

## Nr 27.

Ankom till riksdagens kansli den 29 april 1927 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon dels ock i ämnet väckta motioner.*

Genom en den 24 februari 1927 dagtecknad proposition, nr 174, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över följande 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 automobilen 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) motorcykelns huvudsakliga användning och typ (märke eller fabrikat), vikten av motorcykeln (bivagn ej medräknad) i normalt, fullt driftfärdigt skick, däri inbegripen vikten av till motorcykeln hörande verktyg och reservdelar samt bränsle, smörjolja och vatten (motorcykelns tjänstevikt), drivkraftens art och antalet hästkrafter hos motorn, hjulringarnas beskaffenhet samt huruvida motorcykeln är försedd med bivagn och i sådant fall bivagnens vikt;

- c) uppgift å motorcykelns hemort;
- d) ägarens namn — — — svarande uppgift;
- e) uppgift å — — — tilldelade igenkänningsmärke.

Vad om — — — med motorcykel.

#### § 54.

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

För första besiktning eller efterbesiktning:

av automobil .....	15 kronor
» motorcykel 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 motorcykel, 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.

Utän 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 motorcykel, varom i föregående stycke sägs, och senast den 31 december 1927 fyller 16 år, efter länsstyrelsens prövning erhålla körkort, innefattande tillstånd att tills vidare föra samma motorcykel. 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 motorcykel, varom här är fråga, har motorcykelns ägare att före den 1 november 1927 anmäla densamma till registrering.

I samband med berörda proposition har utskottet till behandling förehått följande med anledning av propositionen väckta motioner, nämligen inom första kammaren nr 219 av herr *Larsén* med instämmande i motionens syfte av herr *J. B. Johansson* m. fl. och nr 226 av herr *Lindley* samt inom andra kammaren nr 320 av herr *Lindqvist* i Halmstad med instämmande i motionens syfte av herr *Andersson* i Falkenberg m. fl.

I motionerna nr 219 i första kammaren och nr 320 i andra kammaren, vilka motioner äro lika lydande, hemställes, att riksdagen vid avgivande av sitt yttrande över förslaget till ändringar i motorfordonsförordningen ville föreslå vissa i motionerna närmare angivna bestämmelser ävensom att dessa särskilda bestämmelser skola gälla för motorcyklar, vilkas skattevikt ej överstiger femtio kilogram.

I motionen nr 226 i första kammaren föreslås, att riksdagen ville, med avslag å förevarande proposition, hemställa att snarast möjligt få sig förelagt ett mera omfattande förslag till revision av förordningen om motorfordon.

Beträffande grunderna för det ifrågavarande författningsförslaget får utskottet, i den mån ej redogörelse därför lämnas här nedan, hänvisa till propositionens innehåll.

I fråga om vad motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden tillåter sig utskottet hänvisa till motionerna, i den mån redogörelse därför icke lämnas i samband med behandlingen av Kungl. Maj:ts förslag.

Nu gällande förordning om motorfordon av den 15 juni 1923 upptager i § 34 den bestämmelsen, att i avseende å motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram, i tillämpliga delar skall, med vissa särskilt angivna undantag, gälla vad i förordningen är stadgat angående automobil. Enligt § 35 i förordningen är däremot motorcykel, vars vikt uppgår till högst 50 kilogram, i allt väsentligt undantagen från förordningens bestämmelser. För rätt att föra sådan motorcykel erfordras således ej körkort, ej heller att hava uppnått viss ålder. Dylik motorcykel behöver ej registreras eller hava igenkänningsmärke. Endast i fråga om viss utrustning, körhastighet och sätt att befara vägar och gator äro föreskrifterna beträffande automobil tillämpliga å sådan motorcykel.

Såsom framhållits i propositionen vila gällande bestämmelser om motorcyklar med en vikt av 50 kilogram eller därunder å den förutsättningen att

dessa motorcyklar i huvudsak utgöras av vanliga velocipeder med hjälpmotorer. Denna förutsättning är emellertid numera icke för handen. Teknikens framsteg har lett till ett utplånande av den gräns, som förut fanns mellan motorcyklar med en vikt, som ej översteg 50 kilogram, och motorcyklar vägande över 50 kilogram. Under den sista tiden har nämligen konstruerats en ny motorcykeltyp, den s. k. lättviktsmotorcykeln, vilken ej är inrättad för trampning utan i huvudsak är av samma konstruktion som vanlig motorcykel men med avsevärt mindre cylindervolym och med en vikt av allenast mellan 40 och 70 kilogram. På grund av sin ringa vikt har sålunda ett stort antal motorcyklar kommit att stå utanför motorfordonsförordningens huvudstadganden. Rörande antalet vid årsskiftet befintliga lättviktsmotorcyklar inhämtas av propositionen, att detsamma kan skattas till ungefär 6,000.

Det i propositionen innefattade lagförslaget innebär i huvudsak, att lättviktsmotorcyklarna skola underkastas samma bestämmelser, som för närvarande gälla i fråga om de tyngre typerna. Såsom motiv till den föreslagna författningsändringen anföres i propositionen bl. a., att lättviktsmotorcyklarna i stor utsträckning begagnas av personer — ofta minderåriga — vilka sakna erforderlig kännedom 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. Vidare har framhållits, hurusom personer, för vilka körkort indragits, snart nog förskaffat sig en lättviktsmotorcykel och därmed gjort körkortsindragningen mer eller mindre verkningslös med därav följande fara för trafiksäkerheten.

Enligt utskottets mening saknas numera anledning att uppställa olika regler i förevarande hänseende för motorcyklar av olika vikt, helst man med den lättare motorcykeltypen kan uppnå hastighet, som överstiger den i förordningen stadgade maximihastigheten. Utskottet har därför icke funnit anledning till erinran mot förslaget att lättviktsmotorcyklarna skola jämsställas med motorcyklar, som väga över 50 kilogram. Utskottet kan icke dela den i herr Lindleys motion framförda uppfattningen, att de i propositionen föreslagna ändringarna äro av den bagatellartade beskaffenhet att deras genomförande bör anstå i avvaktan på en allmän revision av motorfordonsförordningen. Då denna revision enligt vad i propositionen upplysts snart torde vara förestående, saknas vidare enligt utskottets förmenande anledning att, såsom i nämnda motion ifrågasättes, hos Kungl. Maj:t hemställa om ett mera omfattande förslag till revision av förordningen.

Såsom framgår av propositionen hava ej blott s. k. lättviktsmotorcyklar utan även vanliga velocipeder med hjälpmotorer blivit i förslaget jämsställda med de tyngre motorcyklarna. Föredragande departementschefen har nämligen ansett, att tillräcklig anledning icke föreläge att meddela särskilda bestämmelser i fråga om dessa velocipeder. Såsom skäl härför har departementschefen angivit dels att dessa velocipeder numera förekomma i obetydlig utsträckning och dels att en dylik lagstiftning skulle medföra en icke önskvärd ökning av antalet dylika cyklar. Utskottet har emellertid icke funnit dessa skäl avgörande. Enligt utskottets mening böra velocipeder

med hjälpmotorer eller löstagbara motorer i allt väsentligt jämföras med vanliga trampekyklar. Det uttalande, som av vederbörande departementschef gavs år 1920 i fråga om dessa velocipeder, torde enligt utskottets mening fortfarande äga giltighet. Vid föredragning i statsrådet den 7 februari 1920 av förslag till vissa ändringar i då gällande automobilförordning yttrade nämligen föredragande 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 löstas från desamma. Bestämmelserna om registrering och besiktning samt om körkort skulle sålunda svårligen kunna utan vidare lända till efter rättelse i avseende å sådana cyklar. Utskottet anser sålunda, att i fråga om dylika cyklar fortfarande böra tillämpas de särskilda bestämmelser, som för närvarande gälla i fråga om motorcyklar med en vikt ej överstigande 50 kilogram.

I fråga om den ålder, som bör stadgas för rätt att föra motorcykel och särskilt lättare sådan, har hos departementschefen rått en viss tveksamhet. Departementschefen har emellertid ansett denna fråga vara av den räckvidd, att den icke borde i nu förevarande sammanhang få sin lösning utan borde få anstå i avvaktan på en allmän revision av motorfordonsförordningen. Det har syntts departementschefen angeläget att under den tid av ett eller annat år, inom vilken fråga om en allmän revision kan förväntas bli 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 åberopas såsom skäl för viss eftergift på denna punkt.

I sitt den 28 oktober 1922 avgivna betänkande med förslag till förordning om motorfordon m. m. anförde 1920 års automobilsakkunniga i denna fråga följande:

Det har vid olika tillfällen ifrågasatts, om ej det nuvarande villkoret, att en förare skall hava uppnått 18 års ålder, vore för strängt, och om ej, såsom här och var i utlandet skett, denna ålder kunde sänkas till 16 år. Ett sådant förslag synes dock icke tillrådligt. Under våra breddgrader kunna personer under 18 år ej i allmänhet anses hava nått den utveckling och mognad och det omdöme, som erfordras för att föra automobil. I våra grannländer Danmark och Norge är minimiåldern också 18 år. Att å andra sidan höja åldern till 21 år, varpå yrkande ävenledes framkommit, har syntts kunna vålla olägenheter av flera slag, särskilt för befolkningen på landsbygden, där det kunde bli svårt nog att erhålla förare, om åldern höjdes. Enligt sakkunnigas mening bör åldern 18 år vara uppnådd redan vid prövningen inför besiktningsman; eleven förer vid denna prövning automobilen på eget ansvar. Bestämmelser i berörda syfte innehållas i § 14 mom. 2 och 3.

Sakkunniga utgå ifrån, att någon dispens från nu föreslagna åldersbestämmelser icke kommer att medgivas.

Uti det i proposition till 1923 års riksdag innefattade förslaget till förordning om motorfordon uppställdes, liksom i den då gällande automobilför-

ordningen, såsom villkor för erhållande av körkort att sökanden fyllt 18 år. I propositionen framhölls av föredragande departementschefen, att medan tidigare meddelats dispens från berörda bestämmelse i ett stort antal fall man numera förutsatte att så ej skulle ske.

Riksdagen framställde icke någon erinran mot ifrågavarande förslag och ej heller mot departementschefens sistberörda uttalande.

De restriktiva bestämmelser i fråga om rätten att föra lättviktsmotorcykel, som föreslagits i propositionen och av utskottet biträts, torde enligt utskottets mening böra föranleda, att frågan om åldersgränsen för rätt att föra motorcykel nu upptages till avgörande. Såsom ovan nämnts gäller för närvarande i fråga om rätten att föra automobil och motorcykel med en vikt av över 50 kilogram samma åldersgräns, nämligen 18 år. Enligt det i propositionen innefattade författningsförslaget skulle denna åldersgräns komma att gälla även i fråga om lättare motorcyklar, dock skulle i fråga om sistnämnda slag av motorcyklar dispens kunna meddelas för person, som den 1 juli 1927 innehar och brukar sådan cykel och senast den 31 december 1927 fyller 16 år. Dessutom har i motiveringen ifrågasatts en allmän dispensrätt för Kungl. Maj:t utan särskilt stadgande i förordningen. Den omfattning motorismen numera tagit har givetvis bidragit till att personer redan vid tidig ålder bliva väl förtrogna med motorn och dess funktioner. Med hänsyn till den stora betydelse, som användningen särskilt av lättare motorcyklar kan hava för yngre arbetare med föräldrahem på långt avstånd från arbetsplatsen ävensom i liknande fall för skolungdom, anser utskottet en sänkning av åldersgränsen för rätt att föra motorcykel till 16 år vara erforderlig. Någon särskild fara ur trafiksynpunkt torde icke kunna uppkomma härav, då ju körkort allenast kan erhållas av den, som enligt besiktningsmannens uppfattning befinnes lämplig såsom förare. Denna lämplighetsprövning skall givetvis avse jämväl rätten att föra tyngre motorcykel, då ju särskilda körkort för olika slag av motorcyklar icke äro avsedda att utfärdas. Utskottets förslag innebär alltså en sänkning av åldersgränsen för rätt att föra motorcykel från 18 till 16 år, men har däremot icke avseende å rätten att föra automobil.

I propositionen har förordats, att besiktningsavgiften för motorcykel, såväl lättare som tyngre, skall sättas till fem kronor, vilket innebär en sänkning för tyngre motorcyklar från tio till fem kronor.

Utskottet har icke något att erinra mot detta förslag.

Utskottet vill i detta sammanhang ifrågasätta, huruvida tidpunkten icke nu är inne för en allmän sänkning av de i motorfordonsförordningen förekommande besiktningsavgifterna. I sammanhang härmed synes även böra tagas under övervägande frågan om lämpligheten av en ändring i de grunder, efter vilka besiktningsmännens arvoden för närvarande beräknas.

Enligt nu gällande förordning skola för första besiktning eller för efterbesiktning erläggas avgift enligt följande taxa:

för automobil .....	15 kronor,
för motorecykel med eller utan bivagn.....	10       ,
för motorredskap .....	15       ,
för släpvagn .....	10       .

För prövning av förarens kompetens utgår en avgift av 10 kronor.

Dessa avgifter uppbäras av besiktningsmannen, som årligen har att härför lämna redovisning till vederbörande länsstyrelse. Besiktningsman äger vidare att vid resa, som föranledes av förrättning, uppbära rese- och trakta-mentsersättning enligt allmänna resereglementet.

Enligt den av Kungl. Maj:t den 12 oktober 1923 utfärdade instruktionen för besiktningsmän för motorfordon äger besiktningsman att ur de avgifter, som till honom erlagts för utförda besiktningar och förarprov, tillgodogöra sig arvode med för kalenderår räknat hela den del av avgifternas summa, som icke överstiger 16,000 kronor; hälften av den del av avgifternas summa, som överstiger 16,000 men icke 20,000 kronor samt en tredjedel av den del av avgifternas summa, som överstiger 20,000 kronor. Såsom tillsyningsman över körskola åtnjutes därutöver, enligt länsstyrelsens bestämmande, ett arvode av högst 1,000 kronor årligen.

Frågan om besiktningsavgifterna har varit föremål för statsrevisorernas uppmärksamhet i deras till innevarande års riksdag avgivna berättelse. Revisorerna hava låtit införskaffa uppgifter å besiktningsmän, som under åren 1924 och 1925 varit förordnade, samt å summan av de besiktningsavgifter m. m., som envar av dem uppburit. Enligt en av statsrevisorerna lämnad sammanställning över de uppburna avgifterna uppgår summan av inom riket uppburna besiktningsavgifter för år 1924 till 832,293 kronor och för år 1925 till 957,988 kronor. Till statsverket har härav inlevererats 61,885 respektive 85,030 kronor. Den av vederbörande besiktningsman behållna andelen i besiktningsavgifterna överstiger vad år 1925 beträffar för 9 av besiktningsmännen 20,000 kronor. 9 besiktningsmän hava för sagda år för egen del uppburit 15,000 till 20,000 kronor och 16 besiktningsmän 10,000 till 15,000 kronor.

I ärendet hava statsrevisorerna för egen del gjort följande uttalande:

Den allmänna obligatoriska besiktning, som motorfordonen för närvarande äro underkastade, företages i samband med registreringen, det vill säga då fordonen äro nya och då felaktigheter i regel icke torde förekomma. Med undantag för de s. k. trafikbilarna är efterbesiktning icke obligatorisk i andra fall, än då sådana ändringar å fordonet företagits, att rättelse påkallas med avseende å de uti automobilregistret införda uppgifterna. Någon mera ingående undersökning för upptäckande av verkliga brister i axlar och hjul, styrinrättningar m. m. läres icke vid besiktningarna företagas. Sin egentliga betydelse torde dessa hava såsom grundval för registreringen. Ur trafik-säkerhetssynpunkt torde däremot det nuvarande besiktningsförfarandet få tillmätas ett tämligen underordnat värde, och sammanfattningsvis torde kunna sägas att detsamma i sin nuvarande utformning innebär en i förhållande till effektiviteten alltför stor omgång. Vad åter angår den del av besiktningsmannarbetet, som avser prövningen av automobilförare (för körkorts erhållande), torde denna ur säkerhetssynpunkt hava större betydelse. Tvivels-

utan förutsättes för utövandet av nämnda uppgift ett stort mått av ansvarskänsla och samvetsgrannhet samt goda tekniska insikter.

I de mindre städerna och på landsbygden synes besiktningsmannaarbetet i allmänhet utövas såsom bisyssla till annan yrkesanställning, varvid den årliga arvodesinkomsten uppgår till belopp, växlande från cirka 100 till omkring 10,000 kronor. I Stockholm och vissa andra städer, där besiktningsmannauppgiften utövas mera yrkesmässigt, har den behållna andelen av uppburna avgifter i ett flertal fall stigit till omkring 20,000 kronor för år. Vad Stockholm beträffar, äro två utav de därstädes tillsatta besiktningsmännen dessutom anställda som besiktningsmän inom Stockholms län; då vid beräkningen av dessa besiktningsmäns andel i uppburna avgifter ingen sammanläggning av inkomsterna från de båda besiktningsområdena ägt rum, har för dessa båda besiktningsmän inkomsten under de senare åren kommit att uppgå till närmare 30,000 kronor. I de sålunda angivna sifferuppgifterna har icke räknats med inflytande arvoden såsom kontrollant för körskolor.

Även då arbetet på detta sätt utövas mera sammanhängande, synes det dock icke vara så tidskrävande att icke möjligheter till annat förvärvsarbete förelegat. Enligt vad införskaffade uppgifter giva vid handen hava i vissa fall medhunnits upp till 25 eller ännu flera fordonsbesiktningar och förarprov om dagen, varvid uppburits avgifter till belopp av cirka 350 kronor eller därutöver per dag. I stället förekomma andra dagar eller tidsperioder, då inga förrättningar företagits. Själva expeditionsarbetet synes icke vara av någon mera krävande beskaffenhet. Besiktningsinstrumentet innefattar i regel — förutom vissa uppgifter rörande fordonens tillverkning och typ, vikt m. m., vilka uppgifter grundas på de upplysningar, som automobilnehavaren härutinnan författningens enligt har att lämna — allenast ett jakande svar på en däri förefintlig tryckt fråga rörande det besiktade fordonets trafikduglighet.

I betraktande av nu anförda förhållanden och sådan utvecklingen på detta område gestaltat sig måste revisorerna därför finna de grunder, efter vilka besiktningsmännens arvoden för närvarande beräknas, leda till resultat, som i allmänhet för dessa ställa sig mer än skäligt gynnsamma.

Utskottet anser, att de ovan berörda frågorna om sänkning av besiktningsavgifterna och om ändring i grunderna för beräkning av besiktningsmännens arvoden böra utan avvaktan å en allmän revision av motorfordonsförordningen bliva föremål för Kungl. Maj:ts övervägande.

Vad slutligen angår de ändringsförslag i uteslutande formellt hänseende, som sammanhänga med det riksdagen underställda förslaget om vissa ändringar i fråga om automobilskatten, har utskottet, under förutsättning att sistberörda förslag vinner riksdagens bifall, intet att erinra mot de med anledning härav föreslagna ändringarna i motorfordonsförordningen.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av det vid propositionen fogade förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon riksdagen ej funnit skäl att mot detsamma göra andra erinringar än utskottet i förvarande utlåtande upptagit, samt



B) att de i anledning av propositionen väckta motionerna, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad utskottet ovan under A) hemställt, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 26 april 1927.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *K. G. Westman, von Sydow\**, *Linder*, greve *Spens, Thorberg\**, *Berglund\**, *Sundberg* och *Karlsson* i *Gillberga*;

från andra kammaren: herrar *Öberg\**, *Hagman\**, *Hage\**, *Magnusson* i *Skövde\**, *Ödström\**, *Johanson* i *Hallagården\**, *Holmström* i *Stockholm* och *Johansson* i *Sollefteå*.

\*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

### Reservation

av herrar *Hagman* och *Magnusson* i *Skövde*, vilka anført följande:

»Vi ha icke genom de i propositionen och inom utskottet anförda skälen blivit övertygade, att trafiksäkerheten kommer att nämnvärt främjas genom föreskrift om körkort för rätten att föra lättare motorcyklar. En dylik föreskrift kommer endast att förorsaka onödiga kostnader och besvär för innehavare av motorcyklar samt en ytterligare inkomst för de förut tillräckligt gynnade bilbesiktningsmännen. Framtvingande av körkort för redan fullt körvana personer beträffande fordon, som äro synnerligen lätta att manövrera, är näppeligen ägnat att främja trafiksäkerheten. Måhända kan härutinnan en viss fördel vinnas genom motorcyklarnas registrering och hava vi häremot intet att invända ej heller mot den av utskottet föreslagna sänkningen av avgifterna. Vi ha sålunda mot det Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 174 bifogade förslaget till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon velat, förutom av utskottet gjorda erinringar, även uttala, att för förande av motorcykel, vars vikt icke överstiger 50 kg., körkort ej må erfordras.»