

vet køretøj med en motor, hvis slagvolumen ikke overstiger 50 cm<sup>3</sup>, eller med el-motor, og hvis motor ikke kan fremdrive køretøjet med større hastighed end 30 km/t ad vandret vej.

C. I Tyskland gælder bestemmelser, hvorefter registreret knallert — „Fahrrad mit Hilfsmotor“ — ikke må færdes med større hastighed end 40 km/t. I Holland anses tohjulet køretøj, der ikke kan fremdrives med mere end 40 km/t, som knallert. Efter franske bestemmelser karakteriseres en knallert bl. a. ved en maksimalhastighed på 45 km/t. Den tilsvarende hastighed er i Italien fastsat til 40 km/t.

D. Den 5. januar 1973 har EF-kommissionen over for Rådet fremsat forslag til rådsdirektiv om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om godkendelse af knallerter.

Efter forslaget afgrænses knallertbegrebet bl. a. ved hjælp af en bestemmelse om, at kørehastigheden ikke overstiger 45 km/t. Forslaget har hidtil kun været genstand for indledende drøftelser. Herunder har det vist sig, at der blandt medlemslandene hersker aldeles overvejende stemning for at lægge grænsen for knallerterens hastighed ved 40 eller 45 km/t.

III. A. Det anslås på basis af antallet af lovpligtige ansvarsforsikringer for knallerter, at bestanden af køretøjerne for tiden er 500-600.000.

Efter at registreringspligten for knallerter blev ophævet ved justitsministeriets bekendtgørelse nr. 310 af 27. november 1953, er der meddelt omkring 200 typegodkendelser af knallertmotorer. Kun en mindre del af således godkendte motorer markedsføres i dag. På grundlag af foreliggende oplysninger fra knallertbranchen kan det antages, at det stedfindende knallertsalg repræsenterer ca. 40 typegodkendelser.

B. Som indledningsvis omtalt er antallet af knallerter med ulovlige motorer i dag særdeles stort. Denne tilstand er muligjort ved, at hastigheden i vidt omfang kan øges ved forholdsvis simple foranstaltninger. Årsagerne hertil kan søges i følgende omstændigheder:

Oprindelig var knallerten en almindelig, let forstærket cykel, på hvilken der var monteret en hjælpemotor. I dag minder mange knallerter i deres indretning mest om mindre

letvægtsmotorcykler. Også køretøjernes motorer har gennemgået en teknisk udvikling. Den moderne fabrikation nedlægger hyppigst hastighedsegenskaber i knallertmotorer, der rækker videre og undertiden langt videre, end køretøjernes lovlige anvendelse efter danske bestemmelser forudsætter. Er motoren lovligt udført, er disse egenskaber naturligvis skjult. De kan imidlertid ofte fremkaldes ved at fjerne, bearbejde eller udskifte dele af motoren. Udskiftede dele kan være særligt fremstillet ekstraudstyr („tunings-sæt“). De kan også stamme fra tilsvarende motorcykler.

1. De fleste knallerter og alle knallertmotorer er af udenlandsk oprindelse. De stammer som oftest fra lande, hvor tilladt kørehastighed for knallerter er højere end i Danmark. Da der ikke er tilrettelagt en produktion med særligt henblik på det danske marked, „fødes“ køretøjerne i deres hjemland gennemgående med motorer, der yder mere end den lovlige danske knallert-hastighed. Skal dansk typegodkendelse opnås, må der nødvendigvis foretages hastighedsbegrænsende ændringer af motoren. Ændringerne sker ofte på en teknisk simpel måde. Der kan eksempelvis anbringes bøsninger, der formindsker indsugningskanalens diameter, eller der kan anvendes særlige cylindre og stempler.

Det er ofte ligeledes teknisk simpelt at fjerne de pågældende begrænsninger i motoren eller bearbejde den, så at den på ny kan yde, hvad den er konstrueret til.

De fleste europæiske knallerter, der fremstilles til typegodkendelse i Danmark, er af fabrikanten „født“ til en maksimal kørehastighed på ca. 40 km/t. Visse modeller er „født“ til langt større hastighed. Det gælder f. eks. visse af de japanske fabrikater.

2. Til nogle knallerter kan der i handelen købes sæt af originale konstruktionsdele („tunings-sæt“ m. v.). Et tunings-sæt består hovedsagelig typisk af dele, der har afgørende indflydelse på køretøjets hastighedsegenskaber (topstykke, cylinder, stempel, karburator, udblæsningssystem og tandhjul til motor og drivhjul). Delene kan uden videre udskiftes med køretøjets oprindelige dele og således erstatte bl. a. bestanddele af den typegodkendte motor. Ved udskiftningen foregår der en egentlig ombygning af køretøjet til en motorcykel. Det opnås, at der