

Nr 406.

Av herr **Hagberg** i Malmö m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 225, med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m.

I proposition nr 225 har Kungl. Maj:t dels begärt riksdagens yttrande över förslag till ändringar i vissa delar av gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga, dels ock föreslagit riksdagen att antaga förslag till ändring av gällande förordning om automobilskatt. Samtliga dessa författningsförslag — i det följande betecknade »förslaget» — äsyfta införandet av nya bestämmelser om s. k. lättviktsmotorcyklar.

Skillnaden i rättslig behandling av lättviktsmotorcykel och vanlig motorcykel är f. n. mycket avsevärd. Genom åtskilliga nu föreslagna bestämmelser, som här icke skola närmare vidröras, minskas denna skillnad rätt väsentligt. Den får emellertid även efter förslaget genomförande betydelse i olika hänseenden, såsom i fråga om kostnaden för registrering och för anskaffande av körkort, i fråga om skyldigheten att betala fordonsskatt samt i fråga om storleken av premie för obligatorisk trafikförsäkring. Genom den förmånligare behandling av lättviktsmotorcykel i jämförelse med vanlig motorcykel, som sålunda förutsättes, blir lättviktsmotorcykel både i anskaffning och drift även framdeles icke oväsentligt billigare än vanlig motorcykel.

I gällande författningar drages gränsen mellan dessa båda fordonstyper så att företrädesvis fordonets vikt avgör, till vilken av ifrågavarande typer ett fordon är att hänföra. Såsom viktgräns gäller en högsta tjänstevikt av 45 kilogram — dock att under en övergångstid beträffande vissa fordon tillämpas en gräns av 50 kilogram. F. n. råder däremot ej någon hastighetsbegränsning i fråga om lättviktsmotorcyklar.

Enligt det nu föreliggande förslaget definieras begreppet lättviktsmotorcykel så, att därmed förstås »motorcykel utan bivagn, som är så inrättad, att den med en belastning av 65 kilogram icke kan på horisontell väg framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras för högre hastighet».

Det avgörande kännetecknet för en lättviktsmotorcykel är alltså enligt denna definition den hastighet, som motorcykeln under vissa betingelser kan uppnå. Kan den sålunda angivna hastigheten överskridas, hänföres fordonet till »motorcykel». Fordonets vikt däremot äger enligt förslaget icke någon betydelse för frågan, huruvida visst fordon är att anse såsom lättviktsmotorcykel eller vanlig motorcykel.

Att viktbegränsning icke upptagits i förslaget beror tydligen på att man ansett en sådan onödig, då hastighetsbegränsning införes. En fri fordonsvikt skulle emellertid enligt vår mening komma att medföra icke önskvärda konsekvenser för den svenska tillverkningen av lättviktsmotorcyklar.

Ifrågavarande tillverkning bedrivs numera vid åtskilliga företag och har nått en betydande omfattning. Importen av färdiga lättviktsmotorcyklar är f. n. synnerligen obetydlig. De svenska företagen ha nedlagt stora kostnader för tillverkningen och ett icke ringa antal arbetare har sin utkomst därav. Av väsentlig betydelse för denna tillverknings storartade uppsving har emellertid varit, att hittills såsom lättviktsmotorcyklar betecknade fordon — d. v. s. fordon med en maximivikt av 45 resp. 50 kilogram — icke varit föremål för nämnvärd tillverkning i utlandet. Där tillverkade motorcyklar ha nämligen sällan en vikt, som mycket understiger 60 kilogram, och äro därför enligt gällande svenska bestämmelser i regel att hänföra till vanliga motorcyklar med den avsevärt strängare behandling i avgifts- och andra hänseenden, som dylika cyklar äro underkastade.

Borttages nu, såsom i propositionen föreslås, ifrågavarande viktbegränsning, så att även cyklar om 60 kilogram eller mera kunna hänföras till lättviktsmotorcyklar, försvinner därmed det viktigaste skyddet för den svenska tillverkningen på området. Kvar står då endast ett mindre tullskydd, som i och för sig är alldeles otillräckligt för att i nämnvärd mån försvåra konkurrensen från utlandet. Till följd av lägre omkostnader, stor avsättning på hemmamarknaden, exportsubsidier o. s. v. komme den utländska konkurrensen säkerligen att äventyra utkomstmöjligheterna för ett stort antal svenska arbetare och företagare, som äro beroende av denna bransch. Att märka är att utländska tillverkare av lättare motorcyklar icke skulle ha någon svårighet att med den av dem vanligen tillämpade vikten, omkring 60 kilogram, förena en högsta hastighet, som överensstämmer med den nu föreslagna maximihastigheten, 40 kilometer i timmen. De motorer, som begagnas för lättare motorcyklar, äro nämligen här och i utlandet av ungefär samma konstruktion, även om fordonen äro inrättade för olika hastigheter.

För att förebygga sådana konsekvenser av de föreslagna bestämmelserna anse vi det nödvändigt, att principen om en viktsbegränsning för lättviktsmotorcyklar bibehålles. Viktgränsen bör bestämmas så, att å ena sidan i trafiksäkerhetssyfte en viss önskvärd förstärkning av lättviktsmotorcykelns nuvarande utrustning möjliggöres — särskilt begagnandet av något kraftigare ringar och bromsar — och å andra sidan en någorlunda betryggande viktmarginall kan upprätthållas mellan lättviktsmotorcykel av svensk typ och gängse utländska fabrikat. Under beaktande härav torde viktgränsen lämpligen böra sättas till 50 kilogram. Önskvärldheten av en viktgräns vid eller i närheten av denna siffra har tidigare uttalats från fabrikanthåll.

Enligt förslagets övergångsbestämmelser skall fordon, som är i bruk vid

de nya bestämmelsernas ikraftträdande, den 1 juli 1939, och enligt dessförinnan gällande bestämmelser är att anse såsom lättviktsmotorcykel, fortfarande behandlas som dylikt fordon, dock endast intill den 1 januari 1940. Nu i bruk varande, relativt snabba lättviktsmotorcyklar bli alltså från och med sistnämnda dag underkastade bestämmelserna för vanliga motorcyklar. Såvitt angår de bestämmelser, som meddelats i trafiksäkerhetssyfte, torde häremot ej vara något att anmärka. Däremot förefaller det i princip oriktigt och även mot fordonsägaren obilligt, att fordonskatt skall betalas för lättviktsmotorcykel av nu gängse typ, oaktat den inköpts och tagits i bruk före de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Köpare av sådant fordon har hittills haft all anledning räkna med att skattskyldighet för fordonet icke skulle ifrågakomma. Ågarna av dylika fordon — deras antal beräknas uppgå till omkring 120 000 — äro övervägande mindre bemedlade personer, för vilka fordonskatten, 15 kronor, representerar ett icke ringa belopp, i synnerhet som genom de nya bestämmelserna om registrering, körkorts- och försäkringsplikt etc. innehavet av sådant fordon ändock blir förenat med avsevärt större utgifter än f. n. Härtill kommer att fordonen ifråga regelmässigt anskaffats för att tillgodose rent praktiska behov. Vi tillåta oss även erinra att enligt uttalande av 1937 års automobilskatteutredning lättviktsmotorcyklarna ur väghållningssynpunkt finge anses göra rätt för sig redan därigenom, att trafiken med dessa fordon drabbades av bensinskatt till av utredningen föreslaget, nu gällande belopp. En blott ändring av fordonens rubricering — från lättviktsmotorcykel till motorcykel — kan icke påverka riktigheten av detta uttalande.

Att undgå den föreslagna skattskyldigheten genom att begränsa fordonets hastighet till högst 40 kilometer i timmen, så att fordonet även enligt den nya definitionen på lättviktsmotorcykel blir att anse såsom sådan, torde av ekonomiska skäl icke låta sig göra. De nya bestämmelserna föreskriva nämligen, att en ökning av lättviktsmotorcykels hastighet endast »med svårighet» skall kunna åstadkommas. I konsekvens härmed måste en sådan konstruktionsändring, som garanterar en minskning av lättviktsmotorcykels nuvarande fartmöjligheter, också vara förenad med svårighet, d. v. s. med avsevärd kostnad för fordonets ägare.

Under åberopande av vad sålunda anförts få vi hemställa,

dels att riksdagen ville i sitt yttrande över förevarande förslag till ändringar av motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan anhålla, att Kungl. Maj:t måtte intaga bestämmelse därom, att lättviktsmotorcykel skall ha en högsta tjänstevikt av 50 kilogram,

dels ock att riksdagen måtte besluta, att fordon, som enligt gällande bestämmelser är att anse såsom lättviktsmotorcykel, må, därest fordonet inköpts och tagits i bruk före

den 1 juli 1939, jämväl från och med den 1 januari 1940
vara befriat från fordonsskatt.

Stockholm den 22 mars 1939.

Erik Hagberg,
Malmö.

C. O. Johanson,
Huskvarna.

Axel Lindqvist.

Erik Fast.

Erik Nylander.
