

(med tillæg af de kommende tolerancer, jf. nærmere herom nedenfor). Dette skyldes dels, at den nuværende praksis med adskillelse af knallerter med henblik på at konstatere, om knallerter er blevet konstruktivt ændret, er en forholdsvis ressourcekrævende kontrolform, dels at den tekniske udvikling har bevirket, at det i dag er vanskeligere – og i visse tilfælde nærmest umuligt – at finde ud af, om årsagen til, at en knallert kan køre for hurtigt, er, at den er blevet konstruktivt ændret.

Det er endvidere Justitsministeriets opfattelse, at det ud fra en færdselssikkerhedsmæssig betragtning ikke er afgørende, om en knallert kan køre for hurtigt som følge af konstruktive ændringer, som ejeren (brugeren) selv har foretaget, eller om knallerter eventuelt kan køre for hurtigt af grunde, som kan tilskrives f.eks. en tidligere ejer eller producenten.

Justitsministeriet finder på den baggrund, at kontrollen på området fremover ikke alene bør dreje sig om, hvorvidt der er foretaget konstruktive ændringer, men i højere grad bør fokuseres på, om en knallert med hensyn til den maksimale hastighed er i lovlig stand eller ej, hvorimod en afklaring af, om en eventuel ulovlig maksimal hastighed er et udslag af konstruktive ændringer, i almindelighed ikke bør tillægges afgørende betydning.

Som led i denne ændring af kontrollen på området vil Færdselsstyrelsen samtidig ændre bekendtgørelsen om køretøjers indretning og udstyr mv. således, at det kommer til at udtrykke sig af bekendtgørelsens § 28, stk. 1, at en lille knallert, der kan køre hurtigere end 30 km i timen, og en stor knallert, der kan køre hurtigere end 45 km i timen, ikke er i lovlig stand, dog således at de 30 henholdsvis 45 km i timen tillægges en produktionstolerance, der formentlig vil blive sat til 20 procent. Størrelsen af tolerancen vil blive endeligt fastlagt efter høring og EU-notifikation.

Der vil således foreligge en strafbar overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, jf. bekendtgørelsens § 28, stk. 1, hvis en lille knallert kan køre over 36 km i timen, og hvis en stor knallert kan køre over 54 km i timen (i begge tilfælde forudsat at tolerancen fastsættes til 20 procent). Ejeren (brugeren) vil altså kunne straffes, uanset om det i øvrigt er påvist, at knallerter i strid med bekendtgørelsens § 28, stk. 2, er blevet konstruktivt ændret, og uanset om der konkret er sket en overtrædelse af den særlige hastighedsbestemmelse for knallerter i færdselslovens § 43 a. Straffen for overtrædelse vil i førstegangstilfælde være en skærpet bøde, jf. færdselslovens § 118, stk. 2. Der bør efter Justitsministeriets opfattelse, i overensstemmelse med de gældende bødetakster for konstruktive ændringer,

som ejeren (brugeren) selv har foretaget, som udgangspunkt nedlægges påstand om en bøde på 1.000 kr. i såvel første- som andengangstilfælde.

Det bemærkes i den forbindelse, at det ansvar, der efter færdselslovens § 67, stk. 2, påhviler ejeren (brugeren) af et køretøj for, at køretøjet er i lovlig stand, efter praksis er et meget strengt ansvar, der påhviler ejeren (brugeren) selvstændigt. Hvis en knallert kan køre for stærkt, vil ejeren (brugeren) således ikke være fri for ansvar, blot fordi det eventuelt kan godtgøres, at der ikke er foretaget konstruktive ændringer af knallerter.

Som det fremgår af de ovenfor i afsnit 2.1. omtalte prøvesager, har Vestre Landsret fastslået, at hastighedsmålinger ved hjælp af rullefelter er en forsvarlig metode til at måle en knallerts hastighed. Sådanne målinger kan således udgøre tilstrækkeligt bevis i konkrete sager for den hastighed, en knallert er i stand til at yde. På den baggrund, og da en håndhævelse baseret på hastighedsmålinger med rullefelter vil indebære en væsentlig effektivisering og forenkling af politiets kontrol, er det Justitsministeriets opfattelse, at rullefeltsmålinger fremover skal kunne danne grundlag for håndhævelse af færdselslovens § 67, stk. 2, i relation til knallerter, der ikke er i lovlig stand, fordi de kan køre hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder, jf. den kommende nyaffattelse af § 28, stk. 1, i bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv.

Det bemærkes, at indførelse af kontrol ved hjælp af rullefelter naturligvis ikke ændrer på, at politiet også vil kunne benytte sig af hidtil anvendte kontrolmuligheder. Hvis politiet f.eks. umiddelbart kan konstatere, at der er foretaget konstruktive ændringer af en knallert ved indsættelse af ulovlige dele, kan der som hidtil straffes herfor, og de pågældende dele kan som hidtil konfiskeres, jf. også nedenfor afsnit 2.2.2. Konstaterer politiet f.eks. ved lasermåling i forbindelse med en hastighedskontrol, at en knallert kører med en højere hastighed, end den tilladte maksimale hastighed, jf. den kommende nyaffattelse af § 28, stk. 1, i bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv., vil der selvsagt kunne gøres et strafansvar gældende for overtrædelse af denne bestemmelse, jf. færdselslovens § 67, stk. 2, uanset at der ikke er foretaget en rullefeltsmåling af den pågældende knallert.

Anvendelsen af rullefelter forudsætter ingen ændringer af færdselsloven og forudsættes gennemført administrativt. Herved gennemføres tillige anbefaling nr. 21 i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for så vidt angår spørgsmålet om en rationel og ressourcebesparende kontrol på området ved anvendelse af rullefelter.