

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 trafiksikker 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 forbrugeren 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 trafiksikkerhedsmæssigt 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 forbrugeren 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 knallertsagen 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 trafiksikkerheden (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