

**Nr 320.**

Av herr **Lindqvist** i Halmstad, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 174, med förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon.

I proposition nr 174 har Kungl. Maj:t begärt riksdagens yttrande över förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon.

De föreslagna ändringarna avse huvudsakligen att få in de så kallade lättviktsmotorcyklarna under nämnda förordning. Dessa motorcyklar med vikt ej överstigande 50 kilogram äro för närvarande i allt väsentligt jämnställda med velocipeder, de behöva ej registreras ej heller hava igenkänningsmärke. Nu föreslås, att den frihet, som hittills varit rådande, skall bort och att även dessa fordon skola besiktigas, registreras och därmed också skatteläggas. Vidare skola fordringarna på kvalifikationer och kompetens hos förare av dessa lättviktsmotorcyklar bliva lika stränga som när det gäller övriga motorcyklar.

Vid genomläsande av den kungl. propositionen har jag inte blivit övertygad om att de stränga bestämmelser, som här föreslås, ur *trafiksäkerhets synpunkt* kunna vara nödvändiga. Av propositionen framgår, att olika myndigheter m. fl. varit i tillfälle att yttra sig över en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria med förslag till vissa bestämmelser i ämnet. Av de inkomna yttrandena framgår, att meningarna varit mycket delade om vad som här bör göras.

Länsstyrelsen i Hallands län har för sin del anfört: »Lättviktsmotorcykelns prisbillighet samt den omständigheten, att den hittills icke varit kringgärdad av några som helst bestämmelser i restriktivt syfte, hava gjort densamma synnerligen populär och bringat den till vidsträckt användning i synnerhet bland de befolkningslager som sakna en högre grad av ekonomisk bärkraft. Då bruket av densamma alltjämt är starkt i tillväxt, ligger det nära till hands att den även ägnas större uppmärksamhet från myndigheternas sida. Detta är desto nödvändigare, som lättviktsmotorcykeln ur trafikfarans synpunkt icke torde vara väsentligt oskyldigare än andra motorcyklar. En speciell anledning till att föreskrifter meddelas beträffande körningen med lättviktsmotorcyklar ligger däri, att personer, som av länsstyrelsen frantagits körkort på grund av fylleri eller andra förseelser, nu ogenerat använda dylikt fordon.

Emellertid finner länsstyrelsen det uppenbart, att de restriktioner, som må stadgas, icke må göras strängare än som är absolut nödvändigt. Atkomsten

och begagnandet av dessa bekväma och billiga fordon böra icke allt för mycket försvåras. Det är också av betydelse, att tillverkningen av lättviktsmotorcyklar är en betydande inhemsk industri, vilken är förtjänt av uppmuntran. Det viktigaste momentet i de föreskrifter, som böra gälla för lättviktsmotorcyklar, är, att rätten att köra dylika fordon blir beroende av individuellt tillstånd av länsstyrelsen, som bör äga att vid behov återkalla det samma. Åldersgränsen bör sättas vid fyllda 15 år. Läkarintyg torde vara oundgängligt. För erhållande av dylik körlicens bör sökanden undergå prövning inför besiktningsman mot avgift av högst 5 kronor. Tillståndsbeviset skall förse med fotografi. Å fordonet bör finnas igenkänningsmärke med vita bokstäver samt länsbokstav på svart botten. Detta märke bör vara personligt för ägaren. Det bör tillhandahållas av länsstyrelsen mot inregistreringsavgift av högst 5 kronor och för kontrollens skull gälla allenast för ett kalenderår i sänder. Någon annan skatt bör icke utgå för dessa fordon, vilkas vägslitning är minimal.

Huruvida, innan dylikt fordon får användas, det bör hava undergått besiktnings, synes tveksamt. Bäst vore att slippa denna procedur, som icke torde hava stor betydelse, i varje fall bör avgiften icke bestämmas högre än till 3 kronor, enär dessa cyklar i regel tillverkas av vissa standardtyper. Förnyad besiktning bör ej krävas, om icke fordonet undergått väsentlig förändring.

Erforderliga föreskrifter synas böra meddelas fristående utan sammanblandning med motorfordonförordningens bestämmelser om andra motorcyklar.»

Vad av länsstyrelsen här anförts förtjänar säkerligen större beaktande än det som kommit till synes i den kungl. propositionen. Alla äro vi säkerligen intresserade av att göra allt vad som bör göras för att trygga trafiksäkerheten, men här har Kungl. Maj:t gått längre än nödigt är för tillgodoseende av detta. I propositionen understrykes vad som såväl av länsstyrelsen i Hallands län som av många andra framhållits, att dessa små motorcyklar blivit synnerligen populära och kommit till stor användning i synnerhet bland de befolkningslager, som sakna en högre grad av ekonomisk bärkraft. Tydligt är, att dessa cyklars relativa prisbillighet gör, att många som av ekonomiska skäl aldrig kunna skaffa sig en bil eller en större motorcykel mycket väl kunna bliva ägare till en »lättviktare». Det har också visat sig, att arbetare, som haft sitt arbete i stad eller liknande samhälle tack vare dessa lätta fordon kunnat skaffa sig bostad långt ute på landet och därmed sluppit att trängas med kamrater i städernas stora stenhuss eller hyreskaserner. Att detta är av värde icke endast för den enskilde individen, det här gäller, utan även för samhället, torde av en var erkännas. Även en annan synpunkt, som också av länsstyrelsen anförts, förtjänar inte minst i dessa arbetslöshetens tider allt beaktande, och det är, att tillverkningen av här ifrågakarande cyklar är en betydande inhemsk industri, som redan nu sysselsätter ett stort antal arbetare. Med de relativt stora kostnader för innehavare av dessa små motorcyklar, som skulle bliva en följd av ett bifall till propositionen, kan befaras, att det blir allt färre och färre, som komma att skaffa sig detta nu omtyckta fordon, tillverkningen måste då minskas och många av dem som nu hava

sin sysselsättning inom denna industri komma att öka de arbetslösas redan nu allt för stora armé.

Det finnes säkerligen mycket goda skäl, som tala för att det av ovannämnda länsstyrelse m. fl. framlagda förslag, att de för dessa motorcyklar erforderliga bestämmelser utfärdades fristående utan sammanblandning med motorförordningens bestämmelse om andra motorcyklar. Som frågan nu ligger till, torde detta dock inte vara möjligt, ty det skulle, så vitt jag förstår, innebära, att hela frågan finge vila till nästa riksdag och nytt förslag då framläggas. Skulle riksdagen vilja gå den vägen, vore detta säkert det bästa.

Att jag likväl inte gör ett dylikt yrkande, är beroende på att det naturligtvis går att i den allmänna motorförordningen göra vissa special- och undantagsbestämmelser för dessa lättviktsmotorcyklar.

De särbestämmelser, som jag vill ha fram och jag i det följande skall motivera, skulle, om de genomfördes, icke vara farliga ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Vad då först gäller rätten att erhålla körkort för dessa lättviktsmotorcyklar anser jag åldersgränsen 18 år allt för hög. Det torde säkerligen icke vara någon risk att sätta den så lågt som till 15 år, vilket jag föreslår. Jag har sett flera ynglingar i denna ålder med lätthet kunna föra en dylik cykel. Om det vore så, att dessa cyklar endast vore en leksak i ungdomens händer, skulle jag inte yrka på en så låg åldersgräns. Men vad jag sett, säger mig, att detta lätta fordon icke endast är en nöjessak, utan det har sin stora praktiska betydelse. Inte endast för de ynglingar, som ha sin bostad, sitt föräldrahem långt borta från arbetsplatsen, utan även för skolungdom, som bor hemma i föräldrahemmet på landet och åtnjuter undervisning inne i stadens högre skolor, har motorcykeln blivit till god nytta.

När det gäller prövningen av elev, som vill erhålla körkort, synes denna kunna ske något mindre omständligt, när det gäller lättviktscykel än övriga motorcyklar.

Avgiften för kompetensprövningen bör därför också kunna sättas lågt. Jag föreslår 5 kronor.

Registreringsavgiften bör även den kunna sättas lägre för dessa små cyklar än vad som nu utgår för de större. Detta för att inte ekonomiskt tynga mer än vad som är alldeles nödvändigt. Avgiften bör sättas till 3 kronor.

I fråga om besiktning så anser jag, att något besiktningstvång ej bör stadgas. Allt mer och mer ifrågasättes att få bort det besiktningstvång, som nu påvilar motorfordon i allmänhet, och att då nu införa det även för dessa små cyklar endast för enhetlighetens skull kan jag inte finna nödigt.

Förra årets församlade statsrevisorer ägnade denna fråga sin uppmärksamhet, och av de yttranden, som inkommit i anledning härav, framgår, att flera länsstyrelser ha den uppfattningen, att denna fråga är minst sagt värd beaktande. Länsstyrelsen i Stockholms län säger härom bl. a., att denna besiktning torde ur trafiksäkerhetssynpunkt äga underordnat värde.

Länsstyrelsen i Södermanlands län anför: »Besiktningen av varje fordon av viss standardtyp torde ur trafiksäkerhetssynpunkt ej vara erforderlig». Jag hänvisar i övrigt i denna sak till statsrevisorernas berättelse del. III.

Med hänvisning till vad jag sålunda anført vill jag vördsamt hemställa,

att riksdagen vid avgivande av sitt yttrande över förslag till förändringar av motorförordningen ville föreslå de ändringar, som jag här ovan upptagit, och att dessa särskilda bestämmelser skola gälla för de motorcyklar, vars skattevikt ej överstiger femtio kilogram.

Stockholm den 9 mars 1927.

*Axel Lindqvist.*

I motionens syfte instämma:

*Anders Andersson*  
i Falkenberg.

*A. Henrikson.*

*Carl Larson,*  
Tönnersa.

---