

## Nr 4.

Ankom till riksdagens kansli den 26 maj 1939 kl. 9 f. m.

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition nr 225, såvitt angår 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 en inom riksdagen väckt motion, i vad avser nämnda författningsförslag.*

Genom en den 3 mars 1939 dagtecknad proposition, nr 225, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet inhämtat riksdagens yttrande över följande förslag till

### 1) 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;

2 *Sammansatt bevillnings- och andra lagutskotts utlåtande Nr 4.*

*släpfordon:* — — — medar (släpsläde);  
*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 — — — ansöknings 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 besiktningssinstrument 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.

## 2) 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 anges, 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;  
*lättviktscykel*: 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 (släpplåda);  
*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.

---

Genom propositionen har Kungl. Maj:t vidare föreslagit riksdagen att antaga förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

I anledning av propositionen har inom andra kammaren av herr *Hagberg* i Malmö *m. fl.* väckts en motion, nr 406, i vilken yrkats bland annat, att riksdagen ville i sitt yttrande över förevarande förslag till ändringar av motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan anhålla, att Kungl. Maj:t måtte intaga bestämmelse därom, att lättviktsmotorcykel skall ha en högsta tjänstevikt av 50 kilogram.

Såsom motivering för nämnda yrkande har i motionen anförts bland annat följande:

En fri fordonsvikt skulle — — — enligt vår mening komma att medföra icke önskvärda konsekvenser för den svenska tillverkningen av lättviktsmotorcyklar.

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

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

För att förebygga sådana konsekvenser av de föreslagna bestämmelserna anse vi det nödvändigt, att principen om en viktsbegränsning för lättviktsmotorcyklar bibehålles.

I motionen har vidare framställts visst yrkande avseende förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 2 § automobilskatteförordningen.

Propositionen och motionen hava, såvitt angår förslaget till ändring av automobilskatteförordningen, hänvisats till bevillningsutskottet. I övrigt hava propositionen och motionen hänvisats till lagutskott och tilldelats andra lagutskottet.

Enligt överenskommelse mellan bevillningsutskottet och andra lagutskottet hava propositionen och motionen hänskjutits till behandling i sammansatt bevillnings- och andra lagutskott.

I förevarande utlåtande behandlas propositionen och motionen, såvitt angår ändringarna i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan. Ändringarna i automobilskatteförordningen komma att behandlas i utskottets utlåtande nr 5.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för de i förevarande utlåtande behandlade förslagen, får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i utlåtandet, hänvisa till propositionen och motionen.

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. Genom en förordning av år 1920 jämfördes sedermera med automobiler alla motorcyklar, vilkas vikt översteg 50 kilogram. Med denna viktsbestämning avsågs att draga en gräns mellan å ena sidan »motorcyklar i egentlig mening» och å andra sidan »velocipeder med hjälpmotor». 1920 års bestämmelser rörande motorcyklar bibehölls i allt väsentligt oförändrade i 1923 års förordning om motorfordon.

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 lätta motorcyklar, 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. Genom en år 1927 utfärdad förordning blevo jämväl de lätta motorcyklarna underkastade motorfordonsförordningens bestämmelser om besiktning, registrering och körkort. Från tillämpningen av de skärpta bestämmelserna undantogs emellertid 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». De genom 1927 års förordning genomförda ändringarna i 1923 års förordning om motorfordon bibehölls i huvudsak oförändrade i den nya motorfordonsförordning, som utfärdades år 1930.

I *motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936* 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, fränsett att i förordningen införts en föreskrift att lättviktsmotorcykel må föras allenast av den, som fyllt 16 år.

Enligt motorfordonsförordningen förstås med lättviktsmotorcykel »tvåhjuligt motorfordon, bestående av en för framdrivande uteslutande medelst trampning inrättad cykel, som försetts med hjälpmotor, med fullständig utrustning vägande 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». En motsvarande bestämmelse finnes intagen i vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936.

1934 års vägtrafiksakkunniga, vilka utarbetade förslag till nu gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga, anförde, att hastigheten å då befintliga cyklar med påhängsmotor i allmänhet under normala förhållanden kunde uppdrivas till 35—45 kilometer i timmen. Enligt de sakkunnigas mening borde det, om särskilda regler med avseende å framförandet av dessa fordon skulle kunna undvaras, i varje fall icke ifrågakomma, att de skulle få framföras med nämnvärt större hastigheter än de sålunda angivna.

I sitt av 1936 års riksdag godkända utlåtande (nr 55) över förslaget till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga gjorde andra lagutskottet i anledning av bestämmelserna angående lättviktsmotorcyklar följande uttalande:

Ifrågarande 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, där est genom teknikens utveckling dylika fordon skulle kunna uppdrivas 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 förevarande sammanhang må vidare erinras, att Kungl. Maj:t genom en den 18 december 1936 utfärdad kungörelse (nr 642) medgivit, att cyklar med en hjälpmotor vägande mer än 20 men högst 25 kilogram och med en tjänstevikt överstigande 45 men icke 50 kilogram finge under vissa i kungörelsen angivna villkor för tiden till och med den 30 juni 1942 anses såsom lättviktsmotorcyklar.

I ett år 1938 avgivet betänkande framlade 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten förslag till ändrade bestämmelser rörande lättviktsmotor-



cyklar. Beträffande resultatet av de år 1936 genomförda författningsändringarna rörande lättviktsmotorcyklar anförde de sakkunniga följande:

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 motors 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 å 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.

De sakkunniga framhöllo härefter, att med den starka ökningen av antalet lättviktsmotorcyklar följt en kraftig stegring av antalet olyckor vid trafik med dylika fordon. Härom anförde de sakkunniga, att enligt vederbörande polischefers rapporter till statistiska centralbyrån under år 1936 inträffade 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.

Vidare anförde de sakkunniga, att de 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 allttjämt skulle kunna lämnas i huvudsak fri från eljest gällande bestämmelser. Under dessa överläggningar hade emellertid av det övervägande flertalet fabrikanter med styrka hävdats, att den av de sakkunniga ifrågasatta vägen icke vore framkomlig. Med anledning härav 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.

De sakkunniga föreslogo, att de särskilda bestämmelserna för lättviktsmotorcyklar skulle upphävas och att de föreskrifter, som vore meddelade i

fråga om motorcyklar, skulle utsträckas att gälla beträffande alla tvåhjuliga motorfordon.

Över de sakkunnigas förslag hava yttranden avgivits av myndigheter och organisationer. En närmare redogörelse för innehållet i yttrandena finnes intagen å sid. 26—39 i propositionen. I detta sammanhang må emellertid anföras, att flertalet av de hörda myndigheterna och organisationerna 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.

Möjligheten att skapa en långsammare och följlaktligen ofarligare motorcykel än den nu vanligen förekommande lättviktsmotorcykeln upptages till behandling i yttranden, som avgivits av vederbörande fabrikanter. Av dessa yttranden framgår, att olika meningar äro rådande 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. Sälunda hava *Husvarna vapenfabriks aktiebolag, aktiebolaget maskinfabriken Rex, aktiebolaget Ernst O. Jönsson, M. Berlin & Co. aktiebolag, Industrikompaniet, 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.

*Aktiebolaget A. Wiklunds maskin- och velocipedfabrik* har däremot ifrågasatt värdet av en teknisk fartbegränsning för lättviktsmotorcyklarna.

*Svenska cykelfabriken Monark* ställer sig helt avvisande till förslaget om en begränsning av den högsta tillåtna hastigheten för en lättviktsmotorcykel. Bolaget anför bland annat, att en sådan motorcykel med 35 km hastighet skulle bliva otillfredsställande beträffande såväl hållbarhet som prestationsförmåga och icke giva köparen full valuta för hans pengar. På en vanlig tramcykel kunde uppnås en hastighet av 35 km/tim. En tävlingsåkare hölle en fart på ungefär 40 till 50 km/tim., och det torde icke vara rimligt, att maximihastigheten för en lättviktsmotorcykel skulle vara lägre än för en tramcykel.

Föredragande *departementschefen* har angående förslagen till ändringar i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan anført bland annat följande:

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 upp-

ställda 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 ifrågasvarande fordon böra i allt väsentligt jämsställas med motorcyklar. Till denna uppfattning vill jag helt ansluta mig.

---

De sakkunniga hava till behandling upptagit frågan om möjligheten att, samtidigt som de nuvarande lättviktsmotorcyklarna jämsställas 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.

---

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 begränsas 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.

---

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 sådan 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 detaljfrågor, 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.

Angående möjligheten att stimulera intresset för den i propositionen föreslagna typen av lättviktsmotorcykel har *departementschefen* anfört bland annat följande:

Det skulle — — — enligt min mening vara i hög grad önskvärt, om tillverkningen och användningen av lättviktsmotorcyklar i fortsättningen komme att inrikta sig på en dylik långsammare fordonstyp. Ehuru 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 lätnad 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 ifrågasatt 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 kunna nedsättas från det nuvarande beloppet, som är 8 kronor, till förslagsvis 4 kronor. Den till besiktningsmannen 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 fö-

rarprov för lättviktsmotorcykel verkställas 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.

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.

I detta sammanhang får utskottet erinra, att bestämmelser angående avgifter för registrering av motorfordon ävensom för andra anmälningar till automobilregistret finnas intagna i kungörelsen den 19 februari 1937 angående automobilregisters förande m. m. (nr 48). Enligt ifrågavarande kungörelse utgår avgiften för ansökan om registrering av motorcykel med 5 kronor och avgiften för vissa andra anmälningar med 3 kronor. Storleken av den gottgörelse, som läkare anställd i statens eller kommunens tjänst äger betinga sig för utfärdande av läkarintyg för erhållande av körkort, är bestämd i kungörelsen den 19 februari 1937 angående läkarintyg för erhållande av körkort (nr 50). Bestämmelse angående storleken av avgiften för undergående av förarprov är meddelad i en bilaga till instruktionen för besiktningsmän den 23 oktober 1936 (nr 564).

I propositionen nr 214 har föreslagits sådan ändring av lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon, att bestämmelserna i nämnda lag bliva tillämpliga jämväl med avseende å förare av lättviktsmotorcykel. Ifrågavarande proposition kommer att behandlas i utskottets utlåtande nr 6. I proposition nr 189 har vidare föreslagits, bland annat, ändring av lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon i syfte att införa trafikförsäkringsplikt beträffande lättviktsmotorcyklar. Denna proposition har hänvisats till lagutskott och tilldelats första lagutskottet. Slutligen har i propositionen nr 208 föreslagits sådan ändring av förordningen den 19 november 1914 angående stämpelavgiften att körkort, innefattande tillstånd allenast till förande av lättviktsmotorcykel, skall vara fritt från stämpel. Sistnämnda proposition har hänvisats till bevilningsutskottet.

De i gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga intagna definitionerna å lättviktsmotorcykel hava tillkommit i syfte att erhålla ett fordon med låg maximihastighet, vilket till följd av sin relativa ofarlighet i trafiken kunde lämnas fritt från eljest gällande bestämmelser rörande motorfordon. Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen har detta syfte icke uppnåtts. Till följd av teknikens framsteg hava lättviktsmotorcyklarna alltmera

*Utskottet.*

utvecklats till ej blott snabba utan även ofta trafikfarliga fordon. Denna utveckling har medfört, att antalet olyckshändelser vid trafik med lättviktsmotorcyklar och antalet vid dessa olyckor dödade och skadade personer undergått en oroväckande stegring. Enligt utskottets mening har till denna utveckling jämväl bidragit det förhållandet, att någon kontroll från samhällets sida icke kunnat utövas i syfte att hindra uppenbart olämpliga personer att uppträda som förare av lättviktsmotorcyklar. I propositionen föreslås, att de nu allmänt förekommande snabba lättviktsmotorcyklarna skola jämsställas med vanliga motorcyklar och sålunda bliva underkastade bestämmelser om besiktning, registrering och körkort. Mot propositionens innehåll i denna del har utskottet icke funnit anledning till erinran.

I syfte att leda tillverkningen in på åstadkommande av en ny och mera ofarlig typ av lättviktsmotorcykel föreslås i propositionen införande i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan av nya definitioner å sådant fordon. Enligt de sålunda föreslagna definitionerna skall lättviktsmotorcykel vara så inrättad, att den med en belastning av 65 kilogram icke kan på horisontell väg framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras för högre hastighet.

Det synes utskottet angeläget, att de nya definitionerna å lättviktsmotorcykel utformas på sådant sätt, att dessa fordon komma att utgöra ett fullgott och under olika förhållanden användbart trafikmedel. Lättviktsmotorcyklar hava en ingalunda oväsentlig uppgift att fylla såsom billiga och lätt-skötta fordon, framför allt på landsbygden. De begagnas i stor utsträckning av arbetare för färd till och från arbetsplatsen. Med hänsyn härtill måste lättviktsmotorcyklarna besitta sådana egenskaper, att de kunna framföras med önskvärd hastighet jämväl vid dåligt väglag och i branta uppförbackar. Den i propositionen föreslagna maximihastigheten för ifrågavarande fordon synes utskottet på grund därav vara väl låg. När den nya typen av lättviktsmotorcykel kommer att underkastas bestämmelser om besiktning, registrering och körkort, kan enligt utskottets mening en viss höjning av den högsta tillåtna hastigheten företagas utan att några vådor ur trafiksäkerhetens synpunkt därigenom kunna befaras inträda. Med hänsyn härtill får utskottet förorda, att maximihastigheten för lättviktsmotorcyklar höjes från 40 till 50 kilometer i timmen.

I motionen II: 406 har föreslagits, att i de nya definitionerna å lättviktsmotorcykel borde införas en bestämmelse av innehåll, att sådant fordon skulle hava en högsta tjänstevikt av 50 kilogram. Av förut anförda skäl har utskottet föreslagit, att maximihastigheten för den nya lättviktsmotorcykeln bör bestämmas till 50 kilometer i timmen. Enligt vad utskottet erfarit torde en fullgod och stabil lättviktsmotorcykel med nämnda maximihastighet icke kunna tillhandahållas med en så låg tjänstevikt som motionärerna föreslagit. Däremot har det visat sig möjligt att konstruera ett sådant fordon med en tjänstevikt icke överstigande 60 kilogram. Då i marknaden redan finnas lättviktsmotorcyklar av utländskt fabrikat med en tjänstevikt av i runt tal 50 kilogram saknar sålunda ur skyddssynpunkt för den svenska tillverk-

ningen på området den av motionärerna föreslagna viktgränsen betydelse. På grund av det anförda och då det synes lämpligt, att i definitionerna å lättviktsmotorcykel införes en bestämmelse om tjänstevikt, får utskottet föreslå, att i nämnda definitioner intages ett stadgande av innehåll, att sådant fordon skall hava en högsta tjänstevikt av 60 kilogram.

I propositionen föreslås i 18 § 1 mom. andra stycket motorfordonsförordningen ett stadgande av innehåll bland annat, att körkort skall 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. Enligt utskottets mening bör ordalydelsen i förevarande stadgande underkastas en viss jämkning i syfte att utmärka, att allenast i fall, då körkort för motorcykel skall gälla endast för förande av lättviktsmotorcykel, detta skall särskilt angivas å körkortet.

Vad härefter angår det föreslagna stadgandet i 19 § 1 mom. andra stycket motorfordonsförordningen öppnas genom detsamma möjlighet för Konungen att beträffande särskilt område föreskriva, att förarprov för erhållande av körkort för lättviktsmotorcykel må avläggas inför annan än besiktningsman. Mot innehållet i förevarande stadgande finner utskottet icke anledning till erinran. Utskottet vill emellertid uttala önskvärdheten av att personer, som sålunda komma att erhålla behörighet att förrätta förarprov, icke äro agenter för tillverkare eller försäljare av lättviktsmotorcyklar eller för försäkringsinrättningar, som meddela trafikförsäkring beträffande sådana fordon. Bland dem, som kunna tänkas vara lämpliga för erhållande av sådant förordnande, må särskilt nämnas polischef samt för ändamålet kvalificerade polismän och fjärdingsmän.

I övrigt har utskottet icke beträffande förslagen till ändring av motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan funnit anledning till erinran.

I propositionen har departementschefen uttalat, att möjlighet att befrämja användningen av lättviktsmotorcyklar med begränsad hastighet syntes föreligga bland annat genom att beträffande denna fordonstyp medgiva nedsättning av de kostnader, som eljest äro förenade med förvärvandet eller innehavet av motorfordon. Utskottet ansluter sig till vad departementschefen i detta hänseende anført beträffande kostnaden för registrering av lättviktsmotorcykel samt avgifterna för läkarintyg och förarprov för erhållande av körkort för sådant fordon. Utskottet ifrågasätter emellertid, huruvida icke jämväl övriga avgifter för anmälningar till automobilregistret, såvitt angår lättviktsmotorcyklar, böra nedsättas till samma belopp som den för sådana fordon föreslagna registreringsavgiften.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av de vid ifrågavarande proposition fogade förslagen till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 samt till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den

23 oktober 1936 riksdagen ej funnit skäl att mot desamma göra andra erinringar än utskottet i förevarande utlåtande upptagit;

B) att motionen II: 406, såvitt den avser motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, måtte anses besvarad genom vad utskottet under A) hemställt.

Stockholm den 25 maj 1939.

På sammansatta bevillnings- och andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

---

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från bevillningsutskottet: herrar *Heiding*<sup>2</sup>, *Ekman*, *Wahlmark*, *Sköldén*<sup>1</sup>, *Sylwan*<sup>2</sup>, *Olsson* i Gävle, *Ericson* i Boxholm, *Johanson* i Huskvarna och *Hagberg* i Malmö; samt

från andra lagutskottet: herrar *Norman*, *Tamm*<sup>3</sup>, *Löfvander* och *Sten*<sup>2</sup>, fröken *Hesselgren*, herrar *Olovson* i Västerås, *Molander*<sup>1</sup> och *Sandström*.

---

<sup>1</sup> Närvarande endast vid behandlingen av frågan om lättviktsmotorcykels tjänstevikt.

<sup>2</sup> Ej närvarande vid behandlingen av frågan om lättviktsmotorcykels tjänstevikt.

<sup>3</sup> Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

### Reservation

av herr *Löfvander*, vilken ansett, att utskottet bort lämna de i propositionen föreslagna definitionerna å lättviktsmotorcykel utan erinran.

---