nævnte tolerancer).

Justitsministeriets nærmere overvejelser om forenkling af kontrollen på området fremgår af afsnit 2.2.1., og de nærmere overvejelser om øget konfiskation fremgår af afsnit 2.2.2. nedenfor.

2.2.1. Forenklet kontrol

Efter Justitsministeriets opfattelse er der behov for en forenkling af kontrollen med, om knallerter kan køre hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder