

Nr 225.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m.; given Stockholms slott den 3 mars 1939.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag,

dels inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) samt till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562);

dels ock föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Gerh. Strindlund.

Förslag

till

förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).

Kungl. Maj:t har funnit gott förordna, att 1 § 1 mom., 5 §, 18 § 1 mom., 19 §, 20 § 1 och 2 mom. samt 30 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 skola erhålla den ändrade lydelse, som framgår av det följande, ävensom att 18 § 3 mom. och 32 § i samma förordning skola upphöra att gälla.

1 §.

1 mom. I denna förordning förstås med

motorfordon: — — — fordon (chassi);

automobil: — — — såsom motorcykel;

personautomobil: — — — högst nio;

omnibus: — — — eller icke;

lastautomobil: — — — till omnibus;

motorcykel: motorfordon, som, bortsett från bivagn, är försett med endast två hjul;

lättviktsmotorcykel: 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;

motorredskap: — — — på skenor;

släpfordon: — — — medar (släpplåde);

traktortåg: — — — sammankopplat släpfordon.

Föreligger särskild — — — därtill förordnar.

Med *polismyndighet* — — — i orten.

5 §.

För motorcykel gäller i tillämpliga delar vad i 4 § 1 mom. a), c), d), f), g) och h) samt 2, 3 och 4 mom. är stadgat, dock att lättviktsmotorcykel icke behöver vara försedd med backspegel.

Motorcykel skall vara försedd med minst en snabbt och säkert verkande broms.

18 §.

1 mom. Motorfordon må föras allenast av den, som genom av länsstyrelsen utfärdat tillstånd (*körkort*) berättigats till förande av fordonet.

Körkort utfärdas för förande av automobil eller av motorcykel, dock att beträffande sistnämnda slag av körkort särskilt skall angivas, huruvida körkortet gäller endast för förande av lättviktsmotorcykel. Körkort, som gäller för förande av automobil, berättigar även till förande av motorcykel.

Traktortåg må — — — av automobil.

Utan hinder — — — av fordonet.

19 §.

1 mom. Den, som — — — han vistas.

Förarprov för erhållande av körkort för lättviktsmotorcykel må, där Konungen för särskilt område så föreskriver och enligt av Konungen meddelade bestämmelser; avläggas inför annan än besiktningsman.

2 mom. Vid anmälan — — — meddelat denna.

För provet skall lämpligt motorfordon tillhandahållas den, inför vilken provet avlägges. Under provet anses sökanden såsom förare av fordonet.

3 mom. Befinnes sökande, efter prov under olika trafikförhållanden samt förhör, dels besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga, dels ock äga nödig kännedom om verkningssättet hos det slag av motorfordon, varom fråga är, om gällande trafikföreskrifter ävensom om alkoholhaltiga dryckers inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt å den mänskliga organismen, skall den, som verkställt provet, inom två dagar efter provets undergående meddela sökanden bevis, att han avlagt godkänt prov som förare av automobil eller av motorcykel (lättviktsmotorcykel). Detta bevis bör angiva den person eller körskola, som utbildat sökanden.

20 §.

1 mom. För erhållande — — — ansökningen foga:

a) de i — — — omförmälda handlingarna;

b) sådant bevis, som i 19 § 3 mom. avses;

c) intyg, utfärdat — — — prövning; samt

d) av sökanden undertecknad uppgift, huruvida han tidigare sökt eller erhållit körkort för automobil eller motorcykel (lättviktsmotorcykel).

Sökande vare — — — sin mantalsskrivningsort.

Innan intyg — — — sökandens nykterhetsförhållanden.

Intyg, som — — — till denne.

Polismyndigheten skall — — — sökandens nykterhetsförhållanden.

Med polismyndighet — — — i orten.

2 mom. Finnes sökanden hava vederbörligen fullgjort vad i 1 mom. föreskrivits, må länsstyrelsen, sedan nykterhetsnämndens yttrande kommit länsstyrelsen tillhanda och efter den ytterligare utredning, som må finnas erforderlig, för honom utfärda körkort, innefattande tillstånd att föra automobil eller motorcykel (lättviktsmotorcykel). Där sökanden icke utan användande av glas innehar erforderlig synskärpa, skall å körkortet anmärkas, att han är skyldig att vid framförande av motorfordon bära nödiga glas.

Körkort gäller — — — hela riket.

Har körkort tilldelats någon, som förut innehar körkort av annat slag, åligger det honom att efter anmaning överlämna det tidigare erhållna körkortet till den länsstyrelse, som utfärdat det nya körkortet.

Har körkort — — — till länsstyrelsen.

Ändrar innehavare — — — till länsstyrelsen.

Formulär till — — — av Konungen.

30 §.

Den, som, utan att vara därtill berättigad, förer automobil, motorcykel eller traktortåg eller företager övningskörning, straffes med dagsböter, minst tio.

Till enahanda — — — därtill berättigad.

Om någon, — — — till dagsböter.

Åsidosätter den, — — — trehundra kronor.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1939.

2. Beträffande fordon, som vid förordningens ikraftträdande är i bruk och enligt dessförinnan gällande bestämmelser är att anse såsom lättviktsmotorcykel, skola nuvarande bestämmelser fortfarande äga giltighet intill den 1 januari 1940.

3. Ägare av fordon, som under punkt 2 avses, må på därom före den 1 november 1939 gjord ansökning kunna erhålla registrering av fordonet från och med den 1 januari 1940 utan företeende av sådant besiktningsinstrument eller typintyg, varom i 14 § 2 mom. motorfordonsförordningen förmäles. Vid ansökningen skall fogas av två trovärdiga personer utfärdat intyg, att fordonet av sökanden tagits i bruk före den 1 juli 1939, ävensom vederbörligt försäkringsbevis i två exemplar angående meddelad försäkring från och med den 1 januari 1940 samt av sökanden undertecknad uppgift, likaledes i två exemplar, angående fordonets fabrikat, årsmodell, ramnummer och motornummer, och skall sådan uppgift vara till riktigheten bestyrkt av polismyndigheten i den ort, där sökanden är bosatt. Sedan registrering skett, skall det ena exemplaret av oförmälda uppgift, försett med påteckning om den verkställda registreringen och om det fordonet därvid tilldelade registreringsmärket, av länsstyrelsen tillhandahållas sökanden.

Avgift för registrering skall i nu angivna fall utgå med två kronor. Bestyrkande som ovan sagts skall verkställas kostnadsfritt.

Med polismyndighet förstås i denna punkt: för Stockholm vederbörande poliskommissarie, för annan stad, där polismästare finnes, denne, för övriga städer stadsfiskal eller, om stadsfiskalen är befriad från all befattning med polisväsendet, den som närmast under polischefen har inseende över polisväsendet samt för landet polischefen i orten.

4. Om ägare av i punkt 2 avsett fordon förvärvar körkort för förande

av lättviktsmotorcykel, må länsstyrelsen på därom före den 1 november 1939 gjord ansökning och sedan registrering av fordonet skett medgiva, att körkortet skall gälla även för förande av det av sökanden ägda fordonet. Vid ansökningen skall fogas av två trovärdiga personer utfärdat intyg, att fordonet av sökanden tagits i bruk före den 1 juli 1939. Medgivande som nu sagts skall, jämte fordonets registreringsmärke, antecknas å körkortet.

5. Vad här ovan i punkterna 3 och 4 stadgas om ägare av fordon skall beträffande fordon, som innehaves på grund av avbetalningsköp, i stället hava avseende å innehavaren, ändå att äganderätten ännu icke å honom övergått.

6. Vad i 5 § första stycket stadgas angående skyldighet att å motorcykel föra backspegel skall icke äga tillämpning å fordon, som under punkt 2 avses.

7. Kungörelsen den 18 december 1936 (nr 642) med vissa bestämmelser angående lättviktsmotorcyklar skall upphöra att gälla den 1 januari 1940, dock att beträffande i § 4 av sagda kungörelse avsedd förseelse, vilken blivit begången före sistnämnda dag, vad i berörda paragraf stadgas skall fortfarande äga giltighet.

Förslag

till

förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562).

Kungl. Maj:t har funnit gott förordna, *dels* att 1 § 2 mom., 26 § samt 38 § 2 och 3 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* att 8 kap. i nämnda stadga skall erhålla rubriken »Särskilda bestämmelser för motorcyklar», *dels* ock att 27 och 44 §§ i samma stadga skola upphöra att gälla.

1 §.

2 mom. I denna stadga förstås med

väg: — — — enskild väg;

vägförande: — — — eller går;

fordon: — — — på skenor;

motorfordon: — — — fordon (chassi);

automobil: — — — såsom motorcykel;

personautomobil: — — — högst nio;

omnibus: — — — eller icke;

lastautomobil: — — — till omnibus;

motorcykel: motorfordon, som, bortsett från bivagn, är försett med endast två hjul;

lättningsmotorcykel: 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;

motorredskap: — — — med motor;

släpfordon: — — — medar (släpsläde);

traktortåg: — — — sammankopplat släpfordon.

Föreligger särskild — — — därtill förordnar.

Med *polismyndighet* — — — i orten.

26 §.

I fråga — — — gult sken.

Två eller flera personer må icke samtidigt färdas å motorcykel, vars tjänstevikt, så beräknad som i 2 § 2 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 sägs, icke överstiger 75 kilogram. Å annan motorcykel må

förutom föraren icke färdas mer än en person. I till motorcykel hörande bivagn må ej färdas personer till större antal än det, för vilket bivagnen är avsedd, dock att i dylik vagn därjämte må medföras ett barn under tio år.

Beträffande rätten — — — för automobil.

38 §.

2 mom. Förseelse mot 8 § straffes med dagsböter; dock att där förseelsen skett vid framförande av automobil, motorcykel eller traktortåg, straffet skall bestämmas enligt lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

3 mom. Den, som bryter mot föreskrifterna i 10 §, straffes med böter från och med två till och med trehundra kronor.

Med böter — — — 6 § 2 mom.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1939.

Förslag

till

förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Kungl. Maj:t har funnit gott förordna, att 2 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt¹ skall erhålla följande ändrade lydelse:

2 §.

Från skatteplikt frikallas:

a) automobil, som äges av medlem av konungahuset samt, under villkor av ömsesidighet, enligt vad Konungen därom förordnar, automobil, tillhörig främmande makts härvarande beskickning eller konsulat tillhörande person, som icke är svensk undersåte;

b) automobil eller släpvagn, som är inrättad uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade eller sjuka, så ock annan automobil med tillhörande släpvagn, därest automobilen och släpvagnen användas uteslutande för brandväsen och äro försedda med tydlig beteckning, utvisande att de tjäna brandväsendet; samt

c) motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximi-hastighet icke överstiger trettio kilometer för timme, ävensom motorcykel, som enligt vad särskilt är stadgat skall anses såsom lättviktsmotorcykel.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1939.

¹ Senaste lydelse se S. F. S. 1938: 136.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet
å Stockholms slott den 3 mars 1939.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, ENGBERG, QUENSEL, FORSLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Strindlund:

Jag anhåller att till behandling få upptaga fråga om ändrade bestämmelser för lättviktsmotorcyklar.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 21 december 1936 tre sakkunniga, landshövdingen A. E. Rodhe (ordförande), ledamoten av riksdagens första kammare, redaktören J. E. Sandén och verkställande direktören i nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, byråingenjören G. O. Wallenberg att enligt av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 11 december 1936 angivna riktlinjer inom kommunikationsdepartementet verkställa utredning rörande trafikolyckornas orsaker samt avgiva de förslag, vartill utredningen kunde giva anledning (1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten). De sakkunniga hava den 30 juli 1938 avgivit betänkande med förslag till ändrade bestämmelser angående lättviktsmotorcyklar. I sin skrivelse, varmed de sakkunniga överlämnat sitt betänkande, hava de sakkunniga anför:

De ändrade bestämmelser rörande lättviktsmotorcyklar, som genomfördes år 1936, hava fått synnerligen betydelsefulla följder. Tillverkningen och försäljningen av dylika fordon har sålunda undergått en utomordentligt kraftig stegring. Den ökade användningen av lättviktsmotorcyklar har medfört ett stort antal trafikolyckor, av vilka många fått dödlig utgång. På grund av dessa omständigheter har den allmänna diskussionen på senare tiden livligt sysselsatt sig med frågan om lättviktsmotorcyklarnas ställning. Det har därvid från flera håll gjorts gällande, att 1936 års bestämmelser i ämnet visat sig föga lyckliga och att en återgång snarast möjligt till tidigare gällande föreskrifter vore starkt påkallad. Å andra sidan har från tillverkare och försäljare av lättviktsmotorcyklar försports en växande oro för att statsmakterna skulle genom skärpta bestämmelser rörande dylika fordon försämra den nu rådande högkonjunkturen på förevarande område.

Med hänsyn till angivna förhållanden hava de sakkunniga funnit angeläget, att frågan om lättviktsmotorcyklarnas ställning snarast möjligt vinner sin lösning. De sakkunniga hava därför upptagit nämnda fråga till särskild behandling.

Över betänkandet hava utlåtanden avgivits av överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, trafikförsäkringssakkunniga och statspolisintendenten, varjämte yttranden inkommit från kungl. automobilklubben, automobilbesiktningsmännens förening, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, motorförarnas helnykterhetsförbund, motormännens riksförbund och svenska motorförbundet. Härjämte hava skrifter i ämnet inkommit från åtskilliga lättviktsmotorcykelfabrikanter samt från vissa enskilda och sammanslutningar.

Innan jag ingår på de sakkunnigas förslag, vill jag för belysning av den föreliggande frågan lämna följande, ur de sakkunnigas betänkande hämtade redogörelse för tillkomsten av och innehållet i de tidigare i ämnet gällande bestämmelserna samt för utvecklingen å området.

Historik.

Tiden före 1920.

Medan i vårt land automobilerna redan tidigt i trafiksäkerhetens intresse underkastades ganska stränga bestämmelser — bland annat avseende besiktning och registrering av fordonet samt kompetensbevis och en åldersgräns av 18 år för föraren — ansågos motorcyklarna länge såsom tämligen ofarliga fordon, vilka utan risk kunde lämnas i stort sett fria. Med tiden gjorde sig emellertid behovet av en strängare reglering även för motorcyklarnas vidkommande starkt gällande. Genom 1916 års förordning om automobiltrafik blevo till en början motorcyklar med en vikt överstigande 150 kilogram (d. v. s. trehjulingar och liknande fordon) underkastade samma bestämmelser, som gällde för automobiler.

1920 års bestämmelser.

Genom en förordning av år 1920 jämställdes sedermera med automobiler alla motorcyklar, vilkas vikt översteg 50 kilogram. Samtidigt infördes ett särskilt körkort, som endast innefattade tillstånd att föra motorcykel; körkort för automobil skulle, liksom alltjämt är fallet, medföra rätt att föra jämväl motorcykel. Åldersgränsen för erhållande av körkort bibehölls vid 18 år.

Med den nyss angivna viktsbestämningen avsågs att draga en gräns mellan å ena sidan »motorcyklar i egentlig mening» och å andra sidan »velocipeder med hjälpmotor». Beträffande den förra fordonstypen uttalade de sakkunniga, som utarbetade förslag till ny förordning i ämnet, att det enligt deras förmenande ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt icke funnes någon som helst anledning att skapa lindrigare bestämmelser för en motorcykel, som vägde över än för en som vägde under 150 kilogram. Vad åter angick den senare gruppen anförde de sakkunniga, att de icke ansett, att vanliga velocipeder, som försåges med så kallad hjälpmotor eller löstagbar motor — co-

librimotor o. d. — borde inrangeras bland egentliga motorcyklar. Frånsett att det givetvis torde möta stora praktiska svårigheter att tillämpa automobilförordningens föreskrifter å dylika motorfordon, syntes desamma ej kunna förväntas å någon avsevärd grad komma till användning, varför de sakkunniga ansett en lagstiftning beträffande dem icke vara av omständigheterna påkallad.

I vissa yttranden över de sakkunnigas förslag ifrågasattes lämpligheten av att på detta sätt ställa velocipeder med hjälpmotor utanför författningens bestämmelser och uttalades den förmodan, att en dylik anordning skulle medföra en väsentlig ökning av antalet av dessa fordon, vilka för den allmänna trafiken medförde nästan lika stor fara som de egentliga motorcyklarna.

Gentemot de sålunda framförda erinringarna framhöll föredragande departementschefen i den proposition i ämnet, som avläts till 1920 års riksdag, att det skulle vara förenat med avsevärda praktiska svårigheter att tillämpa alla automobilförordningens stadganden på cyklar, vilkas motorer icke vore på mera varaktigt sätt förenade med själva fordonen utan kunde lätt löstagas från desamma. Bestämmelserna om registrering och besiktning samt om körkort skulle sålunda svårligen kunna utan vidare lända till efterrättelse i avseende å sådana cyklar. Härtill komme, att åtminstone ditintills dessa fortskaffningsmedel knappast syntes hava kommit i allmänna bruk. Skulle emellertid de uttalade förmodandena om dessa motorcyklars ökade användning besannas och de i förordningen upptagna, mindre vittgående bestämmelserna för ifrågavarande fordon befinnas icke vara tillfyllest, måste de antydda praktiska svårigheterna såvitt möjligt övervinnas, så att förordningens bestämmelser i en eller annan form gjordes tillämpliga jämväl å lättare motorcyklar.

1920 års bestämmelser rörande motorcyklar bibehöllos i allt väsentligt oförändrade i 1923 års förordning om motorfordon.

Genom en den 2 juni 1922 utfärdad förordning (nr 260) meddelades för första gången bestämmelser om s. k. automobils katt. Sådan katt skulle utgå med 15 kronor för motorcykel utan bivagn och 25 kronor för motorcykel med bivagn, i båda fallen för helt kalenderår räknat. Enär katt skulle utgå endast för registrerade fordon, kom skatteplikt icke att åvila de från registreringsplikten undantagna motorcyklarna av högst 50 kilogramms vikt.

1927 års bestämmelser.

Medan de lättare motorcyklarna tidigare till övervägande del utgjorts av vanliga velocipeder med hjälpmotor och icke kunnat uppnå någon högre hastighet, kommo så småningom och särskilt från och med år 1925 nya typer av motorcyklar i marknaden. Dessa »lättviktsmotorcyklar», som saknade pedaler och hade en vikt något understigande 50 kilogram, kunde uppnå nära nog samma hastighet som de tyngre motorcyklarna. De nya fordonen kommo genast i bruk i stor omfattning. Med anledning av ett flertal inträffade trafikförseelser och olyckshändelser blev frågan om skärpta bestämmelser för lättviktsmotorcyklar inom kort i hög grad aktuell.

I proposition (nr 174) till 1927 års riksdag begärde Kungl. Maj:t riksdagens yttrande över ett förslag till ändring i gällande motorfordonsförordning, bland annat innebärande att de strängare bestämmelserna för motorcyklar

vägende mer än 50 kilogram skulle bliva tillämpliga å såväl »lättviktsmotorcyklar» som velocipeder med hjälpmotor. I propositionen lämnade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Meurling, en redogörelse för vad i ärendet förekommit, varefter departementschefen anförde bland annat följande:

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 hava sett dagen. Velocipeder med hjälpmotorer hava praktiskt taget försvunnit, och i stället har framkommit en mindre motorcykeltyp (lättviktsmotorcykel), som ej är inrättad för trampning, försedd med en motor med jämförelsevis liten cylindervolym och vägende 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 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 vägfärande. 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, svårigheten 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 densammans syften.

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.

I utlåtande nr 27 tillstyrkte andra lagutskottet, att »lättviktsmotorcyklar» jämfördes med motorcyklar vägande över 50 kilogram, varemot utskottet — under åberopande av de skäl, som anförts i propositionen till 1920 års riksdag — ansåg, att velocipeder med hjälpmotorer eller löstagbara motorer fortfarande borde i allt väsentligt jämföras med trampcyklar. Riksdagen godkände utskottets uttalanden.

Genom den förordning, som sedermera utfärdades (nr 262/1927), blevo jämförda »lättviktsmotorcyklar» underkastade motorfordonsförordningens bestämmelser om besiktning, registrering och körkort; i samband härmed sänktes emellertid körkortsåldern för motorcykelförare från 18 till 16 år. Från tillämpningen av de skärpta bestämmelserna undantogs, i enlighet med riksdagens uttalade mening, velociped med hjälpmotor, vilket fordon i förordningen definierades såsom »velociped, som ursprungligen är avsedd och inrättad för framdrivning uteslutande medelst trampning men som sedermera utan ändring i övrigt försetts med hjälpmotor».

I samband med att »lättviktsmotorcyklarna» sålunda blevo underkastade registreringsplikt och därmed även skatteplikt, sänktes automobilskatten för motorcyklar med en tjänstevikt icke överstigande 75 kilogram från 15 till 10 kronor. Genom en år 1932 vidtagen ändring höjdes sedermera skattesatserna till de nu gällande beloppen eller 15 kronor för motorcykel utan bivagn och med en tjänstevikt icke överstigande 75 kilogram, 20 kronor för motorcykel utan bivagn och med en tjänstevikt överstigande 75 kilogram samt 30 kronor för motorcykel med bivagn.

Genom lag den 10 maj 1929 meddelades bestämmelser om obligatorisk trafikförsäkring å motorfordon. I denna lag föreskrevs emellertid, att densamma icke ägde tillämpning å sådan velociped med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke förefunnos.

De genom 1927 års förordning genomförda ändringarna i 1923 års förordning om motorfordon bibehöllos i huvudsak oförändrade i den nya motorfordonsförordning, som utfärdades år 1930.

1936 års bestämmelser.

I sitt den 28 maj 1935 avgivna betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m. anförde 1934 års vägtrafiksakkunniga bland annat:

Vägtrafiksakkunniga hava tagit under öfvervägande, huruvida tillräckliga skäl förefinnas för att låta cyklar med påhängsmotor intaga en gynnad särställning i förhållande till andra motorcyklar. De sakkunniga hava härvid till en början konstaterat, att ifrågakvarande fordon hava en ingalunda oväsentlig uppgift att fylla såsom ett billigt och lättskött fortskaffningsmedel, i synnerhet å landsbygden. I vilken omfattning desamma för närvarande före-

komma, låter sig uppenbarligen icke bestämmas utan ingående undersökningar, men de sakkunniga hava trots sig finna, att cyklar med påhängsmotor under senaste tid vunnit en ökad utbredning inom landet. Sådana cyklar tillhandahållas nu med hjälpmotor till ett pris av ungefär 400 kronor och äro följaktligen väsentligt billigare än andra motorcyklar. Även driftkostnaden synes vara låg. Med hänsyn till det nu sagda hava påhängsmotorcyklarna icke minst funnit köpare bland mindre inkomsttagare. De lära i stor utsträckning begagnas av arbetare, som hava sina bostäder långt från arbetsplatserna, men även av lantbrevbärare m. fl. Däremot synas fordonen i fråga hittills icke i någon större omfattning begagnas såsom nöjesåkdon. De sakkunniga hava med hänsyn till den användning, påhängsmotorcyklarna sålunda erhållit, ansett befogat att såvitt möjligt söka undvika åtgärder, som skulle kunna motverka bruket av desamma.

Hastigheten å en cykel med påhängsmotor av någon av de nu vanliga typerna lärer i allmänhet under normala förhållanden kunna uppdrivas till 35—45 km i timmen. Enligt de sakkunnigas mening bör det, om särskilda regler med avseende å framförandet av dessa fordon skola kunna undvaras, i varje fall icke ifrågakomma, att de skola få framföras med nämnvärt större hastigheter än de sålunda angivna. Emellertid synes det ur kontrollsynpunkt icke vara tillräckligt att för motorcyklar, varom nu är fråga, angiva en viss hastighetsgräns, som icke må överskridas. De sakkunniga hava i stället sökt finna en väg att meddela sådana föreskrifter med avseende å konstruktionen av ifrågavarande motorcyklar, att härigenom något så när betryggande garantier vinnas mot en utveckling, som leder hän mot ytterligare ökade hastigheter. Det mest rationella synes vara att bestämma en viss högsta cylindervolym å motorn och sålunda begränsa dennas effektivitet och därmed dess möjlighet att giva alltför stora hastigheter. Nu begagnade hjälpmotorer lära i allmänhet icke hava en cylindervolym överstigande 100 kubikcentimeter. De sakkunniga hava icke funnit erforderligt att föreslå en lägre maximigräns än den sålunda angivna utan hava ansett denna böra fastställas såsom avgörande för om en motorcykel skall falla in under de vanliga bestämmelserna för motorcyklar i egentlig mening eller under de lindrigare reglerna för påhängsmotorcyklar.

Såsom en ytterligare förutsättning för att en motorcykel skall komma in under de lindrigare reglerna hava de sakkunniga ansett det böra föreskrivas, att den sammanlagda vikten av cykel och hjälpmotor icke må överstiga viss siffra. En sådan viktgräns är synbarligen ägnad att giva uttryck åt nu berörda fordons ursprungliga karaktär av trampcyklar och motverkar användningen av alltför kraftiga motorer för det ifrågavarande ändamålet. Enligt vad de sakkunniga inhämtat, uppgår vikten av cykel jämte påhängsmotor för närvarande i allmänhet till omkring 45 kilogram. Då enligt de sakkunnigas förslag viktgränsen skall grundas på motorcykelns tjänstevikt, så beräknad som i 2 § 2 mom. sägs, och då enligt det följande jämväl vissa förstärkningsanordningar skola få vidtagas å fordonet, har förevarande gräns ansetts böra upptagas till 50 kilogram.

Med hänsyn till nu berörda begränsningar i fråga om cylindervolym och vikt hava de sakkunniga funnit någon lättnad kunna vidtagas i den nuvarande bestämmelsen i 35 § i motorfordonsförordningen, att cykel skall, för att nämnda författningsrum skall bliva tillämpligt å fordonet, vara ursprungligen avsedd och inrättad för framdrivning uteslutande medelst trampning men sedermera utan ändring i övrigt försedd med hjälpmotor. Denna bestämmelse har utgjort hinder även för förstärkningsanordningar å cykeln samt för extra bromsningsanordningar och överhuvud taget ändringar, som

äro ägnade att främja trafiksäkerheten. Bestämmelsen synes alltså hava motverkat den naturliga strävan som bör göra sig gällande att göra ifrågavarande fordon så säkra och ändamålsenliga som möjligt. De sakkunniga, som hava ansett, att de inskränkande bestämmelserna icke böra hava större räckvidd än som påkallas med hänsyn till artskillnaden mellan cyklar med hjälpmotor och andra motorcyklar, hava såsom beskrivning på en cykel av förstnämnda slag angivit — utöver begränsningarna i fråga om cylindervolym och vikt — att cykeln skall vara inrättad för framdrivning medelst trampning men hava försetts med hjälpmotor utan annan ändring i övrigt än att å cykeln anbragts särskilda bromsnings- och andra anordningar till främjande av dess trafiksäkerhet.

Om de av de sakkunniga ovan förordade inskränkningarna komma till stånd, synes det vara försvarligt, att påhängsmotorcyklar icke underkastas besiktnings- och registreringskyldighet och att förare av desamma icke behöva innehava körkort. Även om avgifterna för dessa förrättningar kunde med avseende å ifrågavarande fordon i någon mån reduceras, skulle säkerligen ett föreskrivande av sådan skyldighet verka onödigt betungande för fordonsägarna.

De vägtrafiksakkunniga hemställde därjämte i särskild skrivelse, att frågan om trafikförsäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar måtte bliva föremål för övervägande i samband med en av riksdagen begärd utredning angående vissa motorfordonstrafiken berörande frågor med avseende å skadestandsregler och försäkringslagstiftning.

I avgivna yttranden över de vägtrafiksakkunnigas förslag gjordes från olika håll gällande, att lättviktsmotorcyklar borde i fråga om besiktnings-, registrerings- och försäkringsplikt vara likställda med vanliga motorcyklar och att körkort borde erfordras för rätt att framföra sådana fordon.

I propositionen (nr 213) till 1936 års riksdag anförde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo:

För min del finner jag lika med de sakkunniga lämpligt, att i förordningen intages bestämmelse, att tjänstevikten för lättviktsmotorcykel icke får överstiga 50 kilogram. Med hänsyn till svårigheterna att utöva kontroll å motornas cylindervolym och då med teknikens snabba utveckling en övre gräns för cylindervolymen icke torde utgöra någon verklig garanti mot för höga hastigheter, torde något stadgande härutinnan icke böra inflyta i förordningen.

Att för dessa fordon stadga besiktnings-, registrerings- och försäkringsplikt synes åtminstone tills vidare icke lämpligt. Ej heller torde det få anses påkallat, att särskilt tillstånd till förande av sådant fordon skall erfordras.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande (nr 55) gjorde andra lagutskottet följande uttalande i ämnet:

Utskottet har intet att erinra mot den av Kungl. Maj:t föreslagna författningsändringen. Ifrågavarande fordon hava en ingalunda oväsentlig uppgift att fylla såsom ett billigt och lättskött fortskaffningsmedel, i synnerhet å landsbygden. De lära i stor utsträckning begagnas av arbetare, som hava sina bostäder långt från arbetsplatserna, men även av lantbrevbärare m. fl. Utskottet har ansett befogat att såvitt möjligt söka undvika åtgärder, som skulle kunna motverka bruket av desamma. Utskottet vill emellertid framhålla, att, därest genom teknikens utveckling dylika fordon skulle kunna upp-

drivas till mera avsevärda hastigheter och med hänsyn härtill bliva mera farliga för trafiksäkerheten, statsmakterna böra taga under övervägande, huruvida tillräckliga skäl förefinnas att låta dylika cyklar intaga en gynnad särställning i olika hänseenden i förhållande till andra motorcyklar.

I den nya motorfordonsförordningen, som utfärdades den 23 oktober 1936 och trädde i kraft den 1 januari 1937, göres i terminologiskt hänseende en bestämd skillnad mellan motorcyklar och lättviktsmotorcyklar. Begreppet motorcykel omfattar de egentliga motorcyklarna, vilka äro underkastade bestämmelserna om besiktning, registrering — och därmed även skatt och trafikförsäkring — samt körkort, medan uttrycket lättviktsmotorcykel avser de fordon, vilka tidigare betecknats såsom velocipeder med hjälpmotor. Beträffande de senare skola fortfarande gälla i huvudsak samma bestämmelser som förut, frånsett att i förordningen införts en föreskrift att lättviktsmotorcykel må föras allenast av den, som fyllt 16 år.

Enligt förordningen förstås med lättviktsmotorcykel »tvåhjuligt motorfordon, bestående av en för framdrivande uteslutande medelst trampning inrättad cykel, som försetts med hjälpmotor, med fullständig utrustning välgående högst 20 kilogram, och vars tjänstevikt, så beräknad som i 2 § 2 mom. sägs» — d. v. s. med inräknande av verktyg, bränsle, smörjolja och vatten — »icke överstiger 45 kilogram».

Med anledning av framställningar av åtskilliga tillverkare och försäljare av lättviktsmotorcyklar ävensom ägare till dylika fordon medgav Kungl. Maj:t genom en den 18 december 1936 utfärdad kungörelse (nr 642), att cyklar med en hjälpmotor välgående mer än 20 men högst 25 kilogram och med en tjänstevikt överstigande 45 men icke 50 kilogram finge för tiden till och med den 30 juni 1942 anses såsom lättviktsmotorcyklar, dock under villkor beträffande tiden från och med den 1 juli 1937 att fordonets ägare före sistnämnda dag uppvisade fordonet för vederbörande polismyndighet och därvid lämnade uppgifter angående hjälpmotorns och cykelns fabrikat och tillverkningsnummer samt ägarens namn och adress. Över dylika anmälningar skulle hos polismyndigheten föras särskild förteckning. Bevis om gjord anmälan skulle av polismyndigheten kostnadsfritt tillhandahållas anmälaren och vid färd med fordonet medhavas av föraren.

Den nuvarande situationen.

Avsikten med de ändrade bestämmelser rörande lättviktsmotorcyklar, som genomfördes i 1936 års motorfordonsförordning, torde, anförda 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, med all tydlighet framgå av de uttalanden, som i det föregående återgivits. Vad man eftersträvat hade uppenbarligen varit att, med bibehållande i huvudsak av fordonets karaktär av trampcykel, möjliggöra anbringandet av erforderliga bromsnings- och förstärkningsanordningar till främjande av fordonets trafiksäkerhet vid motordrift. Detta syfte hade man sökt vinna genom en uppmjukning av den tidigare stränga

formuleringen, enligt vilken fordonet skulle bestå av en velociped, som ursprungligen varit avsedd och inrättad för framdrivning uteslutande medelst trampning men som sedermera utan ändring i övrigt försetts med hjälpmotor. Den omformulering, som i sådant avseende vidtagits, hade inneburit, att orden »ursprungligen», »sedermera» och »utan ändring i övrigt» uteslutits samt att uttrycket »avsedd och inrättad» ersatts med »inrättad». Dessa ändringar hade uppenbarligen till ändamål att bereda möjlighet att redan vid cykelns tillverkning taga hänsyn till dess blivande användning såsom motorfordon. Genom de samtidigt föreskrivna viktgränserna hade man velat motverka användningen av alltför kraftiga motorer och därigenom vinna garantier mot en utveckling, som ledde hän mot ytterligare ökade hastigheter.

Beträffande resultatet av de vidtagna ändringarna anföra de sakkunniga:

Resultatet av de vidtagna ändringarna torde kunna betecknas såsom överraskande. Medan tillverkningen av lättviktsmotorcyklar i vårt land tidigare alltsedan år 1927 varit skäligen obetydlig, tillverkades redan under år 1937 i runt tal 20,000 dylika fordon, och för år 1938 torde tillverkningen komma att stiga till 35,000 lättviktsmotorcyklar. Den fordonstyp, som tillverkas och saluföres, är till det yttre allttjämt lik en trampcykel och är bland annat försedd med pedaler. Fordonet är emellertid ingalunda avsett för framdrivande medelst trampning och torde i själva verket på grund av sadelns låga placering, utväxlingsförhållandet m. m. icke lämpligen annat än rent tillfälligtvis och på kortare sträckor kunna framdrivas på angivna sätt. Den föreskrivna begränsningen av motorns vikt har självfallet iakttagits, men genom användning av s. k. lättmetall har det icke desto mindre blivit möjligt att framställa en motor, som i förening med fordonets låga vikt möjliggör topphastigheter på över 70 kilometer i timmen och en normal hastighet, som överstiger 50 kilometer i timmen och alltså är två à tre gånger större än den normala hastigheten hos en vanlig trampcykel. Med hänsyn till dessa förhållanden torde det med skäl kunna påstås, att den nuvarande lättviktsmotorcykeln icke längre kan anses utgöra en trampcykel med hjälpmotor utan snarare måste betecknas såsom en motorcykel, vilken till uppfyllande av författningens bokstav utrustats med pedaler. Å andra sidan har den föreskrivna begränsningen av fordonets tjänstevikt gjort det nödvändigt att vid konstruktionen av ramar, gafflar, fälgar och däck, bromsar, ljuddämpare m. fl. detaljer använda klenare dimensioner än som varit önskvärt och sålunda avstå från åtskilliga förstärknings- och säkerhetsanordningar, som kommit till användning på de större motorcyklarna.

Ehuru alltså de nuvarande lättviktsmotorcyklarna ingalunda äro av den beskaffenhet, som statsmakterna vid tillkomsten av 1936 års motorfordonsförordning avsågo, torde desamma likväl i formellt hänseende icke stå i strid med förordningens bestämmelser. Anmärkas må, att två av de större svenska fabrikanterna av lättviktsmotorcyklar, nämligen Husqvarna Vapenfabriks Aktiebolag och Aktiebolaget Nymans Verkstäder i Uppsala, på gjord framställning och efter av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställd besiktning av de av nämnda bolag tillverkade fordonen genom resolutioner den 12 mars respektive den 13 augusti 1937 erhållit Kungl. Maj:ts förklaring, att ifrågakvarande fordon vore att anse såsom lättviktsmotorcyklar.

De sakkunniga framhålla härefter, att med den starka ökningen av antalet lättviktsmotorcyklar följt en kraftig stegring av antalet olyckor vid trafik med dylika fordon. Härom anföra de sakkunniga:

Enligt vederbörande polischefers rapporter till statistiska centralbyrån inträffade under år 1936 sammanlagt 162 sådana trafikolyckor, vid vilka dödades 16 personer, därav 14 lättviktsmotorcyklister. Enligt en preliminär granskning av motsvarande rapporter för år 1937 inträffade under nämnda år 365 olyckor med lättviktsmotorcyklar, vid vilka dödades 27 personer, därav 25 lättviktsmotorcykelförare. För år 1938 föreligga ännu icke några officiella siffror, men enligt en av de sakkunniga gjord sammanställning av tidningarnas olycksrapporter skulle redan under förra hälften av året vid trafikolyckor med lättviktsmotorcyklar hava dödats 21 personer, därav 20 förare av dylika fordon.

Dessa utomordentligt allvarliga siffror vederlägga med all tydlighet det stundom hörda påståendet, att lättviktsmotorcyklarna skulle utgöra ett med den vanliga trampeykeln jämförligt, relativt ofarligt fordon.

De sakkunniga vilja emellertid betona, att de talrika olyckorna med lättviktsmotorcyklar endast i ett mindre antal fall synas bero på bristfälligheter i fordonens utrustning, vilka relativt lätt skulle kunna avhjälpas genom en höjning av viktgränsen eller genom föreskrift om anbringande av vissa förstärknings- eller säkerhetsanordningar. I själva verket torde den höga olycksfrekvensen merendels sammanhånga med den större farligheten för fordonsföraren, som enligt sakens natur utmärker alla tvåhjuliga fordon på grund av deras labila jämvikt och därav föranledda benägenhet att vid en häftig inbromsning — med goda och effektiva bromsar — kastas omkull. Att redan den vanliga trampeykeln är ett ingalunda ofarligt färdmedel torde bland annat framgå av det stora antal cyklister, som årligen måste söka behandling å lasarett eller sjukstugor på grund av skador, som de ådragit sig vid kullkörning. Antalet sålunda skadade utgjorde exempelvis under år 1936 enligt medicinalstyrelsens statistik icke mindre än 4,780. En kullkörning med trampeykel torde dock i regel icke medföra alltför svåra skador. En ökning av fordonets hastighet — som i och för sig innebär ökad risk för kollision eller kullkörning — medför emellertid även, att olyckans följder bliva av allvarigare natur. I själva verket förhåller det sig ju så, att vid en kollision eller en kullkörning stötens häftighet och därmed risken för svåra skador växer med kvadraten på hastigheten och följaktligen vid en fördubbling eller en tredubbling av hastigheten blir fyra respektive nio gånger så stor. Hårtill kommer, att föraren av en motorcykel eller en lättviktsmotorcykel helt saknar det skydd, som en täckt bil bereder sin förare, och alltså även i detta hänseende löper en betydligt större risk. Det är under sådana förhållanden ingalunda ägnat att förvåna, att statistiken över trafikolyckor är särdeles ogynnsam för motorcyklisternas vidkommande. Nämnas må, att enligt en preliminär undersökning av statistiska centralbyråns material under treårsperioden 1935—1937 vid trafikolyckor på landsbygden dödades sammanlagt 33 bilförare men icke mindre än 99 förare av vanliga motorcyklar, oaktat antalet av sistnämnda fordon utgjorde endast omkring en fjärdedel av antalet bilar.

Till ytterligare belysande av motorcyklarnas farlighet för föraren påpeka de sakkunniga, att de olycksfallsförsäkringar, som meddelas av försäkringsinrättningarna, icke gälla vid förande av motorcykel med mindre försäkringstagaren erlägger en förhöjd premie, som enligt de sakkunniga exem-

pelvis för en person i lägsta riskklassen motsvarar 200 à 250 procent av den vanliga premien.

De sakkunniga anse, att de meddelade siffrorna visa, att vad de sakkunniga sålunda anfört om motorcyklarnas farlighet för fordonets förare i full utsträckning gäller även för lättviktsmotorcyklarna.

Med anledning av den oroväckande situation, som inträtt genom den starkt ökade användningen av lättviktsmotorcyklar av den nuvarande snabba typen, hava, anföra de sakkunniga, ingående övervägts, vilka åtgärder som kunde vara påkallade.

De sakkunniga anföra härefter, att de, som till fullo beaktat lättviktsmotorcyklarnas stora betydelse såsom ett billigt och praktiskt fordon för menige man, därvid till en början i samråd med vederbörande fabrikanter undersökt, huruvida möjlighet funnes att skapa en långsammare och följaktligen ofarligare lättviktsmotorcykel, med eller utan pedaler, vilken skulle närmare motsvara den fordonstyp, som statsmakterna vid tillkomsten av 1936 års bestämmelser åsyftade, och som alltjämt skulle kunna lämnas i huvudsak fri från eljest gällande bestämmelser. De sakkunniga hade i detta avseende ifrågasatt olika utvägar, bland annat att genom minskning av motorns cylindervolym, genom särskilda anordningar i förgasaren eller genom reglering av utväxlingen mellan motorn och det drivande hjulet åstadkomma en begränsning av fordonets hastighet, samtidigt som genom en höjning av den föreskrivna viktgränsen möjlighet skulle beredas att genom förbättrad utrustning öka fordonets trafiksäkerhet. Vid diskussionen av hithörande frågor hade de sakkunniga framhållit, att en hastighet av 35 kilometer i timmen på horisontell väg vore den högsta, som borde ifrågakomma för den tilltänkta motorcykeltypen. De sakkunniga hade därvid utgått från att redan denna hastighet, som i och för sig kunde förefalla obetydlig, enligt vad erfarenheten utvisade för ett tvåhjuligt fordon med dess begränsade bromsmöjligheter medförde så allvarliga risker ur trafiksäkerhetssynpunkt, att en högre hastighet under inga förhållanden borde ifrågakomma.

Under dessa överläggningar hade emellertid, fortsätta de sakkunniga, av det övervägande flertalet fabrikanter med styrka hävdats, att den av de sakkunniga ifrågasatta vägen icke vore framkomlig. Det hade sålunda gjorts gällande, att en begränsning av cylindervolymen, vilken på de nu saluförda lättviktsmotorcyklarna i regel utgjorde omkring 100 kubikcentimeter, till exempelvis 80 kubikcentimeter icke skulle utgöra någon garanti mot för höga hastigheter och att en längre gående begränsning av cylindervolymen skulle så försvaga motorn, att fordonet icke bleve användbart på backiga vägar. Vidare hade betonats, att varje anordning, som vidtoges med motorn eller med fordonet i övrigt i syfte att begränsa hastigheten, skulle kunna göras verkningslös genom tämligen enkla förändringar eller utbyten. Slutligen hade även framhållits, att det ur kommersiell synpunkt vore meningslöst att framställa en motorcykel med den ringa hastighet de sakkunniga föreslagit, när ett dylikt fordon icke skulle röna någon nämnvärd efterfrågan.

I anslutning härtill uttala de sakkunniga, att de med anledning av dessa

bestämda uttalanden och då en intresserad medverkan från fabrikanternas sida uppenbarligen utgjorde en nödvändig förutsättning för framställandet av den ifrågasatta nya fordonstypen, nödgats konstatera, att en lösning enligt sålunda angivna riktlinjer åtminstone för närvarande icke vore möjlig. De sakkunniga hade emellertid det oaktat icke velat helt frånfalla tanken på en dylik lösning och skulle för sin del finna det synnerligen lyckligt, om under ärendets fortsatta behandling ett hållbart uppslag därtill kunde framkomma.

De sakkunniga hava vidare övervägt möjligheten att såsom »fritt» motorfordon bibehålla den rena trampcykeln med hjälpmotor eller med andra ord att återgå till den ståndpunkt, som intogs i 1927 års förordning. De sakkunniga tillstyrka emellertid icke en sådan lösning. En vanlig trampcykel vore, framhålla de sakkunniga, med hänsyn till hela sin konstruktion icke ett fordon, som lämpligen borde vare sig tillfälligtvis eller på ett mera varaktigt sätt framdrivas medelst motor. Om en cykel vore avsedd för motordrift, borde den fastmera redan från början byggas med hänsyn därtill. De upprepade misslyckanden, som följt på statsmakternas försök att såsom »fritt» motorfordon godkänna en »velociped med påhängsmotor», torde fördenskull vara helt naturliga, och bottna i det förhållandet, att det i själva verket icke vore möjligt att konstruera ett fordon, som samtidigt ägde det lätta och smäckra utförande, som fordrades av en trampcykel, och den tyngd, stabilitet och slitstyrka, som krävdes av ett motorfordon.

De sakkunnigas förslag.

De sakkunniga framhålla till en början, att enligt vad de sakkunniga i det föregående utvecklade, ville det synas, som om erforderliga tekniska och kommersiella förutsättningar för närvarande icke skulle föreligga för framställande av en ny typ av lättviktsmotorcykel, väsentligt långsammare än den nuvarande typen. Fastmera syntes det nödvändigt att räkna med att lättviktsmotorcyklar, som i huvudsak överensstämde med de nuvarande, komme att tillverkas och försäljas även i fortsättningen. Inför denna situation gällde det för statsmakterna att icke lämna något medel oförsökt för nedbringande av de risker, som vore förenade med användningen av dylika fordon. Det medel, som i sådant avseende främst stode till buds och som tidigare kommit till användning beträffande övriga motorfordon, bestode i ökad kontroll över fordon och förare.

De sakkunniga uttala vidare, att vid den närmare prövning, som de sakkunniga underkastat hithörande frågor, hade de sakkunniga för sin del kommit till den uppfattningen, att de skäl, som tidigare föranlett statsmakterna att för de egentliga motorcyklarnas vidkommande föreskriva besiktning, registrering, körkort och trafikförsäkring, med samma styrka talade för att i stort sett enahanda bestämmelser vunne tillämpning jämväl beträffande lättviktsmotorcyklar av nu gängse typ samt att de trafikregler och straffbe-

stämmelser, som ansetts påkallade beträffande förstnämnda fordon, borde gälla även för de senare.

Vad angår besiktning erinra de sakkunniga till en början om att denna avsåge att genom en av besiktningsman verkställd undersökning av varje enskilt fordon — eller, vid s. k. typbesiktning, av ett exemplar av en viss fordonstyp — vinna garanti för att de i trafiken använda fordonen överensstämde med de föreskrifter, som vore meddelade i trafiksäkerhetens intresse. Delade meningar torde, anse de sakkunniga, knappast kunna råda om att en dylik besiktning, som självfallet i regel skulle komma att ske i form av typbesiktning, vore i lika hög grad påkallad i fråga om de nuvarande lättviktsmotorcyklarna som beträffande andra motorfordon.

De sakkunniga erinra vidare om att vid *registrering* hos vederbörande länsstyrelse för varje fordon i automobilregistret göres anteckning om ägarens namn och adress m. m., varjämte fordonet erhåller ett nummer, som skall anbringas å två på fordonet förda registrerings skyltar för att utvisa, att fordonet undergått registrering, och för att vid behov möjliggöra fordonets identifiering. I samband med registreringen övas, framhålla de sakkunniga, kontroll över att besiktning av fordonet ägt rum och att trafikförsäkring finnes. Något bärande skäl för att i fråga om kravet på registrering behandla lättviktsmotorcyklarna annorlunda än övriga motorfordon anse de sakkunniga näppeligen kunna anföras.

Beträffande frågan om *körkort* anföra de sakkunniga:

Det är visserligen otvivelaktigt, att konsten att manövrera en lättviktsmotorcykel, såvitt därmed allenast avses att starta, framföra och stanna fordonet, är synnerligen lättlärd och att det ur denna synpunkt kunde tyckas skäpligen överflödigt att föreskriva obligatorisk kontroll över att denna färdighet inhämtats. Det är emellertid att märka, att körkortsprovet avser icke blott att konstatera, att den blivande föraren kan på nyss angivna sätt behandla fordonets maskineri utan jämväl och framför allt att bereda garanti för att han *dels* äger nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter och — ehuru detta måhända icke med full klarhet kommit till uttryck i motorfordonsförordningen — erforderlig vana vid dessa föreskrifters praktiska tillämpning under olika trafikförhållanden, *dels* är fri från sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra motorfordon, *dels* äger nödig kännedom »om alkoholhaltiga dryckers inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt å den mänskliga organismen» och *dels* gjort sig känd för ett nyktert levnadsätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av motorfordon. De sakkunniga hava för sin del icke kunnat finna, att anledning föreligger att i något av de nu angivna hänseendena ställa mindre krav på en förare av lättviktsmotorcykel än på andra motorfordonsförare. Det kan enligt de sakkunnigas uppfattning icke heller vara med god ordning förenligt, att en lättviktsmotorcykelförare, som framfört sitt fordon i onyktert tillstånd eller gjort sig skyldig till andra svåra trafikförseelser, alltjämt skall vara oförhindrad att med sitt fordon deltaga i trafiken. Här lika väl som i fråga om andra motorförare bör möjlighet föreligga att genom indragning av körkortet på längre eller kortare tid giva föraren en allvarlig erinran om de förpliktelser, som under nu rådande trafikförhållanden måste åvila en motorförare. I detta sammanhang må

jämväl erinras om de stundom påtalade fall, då en motorcykelförare, vars körkort blivit indraget, gjort den vidtagna åtgärden verkningslös genom att övergå till att köra lättviktsmotorcykel.

De sakkunniga anföra härefter i fråga om den *obligatoriska trafikförsäkringen*:

Bestämmelserna om obligatorisk trafikförsäkring torde framför allt avse att bereda garanti för att den, som drabbas av skada i följd av motortrafik, kommer i åtnjutande av det skadestånd, vartill han enligt lag är berättigad, även om den skadeståndsskyldige saknar möjlighet att betala detsamma. Samtidigt utgör trafikförsäkringen även för motorfordonets ägare eller förare ett skydd mot de stora ekonomiska risker, för vilka de äro utsatta. Enligt de sakkunnigas mening torde just i fråga om lättviktsmotorcyklar, vilkas ägare och förare väl i regel äro att finna inom de ekonomiskt svagares led, en obligatorisk trafikförsäkring vara särskilt påkallad i båda parternas intresse. Visserligen synes erfarenheten utvisa, att lättviktsmotorcyklar liksom även motorcyklar knappast torde medföra lika stor fara för andra trafikanter som bilarna. Att avsevärda risker likväl föreligga torde bland annat bestyrkas av det förhållandet, att tillverkare och försäljare av lättviktsmotorcyklar vid försäljning på avbetalning och med äganderättsförbehåll i regel synas hava ansett påkallat att genom en ansvarighetsförsäkring skydda sig mot de skadeståndskrav från tredje man, som kunna komma att framställas mot dem såsom ägare till fordonet. I detta sammanhang må erinras, att i den proposition i trafikförsäkringsfrågan, som avläts till 1928 års riksdag, »velocipeder med hjälpmotor» undantogs endast med den motivering, att dylika fordon icke vore registreringskyldiga och att möjlighet därför saknades för kontroll över försäkringspliktens behöriga fullgörande. Trafikförsäkring å lättviktsmotorcyklar har senare förordats dels, såsom ovan omnämnts, av 1934 års vägtrafiksakkunniga och dels av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i utlåtanden över vissa till de sakkunniga överlämnade framställningar. Enligt vad de sakkunniga erfarit är frågan om införande av obligatorisk trafikförsäkring å lättviktsmotorcyklar för närvarande under omprövning av särskilda, av chefen för justitiedepartementet tillkallade sakkunniga för utredning angående en reform av gällande rättsregler rörande trafikförsäkring m. m. Under sådana förhållanden torde något vidare yttrande i frågan från de trafiksäkerhetssakkunnigas sida icke vara påkallat.

Vad slutligen angår de *trafikregler och straffbestämmelser*, som upptagas i vägtrafikstadgan och i 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon hävda de sakkunniga — under hänvisning till den närmare redogörelse för hithörande frågor, som återfinnes i specialmotiveringen till de sakkunnigas författningsförslag — bestämt, att anledning saknas att i dessa hänseenden tillämpa andra regler för förare av lättviktsmotorcyklar än för andra motorförare.

På de skäl, som nu anförts, föreslå de sakkunniga, att de nuvarande särbestämmelserna för lättviktsmotorcyklar upphävas och att de föreskrifter, som äro meddelade i fråga om motorcyklar, utsträckas att gälla beträffande alla tvåhjuliga motorfordon. Tidpunkten för denna förändrings genomförande anse de sakkunniga lämpligen böra bestämmas till den 1 juli 1939.

De sakkunniga meddela härefter, att under de förda diskussionerna i frå-

gan av fabrikanter och försäljare av lättviktsmotorcyklar stundom uttalats farhågor för att genomförandet av skärpta bestämmelser rörande dylika fordon skulle medföra en mycket kraftig nedgång i försäljningssiffrorna. I anslutning härtill anföra de sakkunniga:

De sakkunniga vilja i detta hänseende till en början erinra, att även om dylika antaganden skulle vara befogade, det likväl icke kan vara försvarligt att av sådan anledning eftersätta trafiksäkerhetens krav. De sakkunniga hysa emellertid den bestämda uppfattningen, att de framkomna farhågorna äro starkt överdrivna. Den stora publik, som — enligt vad från fabrikanthåll i annat sammanhang med stort eftertryck vitsordats — har ett verkligt behov av ifrågasvarande fordon, torde näppeligen komma att avstå från det samma av den anledningen, att rätten att bruka fordonet blir förenad med vissa villkor, som komma att medföra dels vissa i varje fall endast tillfälliga besvär i samband med fordonets förvärvande och dels en procentuellt sett obetydlig höjning av kostnaderna. Självfallet är det dock synnerligen önskvärt, att dessa besvär och kostnader i möjligaste mån inskränkas.

I sådant avseende har ifrågasatts, huruvida man för lättviktsmotorcyklister-ternas del kunde nöja sig med ett mindre kvalificerat körkort, som skulle utfärdas av vederbörande polismyndighet utan att sökanden företett läkarintyg eller undergått förarprov och utan att, såsom eljest sker, nykterhetsnämndens intyg inhämtats. De sakkunniga vilja, under hänvisning till vad i det föregående anförts i detta ämne, bestämt avstyrka ett dylikt förslag. Vad kravet på fysisk lämplighet samt ett nyktert levnadssätt beträffar, är det enligt de sakkunnigas mening uppenbart, att samma krav måste ställas på en lättviktsmotorcyklist som på andra motorförare. Vad åter körkortsprovet beträffar, är att märka, att lättviktsmotorcyklister-erna i regel icke komma i åtnjutande av den uppfostran till varsam och trafiksäker körning, som meddelas i körskolorna. Med hänsyn härtill är det just för lättviktsmotorcyklister-ernas vidkommande av särskild betydelse, att körkortsprovet icke nedsjunkes till en formalitet utan anordnas på sådant sätt, att det bereder tillfälle för vederbörande förhørsledare att dels bilda sig en föreställning om körkortsaspiranternas lämplighet och dels under verkningsfulla former giva de blivande förarna en inblick i det djupt allvarliga problem, som trafikolyckorna innebära, och de möjligheter, som stå den enskilde till buds i kampen för ökad trafiksäkerhet. Med hänsyn till vad nu antytts finna de sakkunniga jämväl önskvärt, att körkortsprovet även för lättviktsmotorcyklister-ternas del sker med anlitande av besiktningsmännens beprövade erfarenhet på förevarande område, oavsett att fullgod kompetens otvivelaktigt i många fall förefinnes även inom poliskåren.

Beträffande de kostnader, som vid ett genomförande av den föreslagna regleringen skulle komma att belasta lättviktsmotorcyklister-erna, anföra de sakkunniga:

För besiktning av en motorcykel skall till vederbörande besiktningsman erläggas en avgift av 5 kronor. Därest besiktningen anordnas såsom typbesiktning, betingar den en avgift av 50 kronor. I detta senare fall uppstår sålunda endast en helt obetydlig kostnad för fabrikanten, medan köparen icke betungas med någon nämnvärd utgift för angivna ändamål.

För registrering av en motorcykel utgår en avgift av 5 kronor, vartill kommer 2 kronor för stämpel och lösen. Kostnaderna för erhållande av körkort äro rätt avsevärda. Läkarundersökning jämte intyg betingar en kostnad av högst 8 kronor, där undersökningen förrättas av läkare anställd i

statens eller kommuns tjänst. För förarprovet skall till besiktningssmannen erläggas en avgift av 10 kronor, och för körkortet utgår stämpelavgift (eller för Stockholms stads vidkommande stämpel jämte lösen) med likaledes 10 kronor. Enligt de sakkunnigas mening torde det utgöra en angelägenhet av allmänt intresse, att användandet av motorfordon icke belastas med andra kostnader än som äro strängt nödvändiga, och denna synpunkt vinner självfallet ökad betydelse i samma mån som kostnaderna äro stora i förhållande till fordonets värde och ägarens ekonomiska bärkraft. De sakkunniga finna ur dessa synpunkter önskvärt, att frågan om sänkning av kostnaderna för registrering och körkort blir föremål för uppmärksamhet, framför allt i vad avser motorcyklar och lättviktsmotorcyklar. De sakkunniga vilja emellertid icke förneka, att en dylik sänkning synes vara förenad med vissa svårigheter. Vad till en början angår registreringsavgiften utgör denna redan nu för motorcyklarnas vidkommande allenast en tredjedel av avgiften för registrering av en automobil. Beträffande kostnaderna för läkarundersökning och förarprov torde det näppeligen vara motiverat att för samma undersökning eller prövning föreskriva olika ersättningsbelopp, allt efter som fråga är om en bilförare eller en förare av motorcykel eller lättviktsmotorcykel. En sänkning av stämpelavgiften för körkort torde däremot enligt de sakkunnigas uppfattning vara en tänkbar utväg för kostnadernas förbilligande. Denna fråga är emellertid närmast av statsfinansiell natur och undandraget sig därför de sakkunnigas bedömande.

I fråga om kostnaden för trafikförsäkring må nämnas, att den årliga premien för en ansvarighetsförsäkring å en lättviktsmotorcykel för närvarande enligt uppgift växlar mellan 35 kronor för Stockholm och Göteborg samt 14 kronor för Gotlands län. Erinras må, att detaljerade föreskrifter rörande försäkringsinrättningarnas premieberäkning förefinnas. I den mån lättviktsmotorcyklarnas farlighet för andra trafikanter än fordonens egna förare befinnes vara av den relativt ringa omfattning, som hittills tillgängliga uppgifter synas giva vid handen, torde detta förhållande följaktligen komma försäkringsstagarna till godo i form av mätliga premiesatser.

Av skäl, för vilka de sakkunniga lämnat redogörelse i specialmotiveringen, hava de sakkunniga ansett, att lättviktsmotorcyklar även i fortsättningen böra vara fria från fordonsskatt. För vinnande av en rationell gräns mellan skattepliktiga och skattefria motorcyklar föreslå de sakkunniga, att skattefrihet medgives beträffande alla motorcyklar, som sakna bivagn och hava en tjänstevikt av högst 75 kilogram.

Enligt de sakkunnigas förslag, skall från och med dagen för de nya bestämmelsernas ikraftträdande, som föreslagits till den 1 juli 1939, samma reglering bliva gällande för lättviktsmotorcyklar som för övriga motorfordon, så att fordonet dels icke får brukas, med mindre det blivit registrerat, och dels icke får föras av annan än den, som genom körkort berättigats därtill. Vad nu sagts måste, anföra de sakkunniga, för möjliggörande av erforderlig kontroll, uppenbarligen gälla även i fråga om lättviktsmotorcyklar, som brukats redan före nämnda dag, och beträffande förare, som tidigare utan körkort framfört ifrågavarande fordon.

Under framhållande att en strikt tillämpning av de skärpta bestämmelserna jämväl å nyss angivna fordon och deras ägare i många fall skulle innebära en icke motiverad hårdhet och vara ägnad att skapa onödig irritation föreslå de sakkunniga vissa *övergångsbestämmelser*, åsyftande att be-

reda ägare av lättviktsmotorcykel möjlighet att, därest ansökan göres före den nya regleringens ikraftträdande, dels erhålla registrering av fordonet utan föregående besiktning och dels för egen del erhålla körkort för förande av motorcykel utan genomgående av förarprov och i regel även utan företeende av läkarintyg och utan att utredning verkställts rörande vederbörandes nykterhetsförhållanden.

Beträffande registreringen anföra de sakkunniga:

Ägare av fordon, som enligt motorfordonsförordningen eller kungörelsen den 18 december 1936 med vissa bestämmelser angående lättviktsmotorcyklar skolat anses såsom lättviktsmotorcykel, skall, under förutsättning att han före den 1 juli 1939 hos vederbörande länsstyrelse ansöker därom, kunna erhålla registrering utan att fordonet undergått besiktning. I stället för besiktningssinstrument eller typintyg skall vid ansökningen fogas en av sökanden undertecknad uppgift i två exemplar å såväl motorns som cykelns fabrikat och tillverkningsnummer. Denna uppgift skall vara bestyrkt av polismyndigheten i den ort, där sökanden är bosatt, och sökanden har sålunda att hos nämnda myndighet uppvisa sitt fordon. Bestyrkandet skall verkställas kostnadsfritt. Vid ansökningen om registrering skall i vanlig ordning fogas vederbörligt försäkringsbevis i två exemplar. De sakkunniga föreslå, att avgift för registrering i nu angivna fall skall utgå med allenast 2 kronor förutom lösen och stämpel.

Den förenkling av villkoren för erhållande av körkort, som föreslås av de sakkunniga, innebär följande:

Ägare av lättviktsmotorcykel skall, under förutsättning att han före den 1 juli 1939 hos länsstyrelsen ansöker därom, kunna erhålla vanligt körkort för förande av motorcykel utan föregående läkarundersökning, utan genomgående av förarprov, utan sådant intyg av polismyndighet, som omförmåles i punkten c) av 20 § 1 mom. motorfordonsförordningen, och utan att vederbörande nykterhetsnämnd eller annan blivit hörd över sökandens nykterhetsförhållanden. I stället skall vid ansökningen fogas ett av polismyndigheten inom två månader före ansökningen utfärdat intyg av innehåll, att nämnda myndighet icke har sig bekant något förhållande, på grund varav sökanden kan anses olämplig såsom förare av motorcykel. Sådant intyg skall utfärdas kostnadsfritt. Där i visst fall särskild anledning till tvekan föreligger, skall polismyndigheten självfallet äga rätt att vägra utfärda intyg av nyss angiven beskaffenhet eller att, innan intyg utfärdas, påfordra eller själv verkställa erforderlig utredning.

Vid ansökning till länsstyrelsen om erhållande av körkort skola, förutom det nyss omnämnda intyget av polismyndigheten i vanlig ordning fogas åldersbevis utvisande att sökanden fyllt 16 år, välliknande fotografi av sökanden i sådant format, att det lämpligen kan anbringas å körkortet, samt av sökanden undertecknad uppgift, huruvida han tidigare sökt eller erhållit körkort för automobil eller motorcykel.

I anledning av sådan ansökning, varom nu är fråga, skall sedvanligt körkort för förande av motorcykel utfärdas. Körkortet skall likväl — i enlighet med övergångsbestämmelsernas syfte — vara fritt från lösen och stämpel.

Därest länsstyrelse i visst fall finner särskild anledning föreligga att påfordra ytterligare utredning eller att i ett eller annat avseende föreskriva villkor för erhållande av körkort, varom nu är fråga, skall det stå länsstyrelsen fritt att därom besluta.

Yttranden.

Flertalet av de hörda myndigheterna och organisationerna hava vitsordat, att nu rådande förhållanden å ifrågavarande område ur olika synpunkter icke äro tillfredsställande och att därför ändrade bestämmelser rörande lättviktsmotorcyklar äro av behovet påkallade.

Till belysande av länsstyrelsernas och organisationernas allmänna inställning till nu berörda fråga torde följande uttalanden här få återgivas:

Länsstyrelsen i Uppsala län anser, att med hänsyn till de stora hastigheter, som kunna uppnås med de nuvarande lättviktsmotorcyklarna, en dylik motorcykel kan medföra samma fara för trafiksäkerheten som en vanlig motorcykel, vilket erfarenheten också givit många belegg för. Då därtill komme, anför vidare länsstyrelsen, att själva cykeln med hänsyn till viktgränsen för denna icke kunnat givas den styrka och förses med sådan utrustning, som motsvarade motorns effekt, måste fordonet anses mindre lämpligt. Dessutom funnes för närvarande ingen säkerhet för kompetensen eller ansvarskänslan hos förarna. I trafiksäkerhetens intresse måste därför sådan ändring komma till stånd, att fordonen finge betryggande konstruktion och icke finge framföras annat än av förare, som besatte nödiga kvalifikationer. Samtidigt måste man söka att icke lägga onödiga hinder i vägen för detta billiga och bekväma trafikmedel.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anför, att i samband med den ökade användningen av lättviktsmotorcyklar, som inträtt under senare tid, och dessa fordons i allmänhet tämligen svaga konstruktion och de svåra påfrestningar, för vilka de ofta utsattes, annat än ett stegrat antal olyckor vid användning av fordonen knappast varit att förvänta. Såsom förhållandena utvecklats sig, måste givetvis försök göras att så långt möjligt undanröja anledningarna till olyckorna, särskilt som dessa i skadehänseende främst torde drabba föraren av lättviktsmotorcykeln såsom den vid olyckor med förevarande slags fordon i trafiken merendels svagare parten.

Länsstyrelsen i Kronobergs län: Såsom av de sakkunniga i betänkandet framhållits har den ökade användningen av lättviktsmotorcyklar föranlett avsevärda risker i trafikhänseende icke minst med hänsyn därtill, att dylika fordon och deras förare icke äro underkastade samma kontroll, som gäller med avseende på andra motorfordon. Åtgärder för avvärijande av dessa risker bliva på grund av det ständigt ökade beståndet av lättviktsmotorcyklar alltmera nödvändiga.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län tillstyrker de föreslagna författningsändringarna. De förutsättningar, anför länsstyrelsen, under vilka 1936 års lindrigare bestämmelser för lättviktsmotorcyklar tillkommit, hade ej inträffat. Lättviktsmotorcykeln hade ej blivit det prisbilliga, långsamt gående, för praktiska behov lämpade, för trafiken relativt ofarliga fortskaffningsmedel, som det varit 1936 och som man förväntat, att det skulle förbliva. Den hade blivit lika snabbgående, trafikfarlig och för nöjesäkning använd som andra motorfordon. Under sådana förhållanden funnes ingen möjlighet att längre medgiva fordonet den undantagsställning, som det erhållit år 1936. Det funnes ingen annan rationell utväg än att inränga lättviktsmotorcyklarna bland andra motorcyklar. De sakkunniga hade också valt denna utväg. Man kunde tveka om den rest av undantagsställning, som i skatteavseende medgaves motorcyklar med vikt under 75 kg., vore tillräckligt motiverad. Frågan rörde emellertid ej trafiksäkerheten och länsstyrelsen hade ingen invändning att göra.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län: Ur trafiksäkerhetssynpunkt synes det nödvändigt och är av senare årens erfarenhet bestyrkt, att lättviktsmotorcyklarna böra underkastas strängare bestämmelser än de för närvarande gällande även om det icke kan förnekas, att dessa fordon för en stor del av befolkningen utgöra prisbilliga och synnerligen nyttobetonade fortskaffningsmedel samt det med hänsyn därtill varit önskvärt, att de kunnat bibehållas i en undantagsställning.

Länsstyrelsen i Västmanlands län: Såsom även de sakkunniga framhållit har användningen av lättviktsmotorcyklar tagit en omfattning, vilken tidigare knappast kunnat förutses. Cyklarnas relativa prisbillighet i förening med deras låga driftskostnader har för dem skapat en marknad, som för varje år blivit allt större. För många människor torde deras användning hava medfört ökade möjligheter icke blott att erhålla arbete utan även att minska kostnaderna för resorna till och från arbetsplatsen. För åtskilliga av den yngre generationen torde dock även »fartens tjusning» hava spelat en icke oväsentlig roll vid valet av fortskaffningsmedel.

I och med den starka ökningen av lättviktsmotorcyklarnas antal hava emellertid de olägenheter, som äro förknippade med deras användning, allt mera framträtt. Hänsynstagandet till å ena sidan köparnas önskemål och å andra sidan författningens restriktiva bestämmelser har sålunda tvingat tillverkarna att konstruera lättviktsmotorcyklar, som enligt mångas utsago icke kunna anses fullt lämpliga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Bristen på reglerande lagbestämmelser har vidare omöjliggjort för myndigheterna att bland förarna utrensa dem, som på grund av olämplighet i det ena eller det andra avseendet icke böra betros med rätten att föra motorfordon. Anförda omständigheter hava i sin tur lett till att antalet trafikolyckor i samband med framförandet av lättviktsmotorcyklar ökats. För täckandet av de skador, som härigenom uppkommit, har icke någon obligatorisk trafikförsäkring funnits.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län: Lättviktsmotorcykeln har för stora delar av befolkningen stor betydelse såsom ett billigt och snabbt fortskaffningsmedel. Sålunda användes den t. ex. i stor utsträckning av arbetare och tjänstemän för deras resor till och från arbetsplatsen. Genom hittills rådande särbestämmelser i förhållande till övriga motorfordon, frihet från registrering och försäkringsskyldighet samt skattefrihet, vartill kommer, att körkort ej erfordras för föraren, hava anskaffandet och innehavet av lättviktsmotorcykel ställt sig överkomligt även för mindre bemedlade, för vilka lättviktsmotorcykeln har den största betydelsen. Emellertid har beträffande lättviktsmotorcykeln vissa olägenheter visat sig i trafikhänseende, vilket föranlett nu föreliggande förslag till lättviktsmotorcykelns likställande med övriga motorfordon. Genom uppnåendet av hastigheter, för vilka lättviktsmotorcykeln med hänsyn till sin konstruktion och manövreringsförmåga ej är lämpad, har lättviktsmotorcykeln tenderat att bli en fara i trafiken både för sin förare och andra trafikanter. Särskilda lagstiftningsåtgärder hava därför ansetts erforderliga för att ställa jämväl lättviktsmotorcyklarna under samma kontroll som övriga motorfordon. Även försäkringsskyldighet har ansetts böra införas för lättviktsmotorcyklar för att rätten till skadestånd för tredje man, som drabbas av skada genom dylikt fordon, ej skall bliva illusorisk.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser, att den tekniska utveckling, som lättviktsmotorcyklarna genomgått under senare år, i hög grad eliminerat den artskillnad, som tidigare funnits mellan den ursprungliga lättviktsmotorcykeln — den med hjälpmotor försedda trampeykeln — och övriga motorcyklar. Det torde icke, anför styrelsen, kunna förnekas, att den förmåns- och undantagsställning i förhållande till andra motorfordonsförare, som hittills

tillerkänts förare av lättviktsmotorcyklar, i många fall varit en bidragande orsak till den alltjämt stigande olycksfallsfrekvensen vid trafik med dylika fordon.

Sveriges motorfederations motorcykelsektion: Mot bakgrunden av de i Sverige under senaste åren inträffade talrika olyckshändelserna med lättviktsmotorcyklar, därav ett påfallande stort antal med dödlig utgång, är det uppenbart, att de ändrade bestämmelser rörande lättviktsmotorcyklar, vilka genomfördes år 1936, varit synnerligen olyckliga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Dessa olägenheter hava ytterligare förstörats därigenom, att ifrågavarande lagbestämmelser, vilka bl. a. begränsa lättviktsmotorcykelns vikt till maximum 45 kg samt föreskriva, att lättviktsmotorcykeln skall bestå av »en för framdrivande uteslutande genom trampning inrättad cykel, som försetts med hjälpmotor», helt omöjliggjort för fabrikanterna att skapa ett motorfordon, som uppfyller ens rimliga krav på trafiksäkerhet. Denna motorcykel har emellertid tillvunnit sig en oerhörd popularitet hos den icke motorsakkunniga allmänheten, framförallt på grund av sitt billiga pris, och resultatet har blivit, att Sverige under de senaste två åren erhållit mellan 50,000 och 60,000 sådana för den allmänna trafiken synnerligen farliga lättviktsmotorcyklar.

Motormännens riksförbund har anfört, att vad hastigheten beträffade, inga berättigade anmärkningar torde kunna göras mot att lättviktsmotorcykeln framfördes med cirka 30 à 35 km fart, i vilket fall den väl fyllde sitt ändamål och icke heller kunde anses utgöra större faromoment på vägar och gator än vad andra fordon utgjorde. Men då, såsom nu skedde, lättviktsmotorcykeln framfördes med stor hastighet, ja, i flera fall 70 à 80 km per timme, då utgjorde detta fordon en verklig fara för trafiksäkerheten, i all synnerhet som cykeln icke vore byggd för så hög fart. Detta missförhållande måste rättas till.

Beträffande härefter frågan om lämpligaste sättet för att råda bot på de mindre tillfredsställande förhållanden, som råda å här förevarande område, har flertalet av de hörda myndigheterna och organisationerna anslutit sig till de sakkunnigas förslag, att begreppet lättviktsmotorcykel avskaffas och att sålunda samma bestämmelser skulle gälla för lättviktsmotorcyklar som för övriga motorcyklar. De erinringar, som från de tillstyrkande myndigheternas sida framstälts mot förslaget, hänföra sig huvudsakligen till vissa detaljfrågor.

Överståthållarämbetet, vars uttalande i nu förevarande hänseende är representativt för vissa av de hörda myndigheternas inställning till frågan, har framhållit, att lättviktsmotorcyklarna utvecklats därhän, att de borde jämföras med vanliga motorcyklar. Någon rimlig anledning att medgiva fordon, vilka kunde uppdrivas till nära nog samma hastighet som en vanlig motorcykel, eller tillerkänna förare av sådana fordon någon särställning funnes uppenbarligen icke.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har anfört:

Det viktigaste av de skäl, som anförts för bibehållande av den nu gällande ordningen i fråga om lättviktsmotorcyklarna, torde utan tvivel vara, att lättviktsmotorcykeln utgör ett bekvämt och relativt billigt fortskaffningsmedel för stora grupper av arbetare, särskilt på landsbygden, vilka hava sina arbetsplatser belägna på långt avstånd från hemmet. Visserligen skulle en förändring i överensstämmelse med de sakkunnigas förslag förorsaka blivande köpare av lättviktsmotorcyklar vissa besvär och något ökade omkostnader i

samband med fordonets förvärvande, men för dem, som hava ett verkligt behov av dessa fordon, torde dessa omständigheter vara av relativt underordnad betydelse. I varje fall synes här ifrågavarande invändning väga lätt i jämförelse med de många skäl, som av de sakkunniga och eljest anförts för att dessa fordon i trafiksäkerhetens intresse böra i föreslagen utsträckning jämföras med övriga motorcyklar. Förslaget synes länsstyrelsen innebära en lycklig lösning av det föreliggande problemet och föranleder från länsstyrelsens sida endast några smärre erinringar.

Med hänsyn till den väg, som utvecklingen tagit, finner *länsstyrelsen i Västmanlands län* i likhet med de sakkunniga knappast någon annan möjlighet stå till buds än att för lättviktsmotorcyklarna genomföra samma bestämmelser som för övriga motorfordon. Allenast härigenom, anför länsstyrelsen, torde tillräcklig kontroll kunna vinnas över ifrågavarande cyklar och deras användning. Ej minst betydelsefullt torde körkortstvånget bliva för strävandena att hålla förarkåren på en tillfredsställande nivå. Om lämpligheten av att införa obligatorisk trafikförsäkring torde knappast några tvivel kunna råda. Väl vore det sant, att de som drabbades av kostnaderna för de föreslagna förändringarna kanske mer än andra fordonsägare använde sina cyklar för praktiska behov och ofta befunne sig i svag ekonomisk ställning. Trafiksäkerhetens krav torde dock böra i första hand beaktas och något avsteg icke göras från principen, att kostnader av nu ifrågavarande slag skulle bäras av fordonsägarna. I samband härmed finge länsstyrelsen bestämt taga avstånd från varje försök att genom förändrade bestämmelser skapa någon ny registrerings- och körkortsfri motorcykeltyp.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län uttalar, att de sakkunnigas förslag ur trafiksäkerhetssynpunkt bör hälsas med tillfredsställelse. De utomordentligt allvarliga siffror rörande antalet olyckor i samband med trafik av lättviktsmotorcyklar, som de sakkunniga lämnat, vore, anför länsstyrelsen, i och för sig tillräckligt motiv för förslagets genomförande. Länsstyrelsen funne förslaget väl motiverat i övrigt och väl skickat att läggas till grund för lagstiftning i ämnet.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län uttalar, att det av utredningen i ärendet syntes framgå, att man icke torde kunna genom tekniska anordningar å de mindre motorcyklarna åstadkomma en motorcykel, som vore tämligen ofarlig ur trafiksäkerhetssynpunkt samtidigt som den ur praktisk synpunkt vore ändamålsenlig. Med hänsyn härtill ansåge länsstyrelsen i likhet med de sakkunniga erforderligt, att i lagstiftningen låta alla motorcyklar i huvudsak falla under samma föreskrifter. Emot vad i sådant syfte föreslagits hade länsstyrelsen därför intet att erinra.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser de sakkunnigas förslag vara ägnat att avhjälpa de olägenheter, som de nuvarande bestämmelserna visat sig innebära. Särskilt framhåller styrelsen fördelen ur trafiksäkerhetssynpunkt därav, att samtliga motorcyklar i trafikhänsende komma att hänföras till samma fordonsgrupp. Även om det skulle, anför styrelsen, visa sig möjligt att genom uppställande av vissa tekniska fordringar åstadkomma en motorcykel, som icke kunde uppdrivas i större hastighet, torde likväl de av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna böra gälla även för detta fordon.

I vissa av yttrandena har emellertid upptagits en av de sakkunniga berörd men på närmare anförda skäl icke förordad lösning av det nu förevarande problemet. Sålunda har, huvudsakligen i syfte att icke onödigt fördyra och försvåra användningen av lättviktsmotorcykel, ifrågasatts en lösning, som går ut på att skapa en långsammare och följaktligen ofarligare mo-

torcykel än den nu vanligen förekommande lättviktsmotorcykeln. En dylik motorcykel skulle närmast motsvara den typ, som statsmakterna åsyftade vid utformningen av 1936 års bestämmelser i ämnet, och alltså i huvudsak lämnas fri från de för vanliga motorcyklar gällande bestämmelserna.

Länsstyrelsen i Uppsala län har — under framhållande av betydelsen av att onödiga hinder icke läggas i vägen för användningen av lättviktsmotorcyklar — uttalat, att länsstyrelsen för sin del ansåge, att frågan enklast skulle lösas, om det vore möjligt att få fram en lättviktsmotorcykel, vilken icke kunde överskrida en viss ofarlig hastighet, exempelvis 35 km. i timmen och därför kunde lämnas i huvudsak fri från eljest gällande bestämmelser. Efter vad det kommit till länsstyrelsens kännedom, mötte det icke oövervinnerliga svårigheter att framställa en motorcykel av den typ, de sakkunniga efterlyst. Då det otvivelaktigt måste vara den mest tillfredsställande lösningen av ifrågavarande spørsmål, om vissa lättviktsmotorcyklar kunde lämnas fria från hämmande bestämmelser, syntes förnyad utredning böra verkställas innan den föreliggande frågan slutbehandlades. Skulle emellertid resultatet bliva negativt, såsom de sakkunniga antagit, torde det icke vara möjligt undgå att uppställa krav på besiktning och registrering av fordonet samt innehav av körkort för föraren. Några skäl att härutinnan behandla dessa motorcyklar och deras förare annorlunda eller lindrigare än vad som gäller vanliga motorcyklar och deras förare torde icke föreligga.

Länsstyrelsen i Södermanlands län tillstyrker de sakkunnigas förslag men framhåller, att därest det under ärendets fortsatta behandling skulle visa sig möjligt att åstadkomma en lättviktsmotorcykel med en maximihastighet av 30 à 35 km i timmen och en betryggande konstruktion, hade länsstyrelsen icke något att erinra mot att lättviktsmotorcyklar av dylik typ lämnades i huvudsak fria från eljest gällande bestämmelser.

Länsstyrelsen i Blekinge län förklarar sig icke hava något annat att erinra i anledning av de sakkunnigas förslag, än att länsstyrelsen ansåge ytterligare undersökning böra äga rum till uträdnade av huruvida icke möjlighet funnes att skapa en långsammare, stabilare, bättre utrustad och följaktligen ofarligare lättviktsmotorcykel.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län anser, att förslaget med smärre ändringar icke ger anledning till erinringar, men det synes länsstyrelsen önskvärt, att denna fråga göres till föremål för ytterligare undersökning.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län uttalar såsom önskvärt, att de sakkunniga vidhållit sitt förslag om begränsning av motorernas cylindervolym för att på detta sätt nedbringa hastigheten. Länsstyrelsen kunde, anför länsstyrelsen, icke finna de skäl, som åberopats däremot, övertygande. Länsstyrelsen önskade framhålla möjligheten av att konstruera en lättviktsmotorcykel, som hade en begränsad hastighet av 30 à 35 km. i timmen. Förevarande fråga borde underkastas en förnyad prövning och ingående undersökning, om icke en lättviktsmotorcykel kunde konstrueras, som fyllde de krav, som borde ställas på ett ur trafiksynpunkt i stort sett ofarligt motorfordon. Om icke vid en förnyad prövning av frågan regler för en ur trafiksynpunkt relativt ofarlig motorcykel kunde uppställas, ville länsstyrelsen emellertid förorda de sakkunnigas förslag.

Motormännens riksförbund föreslår en undersökning för att uträna, huruvida man icke redan vid lättviktsmotorcykelns konstruktion borde kunna åstadkomma förebyggande och betryggande åtgärder med hänsyn till farten. Förbundet anför i frågan:

Att tillgripa maximibestämmelser i fråga om farten med straffpåföljd för överträdelse vill förbundet icke förordna, enär ett dylikt förfarings sätt endast skulle leda till trakasserier och i många fall få motsatt verkan mot den åsyftade. Även om förbundet icke är i tillfälle att härvidlag framlägga något positivt förslag, vill förbundet framföra tanken på, att en undersökning verkställas för att utröna, huruvida man icke redan vid lättviktsmotorcykelns konstruktion bör kunna åstadkomma förebyggande och betryggande åtgärder med hänsyn till farten. Skulle det visa sig, att man konstruktionsvägen kan finna en lösning, måste givetvis straffpåföljd för sådana maskinella ändringar, som syfta till högre fart, införas, men till dess full klarhet härutinnan vunnits, bör man enligt förbundets mening icke gå händelserna i förväg utan ställa sig avvaktande.

Bland tillverkarna av lättviktsmotorcyklar råda olika meningar angående de tekniska möjligheterna att framställa en för sitt ändamål lämplig lättviktsmotorcykel av nu ifrågasatt slag. Det övervägande antalet fabrikanter, som uttalat sig i frågan, hava emellertid ansett detta kunna ske. Sålunda hava *Husqvarna vapenfabriks aktiebolag*, *aktiebolaget maskinfabriken Rex*, *aktiebolaget Ernst O. Jönsson*, *M. Berlin & Co. aktiebolag*, *Industrikompagniet*, *svenska Cykel-Magasinet*, *aktiebolaget Nymans Verkstäder*, *Gefle velocipedfabrik* och *velocipedaktiebolaget Lindblad* uttalat, att de efter ingående undersökningar funnit det möjligt att tillverka en ändamålsenlig lättviktsmotorcykel med så låg maximihastighet, att den skulle såsom hittills kunna vara körkorts-, registrerings- och skattefri. Förevarande motorcykel skulle hava en cylindervolym av högst 80 kubikcentimeter samt en maximihastighet av 35 kilometer per timme. Den skulle påläggas besiktningstvång, och det utfärdade instrumentet skulle innehålla vissa data å motorcykeln, avseende bland annat cylinderdimension, cylindervolym, invändig diameter å insugningsröret samt maximihastighet.

Aktiebolaget A. Wiklunds maskin- och velocipedfabrik har däremot ifrågasatt värdet av en teknisk fartbegränsning för lättviktsmotorcyklarna. En bestämmelse om en högsta tillåten maximifart skulle medföra, anför bolaget, ett återinförande endast för lättviktsmotorcyklarna av den hastighetskontroll från ordningsmaktens sida, som numera ansåges vara obehövlig för övriga slag av motorfordon, ävensom tvånget att utrusta lättviktsmotorcykeln med hastighetsmätare för att giva föraren kontrollmöjlighet över körhastigheten. Härigenom skulle fordonets pris ej oväsentligt fördyras. Bestämmelser i tekniskt hänseende, som begränsade en lättviktsmotorcykels maximihastighet till ett visst angivet lågt värde, skulle ej blott innebära ett ingripande till nackdel för teknikens utveckling utan även mycket snart få lov att ändras. Teknikens utveckling kunde nämligen endast tillfälligtvis hindras. Den sökte sig ständigt nya vägar.

Svenska cykelfabriken Monark ställer sig helt avvisande till förslaget om en begränsning av den högsta tillåtna hastigheten för en lättviktsmotorcykel. Bolaget anför:

De sakkunniga hava i sitt betänkande omnämmt en s. k. körkortsfri motorcykel med en begränsad hastighet av 35 km/tim., med anledning varav några fabrikanter föreslagit en sådan. Detta förslag kan bolaget för sin del icke

biträda. Nyttan för köparen av ett sådant fordon skulle bli mycket ringa jämfört med den nytta han kan hava av en lättviktsmotorcykel av nuvarande typ, och det torde vara i högsta grad oklokt att försämra motorfordonet för dem, som behöva detsamma för praktiskt bruk. En sådan motorcykel med 35 km hastighet skulle bli otillfredsställande beträffande såväl hållbarhet som prestationsförmåga och icke giva köparen full valuta för hans pengar, då priset på denna måste bli nära nog lika högt som på den av bolaget föreslagna lättviktsmotorcykeln med 55 kg vikt. Bolaget anser, att nyttan av denna 35 km motorcykel, jämförd med den av bolaget föreslagna är så ringa, att vid antagande att köparen får 100 % -ig valuta för sina pengar vid köp av den av bolaget föreslagna motorcykeln, han icke får mer än halv valuta vid köp av den till 35 km/tim. hastighetsbegränsade motorcykeln.

Dessutom blir det omöjligt att kontrollera, att en sådan maximihastighet på 35 km/tim. icke överskrides. Praktiken har till fullo bevisat, att det icke är möjligt att effektivt begränsa ett fordon's hastighet genom att föreskriva viss motor eller viss utväxlingsanordning, då ändringar, som öka hastigheten, lätt kunna företagas av fordonets ägare och sådana ändringar äro svåra om ens möjliga att kontrollera. Hastigheten måste ju för övrigt i hög grad vara beroende av vägbanans beskaffenhet, med- eller motvind o. s. v. På en vanlig tramcykel kan uppnås en hastighet av 35 km/tim. En tävlingsåkare håller en fart på ungefär 40 till 50 km/tim., och det torde väl icke vara rimligt, att maximihastigheten för en lättviktsmotorcykel skulle vara lägre än för en tramcykel. Bolaget anser därför, att ett sådant förslag till motorcykel med begränsad maximihastighet i praktiken är outförbart och alldeles säkert kommer att, därest det skulle bli genomfört, åsamka lättviktsmotorcykelägarna en massa obehag och polismyndigheterna mycket extra arbete, vilket å andra sidan kommer att resultera i att myndigheterna inom kort ånyo nödgas ändra förordningarna beträffande motorcyklarna.

En begränsning av vikten och cylindervolymen ger däremot klarare linjer, som äro lätta att följa med hänsyn till såväl fabrikation som kontroll. För övrigt skulle bolaget för sin del icke kunna förorda, att ens en lättviktsmotorcykel med 35 km hastighet bleve fri från ovannämnda föreslagna tillståndsbevis.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle kravet på innehav av körkort såsom för motorcykel utsträckas till att gälla även för framförande av fordon, som nu hänföres till lättviktsmotorcykel. I stort sett har förslaget härutinnan icke givit anledning till erinran från de hörda myndigheternas sida. Från olika håll har särskilt betonats vikten av att den körkortssökande företer intyg om nyktert levnadssätt och att kravet på läkarundersökning icke eftergäves. *Länsstyrelsen i Uppsala län* har sålunda uttalat, att det enligt länsstyrelsens mening icke föreläge tillräcklig anledning att eftergiva de vanliga fordringarna på körkort. Det vore nämligen väl behöfligt, att föraren styrkte sin kännedom om trafikföreskrifterna. Det låte sig ej heller göra att avstå från fordran på läkarintyg. En väsentligt nedsatt syn eller hörsel kunde ju innebära ett allvarligt riskmoment. Jämväl utredning genom nykterhetsnämnden syntes erforderlig, då det knappast vore möjligt för polismyndigheten i större distrikt att äga kännedom om alla förare's nykterhetsförhållanden. Över huvud syntes det icke tillrådligt att under en lång tid framåt avstå från de garantier för trafiksäkerhet, som förarnas kompetensprov i olika avseenden innebure. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*

har framhållit, att samma krav måste ställas på förare av en lättviktsmotorcykel som på andra förare av motorfordon. Det kunde, anför styrelsen, visserligen invändas, att handhavande av en lättviktsmotorcykel vore synnerligen enkelt. Ett prov för körkort för förande av motorcykel innefattade emellertid icke endast ett konstaterande av huruvida föraren kunde på ett riktigt sätt handhava fordonets maskineri. Fastmer torde de övriga kunskaper och egenskaper, som föraren måste visa sig äga, vara av största betydelse för provets godkännande. Enligt styrelsens mening torde det därför icke kunna ifrågasättas annat än att samtliga dylika prov skulle såsom hittills verkställas av besiktningsmännen för motorfordon.

I några av yttrandena har emellertid ifrågasatts, huruvida icke en förenkling av bestämmelserna för erhållande av körkort borde kunna medgivas, då fråga vore om förande av lättviktsmotorcykel. *Svenska motorförbundets lättviktscykelsektion* har sålunda föreslagit, att för förare av lättviktsmotorcyklar ett enklare förfaringssätt vid utställandet av körkort måtte komma till användning. Sektionen anser, att körkortsprövningen endast bör gå ut på att utröna sökandens kännedom om motorfordonsförordningens och vägtrafikstadgans bestämmelser. Vidare finner sektionen, att företeende av läkarintyg skulle behöva påfordras endast i det fall, att den körkortssökande uppenbarligen lede av sådant fysiskt fel, att hans lämplighet som motorförare kunde allvarligen ifrågasättas. *Göteborgs lättviktsmotorcykelförening* uttalar sig för ett enklare körkortsprov med åtföljande förhör angående gällande trafikregler inför en av vederbörande myndighet godkänd person. *Svenska cykel fabriken Monark* föreslår, att för lätta motorcyklar införes ett tillståndsbevis, som i likhet med vad som förekommer i vissa länder skulle utfärdas av ortens polismyndighet efter det denna övertygat sig om att vederbörande äger nödiga kunskaper om gällande trafikbestämmelser och i övrigt anses lämplig såsom förare. *Kungl. automobilklubben* anser ett förenklat körkortsförfarande böra övervägas beträffande ej endast lättviktsmotorcyklar utan även för motorcyklar i allmänhet. Bland annat skulle kraven på kännedom om fordonens verkningssätt enligt klubben kunna bortfalla.

Beträffande kostnaderna för erhållande av körkort har från en del håll understrukits önskvärdheten av att dessa i möjligaste mån inskränkas. *Länsstyrelsen i Värmlands län* har i kostnadsfrågan anfört, att man väl finge antaga, att den, vars ekonomi tillåte inköp av en lättviktsmotorcykel för omkring 400 kronor även hade råd att anskaffa de avgiftsbelagda intygen (kompetensbevis och läkarintyg) för erhållande av körkort. För närvarande utgjorde kostnaden för dessa intyg sammanlagt 18 à 20 kronor. Detta belopp vore ju att betrakta såsom en engångsutgift. Då manövreringen av lättviktsmotorcykel vore synnerligen enkel, torde dock förarprovet kunna inskränkas till att avse undersökning om sökanden besatte nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter m. m. (enligt nu gällande bestämmelser) och ersättningen borde för denna prövning kunna sättas mycket lägre än för de mera utförliga prövningarna, exempelvis 3 kronor. Enär

körkortet skulle bli avgiftsfritt, komme hela kostnaden att stanna vid 11 à 13 kronor, vilket belopp knappast kunde anses ruinerande för en motorcykelägare. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har uttalat, att styrelsen funne den av de sakkunniga ifrågasatta sänkningen av stämpelavgiften för körkortet vara värd allt beaktande. Man kunde beräkna, att genom de nya bestämmelserna det årliga antalet körkort för motorcykel komme att öka i sådan grad, att även med en stämpelavgift, som för motorcykel skulle uppgå till hälften av den nuvarande, en väsentlig ökning av stämpeluppbörden för motorfordon skulle vinnas. Styrelsen anser, att även en nedsättning av det belopp, som för körkortsprovet skall erläggas till besiktningssman, från nuvarande 10 kronor till förslagsvis 5 kronor torde kunna tagas under överbägande. En dylik nedsättning skulle, anför styrelsen, endast gälla prov för körkort för förande av motorcykel. Ökningen i det årliga antalet körkortssökande torde nämligen bli så stor, att någon minskning av det av besiktningssmännen till statsverket inlevererade beloppet icke kunde befaras uppstå, även om hänsyn toges till att viss revidering av grunderna för beräkning av den andel av uppbörden, som besiktningssman ägde tillgodogöra sig, måste ske för att bereda besiktningssmannen skälig ersättning för hans ökade arbete.

Vad angår frågan om registrering av lättviktsmotorcyklar har flertalet myndigheter och organisationer utan närmare motivering instämt i de sakkunnigas förslag. Från en del håll har emellertid påpekats, att registreringen i och för sig hade oväsentlig betydelse för förebyggande av direkta olyckor, men att densamma vore nödvändig för att kunna möjliggöra indentifiering av fordonet och därigenom, bland annat, praktiskt kontrollera, att försäkringsplikten fullgjorts.

Länsstyrelsen i Jönköpings län har framhållit den betydande ökning i länsstyrelsens arbetsbörda, som registreringsskyldigheten skulle medföra. I stor utsträckning vore det, anför länsstyrelsen, ungdom, som komme att bli ägare till ifrågavarande fordon och i många fall ungdom, som av olika orsaker kunde antagas komma att slarva med både registrerings- och försäkringsplikten. Man kunde nämligen med ganska stort fog våga påstå, att ifrågavarande slags fordon ofta — särskilt när de använts ett eller annat år och de därigenom förlorat i värde — komme att byta ägare samt att med avseende härå ett noggrannare kontrollarbete hos registreringsmyndigheten komme att krävas med avseende å dessa än andra motorfordon. Ett sålunda ökat registreringsarbete komme naturligen i sin tur att återverka på såväl person- som lokalbehovet, vilket länsstyrelsen ansett sig böra redan här påpeka. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* har ifrågasatt, huruvida icke registreringen kunde äga rum hos vederbörande polismyndighet i stället för — som föreslagits — hos länsstyrelserna. Härigenom skulle, anför länsstyrelsen, allmänheten beredas avsevärda lättnader samtidigt som de hos länsstyrelserna förda motorcykelregisterna icke behövde svälla ut allt för mycket, till men särskilt vid debitering och uppbörd av skatt. Vidare har länsstyrelsen framhållit, att ett genomförande av förslaget ovillkorligen komme att med-

föra ökade krav på utrymme och personal från de registrerande myndigheternas sida samt en icke oväsentlig ökning av besiktningsmännens arbetsbörda.

Avvikande mening beträffande registreringsplikten har framförts av *motormännens riksförbund*, som ifrågasätter den reella nyttan av registrering, samt av *kooperativa förbundet*, som anser, att registrering av lättviktsmotorcyklar icke bör förekomma, då den saknar betydelse för kontroll av trafiksäkerheten. Kontroll av att trafikförsäkring föreligger torde enligt förbundet kunna äga rum på annat sätt än genom registrering, exempelvis genom att särskilda försäkringsmärken anbringas å fordonet.

De sakkunnigas förslag om den obligatoriska trafikförsäkringens utsträckande till att omfatta även lättviktsmotorcyklarna har så gott som undantagslöst lämnats utan erinran av de hörda myndigheterna och organisationerna. *Motormännens riksförbund*, som på sätt framgår av det föregående anslutit sig till tanken att åstadkomma en lättviktsmotorcykel, som icke kan framföras med alltför stor hastighet, har emellertid uttalat, att det knappast kunde anföras några bärande skäl för att ett dylikt fordon skulle behöva trafikförsäkras.

De sakkunnigas förslag, att motorcykel, som icke är försedd med bivagn och vars tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, skulle vara befriad från fordonsskatt, har av de hörda myndigheterna med ett par undantag lämnats utan erinran. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* har icke funnit förslaget sakligt motiverat. Enligt länsstyrelsen kunde tillverkningen av motorcyklar i nu berörda viktclass antagas komma att svälla ut i en icke önskvärd omfattning. I stället borde, anser länsstyrelsen, införas en skattefri tjänstevikt av till exempel 50 kilogram och motorcyklar med en tjänstevikt av mellan 50 och 75 kilogram beläggas med en årsskatt av 10 kronor. Härigenom skulle klyftan mellan de skattefria och skattepliktiga motorcyklarna komma att avsevärt minskas. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har anfört, att det icke syntes föreligga tillräckliga skäl, att i skattehänseende låta motorcyklar med lägre tjänstevikt än 75 kg. intaga en i förhållande till andra motorfordon särskilt gynnad ställning. Det syntes icke vara riktigt att, såsom de sakkunniga gjort, bedöma skäligheten av den av motorcyklarna erlagda skatten efter samma grunder, som kommit till användning, då det gällt att på ett rättvist sätt fördela skattebördan mellan tyngre motorfordon. Den kraftiga ökning, som antalet lättviktsmotorcyklar för närvarande underginge, tydde på att man vid en vägs projektering måste ägna särskild uppmärksamhet åt trafiken med motorcyklar och bestämma vägbredden därefter. Den därigenom uppkommande merkostnaden torde böra uttagas genom en mindre fordonsskatt, förslagsvis 10 kronor per år för motorcykel med en tjänstevikt understigande 75 kg.

Från åtskilliga tillverkare av lättviktsmotorcyklar hava framförts farhågor för att den föreslagna viktgränsen skulle medföra allvarliga olägenheter. *Sålunda har svenska cykelfabriken Monark* anfört, att inom en viktgräns av 75 kilogram skulle kunna tillverkas flera typer av motorcyklar, som icke

kunde karakteriseras som lättviktsmotorcyklar. En dylik lättviktsmotorcykel skulle betinga betydligt högre pris än motsvarande av lägre viktklass. Många köpare skulle härigenom frestas till att förvärva sig ett dyrare fordon än deras ekonomiska omständigheter tillåte, och en sådan onödig fördyring av detta betydelsefulla fordon kunde icke anses vara i överensstämmelse med den idé, som låge bakom lättviktsmotorcykeln. Denna vore nämligen att bereda möjlighet för dem, som behövde ett mindre motorfordon med låga driftskostnader, att skaffa sig ett lämpligt sådant till rimligt pris.

Liknande synpunkter hava anförts av andra tillverkare av lättviktsmotorcyklar. Vidare har av vissa fabrikanter framhållits, att den föreslagna vikigränsen kunde befaras komma att medföra en stark konkurrens från utländska tillverkare, enär de lättviktsmotorcyklar, som för närvarande tillverkades i utlandet i allmänhet ägde en tjänstevikt överstigande 55 à 60 kilogram.

Kungl. automobilklubben förordar, att den skattefria vikten bestämmes till högst 55 kilogram, enär enligt hittills vunnen erfarenhet fullgoda lättviktsmotorcyklar kunde framställas inom denna viktklass.

De sakkunnigas förslag till övergångsbestämmelser i vad avser en förenkling av villkoren för erhållande av körkort för sådan ägare av lättviktsmotorcykel, som före den 1 juli 1939 hos länsstyrelsen ansöker om körkort, har hos ett stort antal myndigheter och organisationer väckt allvarliga betänkligheter och i åtskilliga fall avstyrkts.

Överståthållarämbetet har sålunda anført, att ett bifall till förslaget komme att medföra, att envar, som före den 1 juli 1939 vore ägare till vad som nu betecknades som lättviktsmotorcykel, skulle kunna erhålla ett körkort, berättigande honom till framförande icke blott av sådant motorfordon utan ock av varje slags motorcykel. En sådan anordning syntes överståthållarämbetet oegentlig, ty antingen vore vederbörande kunnig i förande av motorcykel och i dylikt fall kunde tillämpningen av de i motorfordonsförordningen nu uppställda villkoren för erhållande av körkort för hans del ej anses vara betungande, eller ock saknade vederbörande tillräckliga kunskaper i konsten att köra motorcykel, i vilket senare fall någon eftergift i fråga om förarprov, läkarintyg m. m. uppenbarligen ej borde medgivas.

Länsstyrelsen i Stockholms län har anført, att de sakkunnigas förslag syntes gå alltför långt i tillmötesgående mot fordonsägaren. I händelse av förslagets genomförande skulle fordonsägaren få föra icke blott fordon av det slag, han dittills varit berättigad, utan även motorcyklar i allmänhet, och detta utan att såsom regel behöva dokumentera sin lämplighet på annat sätt än genom ett intyg av polismyndigheten, att myndigheten icke hade sig bekant något förhållande, på grund varav sökanden kunde anses olämplig såsom förare av motorcykel. Länsstyrelsen funne för sin del uppenbart, att den föreslagna lättnaden för erhållande av körkort icke borde gälla annat slag av fordon, än vederbörande enligt nu gällande ordning varit berättigad föra. Men länsstyrelsen nödgades gå ett steg längre och ifrågasatte, om bärande skäl förelåge att utsträcka berörda förmån längre än till fordon, som ägaren innehade vid den nya ordningens ikraftträdande.

Länsstyrelsen i Jönköpings län har avstyrkt förslaget med hänsyn till, bland annat, att det ifrågasatta enklare förfarandet skulle bliva tillämpligt till stor

del på ungdomliga förare, för vilka det i regel icke torde föreligga skäl att mildra kompetenskraven.

Länsstyrelsen i Kristianstads län uttalar, att länsstyrelsen funne den föreslagna lättheten för en sökande att erhålla körkort betänklig, dock icke så mycket, då det gällde ungdomliga motorfordonsförare, ty dessa kunde nog anses hava förvärvat sig en sådan skicklighet i förandet av lättviktsmotorcykel, att de utan risk i fortsättningen kunde betros med förande av vanlig motorcykel, som fastmera då det gällde de personer i hög eller relativt hög ålder, vilka nu förde lättviktsmotorcykel och vilka följaktligen enligt förslaget utan vidare skulle bliva berättigade att framdeles föra jämväl motorcykel i egentlig mening. Länsstyrelsen ville därför ifrågasätta, huruvida icke bestämmelser i avsikt att undanrödja de riskmoment, som i berörda hänseende helt säkert kunde tänkas komma att uppstå genom den sålunda föreslagna promulgationsbestämmelsen, i samband därmed borde åvägabringas.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län framhåller, att genom det underlättade förvärvet av körkort kunde man räkna med en ökad trafikosäkerhet under en avsevärd tid efter den 1 juli 1939.

Länsstyrelsen i Värmlands län ifrågasätter, om icke de föreslagna lättnaderna skulle visa sig vara till kännbart men för trafiksäkerheten, särskilt som de på grund av övergångsbestämmelserna utfärdade körkortet utan vidare skulle komma att gälla för framförande av de snabbare och mera komplicerade vanliga motorcyklarna. Med hänsyn till det förefintliga stora antalet lättviktsmotorcyklar vore det tydligt, att om förarna av alla dessa fordon utan att närmare behöva styrka sin kompetens eller lämplighet skulle erhålla körkort (även för vanlig motorcykel), ändamålet med de föreslagna åtgärderna i stort sett skulle vara förfelat.

Länsstyrelsen i Västmanlands län: Även om omständigheterna framtinga vissa jämkningar till förmån för de äldre fordonsägarna, är det dock tvivel underkastat, huruvida man bör gå så långt som här föreslagits. Kravet å utlåtande från nykterhetsnämnden torde visserligen utan större risker kunna eftergivnas, åtminstone för så vitt polismyndigheterna erinras om att deras intyg jämväl skall avse sökandens förhållande till spritdrycker. Enahanda torde vara förhållandet med det intyg, som avses i 20 § 1 mom. punkten c) motorfordonsförordningen, ehuru värdet av det intyg, som i stället skall av polismyndigheten utfärdas, måste bliva synnerligen problematiskt, därest vederbörande allenast kort tid varit bosatt inom myndighetens distrikt. Däremot anser sig länsstyrelsen böra bestämt avstyrka varje eftergift ifråga om kravet å körkortsprov framför allt med hänsyn därtill, att enligt förslaget de körkort, som utfärdas med stöd av övergångsbestämmelserna, omedelbart berättiga till framförandet av såväl tyngre motorcyklar som motorcyklar med sidovagn. Allenast under förutsättning att de s. k. övergångskörkortet begränsas till att gälla förandet av sådana motorcyklar, som föreslås skola bliva skattefria, finner sig länsstyrelsen kunna medgiva, att körkortsprovet slopas. Ej heller anser sig länsstyrelsen kunna förorda någon eftergift i fråga om kravet å läkarintyg. Förarens fysiska och psykiska kvalifikationer äro av alltför stor betydelse för trafiksäkerheten för att i fråga om de äldre fordonsägarna något undantag skall kunna göras. Även må erinras därom, att en eftergift härutinnan sätter registreringsmyndigheten ur stånd att förse körkortet med de inskränkande bestämmelser, som ofta gälla för användningen av desamma, såsom skyldighet att vid framförandet av motorfordon bära glasögon och dylikt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avstyrker förslaget under uttalande, bland annat, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vore godtagbart, att

omkring 70,000 lättviktsmotorcykelförare den 1 juli 1939 kunde bliva berättigade att föra icke endast lättviktsmotorcykel utan även tunga motorcyklar med eller utan bivagn. Styrelsen anser därför, att även den, som vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande är ägare till lättviktsmotorcykel skall undergå fullständigt prov för erhållande av körkort.

Styrelsen upptager vidare spörsmålet, huruvida den nuvarande besiktningssmannaanorganisationen äger sådan kapacitet, att den kan tillgodose den rusning efter körkort, som säkerligen kommer att uppstå under månaderna närmast före de skärpta bestämmelsernas ikraftträdande. Styrelsen anför här om: Omkring två månader skulle då stå till buds för prövning av tiotusentals körkortssökande. En dylik belastning kan den nuvarande organisationen knappast upptaga, även om tillfälliga biträden åt besiktningssmännen förordnas i största möjliga utsträckning. På grund härav synes tidpunkten för de nya bestämmelsernas ikraftträdande i detta avseende böra fastställas till den 1 januari 1940. Härigenom beredes besiktningssmännen möjlighet att på ett lämpligt sätt planlägga körkortsproven för förare av lättviktsmotorcyklar under höstmånaderna, då arbetsbördan i normala fall är väsentligt mindre än under våren och sommaren. Under hösten äro också de flesta av de personer, som under sommarmånaderna bruka tjänstgöra såsom semestervikarier för besiktningssmännen, disponibla som tillfälliga biträden.

Statspolisintendenten anser, att skyldighet att avlägga förarprov ovillkorligen bör krävas. Däremot kunde, anför han, avläggandet av provet underlättas och förenklas. Därest vederbörande skulle välja undergående av ett förenklat förarprov, syntes emellertid med anledning härav utfärdat körkort blott böra gälla endast den lättviktsmotorcykel, som vederbörande innehade före den 1 juli 1939.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande har givit uttryck åt den uppfattningen, att vägande skäl knappast torde kunna anföras till stöd för att de under övergångsbestämmelserna fallande lättviktsmotorcykelförarna befriades från skyldighet att förete nykterhets- och lämplighetsintyg för erhållande av körkort. Tillika ville föreningen påvisa det förhållandet, att de förare, på vilka övergångsbestämmelserna bleve tillämpliga, icke erhållit den utbildning på trafiklagstiftningens område, som tillkomme övriga motorförare, men, trots denna bristande utbildning, komme att drabbas av det straffansvar, som enligt de sakkunniga bleve gemensamt för alla motorförare.

Motorförarnas helnykterhetsförbund framhåller betydelsen av att det intyg av polismyndighet, som skall företes vid ansökan om körkort av den som äger lättviktsmotorcykel vid lagens ikraftträdande, bör vara grundat på närmare vetenskap om den sökandes kvalifikationer. Polismyndighetens kunskap angående de inom polisdistriktet bosatta lättviktsmotorcykelförarna torde, anför förbundet, i många fall vara begränsad till den erfarenhet, som vunnits i samband med dessas eventuella trafikförseelser. Beträffande andra lättviktsmotorcykelförare kunde endast i undantagsfall polisen tänkas känna till vederbörandes personliga kvalifikationer såsom ifråga om nykterhetsförhållande, körskicklighet, frihet från lyte, sjukdom eller sådan nedläggning i syn och hörsselförmåga, som väsentligen minskade vederbörande förares förmåga att föra motorfordon. Polismyndighet borde sålunda åläggas, att innan dylikt intyg utfärdades, inhämta kompletterande uppgifter om vederbörande, så att intyget kunde få positivt värde vid bedömandet av lämplighet för körkorts erhållande.

Liknande synpunkter som de nu anförda hava därjämte framförts i flera av de övriga yttrandena.

Övergångsbestämmelserna i vad gäller registrering hava i allmänhet icke mött några invändningar. Bland dem, som yttrat sig i frågan, äro emellertid meningarna delade. Sålunda ifrågasätter *länsstyrelsen i Stockholms län*, huruvida tillräckliga skäl föreligga för att medgiva eftergift från den kontroll, som en såsom villkor för registrering föreskriven besiktning innebär. Samma mening hyses av *automobilbesiktningsmännens förening*. Av annan åsikt är däremot *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som icke har något att erinra mot att den, som vid de skärpta bestämmelsernas ikraftträdande är ägare av lättviktsmotorcykel erhåller tillfälle att få sitt fordon registrerat utan föregående besiktning.

Departementschefen.

Alltsedan den tid, då särskilda bestämmelser infördes för rätt att framföra motorcykel, hava från bestämmelsernas tillämpning varit undantagna motorcyklar av lättare typ. Detta förhållande torde huvudsakligen hava berott på dels att de lättare motorcyklarna ansetts ur trafiksäkerhetssynpunkt mindre farliga än de tyngre, vilka kunde uppdrivas till höga hastigheter, och dels att de visat sig fylla en viktig uppgift för stora befolkningsgrupper såsom ett billigt och lättskött fortskaffningsmedel, vars användning icke borde försvåras genom bestämmelser, som icke syntes oundgängligen nödvändiga. Villkoren för de lättare motorcyklarnas gynnade särställning hava emellertid vid olika tillfällen måst ändras med hänsyn till, bland annat, den hastiga utveckling i tekniskt hänseende, som lättviktsmotorcyklarna undergått. I 1920 års förordning undantogs från de för vanliga motorcyklar gällande bestämmelserna motorcyklar, vilkas vikt icke översteg 50 kilogram. Några särskilda föreskrifter rörande fordonets tekniska utförande uppställdes ej. Med viktsbestämningen avsågs närmast att draga en gräns mellan å ena sidan motorcyklar i egentlig mening och å andra sidan velocipeder med hjälpmotor, vilka icke kunde uppnå någon högre hastighet. Så småningom kommo emellertid nya motorcykeltyper i marknaden, vilka, ehuru deras vikt icke översteg 50 kilogram, i princip icke skilde sig från de vanliga motorcyklarna och som kunde uppnå nära nog samma hastighet som de tyngre motorcyklarna. I syfte att hänföra dessa nya typer under de för vanliga motorcyklar gällande bestämmelserna men att samtidigt från dessas tillämpning undantaga trampcyklar med hjälpmotor eller löstagbar motor föreskrevs genom 1927 års förordning, att såsom lättviktsmotorcykel skulle anses endast sådan velociped, som ursprungligen var avsedd och inrättad för framdrivning uteslutande medelst trampning men som sedermera utan ändring i övrigt försetts med hjälpmotor. I 1936 års motorfordonsförordning och vägtrafikstadga uppmjukades nämnda definition för att möjliggöra anbringande av erforderliga bromsnings- och förstärkningsanordningar till främjande av fordonets trafiksäkerhet vid motordrift. Emellertid föreskrevos i syfte att vinna garantier mot en utveckling, som ledde hän mot ökade hastigheter, vissa viktsbegränsningar beträffande

motorer och fordon. Enligt nu gällande definition anses sålunda såsom lättviktsmotorcykel ett tvåhjuligt motorfordon, bestående av en för framdrivande uteslutande medelst trampning inrättad cykel, som försetts med hjälpmotor, med fullständig utrustning vägende högst 20 kilogram, och vars tjänstevikt, beräknad på närmare angivet sätt, icke överstiger 45 kilogram. På grund av föreskrift i kungörelsen den 18 december 1936 med vissa bestämmelser angående lättviktsmotorcyklar skola även vissa fordon med en motorvikt av 20—25 kilogram och en tjänstevikt av 45—50 kilogram för tiden till och med den 30 juni 1942 anses såsom lättviktsmotorcyklar.

Enligt nu gällande bestämmelser äro föreskrifterna om besiktning, registrering och körkort icke tillämpliga å lättviktsmotorcykel. Ej heller föreligger försäkrings- och skatteplikt. Bestämmelserna om fordonets utrustning och om förarens skyldigheter förete vissa avvikelser från vad som gäller i fråga om motorcykel. Ansvarsbestämmelserna för ägare och förare av lättviktsmotorcykel äro i åtskilliga fall lindrigare än motsvarande bestämmelser för ägare och förare av motorcykel. I detta hänseende må särskilt nämnas, att 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon icke äger tillämpning å förare av lättviktsmotorcykel.

Av den förut lämnade redogörelsen framgår, att lättviktsmotorcyklarna under de senaste två åren utvecklats i en riktning, som statsmakterna icke torde hava förutsatt vid bestämmelsernas avfattning. Antalet lättviktsmotorcyklar har därjämte ökats synnerligen hastigt, så att för närvarande antalet i bruk varande dylika fordon torde kunna beräknas uppgå till omkring 75,000. Den typ, som nu framkommit, överensstämmer visserligen formellt med den uppställda definitionen på lättviktsmotorcykel men utgör i realiteten en mindre motorcykel, vilken för uppfyllande av de uppställda fordringarna utrustats med pedaler och i övrigt till det yttre i stort sett liknar en trampcykel. Såsom sådan torde den emellertid på grund av sin konstruktion kunna användas endast mera tillfälligtvis. I stället för att utgöra, såsom avsågs, ett långsamt gående och relativt ofarligt fortskaffningsmedel har lättviktsmotorcykeln blivit ett snabbgående och trafikfarligt motorfordon. Dess hastighet har visat sig kunna uppgå till över 70 kilometer i timmen eller sålunda avsevärt mer än vad som torde hava förutsatts vid bestämmelsernas avfattning. Det torde här jämväl böra framhållas, att den föreskrivna begränsningen av fordonets tjänstevikt i vissa fall åstadkommit ett eftersättande av förstärknings- och säkerhetsanordningarna å fordonet, vilket i sin tur medverkat till att öka fordonets farlighet.

Såsom de sakkunniga påvisat hava olycksfallen i samband med framförande av lättviktsmotorcykel under senare år nått mycket höga siffror. De sakkunnigas uppgifter i detta hänseende kunna numera kompletteras med preliminära siffror för år 1938. Under nämnda år inträffade omkring 850 trafikolyckor, i vilka lättviktsmotorcyklar voro delaktiga, och vid dessa olyckor dödades icke mindre än 75 personer, därav 69 förare av lättviktsmotorcykel. Någon anledning att förvänta, att utan ingripande från statsmakternas sida någon förbättring i rådande förhållanden skall inträda, torde

ej föreligga. Snarare torde kunna antagas, att i den mån den tekniska utvecklingen fortskrider och antalet lättviktsmotorcyklar ytterligare ökas, trafikolyckornas antal kommer att stiga i minst motsvarande grad.

Med hänsyn till nu berörda förhållanden föreligger enligt min mening ett starkt behov av ändrade bestämmelser på förevarande område, innebärande ökad kontroll över lättviktsmotorcyklar och förare av dylika fordon.

Vad först angår den nuvarande typen av lättviktsmotorcyklar hava de sakkunniga uttalat, att ifrågavarande fordon böra i allt väsentligt jämföras med motorcyklar. Till denna uppfattning vill jag helt ansluta mig. Genom besiktning — i regel verkställd såsom typbesiktning — bör sålunda kontrolleras, att fordonen uppfylla de föreskrifter, som i trafiksäkerhetens intresse meddelats. Genom läkarundersökning bör tillses, att endast den, som i fysiskt och psykiskt hänseende är lämplig därtill, erhåller rätt att föra dylikt fordon samt att den person, som icke utan användande av glas innehar erforderlig synskärpa, får kännedom om detta förhållande. Genom hörande av nykterhetsnämnd och polismyndighet rörande körkortssökandes kvalifikationer bör möjlighet beredas att från förarkåren utesluta notoriskt olämpliga personer. Genom förarprov bör undersökas icke blott att den blivande föraren äger förmåga att hjälpligt manövrera sitt fordon utan även att han lärt sig grunderna för trafiksäker körning under olika förhållanden och äger kännedom om risken av att i alkoholpåverkat eller uttröttat tillstånd framföra motorfordon. Genom föreskrift om körkort bör möjlighet beredas vederbörande myndighet att genom indragning av körkortet ingripa mot den, som genom onykterhet eller svårare trafikförseelse ådagalagt sin olämplighet såsom förare. Anledning torde saknas att för ägare och förare av sådana lättviktsmotorcyklar, som nu äro i fråga, föreskriva lindrigare ansvarsbestämmelser än som eljest gälla för ägare och förare av motorfordon. Genom trafikförsäkring bör garanteras, att den som lidit skada till följd av annans framförande av lättviktsmotorcykel, erhåller den gottgörelse, vartill han är berättigad, även om den för skadan ansvarige saknar möjlighet att gälda skadestånd. Genom registrering av fordonet bör möjlighet beredas att öva kontroll över att detsamma undergått besiktning och blivit trafikförsäkrat, varjämte fordonets identifiering bör underlättas genom att detsamma förses med registreringsskyltar.

De sakkunniga hava till behandling upptagit frågan om möjligheten att, samtidigt som de nuvarande lättviktsmotorcyklarna jämföras med motorcyklar, framställa en långsammare och därigenom ofarligare lättviktsmotorcykel, vilken skulle närmare motsvara den av statsmakterna vid tillkomsten av 1936 års bestämmelser åsyftade fordonstypen och vilken alltjämt skulle kunna lämnas i huvudsak fri från eljest gällande bestämmelser. Enligt de sakkunnigas mening vore en hastighet av 35 kilometer i timmen den högsta, som borde ifrågakomma för en dylik fordonstyp. De sakkunniga hava emellertid uttalat, att de efter överläggningar med vissa fabrikanter av lättviktsmotorcyklar funnit tekniska och kommersiella förutsättningar icke för närvarande föreligga för en dylik lösning. Samtidigt hava dock de sakkun-

niga förklarar, att de skulle finna det lyckligt, om under ärendets fortsatta behandling ett hållbart uppslag kunde framkomma till lösning av frågan på nu angivet sätt. I vissa av de avgivna yttrandena har också förordats ytterligare utredning i hithörande spörsmål. Därjämte hava bland annat vissa fabrikanter av lättviktsmotorcyklar hävdad, att möjlighet i själva verket skulle föreligga att åstadkomma ett sådant fordon, som de sakkunniga avsett.

För att en viss typ av lättviktsmotorcyklar skall kunna lämnas i huvudsak fri från förut angivna bestämmelser måste det enligt min mening krävas, att fordonets hastighet begränsats genom anordningar, som icke utan svårighet kunna ändras. Såvitt jag vid prövning av hithörande förhållanden och efter samråd med representanter för vissa företag, som tillverka lättviktsmotorcyklar, kunnat finna, synes möjlighet icke för närvarande föreligga att konstruera en tekniskt tillfredsställande lättviktsmotorcykel, vars maximihastighet nämnvärt understiger 40 kilometer i timmen. Det är även att märka, att en alltför långt gående begränsning av hastigheten måste menligt inverka på fordonets praktiska användbarhet och därmed på dess möjlighet att i konkurrens med snabbare fordonstyper göra sig gällande. En lättviktsmotorcykel med nyss angivna hastighet torde emellertid enligt min mening alltjämt medföra sådana risker i trafiken, att någon eftergift från av mig förut angivna bestämmelser icke bör ifrågakomma.

Tydligt är emellertid, att ett fordon med en maximihastighet av 40 kilometer i timmen måste anses betydligt mindre farligt än de snabbare lättviktsmotorcyklarna. Det skulle därför enligt min mening vara i hög grad önskvärt, om tillverknings- och användningen av lättviktsmotorcyklar i fortsättningen komme att inrikta sig på en dylik långsammare fordonstyp. Euru det, såsom jag nyss antydde, icke synes försvarligt att stimulera intresset för ett sådant fordon genom eftergift från de bestämmelser, som äro meddelade i trafiksäkerhetens intresse, vill det synas mig, som om möjlighet likväl skulle föreligga att befrämja dess användning på annat sätt, nämligen genom beredande av lättnad i fråga om vissa av de besvär och kostnader, som eljest äro förenade med förvärvandet eller innehavet av motorfordon. En nedsättning av kostnaderna är vidare önskvärd ur synpunkten, att flertalet av dem, som komma att förvärva ett fordon av nu ifrågavarande slag, torde befinna sig i relativt små ekonomiska omständigheter och vara i behov av fordonen för färd till och från sitt arbete. Med hänsyn till nu angivna förhållanden vill jag till en början ifrågasätta, att möjlighet hålles öppen för Kungl. Maj:t att beträffande visst område föreskriva, att förarprov för erhållande av körkort för lättviktsmotorcykel må enligt av Konungen meddelade bestämmelser avläggas inför annan än besiktningsman. Vidare synes det mig lämpligt, att avgiften för registrering av en till en hastighet av 40 kilometer i timmen begränsad lättviktsmotorcykel nedsättes från 5 till 2 kronor (vartill komma 2 kronor för stämpel och lösen) samt att körkort för förande av sådant fordon blir fritt från stämpel och lösen (för närvarande 10 kronor). Därjämte förutsätter jag, att gottgörelsen för läkarintyg för erhållande av körkort, då intyget utfärdas av tjänsteläkare, skall

22. 7. 3. 100.

kunna nedsättas från det nuvarande beloppet, som är 8 kronor, till förslagsvis 4 kronor. Den till besiktningssmannen utgående avgiften för undergående av förarprov, för närvarande 10 kronor, torde för motorcykelförarnas vidkommande kunna i enlighet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt sänkas till 5 kronor. Enahanda avgift torde böra utgå, när förarprov för lättviktsmotorcykel verkställs av annan person än besiktningssman, på Kungl. Maj:t torde det få ankomma att meddela de bestämmelser om inleverans till statsverket av uppburna avgifter, som i dessa fall må befinnas erforderliga. Sammanlagda kostnaden för registrering, läkarintyg, förarprov och körkort skulle sålunda nedbringas från det nuvarande beloppet, 35 kronor, till allenast 13 kronor. Besiktningen skulle självfallet i regel verkställas såsom typbesiktning och följaktligen icke medföra någon kostnad för den enskilde fordonsägaren. Vidare synes den hastighetsbegränsade fordonstypen böra befrias från den skattskyldighet, som i och med registreringsplikts utsträckning till lättviktsmotorcyklarna kommer att principiellt åvila även dessa fordon och som för de nuvarande, snabba lättviktsmotorcyklarna kommer att utgå med 15 kronor om året. Vad slutligen angår kostnaden för trafikförsäkring må erinras, att chefen för justitiedepartementet förut i dag anmält förslag om ändring i trafikförsäkringslagen, innebärande införande av försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar. Chefen för justitiedepartementet har därvid uttalat, att försäkringen av nämnda fordon borde ske mot årlig premiebetalning i samma ordning som gäller för motorfordon i allmänhet. Det torde kunna förväntas, att trafikförsäkringspremierna komma att bliva väsentligt lägre för den hastighetsbegränsade lättviktsmotorcykeln än för motorcyklar av annan typ.

Givetvis är det icke möjligt att nu förutsäga, i vad mån det här förordade försöket att genom huvudsakligen billigare avgifter främja användningen av en trafiksäkrare lättviktsmotorcykel kan komma att krönas med framgång. Det vill emellertid synas mig som om goda utsikter skulle föreligga för att, under lojal medverkan från fabrikanternas sida, uppnå det åsyftade resultatet.

I enlighet med de riktlinjer jag i det föregående angivit har jag låtit inom kommunikationsdepartementet utarbeta förslag till erforderliga ändringar i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan.

De föreslagna ändringarna innebära i huvudsak följande. I motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan vidtagas sådana ändringar i definitionerna, att lättviktsmotorcykel betecknas såsom ett särskilt slag av motorcykel och icke, såsom för närvarande är fallet, behandlas såsom en med motorcykeln sidoordnad fordonstyp. Härigenom vinnes ur författningsteknisk synpunkt den förenklingen, att föreskrifterna rörande besiktning, registrering, körkort, föraransvar m. m. automatiskt bliva tillämpliga jämväl å lättviktsmotorcyklar. Samtidigt ändras definitionen på lättviktsmotorcykel därhän, att såsom sådan betecknas allenast den förordade hastighetsbegränsade fordonstypen, medan de nuvarande, snabba lättviktsmotorcyklarna i fortsättningen komma att betraktas såsom jämställda med de nuvarande motorcyklarna. Särbestämmelser för lättviktsmotorcyklar meddelas rörande vissa de-

67.01.05.

taljfrågor, varjämte ett nytt slag av körkort införes, gällande allenast för förande av sådana fordon. Tidpunkten för ikraftträdandet av de föreslagna författningsändringarna torde böra bestämmas till den 1 juli 1939. För lättviktsmotorcykel av nuvarande typ, som vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande är i bruk, synes anstånd beträffande bestämmelsernas tillämpning böra medgivas till den 1 januari 1940 samt särskilda lätnader beviljas beträffande registrering och körkort.

Inom kommunikationsdepartementet har vidare utarbetats ett förslag till utvidgning av tillämpningsområdet för lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. Enligt berörda förslag skulle det i nämnda lag nu stadgade undantaget för lättviktsmotorcyklar upphävas och lagen göras tillämplig å motorcyklar av alla slag. Jag har för avsikt att senare i dag anmäla sagda förslag och hemställa om inhämtande av lagrådets utlåtande däröver.

Den föreslagna skattefriheten för lättviktsmotorcyklar av den nya typen torde böra åvägbringas genom införande i förordningen om automobilskatt av en särskild undantagsbestämmelse för dylika fordon i enlighet med ett i samråd med chefen för finansdepartementet utarbetat förslag, till vilket jag torde få återkomma i det följande.

De av mig förut berörda frågorna om frihet från stämpel och lösen beträffande körkort för förande av lättviktsmotorcykel — av vilka den förra torde böra underställas riksdagens prövning — torde komma att i annat sammanhang anmälas av chefen för finansdepartementet.

Beträffande den ifrågasatta sänkningen av avgifterna för registrering, läkarintyg och förarprov torde det böra ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles meddela bestämmelser genom ändringar i respektive författningar.

Jag anhåller nu att få i korthet beröra vissa detaljer i de av mig förordade författningsförslagen.

Motorfordonsförordningen.

1 § 1 mom.

Lättviktsmotorcykel definieras i detta moment såsom »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». Sistnämnda bestämning avser att förebygga, att såsom lättviktsmotorcyklar godkännas fordon, vilkas maximihastighet nedbragts genom lätt ändrade anordningar, exempelvis genom ett utbytbart kedjehjul i utväxlingen mellan motorn och det drivande hjulet, ett specialmunstycke i förgasaren eller en lätt utvidgad förträngning i gastilippet.

5 §.

De sakkunniga hava föreslagit upphävande av bestämmelsen om skyldighet att föra backspegel å annan motorcykel än lättviktsmotorcykel. Då förslaget i denna del mött erinringar å vissa håll, har jag bibehållit bestäm-

melsen i fråga. För de nuvarande lättviktsmotorcyklarnas vidkommande föreslås i övergångsbestämmelserna ett stadgande av innehåll, att backspegel icke behöver föras å fordon, som vid förordningens ikraftträdande är i bruk och enligt dessförinnan gällande bestämmelser är att anse såsom lättviktsmotorcykel.

Övriga ändringar i paragrafen äro av redaktionell natur och betingade av att enligt de nya definitionerna begreppet motorcykel omfattar även lättviktsmotorcykel.

18 § 1 mom.

Momentet upptager bestämmelser om tre olika slag av körkort, nämligen
a) körkort för förande av automobil; sådant körkort skall gälla även för förande av motorcykel av alla slag och följaktligen jämväl lättviktsmotorcykel;

b) körkort för förande av motorcykel av varje slag;

c) körkort för förande av motorcykel, å vilket körkort särskilt angivits, att det endast berättigar till förande av lättviktsmotorcykel.

18 § 3 mom.

Bestämmelsen att lättviktsmotorcykel må föras allenast av den, som fyllt 16 år, kan tydligen utgå, sedan för förande av sådant fordon föreskrivits körkort, vilket kan erhållas endast av den, som uppnått angivna ålder.

19 § 1 mom.

Genom det tillagda andra stycket avses att bereda Kungl. Maj:t möjlighet att där så finnes påkallat — exempelvis då avståndet till vederbörande besiktningsmans stations- eller mottagningsort är stort — föreskriva, att förarprov för erhållande av körkort för lättviktsmotorcykel må avläggas inför annan än besiktningsman. Bland de personer, som kunna tänkas främst ifrågakomma för verkställande av dylikt förarprov må särskilt nämnas polischef och andra för ändamålet kvalificerade polismän. Beträffande provens anordnande skola bestämmelserna i 19 § 3 mom. lända till efterrättelse; i övrigt erforderliga föreskrifter i ämnet torde framdeles få meddelas av Kungl. Maj:t.

Enligt vad i det föregående anförts skulle avgift för förarprov, varom nu är fråga, utgå med 5 kronor.

19 § 2 mom.

Med hänsyn till stadgandet i 19 § 1 mom. andra stycket har ordet »besiktningsmannen» utbytt mot »den, inför vilken provet avlägges».

19 § 3 mom.

Med hänsyn till stadgandet i 19 § 1 mom. andra stycket har ordet »besiktningsmannen» utbytt mot »den, som verkställt provet». Därjämte hava orden »förare av automobil eller av motorcykel» utbytt mot »förare av automobil eller av motorcykel (lättviktsmotorcykel)». Syftet med den senare änd-

ringen är att markera, att redan i beviset om undergången godkänt förarprov bör angivas, vilket av de tre olika slagen av körkort sökanden önskar erhålla.

20 § 1 mom.

Ändringen under b) innebär, att uttrycket »bevis av besiktningsman» med hänsyn till stadgandet i 19 § 1 mom. andra stycket ersatts med »bevis».

Ändringen under d) består i att uttrycket »körkort för automobil eller motorcykel» utbyts mot »körkort för automobil eller motorcykel (lättviktsmotorcykel)».

20 § 2 mom.

I momentets första stycke hava orden »tillstånd att föra automobil eller motorcykel» ersatts med »tillstånd att föra automobil eller motorcykel (lättviktsmotorcykel)».

Bestämmelsen i tredje stycket har omformulerats för att omfatta även det fall, då en innehavare av körkort för lättviktsmotorcykel förvärvar körkort för automobil eller för motorcykel.

30 §.

Den vidtagna ändringen är av redaktionell natur och innebär, att orden »automobil, motorcykel, lättviktsmotorcykel eller traktortåg» utbyts mot »automobil, motorcykel eller traktortåg».

32 §.

Denna paragraf innehåller straffbestämmelser för brukande av lättviktsmotorcykel, som icke överensstämmer med vad om sådant fordon är i 5 § stadgat. Sedan lättviktsmotorcyklarna hänförts under begreppet motorcykel, komma de i 26 § 2—4 mom. meddelade straffbestämmelserna att bli tillämpliga jämväl i fråga om lättviktsmotorcyklar. Vid sådant förhållande bör 32 § upphöra att gälla.

Övergångsbestämmelserna.

Punkten 2.

I denna punkt medges en anståndstid beträffande tillämpningen av de nya bestämmelserna av ett halvt år för fordon, som vid bestämmelsernas ikraftträdande är i bruk och som enligt dessförrinnan gällande bestämmelser — upptagna i 1 § 1 mom. motorfordonsförordningen samt i kungörelsen den 18 december 1936 (nr 642) med vissa bestämmelser angående lättviktsmotorcyklar — är att anse såsom lättviktsmotorcykel.

Punkten 3.

Punkten innehåller bestämmelser om rätt för ägare av lättviktsmotorcykel av nu förekommande typ att under vissa villkor få fordonet registrerat utan föregående besiktning och mot nedsatt avgift.

Punkten 4.

De nuvarande lättviktsmotorcyklarna bli enligt de föreslagna bestämmelserna icke vidare att betrakta såsom lättviktsmotorcyklar. För rätt att

föra dylikt fordon kommer därför efter anståndstidens utgång den 1 januari 1940 att krävas körkort för automobil eller för motorcykel. Genom stadgandet i förevarande punkt beredes möjlighet för ägare av lättviktsmotorcykel av nu förekommande typ att under vissa villkor erhålla rätt att föra det ägda fordonet utan att hava förvärvat annat körkort än det billiga körkortet för lättviktsmotorcykel.

Punkten 6.

Enligt denna punkt behöver backspegel icke föras å fordon, som enligt nu gällande bestämmelser är att anse såsom lättviktsmotorcykel och som tagits i bruk före den 1 juli 1939. Om fordon av angivna slag tages i bruk först efter juli månads ingång, skall däremot backspegel föras.

Punkten 7.

Enligt § 3 kungörelsen den 18 december 1936 med vissa bestämmelser angående lättviktsmotorcyklar skall förare av fordon, varom i nämnda kungörelse är fråga (med en tjänstevikt av 45—50 kilogram och en motorvikt av 20—25 kilogram) under färd medhava ett av polismyndighet utfärdat bevis av närmare angiven beskaffenhet. Efter anståndstidens utgång den 1 januari 1940 skall förare av sådant fordon under färd medhava körkort. Med hänsyn härtill bör kungörelsen tydligen upphöra att gälla sagda dag. Detsamma gäller beträffande de i § 4 upptagna bestämmelserna om straff för åsidosättande av föreskriften i § 3. I fråga om förseelse, som dessförinnan blivit begången, böra likväl bestämmelserna i § 4 fortfarande äga giltighet.

Då ett bibehållande efter den 1 januari 1940 av övriga bestämmelser i kungörelsen skulle sakna reell betydelse, föreslås, att hela kungörelsen — med nyss angivna undantag beträffande § 4 — upphäves från och med nämnda dag.

Vägtrafikstadgan.

1 § 2 mom.

De ändrade definitionerna på motorcykel och lättviktsmotorcykel överensstämma med motsvarande definitioner i 1 § 1 mom. motorfordonsförordningen.

Rubriken till 8 kap.

Genom att begreppet motorcykel utvidgas att omfatta även lättviktsmotorcykel komma vägtrafikstadgans bestämmelser för motorcyklar att bli tillämpliga även å den senare fordonstypen. De särskilda föreskrifterna för lättviktsmotorcyklar (27 §) kunna därefter, med visst i det följande angivet undantag, upphävas. I samband härmed komma, på sätt de sakkunniga påpekat, vissa historiskt betingade inadvartenser i vägtrafikstadgan att försvinna.

I enlighet med vad nu sagts torde rubriken till 8 kap. »Särskilda bestämmelser för motorcyklar och lättviktsmotorcyklar» böra utbytas mot »Särskilda bestämmelser för motorcyklar».

26 §.

I 27 § 3 mom. stadgas, att två eller flera personer icke må samtidigt färdas å lättviktsmotorcykel. I samband med upphävandet av 27 § torde en bestämmelse böra införas om förbud mot medtagande av passagerare å fordon, vilka för närvarande anses såsom lättviktsmotorcyklar eller i fortsättningen komma att betecknas såsom sådana. I detta syfte har i 26 § andra stycket upptagits ett stadgande av innehåll, att två eller flera personer icke må samtidigt färdas å motorcykel, vars tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram. Den föreslagna viktgränsen överensstämmer med den i 5 § förordningen om automobilskatt angivna viktgränsen, vid vilken skatten stiger från 15 till 20 kronor för år räknat.

27 §.

Sedan bestämmelsen om förbud mot förande av passagerare å lättviktsmotorcykel på nyss angivet sätt inarbetats i 26 §, torde 27 § i sin helhet böra upphävas.

38 § 2 mom.

Enligt 8 § vägtrafikstadgan må förare av fordon vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse icke avlägsna sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits, vartill händelsen skäligen föranleder; ej heller må han undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga nödiga upplysningar om händelsen.

I 38 § 2 mom. stadgas, att förseelse mot 8 § skall straffas med dagsböter; dock att där förseelsen skett vid framförande av motorfordon, straffet skall bestämmas enligt lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. Denna lag avser emellertid icke förare av lättviktsmotorcykel, varför sådan förare icke synes hava bort undantagas från tillämpningen av förevarande straffbestämmelse i vägtrafikstadgan. Däremot äger lagen tillämpning å förare av traktortåg, som likväl det oaktat omfattas även av straffbestämmelsen.

Enligt det förslag till utvidgning av tillämpningsområdet för lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon, som jag kommer att senare i dag anmäla, skall denna lag från och med den 1 juli 1939 äga tillämpning å förare av automobil, motorcykel — varmed i fortsättningen skall förstås även lättviktsmotorcykel — och traktortåg. För att straffbestämmelserna i lagen och i 38 § 2 mom. vägtrafikstadgan skola korrespondera med varandra, föreslås att förare av automobil, motorcykel och traktortåg undantagas från tillämpningen av straffbestämmelsen i sistnämnda författningsrum.

38 § 3 mom.

Den i momentet upptagna bestämmelsen om straff för förseelse mot 27 § 4 mom. bör tydligen uteslutas såsom följd av att sistnämnda moment upphävts.

44 §.

Denna paragraf, som innehåller bestämmelser om straff för förseelse mot 27 § 2 och 3 mom., bör i likhet med nämnda moment upphävas.

Förordningen om automobilskatt.

På grund av den föreslagna registreringskyldigheten kommer skatteplikt enligt förordningen om automobilskatt att principiellt inträda för den nya typen av lättviktsmotorcyklar den 1 juli 1939 och för de nuvarande lättviktsmotorcyklarna den 1 januari 1940. Enär de nya lättviktsmotorcyklarna såsom förut anförts icke torde böra beskattas, föreslås att i 2 § automobilskatteförordningen en ny undantagsbestämmelse införes, enligt vilken dylika fordon frikallas från skatteplikt.

I samband härmed har föreslagits viss omredigering av paragrafen i fråga, innebärande att de däri upptagna undantagsbestämmelserna sammanförts i tre med a)—c) betecknade stycken.

Nu berörda ändringar böra träda i kraft den 1 juli 1939.

Av de nu av mig anmälda författningsförslagen torde de förslag, som avse ändringar i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, böra underställas riksdagen för yttrande, varjämte förslaget till ändringar i automobilskatteförordningen torde böra föreläggas riksdagen till antagande.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte besluta

dels inhämta riksdagens yttrande över här ifrågavarande förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) samt till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562), med förklarande därvid, att Kungl. Maj:t vill, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om författningars utfärdande i ämnet;

dels ock föreslå riksdagen att antaga i det föregående angivna förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

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

Ur protokollet:

Nils Hellenius.