

Underbilag 2 til bilag 3.

Argumenter der taler for, at det ikke tillades, at der på en knallert befordres mere end én person, nemlig føreren.

1. — Færdselssikkerhed.

a) Selv for en øvet, rutineret trafikant vil det — som følge af den lovmæssigt begrænsede motoreffekt — være vanskeligt at igangsætte en knallert, belastet med 2 voksne personer, uden at slingre.

b) En slingrende igangsætning, som man f. eks. så ofte ser det med trædecyklar, er netop et af de farligste momenter hidrørende fra to-hjulede køretøjer i trafikken.

c) Såfremt transport af 2 personer på en knallert er tilladt, kan det meget vel forekomme, at en lille, spinkel 16-årig (senere måske en 15-årig) dreng eller pige, der vejer f. eks. 50-55 kg, kører med en stor kraftig passager, der vejer op imod de 100 kg. Man kan i et sådant tilfælde have sine begrundede tvivl om, at føreren af køretøjet har tilstrækkelig magt over dette til uden fare for sig selv og andre at færdes i trafikken. Det må i denne forbindelse heller ikke glemmes, at en passager på et to-hjulet køretøj også skal have en vis fornemmelse for at følge køretøjets bevægelser, og det er langt fra alle, der har det.

2. — Trafikrytmen.

a) I betragtning af den for knallertmotorer lovmæssigt begrænsede motoreffekt kan der ikke være megen tvivl om, at en forøgelse af knallertens belastning med en passager vil gøre det for vanskeligt for knallertkøreren at følge den normale trafikrytme, idet accelerationsevnen som bekendt forringes i takt med vægtforøgelsen.

b) Ved kørsel op ad bakke, et problem, der er særligt aktuelt i byer som f. eks. Vejle, Kolding, Høbro, Haderslev, Åbenrå, Viborg m. fl., vil hastigheden ved kørsel med 2 personer reduceres ganske betydeligt.

Biltilsynet har, jfr. erklæring af 28. juli 69 i Kreidler sagen, selv konstateret, at den maksimalt opnåelige hastighed under kørsel op ad Frederiksberg bakke var 10 km/t. En

så lav hastighed vil vække bekymring hos andre, bagfra kommende trafikanter, der derfor enten nedsætter farten og bliver bagved eller, hvis der er plads til det, trækker ekstremt langt ud til venstre før overhaling.

c) Ved kørsel med 2 voksne personer vil man således være lige så ringe stillet i dag med en motoreffekt på 1,0 hk, som man tidligere var det ved kørsel med en person med kun 0,6 hk. Man vil altså igen tabe, hvad man havde vundet.

3. — Administration og håndhævelse af 2-personers bestemmelser, som de er tænkt.

a) Det er urealistisk at forvente, at den store brede del af befolkningen skal begribe, at det på nogle knallertmodeller er lovligt at køre to, medens det på andre er ulovligt.

Der må derfor regnes med, at der ganske uanset gældende bestemmelser — endog i god tro — vil blive kørt to på en knallert, der ikke er godkendt til det, hvilket formentlig vil resultere i en stigning i tiltalesager, politiets og domstolens arbejde.

b) Bestemmelser, hvorefter nogle knallertmodeller er tilladt til to personer og andre ikke, vil resultere i et urimeligt stort administrativt arbejde for myndighederne, ganske specielt for politiet, og desuden for knallertbranchen som helhed.

c) En effektiv håndhævelse af bestemmelserne vil blive uoverkommelig, få tilfældighedens præg og dermed virke nedbrydende på respekten for loven, en respekt, der i forvejen i vor tid ikke er alt for stor på det færdselsmæssige område.

4. — Ansvarsforsikringer.

Præmien for ansvarsforsikringen for en knallertmodel godkendt til to personer er den dobbelte af præmien for en model til en person.

En forbruger, uinteresseret i kørsel med passager, men interesseret i en bestemt