

- 2) Letvægtsmotorcyklen er fra fabrikkernes side beregnet til at bære 2 personer, og hvis motoren er for lille, opstår de problemer, som er nævnt under 1.

Disse letvægtsmotorcykler skal naturligvis godkendes af de danske myndigheder (biltilsynet) for at kunne indregistreres, men vi mener ikke, det vil være en fordel at fastsætte andre grænser for godkendelse til 16-årige end motorvolumet, idet en neddrogning af motoren, som man bl. a. kender det fra knallerten, efter vor mening kun giver anledning til lovovertrædelser (knallertudboringer). Såfremt udvalget skulle ønske det, er vi naturligvis til rådighed med alle nødvendige oplysninger og bistand i dette spørgsmål.

Vi skal yderligere tillade os at fremhæve nogle af de andre fordele, som allerede fremsat mundtligt ved vort møde med udvalget den 11. marts 1971.

- 1) De unges tilvænnning til den moderne trafik i en tidlig alder.
- 2) Fordelen ved, at de unge skal bestå køreprøve, såvel teoretisk som praktisk, herunder forældres tilladelse til at blive optaget på en køreskole, ligesom nu ved 17 års alderen.
- 3) Den politi- og forsikringsmæssige fordel ved, at disse letvægtsmotorcykler er forsynet med nummerplader til nem identifikation.

Foruden de allerede nævnte trafikmæssige fordele ved at få en del af de unge til at køre letvægtsmotorcykle i stedet for knallert skal vi tillade os at fremsætte nogle betragtninger over andre aspekter i sagen, som ganske vist ikke har direkte relation til færdselsloven, men er en supplerende del af helhedsindtrykket.

- a) Letvægtsmotorcyklen skal i lighed med andre motorkøretøjer afgiftsberigtiges for toldvæsenet, og denne afgifts størrelse ligger i øjeblikket på ca. 700 kr. pr. enhed for de mest populære modelleres vedkommende. Denne afgift er vel at

mærke ikke gældende for knallerten og vil derfor give staten en ekstra indtægt.

- b) Ydermere er letvægtsmotorcyklen belagt med vægtafgift, kr. 120,00 pr. enhed årligt, som heller ikke er gældende for knallerten.

Alt i alt afgifter, som kan indbringe staten et ikke uvæsentligt beløb.

Dernæst er der den forsikringsmæssige side af sagen. Som det formentlig vil være bekendt, er der sket en meget væsentlig stigning i tyverier af knallerter i de sidste år, som påfører forsikringselskaberne meget store udgifter og dermed også landet (betalingsbalancen), idet en meget væsentlig del af ny-importen af knallerter er til dækning af bortkomne knallerter eller reparation af samme. Vi vil naturligvis ikke hævde, at der ikke vil blive stjålet motorcykler, men disse vil på grund af nummerpladerne være væsentligt nemmere at identificere og efterlyse og derfor ikke være så nemme at lave numre med som den næsten uidentificerbare knallert. Vi tror, at der her vil kunne spares penge til gavn for alle.

Iøvrigt er importprisen for en letvægtsmotorcykle ikke meget forskellig fra importprisen på en knallert. Sammenligner man de mest solgte typer indenfor hver kategori, er importprisen for motorcyklen endog lavere, men under alle omstændigheder vil det ikke give et større importtal, men større indtægt til staten.

Yderligere er der den fordel forbundet med den foreslåede ordning, at den unge mand på f. eks. 17 år kan anskaffe sig en letvægtsmotorcykle, som han vil have interesse i at beholde, også efter at han er fyldt 18 år, i stedet for at anskaffe sig en knallert først og derefter, når han fylder 18 år, en større motorcykle eller bil.

Samtidig vil vi gerne gøre opmærksom på følgende:

I justitsministeriets betænkning for ca. 10 dage siden til udvalget, bl. a. vedrørende forholdet de 16-årige, kundgøres det, „at den svenske trafikikkerhedskommission så sent som i 1953 ikke kunne anbefale det etc.“ — dette underkendte den svenske rigsdag i foråret 1969 blankt. Vi mener, dette bør komme udvalgets medlemmer til information, idet vi håber, dansk ungdom må