

lertkøreren har haft mulighed for at undgå ulykke, at knallertkøreren har haft mulighed for at stoppe op i tide, at standse i tide, og disse muligheder er bedst ved kørsel på de solide knallerter over 60 kg.

Forslagsstillerne må sluttelig på spørgsmålet om tuning, som justitsministeriet har lagt til grund for en vægtgrænse, spørge: Hvordan og hvorfor skulle antallet af tunede knallerter gå ned ved indførelse af en vægtgrænse, når samtlige knallerter også efter de nye regler kan tunes?

Hvorfor skulle antallet af tunede knallerter gå ned, når knallerter under 60 kg kan tunes fra 30 km op til 110 km, og dengang da knallerter på 60 kg var de største, blev disse knallerter tunet?

Hvorfor skulle antallet af tunede knallerter falde med indførelsen af en vægtgrænse på 60 kg, når knallerter under 60 kg indtil nu er blevet tunet i større antal end knallerter over 60 kg?

Hvorfor skulle antallet af tunede knallerter falde med indførelsen af en vægtgrænse på 60 kg, når disse knallerter under 60 kg er ligeså store og smarte som knallerter på 80-85 kg, og da fabrikanterne kan fremstille dem ligeså »fristende« som knallerter på 80-85 kg for at bruge justitsministeriets sprogbud og argumentation?

Hvilke ændringer i de nye godkendelsesregler for knallerter i forhold til de gamle godkendelsesregler giver garanti for, at antallet af tuninger vil falde?

Hvilken garanti er indeholdt i de nye godkendelsesregler for, at de som ønsker en højere fart på deres knallert end 30 km ikke vil foretage tuning på en knallert under 60 kg, når tuning af knallerter under 60 kg har været foretaget på disse siden 1954 og til dato og ikke kan forhindres?

Forslagsstillerne ønsker at sikre knallertkøreren og andre trafikanters liv bedst muligt fremfor at prøve at afhjælpe politiet; derfor må konklusionen blive, som også Teknologisk Institut har påpeget, at det er forkert at forbyde de knallerter, som er de mest trafik sikre bl.a. fordi en vægtgrænse på 60 kg vil fremkalde en udvikling af knallerter, som er specielt »tilpasset« det danske marked. Tilpasningen kan resultere i »skrabede« udførelsesformer af kendte modeller, som vægtmæssigt aflastes ved en spinklere stelkonstruktion, ved fjernelse af affjedrede for- og baggafler, ved mindre nav og dermed tromlebremser, ved mindre hjuldiametre og ved anvendelse af lettere dæk. – En sådan udvikling vil resultere i en forringelse af knallertens køretekniske- og færdselssikkerhedsmæssige egenskaber.

Der tales også meget om, at ved at fjerne de større knallerter – også kaldet »ulve i fåreklæder« – vil man opnå mindre ulovlige indgreb i motoren.

En sådan vurdering er ikke holdbar, idet kendsgeringen er, at hvis man trækker fåreklæderne af ulven så den står tilbage i al sin bidskhed, som en lille knallert hvor man får et køretøj, som de unge lettere kan lave ulovlige indgreb på. Det er jo ganske åbenbart, at en knallert vil de unge have. Hvorfor så kun give dem et køretøj – som de under alle omstændigheder vil ulovliggøre – når det er mindre farligt med en større knallert. – De unge, som vil ulovliggøre knallerter og fortrinsvis har ulovliggjort tunge knallerter, vil fortsat ulovliggøre knallerter. En vægtgrænse vil blot flytte problemet, idet knallertens motor og ikke dens vægt er forudsætningen for ulovliggørelse. Dette er yderst vigtigt at få fastslået, idet alle typer knallerter kan ulovliggøres. Det er simpelt hen ikke teknisk muligt, at forhindre indgreb i en knallertmotor. Dette har englænderne erkendt ved at sige, at knallerterne må da gerne veje 250 kg for motoren som har en typegodkendelse med en bestemt fastsat HK (effekt), giver den naturlige begrænsning. Det vil med andre ord sige, at jo tungere en knallert er jo langsommere vil den køre, for motoren er ens i effekt, hvad enten den sidder på en knallert, der vejer 40 kg eller 70 kg. – Så enkelt er det.

Forslagsstillerne skal også fremføre hvor uheldig og forkert justitsministeriets nye regler for knallerter med en vægtgrænse er ud fra et socialt og samfundsmæssigt synspunkt.

Knallerten er det billigste motoriserede transportmiddel, der kan købes og som mange kun har råd til at købe. Knallerten er det billigste køretøj i drift og vedligeholdelse.

Knallerten kan bruges af mange som skal transporteres over længere strækninger på forskellige tider af døgnet. Derfor er mange helt afhængig af knallerten som transportmiddel, hvilket ses af, at der i Danmark er ca. 500-600.000 knallertkørere.

Behovet og afhængigheden af knallerten som transportmiddel har været og vil fremover være stigende på grund af længere afstande til og fra arbejde, til og fra skole, samt på grund af at flere og flere unge i alderen 16-30 år går til ekstra kursus, har længere skoletid og en længere studietid.

Nye grupper af knallertkørere med små indkomster vil komme til i fremtiden på grund af fortsat arbejdsløshed og andre beskæftigelsesmæssige og økonomiske årsager, grupper, som ikke tidligere havde brug for knallert, men hvor knallerten nu bliver en nødvendighed.

Som eksempler på forbrugere, for hvem knallerten er et nødvendigt og godt køretøj kan nævnes: