

Nr 174.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon; given Stockholms slott den 24 februari 1927.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon; och har Kungl. Maj:t för avsikt att, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om utfärdande av författning i ämnet.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

C. Meurling.

Förslag

till

förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon.

Häri genom förordnas, dels att § 2 mom. 1 tredje stycket samt §§ 35 och 46 i förordningen den 15 juni 1923 skola upphöra att gälla, dels ock att § 4 mom. 1, § 9 mom. 4, § 34 och § 54 mom. 1 i samma förordning skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

§ 4.

Mom. 1. Den, som i syfte att få automobil registrerad och tilldelad igenkänningsmärke, vill hos besiktningsman anmäla densamma till besiktning (*första besiktning*), skall därvid uppgiva den avsedda huvudsakliga användningen av bilen (personvagn eller lastvagn), dess tillverkare, om denne är känd, typ (märke eller fabrikat) och fabriksnummer, automobilens egen tjänstevikt, längd, bredd och största hjultryck, drivkraftens art (flytande bränsle, elektricitet, ånga), motorns cylinderantal och cylinderdimensioner, antalet av fabrikanten uppgivna hästkrafter hos motorn samt hjulringarnas bredd å slitytan och beskaffenhet, varvid särskilt skall uppgivas, om ringarna äro av gummi eller ej. Tillika skall — — — lastvagn, maximilasten.

§ 9.

Mom. 4. Beviljas registrering, skall länsstyrelse i registret införa:

- a) dag för — — — i registret;
 - b) den avsedda huvudsakliga användningen av bilen (personvagn, lastvagn), typ (märke eller fabrikat), automobilens egen tjänstevikt, längd, bredd och största hjultryck, drivkraftens art, antalet hästkrafter hos motorn samt hjulringarnas beskaffenhet, ävensom, i fråga om personvagn, det antal passagerare, som bilen är avsedd att föra, samt, beträffande lastvagn, maximilasten;
 - c) uppgift å automobilens hemort;
 - d) ägarens namn — — — uppgift; samt
 - e) uppgift å — — — tilldelade igenkänningsmärke.
- Bevis om — — — till sökanden.

§ 34.

I avseende å motorcykel gäller i tillämpliga delar vad här ovan är stadgat angående automobil, dock med följande undantag.

Å motorcykel — — — ett bromssystem.

I ansökan — — — med bivagn.

Vid registrering av motorcykel skall länsstyrelse i särskild avdelning av automobilregistret införa:

a) dag för — — — i registret;

b) motorecykelns huvudsakliga användning och typ (märke eller fabrikat), vikten av motorecykeln (bivagn ej medräknad) i normalt, fullt driftfärdigt skick, däri inbegripen vikten av till motorecykeln hörande verktyg och reservdelar samt bränsle, smörjolja och vatten (motorecykelns tjänstevikt), drivkraftens art och antalet hästkrafter hos motorn, hjulringarnas beskaffenhet samt huruvida motorecykeln är försedd med bivagn och i sådant fall bivagnens vikt;

c) uppgift å motorecykelns hemort;

d) ägarens namn — — — svarande uppgift;

e) uppgift å — — — tilldelade igenkänningsmärke.

Vad om — — — med motorecykel.

§ 54.

Mom. 1. För förrättning — — — följande taxa:

För första besiktning eller efterbesiktning:

av automobil	15 kronor	
» motorecykel med eller utan bivagn	5	»
» motorredskap	15	»
» släpvagn	10	»

För prövning — — — av Konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1927 utom i vad den avser § 2 mom. 1 tredje stycket, § 4 mom. 1 och § 9 mom. 4, i vilka delar förordningen träder i kraft den 1 januari 1928.

Beträffande motorecykel, som den 1 juli 1927 är i bruk och enligt hittillsvarande bestämmelser icke skolat registreras, skola dock §§ 35 och 46 fortfarande äga giltighet intill den 1 januari 1928.

Utan hinder av vad i förordningen om motorfordon är stadgat angående viss ålder för erhållande av körkort må den, som den 1 juli 1927 innehar och brukar motorecykel, varom i föregående stycke sägs, och senast den 31 december 1927 fyller 16 år, efter länsstyrelses prövning erhålla körkort, innefattande tillstånd att tills vidare föra samma motorecykel. Ansökan om sådant körkort bör insändas till länsstyrelsen före den 1 november 1927.

För vinnande av registrering från och med den 1 januari 1928 av motorecykel, varom här är fråga, har motorecykelns ägare att före den 1 november 1927 anmäla densamma till registrering.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 24 februari 1927.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETTERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HARRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Meurling, anmäler fråga om skärpt kontroll å motorcyklar med en vikt av 50 kilogram eller därunder. så kallade lättviktsmotorcyklar, samt anför:

1906 års
lagstiftning.

Vår första lagstiftning om automobiltrafik, förordningen den 21 september 1906 (nr 90), upptog i artikel 7 »Om motorcyklar» icke några bestämmelser om besiktning av motorcykel eller om särskilda kompetensvillkor för motorcykelförare. Något stadgande om förande av automobilregister fanns då ännu icke. I det av särskilda sakkunniga den 16 mars 1904 avgivna betänkande, som låg till grund för nämnda lagstiftning, angavs såsom skäl för lindrigare bestämmelser beträffande motorcyklar, att dessa voro jämförelsevis ofarliga, åtminstone för annan än den som därå färdades.

1915 och 1916
års lagstiftning.

I utlåtande den 5 februari 1912 föreslogo särskilt tillkallade sakkunniga för revision av 1906 års förordning en viktgräns av 150 kilogram för angivande av skillnaden mellan motorcykel, som borde likställas med automobil, och annan. Därvid framhöllo de sakkunniga, hurusom helt nya typer av motorvagnar kommit i marknaden, vilka utgjorde mellanformer mellan automobiler i egentlig mening och motorcyklar. Emellertid ansågo de sakkunniga det erbjuda svårigheter och för övrigt ej vara av motsvarande nytta att efter tekniska skiljaktigheter definiera det ena eller andra slaget av motorfordon, helst fabrikationen på området ej stode stilla. Enligt de sakkunnigas uppfattning vore skälet, varför lindrigare bestämmelser borde gälla för motorcykel än för automobil, att den förras smärre dimensioner gjorde den i vida mindre grad farlig för den allmänna trafiken. Då de yttre dimensionerna på grund av den stora växlingen i dessa icke skäligen kunde tagas till måttstock och då syftet vore, att endast tämligen små motorfordon skulle komma i åtnjutande av lindrigare bestämmelser, föreslogs att det karakteristiska hos motorcykeln i motsats mot automobilen skulle fastslås att utgöra dess lägre vikt. Viktgränsen föreslogs till 150 kilogram. De i bruk varande motorcyklarnas vikt överstege visserligen — uppgåvo de sakkunniga — i allmänhet ej 75 kilogram, men för att lämna utvecklingen något spelrum, hade den angivna siffran föreslagits. Enligt de sakkunnigas mening föreläge icke risk att med en så pass låg viktsiffra som 150 kilogram en motorcykeltyp skulle uppstå, som rätteligen borde behandlas som automobil.

Sedan genom förordning den 11 juni 1915 (189) införts bestämmelser om registrering av såväl automobiler som motorecyklar, föreskrevs i anslutning till vad 1912 års sakkunniga förordat i den nya förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 (nr 315), att för motorecykel, vars vikt överstege 150 kilogram, gällde vad om automobil vore stadgat, varemot för de lättare motoreyklarna bland annat frågorna om besiktning av cykeln och kompetensprov för förare alltjämt lämnades utan reglering.

Efter det genom beslut den 12 september 1919 särskilda sakkunniga tillkallats för att verkställa utredning och avgiva förslag rörande, jämte annat, trafiken med motorecyklar i syfte att bringa bestämmelserna härom i den närmare överensstämmelse med stadgandena om automobiltrafik i övrigt, som trafik-säkerheten kunde anses fordra, framlade de sakkunniga i sitt den 4 december 1919 avgivna betänkande förslag i ämnet innefattande att stadgandena i automobilförordningen i allt väsentligt bleve tillämpliga å motorecyklar i vikt överstigande 50 kilogram. Med denna viktgräns avsågo de sakkunniga att med lagstiftningen träffa, såsom det hette, »*alla motorecyklar i egentlig mening, vare sig de voro försedda med bivagn eller ej*»; motorecyklar med en vikt av 50 kilogram eller därunder (velocipeder med hjälpmotorer) lämnades helt utanför lagstiftningen och skulle sålunda icke ens behöva registreras eller förses med igenkänningsmärke. Till stöd för sin ståndpunkt anförde de sakkunniga:

»Länsstyrelserna och deras underordnade polismyndigheter framhålla allmänt, att trafiken med motorecyklar, som särskilt på senare tider i hög grad tilltagit, för närvarande sker på ett sätt, som med rätta giver rum för de allvarligaste anmärkningar från befolkningens sida. Motorecyklisternas framfart skildras på de flesta håll såsom synnerligen vårdslös och övermodig och anses i allmänhet innebära större fara för andra trafikanter än automobilisternas. Myndigheterna tillstyrka därför så gott som enhälligt, att i huvudsak samma bestämmelser böra tillämpas för motorecyklar och deras förare, som nu gälla för automobiler och automobilförare. Som bekant stadgas i den nu gällande automobilförordningen, att för motorecykel, vars vikt överstiger 150 kilogram, skall gälla vad om annan automobil är stadgat, medan för motorecyklar med mindre vikt allenast vissa särskilt angivna föreskrifter skola tillämpas. De synnerligen viktiga bestämmelserna om besiktning och efterbesiktning gälla sålunda ej för dylik motorecykel; ej heller finnes stadgad någon skyldighet för förare av sådan att underkasta sig någon som helst undervisning eller prövning — rätten att köra står sålunda en var, huru okunnig och olämplig han än må vara, öppen. Särskilt må anmärkas, att någon straffbestämmelse för uraktlåtenhet att efterkomma de i förordningen meddelade föreskrifter rörande belysningen nattetid å dylika fordon ej finnes meddelad. — Viktgränsen 150 kilogram har, såsom av motiveringen till den nu gällande lagstiftningen framgår, satts i avsikt att med automobiler likställa motorvagnar och andra sådana fordon med ungefär samma dimensioner som en automobil — ökning av dimensionerna ansågs nämligen i viss direkt proportion motsvaras av ökad vikt; alla motorecyklar i egentlig mening skulle däremot ej dit hänföras, då dessas vikt i allmänhet ej förmenades komma att överstiga 75 kilogram. Sedan dess hava emellertid, såsom känt är, motorecyklar med tillkopplad så kallad bivagn blivit allt mer och mer vanliga. Härigenom har för polismyndigheterna, som skola övervaka förordningens efterlevnad, blivit synnerligen svårt att fullgöra sina skyldigheter, då det nämligen torde vara omöjligt att i en hast avgöra om vikten på ett sådant

fordon över- eller understiger 150 kilogram. Tvekan lärer för övrigt, enligt vad de sakkunniga hava sig bekant, på många håll råda, huruvida bivagnens vikt skall inräknas i den angivna viktsatsen; och i varje fall är det för registreringsmyndigheten svårt, för att icke säga omöjligt att, så länge besiktning av motorcyklar icke gjorts obligatorisk, kunna vid registrering av en motorcykel kontrollera dennas vikt, i vilket avseende sökandens uppgifter måste tagas för goda. Intet hindrar heller att, såsom ofta inträffat, sedan en motorcykel tilldelats igenkänningsmärke, en bivagn sedermera tillkopplas, ehuru sammanlagda vikten härigenom kommer att överstiga 150 kilogram och fordonet sålunda då bör såsom automobil betraktas. Det synes därför de sakkunniga uppenbart, att de nuvarande bestämmelserna om motorcyklar med nödvändighet tarva ändring. De sakkunniga hava för sin del stannat vid att föreslå, att motorcyklar överhuvudtaget bliva likställda med andra automobiler, där ej särskilt undantag göres. Det finnes nämligen, enligt de sakkunnigas förmenande, ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt ingen som helst anledning att skapa lindrigare bestämmelser för en motorcykel, som väger över än för en som väger under 150 kilogram. Erfarenheten lär tillräckligt hava ådagalagt — varom de sakkunniga tillhandakomna yttrandena bära vittne — att såväl en sakkunnig undersökning av motorcykelns beskaffenhet som en grundlig prövning av dess förarens kompetens är av behovet påkallad. Genom den av de sakkunniga föreslagna anordningen skulle man även vinna en önskvärd överskådlighet och reda i avfattningen av hithörande bestämmelser, vilka i sitt nuvarande skick ofta visat sig föranleda olika tolkningar och missförstånd. Endast nedåt hava de sakkunniga föreslagit en viss viktgräns nämligen 50 kilogram, detta av den anledningen att de sakkunniga icke ansett, att vanliga velocipeder, som förses med så kallad hjälpmotor eller löstagbar motor — colibrimotor o. d. — böra inrangeras bland egentliga motorcyklar. Frånsett att det givetvis torde möta stora praktiska svårigheter att tillämpa automobilförordningens föreskrifter å dylika motorfordon, lära desamma ej kunna förväntas i någon avsevärd grad komma till användning, varför de sakkunniga ansett en lagstiftning beträffande dem icke vara av omständigheterna påkallad. Från intet håll har heller, såvitt de sakkunniga ha sig bekant, något yrkande härom blivit framställt; de länsstyrelser, som berört denna fråga, hava i stället ställt sig på samma ståndpunkt härvidlag som de sakkunniga.»

I yttrandet över förslaget ifrågasattes från några håll lämpligheten av den av de sakkunniga föreslagna begränsningen av automobilförordningens tillämpning å motorcyklar, därvid framhölls olägenheten av att på detta sätt velocipeder, försedda med s. k. hjälpmotorer eller löstagbara motorer, ställdes helt utanför författningens bestämmelser. En dylik anordning skulle, ansåg man, medföra en väsentlig ökning av antalet av dessa fordon, vilka för den allmänna trafiken medförde nästan lika stor fara som de egentliga motorcyklarna.

Vid ärendets föredragning i statsrådet den 27 februari 1920 anslöt sig departementschefen helt till de sakkunnigas förslag i vad avsåg motorcyklar med en vikt överstigande 50 kilogram. I fråga om andra motorcyklar framhöll departementschefen, att det skulle vara förenat med avsevärda praktiska svårigheter att tillämpa alla automobilförordningens stadganden på cyklar, vilkas motorer icke voro på mera varaktigt sätt förenade med själva fordonen utan kunde lätt löstagas från desamma. Bestämmelserna om registrering och besiktning av automobiler samt om körkort skulle sålunda svårligen kunna utan vidare lända till efterrättelse i avseende å sådana cyklar. Härtill komme, att åtmin-

stone dittills dessa fortskaffningsmedel knappast hade kommit i allmännare bruk. Vid sådant förhållande syntes det mindre lämpligt att för det dåvarande likställa dessa lättare motorcyklar med automobiler. Däremot funne departementschefen det knappast vara välbetänkt att lämna dessa cyklar helt utanför lagstiftningen, utan syntes den anordningen böra väljas, att beträffande motorcyklar med en vikt av 50 kilogram eller därunder meddela särskilda, mindre vittgående bestämmelser till skydd för trafiksäkerheten. Dessa bestämmelser syntes kunna i huvudsak ansluta sig till nu gällande föreskrifter rörande motorcykel, dock att registrering av sådan lättare motorcykel, som nyss nämnts, ej skulle vara erforderlig. Slutligen framhöll departementschefen, att därest de uttalade förmodandena om dessa motoreyklars ökade användning skulle besannas och av departementschefen förordade bestämmelser befinnas icke vara tillfyllest, de i det föregående antydda praktiska svårigheterna måste såvitt möjligt övervinnas, så att förordningens bestämmelser även i de enligt förslaget undantagna delar i en eller annan form gjordes tillämpliga jämväl å lättare motorcyklar.

I huvudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen sålunda föreslagit och efter inhämtande av riksdagens yttrande i ärendet utfärdades förordning i ämnet den 25 september 1920 (nr 624).

Nu gällande förordning om motorfordon av den 15 juni 1923 (nr 281) upp-
tager i 34 och 35 §§ i huvudsak samma bestämmelser, som år 1920 infördes be-
träffande motorcyklar. Motorcyklar med vikt överstigande 50 kilogram skola
sålunda i tillämpliga delar behandlas som automobiler, under det att lättare
motorcyklar i allt väsentligt jämföras med velocipeder; de behöva ej ens regi-
streras eller hava igenkänningsmärke; det är endast i fråga om viss utrustning,
körhastighet och sätt att befara vägar och gator, som föreskrifterna beträffande
automobil å dem äro tillämpliga.

Gällande
bestämmelser.

I det till grund för gällande lagstiftning liggande betänkandet av den 28 oktober 1922 yttra de sakkunniga:

»De lättare motorcyklarna torde, tvärtemot vad 1919 års sakkunniga och de av dem hörda myndigheterna höllo före, under det senaste året hava ökat i antal, och det finnes ingen anledning att förmoda, att dessa på grund av sina billiga anskaffnings- och driftkostnader omtyckta och för vissa ändamål lämpliga motorcyklar, åtminstone inom de närmaste åren, skola minskas, än mindre komma ur bruk. Men under sådana omständigheter bör också tillses, att trafiken med dessa fordon blir omgärdad med de föreskrifter, som ur trafiksäkerhetens synpunkt eller eljest kunna anses oundgängliga.

Sakkunniga hava därför ansett, att de nu i §§ 41 och 42 av automobilförordningen innehållna föreskrifterna alltjämt böra i huvudsak bibehållas. Dessa torde för övrigt stå i god överensstämmelse med bestämmelserna i den internationella konventionen, vars Art. 6 handlar om motorcyklar och motorcykletter, vilket sistnämnda ord närmast torde avse nu ifrågavarande lätta motorcyklar.

Då de fordon, som falla under bestämmelserna i denna paragraf, i allmänhet utgöras av vanliga velocipeder, å vilka motor blivit anbragt, bör givetvis undvikas, att alltför betungande eller kostsamma anordningar föreskrivas i författningen.»

Framställningar av vissa länsstyrelser.

I särskilda skrivelser den 31 december 1925 samt den 8 januari och den 22 februari 1926 hava länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län, Älvsborgs län samt Jönköpings län fäst uppmärksamheten å behovet av sådan ändring i gällande förordning om motorfordon, att trafiken med motorcyklar med en vikt av 50 kilogram eller därunder komme under effektiv kontroll från myndigheternas sida.

Framställning av motorcykelsällskapet.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 10 maj 1926 har sedermera motorcykelsällskapet — under framhållande att skäl icke syntes sällskapet föreligga att underkasta användning av lättviktsmotorcyklar samma bestämmelser som gällde i fråga om de större och tyngre maskinerna — till undanröjande av framträdde olägenheter framlagt förslag om besiktning och registrering i särskild ordning av ifrågavarande motorcyklar samt om körlicens för förare utan föregående prov och vid en minimiålder av 15 år. Förslaget innebär i huvudsak följande:

1. Med lättviktsmotorcykel förstås varje tvåhjuligt motorfordon med motor av slagvolym icke överstigande 175 kbcm.

2. Å lättviktsmotorcykel bör finnas effektiv ljuddämpare samt tillförlitlig bromsinrättning.

3. Lättviktsmotorcykel skall underkastas besiktning av besiktningsman för kontroll å uppfyllande av i punkt 1 och 2 angivna fordringar. Bevis om verkställd besiktning bör utgivias i form av besiktningsinstrument, vilket inom triangelformigt markerad plats skall innehålla uppgift å fabrikat, motors nummer och storlek samt besiktningsmans underskrift. Det triangelformiga märket frånskiljes besiktningsinstrumentet och anbringas under skydd å lämplig plats å motorcykeln i likhet med för andra motorfordon förekommande skattekvitto.

4. I samband med registrering bör lättviktsmotorcykel förses med igenkänningsmärke i form av nummerplåt av lämplig storlek med vita siffror å svart botten, även upptagande länsbeteckning. I överensstämmelse med föreskrifterna för vanlig velociped bör igenkänningsmärke icke gälla för endast visst fordon, varför lättviktsmotorcykel skall kunna byta ägare utan att anmälan till registret erfordras.

5. För rätt att föra lättviktsmotorcykel erfordras särskild körlicens, vilken utan föregående prov bör av polismyndighet i stad och länsstyrelse å landsbygden på ansökan tillhandahållas varje person, som fyllt 15 år. Sådan licens, eventuellt försedd med fotografi, skall medföras vid färd med lättviktsmotorcykel.

6. För besiktning erlägges en avgift av 5 kronor samt för körlicens 3 kronor. Igenkänningsmärke bör tillhandahållas avgiftsfritt.

7. Lättviktsmotorcykel bör vara undantagen från för andra motorcyklar gällande skatteplikt.

Inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria.

I anledning av berörda framställningar har inom kommunikationsdepartementet upprättats en promemoria med förslag till vissa bestämmelser i ämnet. I promemorian påpekas inledningsvis, hurusom i de ingivna framställningarna med därtill hörande yttranden av underordnade myndigheter allmänt erkänts, att något måste göras för att råda bot på missförhållandena å detta område. Däremot syntes — framhålles det vidare — meningarna icke hava fullt stadgats, huru detta lämpligast borde ske. På något håll hade sålunda ifrågasatts, huruvida icke botemedlet låge i en reglering nedåt av hastigheten

för lättviktsmotorcyklar. Andra hade menat, att därest förhållandena icke ställde sig ogynnsammare i andra delar av landet än i de orter, deras erfarenhet omfattade, eventuella åtgärder skulle kunna tillsvidare begränsas till stadgande om skyldighet att förse motorcykel av här ifrågavarande slag med igenkänningsmärke (registrering utan föregående besiktning) samt om förbud att föra sådan cykel före uppnådda 15 års ålder. Motorcykelsällskapet, som i detta sammanhang finge anses representera motorcykelinnehavarna, hade tydligen icke ansett sig kunna stanna härvid utan förordat såväl besiktning och registrering som körlicens, låt vara under enklare former och på lindrigare villkor. Åtskilliga hade slutligen ansett, att anledning saknades att giva lättviktsmotorcyklarna en annan ställning än den, som enligt motorfordonsförordningen tillkomme motorcykel med vikt överstigande 50 kilogram; bland dessa hade dock på sina håll ifrågasatts bestämmandet av en något lägre åldersgräns för rätt att föra sådan motorcykel.

Efter det i promemorian närmare utvecklats skälen för lättviktsmotorcyklarnas likställande med övriga motorcyklar, har förslag däri framlagts om dessa cyklars inordnande under motorfordonsförordningen genom föreskrift, att §§ 35 och 46 i samma förordning skulle upphöra att gälla, därvid dock i motiveringen förutsatts, att Konungen skulle äga, då skäl därtill vore, meddela dispens för förande av motorcykel åt den, som vid bestämmelsernas ikraftträdande fyllt sexton år samt då innehade och brukade motorcykel.

Över promemorian hava yttranden inforrats från överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, automobilklubben, automobilbesiktningsmännens förening, svenska motorklubben och motorcykelsällskapet, varjämte vissa framställningar inkommit från fabriktions- och försäljningshåll inom lättviktsmotorcykelbranschen. Förslaget har i huvudsak tillstyrkts av samtliga över detsamma hörda myndigheter utom av länsstyrelsen i Hallands län, som förordat kontroll under enklare former, samt av länsstyrelsen i Västmanlands län, som hyst tvekan om behovet av den ifrågasatta skärpningen. Några få länsstyrelser samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava emellertid ifrågasatt, huruvida icke en åldersgräns av 16 eller 17 år vore tillfyllest. Länsstyrelsen i Malmöhus län har föreslagit, att trampeyklar med hjälpmotorer undantagas från de föreslagna bestämmelserna. Automobilklubben har med godkännande av förslaget i övrigt ifrågasatt, huruvida icke beträffande motorcyklar i allmänhet fordringarna på förarens kännedom om motorcykelns konstruktion och föreskrifterna angående trafik med motorfordon kunde något lindras. Automobilbesiktningsmännens förening har funnit förslaget lämpligt. Svenska motorklubben har framhållit, att kraven på registreringsplikt och körkortsinnehav synts klubben berättigade men att åldersgränsen för förande av lättviktsmotorcykel borde bestämmas till 16 år; i fråga om förarprov har klubben ifrågasatt lindrigare fordringar säskilt beträffande körskicklighet och kunskap om motorns konstruktion. Motorcykelsällskapet har funnit det av sällskapet tidigare i ämnet framlagda förslaget möjliggöra all önskvärd kontroll å användningen av de lätta motorcyklarna. I de från fabriktions- och försäljningshåll gjorda framställningarna har framhållits angelägenheten av

Avgivna
yttranden.

upprätthållandet av en särställning för lättviktsmotorcyklarna. — I promemorian framlagt förslag om sänkning av avgiften för besiktning av motorcykel utan bivagn från tio till fem kronor har i allmänhet tillstyrkts; på vissa håll har dock ifrågasatts, huruvida icke denna sänkning skulle kunna avse jämväl motorcyklar med bivagn, medan å andra sidan besiktningsmännens förening funnit sänkningen väl stor.

Departements-
chefen.

På sätt framgår av den lämnade redogörelsen vila gällande bestämmelser om motorcyklar å den förutsättningen, att motorcyklar med en vikt av 50 kilogram eller därunder i huvudsak utgöras av vanliga velocipeder, varå sedermera anbragts motor. Så är icke längre förhållandet. Under de allra sista åren har motorcykeltillverkningen hastigt utvecklats, och en mängd nya cykeltyper och modeller har sett dagen. Velocipeder med hjälpmotorer hava praktiskt taget försvunnit, och i stället har framkommit en mindre motorcykeltyp (lättnviktsmotorcykel), som ej är inrättad för trampning, försedd med en motor med jämförelsevis liten cylindervolym och vägande mellan 40 och 70 kilogram. Denna motorcykeltyp är i regel tillräckligt kraftig för att å någorlunda god, horisontell väg kunna uppnå hastigheter av 50—60 km. i timmen. Motorcyklar av denna typ hava — uppenbarligen på grund av sin prisbillighet såväl i anskaffning som i drift — kommit till vidsträckt användning här i landet. Enbart antalet sådana i vikt ej överstigande 50 kilogram anses vid årsskiftet kunna skattas till ungefär 6,000. Med denna utveckling har förutsättningen för gällande lagstiftning rörande motorcyklar bortfallit; en betydande grupp motorcyklar i egentlig mening har kommit att stå utanför motorfordonsförordningens huvudstadganden. Behovet av ändrade bestämmelser på detta område har också under senaste året med styrka gjort sig gällande. Särskilt har anmärkts, att lättviktsmotorcyklar i stor utsträckning begagnas av personer — ofta minderåriga — vilka sakna erforderlig kändedom om cyklarnas rätta manövrering och om gällande trafikregler samt i övrigt brista i den mognad och det allmänna omdöme, som den trafikerande allmänheten bör kunna fordra av envar vägfarande. Det har ock framhållits, hurusom personer, för vilka körkort indragits, snart nog förskaffat sig en lättviktsmotorcykel och därmed gjort körkortsindragningen mer eller mindre verkningslös med därav följande ökad fara för trafiksäkerheten.

Förvisso är det av vikt, att användningen av ett ändamålsenligt och billigt fortskaffningsmedel, sådant som motorcykeln onekligen är, icke försvåras genom betungande föreskrifter av vare sig ena eller andra slaget. Utan tvivel har motorcykeln och icke minst lättviktsmotorcykeln vunnit ganska stor utbredning bland den kroppsarbetande befolkningen, för vilken motorcykeln kan vara av största betydelse vid färd till och från arbetsplatsen och för vilken varje pålaga kan vara nog så kännbar. Lika klart är emellertid, att kravet på trafiksäkerhet icke får eftersättas. Och ur trafiksäkerhetssynpunkt lär det numera knappast finnas någon anledning att i stort sett uppställa mindre stränga bestämmelser för en motorcykel, som väger under än för en som väger över 50 kilogram. Därtill kommer, på sätt erfarenheten till fullo bekräftat, svårig-

heten att genom praktiskt tillämpliga bestämmelser uppdraga en gräns mellan motorcyklar av ena eller andra slaget, vare sig vikten, motorns cylindervolym eller något annat lägges till grund för denna gränsbestämning; motorteknikens snabba utveckling skulle snart nog äventyra densammas syften.

Vad till en början angår frågan om besiktning och registrering av jämväl lättviktsmotorcyklar torde nödvändigheten av föreskrifter härom framstå klart och icke behöva giva anledning till meningsskiljaktighet. Huruvida den ena eller andra formen härför skall komma till användning, synes vara en fråga av i huvudsak praktisk-administrativ natur. I tillämpningen — såväl för allmänheten vid bestämmelsernas efterlevnad som för vederbörande myndigheter vid övervakandet därav — läser ett enhetligt besiktningsförfarande och registreringssystem erbjuda bestämda fördelar. Vidkommande därefter fordringarna på kvalifikationer och kompetens hos förare av lättviktsmotorcyklar torde det näppeligen vara tillrådligt att för dem uppställa mindre stränga krav än på övriga motorcykelförare. I fråga om åldersgränsen för förande av motorcykel och särskilt lättare sådan kan dock råda viss tveksamhet. På sätt 1922 års sakkunniga erinrat, har det sålunda vid olika tillfällen ifrågasatts, om icke det nuvarande villkoret, att en förare av motorfordon skall hava uppnått 18 år, överhuvudtaget vore för strängt, och om ej, såsom här och var skett i utlandet, denna ålder kunde generellt sänkas till 16 år. De sakkunniga togo emellertid avstånd från förslaget, huvudsakligen på den grund att under våra breddgrader personer under 18 år ej i allmänhet kunde anses hava nått den utveckling och mognad samt det omdöme, som erfordrades för att föra automobil. Å andra sidan läser det i en tid, då motorismen vinner allt större praktisk ekonomisk betydelse, icke kunna bortses från fördelarna, att en person redan vid unga år erhåller kännedom om ett motorfordons rätta handhavande och blir i tillfälle att därav draga nytta. Frågan torde emellertid vara av den räckvidd, att den icke läser kunna i detta sammanhang få sin lösning; därmed torde få anstå i avvaktan på den revision av motorfordonsförordningen, som icke torde alltför länge kunna undanskjutas. Vid sådant förhållande synes det mig angeläget att under den tid av ett eller annat år, inom vilken denna fråga kan väntas bliva slutligt löst, dispens från åldersbestämmelsen må kunna tills vidare meddelas efter prövning i det särskilda fallet, under hänsynstagande såväl till vederbörandes allmänna förutsättningar och förmåga att föra motorcykel som motorcykelns beskaffenhet, ävensom till de särskilda omständigheter som kunna återopas såsom skäl för viss eftergift på denna punkt. Såvitt gäller dem, som redan innehava och bruka lättviktsmotorcykel och vid bestämmelsernas ikraftträdande fyllt 16 år, torde prövningen av frågan om dispens kunna utan olägenhet uppdragas åt länsstyrelserna. Föreskrift härom synes böra meddelas såsom övergångsbestämmelse. I övriga fall läser utan särskilt stadgande Kungl. Maj:t kunna medgiva undantag i förevarande avseende. Jag förordar vidare, att besiktningsavgiften för motorcykel, såväl lättare som tyngre, sänkes från nuvarande tio kronor till fem kronor. Fråga om eventuell sänkning av vissa registreringsavgifter torde icke behöva upptagas till behandling i detta sammanhang. då Kungl.

Maj:t äger därom meddela bestämmelser. I fråga slutligen om skatteplikt för lättviktsmotorcyklar kommer chefen för finansdepartementet att denna dag framlägga förslag, varigenom dessa cyklar så till vida beredes en särställning, att skatten bestämmes till allenast tio kronor. Denna skattesats är avsedd att gälla för motorcykel, som i normalt fullt driftfärdigt skick, inberäknat tillbehör, väger högst 75 kilogram. Vid bifall till detta förslag läser den i § 34 i motorfordonsförordningen innehållna föreskriften om intagande i automobilregistret av motorcykelns vikt böra närmare preciseras, i vad gäller viktbestämningen.

Tillräcklig anledning att beträffande vanliga velocipeder med hjälpmotorer meddela särskilda bestämmelser torde icke föreligga. Å ena sidan torde dessa velocipeder numera förekomma i obetydlig utsträckning och frågan om speciella regler för dem sålunda för närvarande vara av ringa praktisk betydelse. Å andra sidan skulle möjligen en dylik lagstiftning komma att föra med sig en ökning av dessa cyklars antal, något som ur flera synpunkter vore föga önskvärt, särskilt med hänsyn till den fara, som cyklarna på grund av bristande hållfasthet utgöra för den åkande själv och därmed indirekt för andra trafikanter.

Bestämmelserna torde böra träda i kraft den 1 juli 1927. Lättviktsmotorcyklar, som nu äro i bruk, torde emellertid utan hinder av de nya bestämmelserna få brukas någon tid efter författningens ikraftträdande, förslagsvis till den 1 januari 1928.

I samband med frågan om viss ökning av automobilbeskattningen kommer chefen för finansdepartementet att denna dag underställa Kungl. Maj:ts prövning förslag, att till grund för automobilskattens beräkning skall från och med den 1 januari 1928 läggas — i stället för såsom för närvarande automobilens skattevikt — dess tjänstevikt. Vid bifall till detta förslag torde skatteviktbegreppet med därtill knuten anmälningsskyldighet m. m. kunna utmönstras ur motorfordonsförordningen.

Departementschefen uppläser härefter utarbetat förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon och hemställen, att Kungl. Maj:t måtte besluta inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande författningsförslag med förklarande därvid, att Kungl. Maj:t har för avsikt att, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om utfärdande av författning i ämnet.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall och förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:
Fredric Hawerman.