

Nr 182.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor m. m.; given Stockholms slott den 31 mars 1952.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll samt med hänvisning till nedannämnda härvid fogade författningsförslag vill Kungl. Maj:t härmed

dels anhålla om riksdagens yttrande över förslaget till

1) kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor;

dels ock föreslå riksdagen att antaga förslaget till

2) lag angående ändrad lydelse av 2 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

GUSTAF ADOLF.

Sven Andersson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen föreslås bl. a. befrielse från registrerings-, körkorts-, försäkrings- och skatteplikt för cykel, vilken — med bibehållande i övrigt av de normala kännetecknen på sådant fordon — är utrustad med förbränningsmotor av typ, godkänd såsom hjälpmotor för cykel. För sådant godkännande ha uppställts vissa närmare angivna villkor. Dessa ha till syfte, att den »fria» cykeln med hjälpmotor icke skall väsentligen skilja sig från den vanliga trampeykeln i vidare mån, än att den mänskliga kraften ersättes med motsvarande maskinell. De föreslagna bestämmelserna grunda sig på en utredning, vilken företagits efter framställning av riksdagen i skrivelse den 31 maj 1951, nr 336. Desamma avses skola träda i kraft den 1 juli 1952.

F ö r s l a g

till

Kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

1 mom. Såsom *cykel med hjälpmotor* betecknas i denna kungörelse lätt motorcykel, vilken — med bibehållande i övrigt av de huvudsakliga kännetecknen på cykel — är utrustad med förbränningsmotor av typ, som blivit av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänd i enlighet med bestämmelserna i 2 mom.

2 mom. Såsom hjälpmotor för cykel må väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med statens provningsanstalt godkänna viss typ av förbränningsmotor under förutsättning,

att dess cylindervolym ej överstiger 50 kubikcentimeter,

att den befinnes vara till tyngd och verkningsätt lämpad för cykel av normal byggnad,

att den har en effekt av högst 0,8 hästkrafter,

samt att den är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och icke utan svårighet kan ändras till högre hastighet.

3 mom. För cykel med hjälpmotor skola gälla här nedan i 2 § upptagna särskilda bestämmelser.

2 §.

I stället för stadgandena i 4 § vägtrafikförordningen skola för cykel med hjälpmotor gälla vad som föreskrives i 7 § samma förordning. Dock skall sådant fordon, då det toges i bruk, vara försett med

a) minst två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar;

b) i stället för ringklocka, apparat, med vilken kan givas ljudsignal med jämn, dov ton; samt

c) på lämplig, lätt synlig plats anbragt skylt av metall, upptagande i tydlig skrift ägarens namn samt hans adress eller identitetsbeteckning i folkbokföringen ävensom motorns typbeteckning och tillverkningsnummer.

Bestämmelserna i 10—21, 27 samt 29—37 §§ vägtrafikförordningen skola icke äga tillämpning å cykel med hjälpmotor. Dock må sådant fordon föras allenast av den, som fyllt 16 år.

Cykel med hjälpmotor är icke underkastad stadgandena i 54 § 2 mom. första stycket och 57 § 3 mom. första punkten vägtrafikförordningen. Där emot skall för sådant fordon gälla vad som föreskrives i 59 § samma förordning.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1952.

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av 2 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Härigenom förordnas, att 2 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

2 §.

2 §.

Med motorfordon — — — — — i timmen.

Härvid förstås — — — — — på skenor.

Till motorfordon — — — — — av gående.

Lagen äger ej tillämpning å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.

Lagen äger ej tillämpning å sådan cykel med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke föreligger, ej heller å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1952.

¹ Senaste lydelse, gällande fr. o. m. den 1 juli 1952, se SFS 1952: 651.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 7 mars 1952.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, DANIELSON, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och finansdepartementen anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, fråga om införande av särskilda bestämmelser om *cyklar med hjälpmotor* samt anför därvid följande.

Riksdagen har i skrivelse den 31 maj 1951, nr 336, hemställt om utredning beträffande möjligheterna att åt cyklar med hjälpmotor bereda vissa lättnader.

I anledning härav har inom kommunikationsdepartementet utarbetats en promemoria i ämnet. Till denna ha fogats utkast till kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor och till lag angående ändrad lydelse av 2 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon. Yttranden ha inhämtats över promemorian jämte de därvid fogade författningsutkast.

Jag anhåller nu att till behandling få upptaga denna fråga.

Historik.

I vårt land blevo bilarna redan tidigt underkastade ganska stränga bestämmelser — bl. a. om besiktning och registrering av fordonet samt om kompetensbevis och en åldersgräns av 18 år för föraren. Motorcyklarna ansågos däremot till en början jämförelsevis ofarliga.

Med tiden gjorde sig emellertid starkt gällande ett behov av skärpt reglering även för motorcyklarnas vidkommande. Sålunda blev år 1916 motorcykel med en tjänstevikt överstigande 150 kg likställd med bil. År 1920 sänktes tjänsteviktsgrensen till 50 kg, och samtidigt infördes det särskilda körkortet för motorcykel. Skatteplikt för bil och för motorcykel med tjänstevikt över 50 kg infördes år 1922.

Så småningom och särskilt fr. o. m. år 1925 kommo nya motorcykeltyper i marknaden. Dessa s. k. lättviktsmotorcyklar saknade pedaler och

hade en tjänstevikt av något under 50 kg. De voro nästan lika snabba som de tyngre motorcyklarna.

På grund av åtskilliga förseelser och olyckshändelser i trafik med lättviktsmotorcyklar blev frågan om skärpta bestämmelser för dessa motorcyklar inom kort aktuell. Övervägandena i ämnet resulterade i att den 15 juni 1927 (nr 262) vidtogos vissa ändringar i den då gällande motorfordonsförordningen av år 1923.

Ändringarna samt trafikförsäkringslagen i dess ursprungliga lydelse inneburo, att stadgandena om bil i tillämpliga delar — såsom i fråga om körkort, besiktning, registrering och obligatorisk trafikförsäkring — kommo att gälla även för motorcykel. Undantag härifrån gjordes endast för sådan cykel, som ursprungligen varit avsedd och inrättad för framdrivande utslutande medelst trampning, men som sedermera utan ändring i övrigt försetts med hjälpmotor.

1930 års motorfordonsförordning innebar ej någon ändring häri.

1934 års vägtrafiksakkunniga upptogo i sitt betänkande (SOU 1935: 23) till närmare övervägande frågan om den rättsliga regleringen av cyklar med hjälpmotor. De sakkunniga konstaterade, att sådana fordon hade en ej oväsentlig uppgift att fylla särskilt på landsbygden, eftersom de vore billiga i inköp och drift samt lätta att sköta. Fordonen hade därför funnit köpare icke minst bland mindre inkomstagare. Sålunda begagnades de i stor utsträckning av arbetare, som bodde långt från arbetsplatsen, och även av lantbrevbärare m. fl. Däremot syntes dessa fordon icke i någon större omfattning ha begagnats till nöjeskörning. Det förefölle därför befogat att såvitt möjligt söka undvika åtgärder, som skulle kunna motverka bruket av cyklar med hjälpmotor.

Vid den tid, då 1934 års sakkunniga avlämnade sitt betänkande, angåvos cyklarna med hjälpmotor ha en tjänstevikt av cirka 45 kg — därav motorn cirka 20 kg — och en konstruktiv hastighet av 35—45 km/tim. Motorns cylindervolym översteg i allmänhet icke 100 cm³.

Med hänvisning härtill föreslogo de sakkunniga särbestämmelser för cyklar med hjälpmotor. Dessa bestämmelser upptogos med viss jämkning i 1936 års motorfordonsförordning, som trädde i kraft den 1 januari 1937. Genom desamma undantogs *lättviktsmotorcykel* — d. v. s. för framdrivande utslutande medelst trampning inrättad cykel, som försetts med hjälpmotor, med fullständig utrustning vägande högst 20 kg, och vars tjänstevikt icke översteg 45 kg — från de för andra motorcyklar gällande bestämmelserna. Lättviktsmotorcykel fick dock ej föras av den, som ej fyllt 16 år.

1936 års bestämmelser medförde verkningar, som knappast torde ha förutsatts vid stadgandenas avfattning. Antalet lättviktsmotorcyklar, vilket alltsedan år 1927 varit skäligen ringa — vid årsskiftet 1926—27 ungefär 6 000 — ökades kraftigt. Tillverkningsuppgick sålunda till cirka 20 000 redan under år 1937 och 35 000 under år 1938, och i mars 1939 utgjorde beståndet omkring 75 000. Teknikens utveckling hade vidare medfört, att lättviktsmotorcyklar kunde byggas med marschhastighet över 50 km/tim och toppfart över 70 km/tim. Dessa lättviktsmotorcyklar kunde med fog

sågas utgöra, icke en cykel med hjälpmotor utan snarare en motorcykel, som man försett med pedaler för att följa författningens bokstav. En nackdel var, att begränsningen av fordonets tjänstevikt gjort det nödvändigt att vid konstruktionen av ramar, fälgar och däck, bromsar, ljuddämpare m. fl. detaljer använda klenare dimensioner än som varit önskvärt ur säkerhets-synpunkt.

Med ökningen av antalet lättviktsmotorcyklar följde även en stegring av antalet olyckor i trafik med sådant fordon. Följande siffror kunna återgivas:

År	Antalet olyckor	Antalet dödade	Därav lättnviktsmotor- cyklister
1936	162	16	14
1937	365	27	25
1938	850	75	69

Den nu skisserade utvecklingen av trafiken med lättviktsmotorcykel aktualiserade åtgärder från statsmakternas sida. Sålunda tillkallades särskilda sakkunniga — 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten — och dessa avgåvo år 1938 betänkande i ämnet.

1937 års sakkunniga sade sig ha övervägt möjligheten att skapa en långsammare och följaktligen ofarligare lättviktsmotorcykel, med eller utan pedaler. De hade därvid ifrågasatt olika utvägar, bl. a. att genom minskning av cylindervolymen, anordningar i förgasaren eller reglering av utväxlingen åstadkomma erforderlig fartbegränsning och att samtidigt genom höjning av viktgränsen skapa möjlighet att genom förbättrad utrustning öka fordonets trafiksäkerhet. En hastighet av 35 km/tim vore enligt de sakkunnigas mening den högsta, som borde ifrågakomma för den tilltänkta motorcykel-typen. Emellertid ville det synas, som om erforderliga tekniska och kommersiella förutsättningar för det dåvarande icke föreläge för ett sådant fordon.

De sakkunniga övervägde vidare möjligheten av att såsom »fritt» motorfordon bibehålla den rena trampeykeln med hjälpmotor och att sålunda återgå till 1927 års ståndpunkt. Emellertid ansågo de sakkunniga en sådan lösning ej vara lämplig. Det vore nämligen i själva verket ej möjligt att konstruera ett fordon, vilket samtidigt ägde det lätta och smäckra utförande som fordrades av en trampecykel, samt den tyngd, stabilitet och styrka, som ett motorfordon behövde.

I anslutning till vad sålunda anförts föreslogo de sakkunniga, att dittillsvarande särbestämmelser för lättviktsmotorcyklar skulle slopas och dessa fordon underkastas väsentligen liknande bestämmelser som övriga motorcyklar.

De sakkunnigas förslag ledde till ändringar den 22 juni 1939 i motorfordonsförordningen m. m. Ändringarna trädde i kraft den 1 juli samma år. Enligt dessa var lättviktsmotorcykel — d. v. s. motorcykel, som var så inrättad, att den icke kunde på horisontell väg framföras med högre hastighet

än 40 km/tim och endast med svårighet kunde ändras för högre hastighet, och vars tjänstevikt icke översteg 60 kg — skattefri men underkastad bestämmelserna om registrering, besiktning och obligatorisk trafikförsäkring. Vidare fordrades körkort, dock av enklare slag än beträffande annan motorcykel (= tyngre motorcykel). Vissa avgiftslättnader bereddades.

1939 års bestämmelser hade den verkan, att allmänhetens intresse för lättviktsmotorcyklarna starkt minskades. Antalet sådana, som vid utgången av år 1939 utgjort 61 551 av totalt 110 262 registrerade motorcyklar, hade sålunda den 30 september 1947 sjunkit till cirka 7 300 av totalt cirka 141 000 registrerade motorcyklar.

Den 15 maj 1948 avlämnade 1944 års trafikförfattningssakkunniga betänkande med förslag till bl. a. vägtrafikförordning, avsedd att ersätta 1936 års motorfordonsförordning m. m. (SOU 1948: 34). De sakkunniga funno lättviktsmotorcykeln vara ett ur trafiksäkerhetssynpunkt mindre tillfredsställande fordon. Med hänsyn härtill och till allmänhetens ringa intresse för denna fordonstyp förefölle det saknas tillräcklig anledning att bibehålla särskild reglering för lättviktsmotorcykeln.

De bestämmelser om motorcykel, vilka de sakkunniga från denna utgångspunkt föreslagit, ha upptagits i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), vilken gäller fr. o. m. den 1 januari 1952. Enligt bestämmelserna slopas begreppet lättviktsmotorcykel. Hithörande fordon hänföras till gruppen lätt motorcykel, som omfattar alla motorcyklar med tjänstevikt ej överstigande 75 kg. Motorcykel med högre tjänstevikt betecknas som tung motorcykel. Enhetligt körkort för alla slag av motorcyklar är föreskrivet. Körkortsåldern för motorcykel har satts till 16 år. Körkortet ger dock ej rätt att föra tung motorcykel, förrän körkortsinnehavaren fyllt 18 år. Besiktning-, registrerings-, trafikförsäkrings- och skatteplikt gäller för alla motorcyklar.

Den nuvarande situationen.

Den rättsliga regleringen av lättviktsmotorcyklarna har väsentligen tagit sikte på kraftigare typer med motor om cirka 20 kg och däröver. För att kunna användas på vanlig cykel fordra sådana motorer särskilda förstärkningsanordningar m. m. på denna. Såsom redan anmärkts har resultatet likväl ansetts knappast kunna betecknas som ett tillfredsställande fordon, och ej heller ha fordon av detta slag lyckats vinna något större intresse hos allmänheten.

Efter andra världskrigets slut ha emellertid i marknaden kommit lätta hjälpmotorer, som på ett helt annat sätt än de tidigare lättviktsmotorerna ansluta till den vanliga trampeyelns konstruktion. De nya motorernas cylindervolym håller sig under 50 cm³. Vikten — med tom bränsletank — brukar växla mellan cirka 4½ och 7 kg. Den konstruktiva hastigheten anges i regel till 30 km/tim med någon marginal uppåt eller nedåt.

Till en början salufördes dessa hjälpmotorer vanligen separat. Numera

förekommer emellertid i ej obetydlig omfattning även komplettillverkning av cykel med därtill hörande hjälpmotor. Smärre modifikationer i cykelns byggnad brukar då vara vidtagna i syfte att åstadkomma en rationell anpassning till motorn samt öka cykelns slitstyrka.

Såväl de separata som de i komplett ekipage ingående nya hjälpmotorerna brukar emellertid vara så byggda, att de kunna användas på vanlig trampcykel utan förstärkning eller annan extra anordning på denna. De äro lätt-skötta och relativt billiga. För närvarande håller priset sig sålunda i allmänhet kring 400 kronor. Detsamma kan dessutom tänkas komma att sjunka vid serietillverkning i större skala. Bränsleekonomien är mycket god, omkring 0,1 liter bensin per mil.

I åtskilliga länder har man ansett de nya cykelmotorerna böra gynnas genom särskilda bestämmelser om undantag från de regler — särskilt i fråga om körkorts- och registreringstvång — vilka eljest gälla för motorfordon. I ett par länder, såsom Frankrike och Holland, har cykel med sådan hjälpmotor, som här avses, likställts med vanlig trampcykel och sålunda gjorts helt fri från körkorts- och registreringstvång.

Även inom det rättsliga samarbetet länderna emellan har problemet cykel med hjälpmotor beaktats. 1949 års internationella vägtrafikkonvention ger sålunda möjlighet att ur begreppet motorfordon utesluta och i begreppet cykel inbegripa sådan cykel, som — med bibehållande i övrigt av de normala kännetecknen på cykel — försetts med hjälpmotor med högst 50 cm³ cylindervolym.

I de länder, där man »frisläppt» de här avsedda cyklarna med hjälpmotor, ha sådana fordon snabbt fått stor spridning. I Frankrike uppgick sålunda antalet cyklar med hjälpmotor enligt uppgift till cirka 70 000 år 1949 och 140 000 år 1950.

Även i Sverige saluföras numera åtskilliga typer av lätta cykelhjälpmotorer. Någon större spridning ha dessa motorer hittills ej fått här. Ett viktigt skäl härtill torde ha varit motorfordonsförordningens jämförelsevis stränga bestämmelser om lättviktsmotorcykel och den fr. o. m. den 1 januari 1952 gällande vägtrafikförordningens ännu strängare stadganden om lätt motorcykel, till vilket fordonsslag även cyklar med hjälpmotor i denna förordning hänföras.

Riksdagens framställning.

I utl. nr 30 över Kungl. Maj:ts prop. nr 30 med förslag till vägtrafikförordning m. m. anförde *andra lagutskottet*, att den stora avsättningen för cykelhjälpmotorer i de »fria» länderna onekligen tydde på att där förelegat ett betydande latent behov av dessa motorer. Även i Sverige — och särskilt då på landsbygden — syntes föreligga ett stort behov av ett lättillgängligt motordrivet fordon. Ett sådant fordon skulle ha en ej oväsentlig uppgift att fylla såsom fortskaffningsmedel för exempelvis arbetare med bostad långt från arbetsplatsen, lantbrevbärare etc. Den sociala betydelsen kunde sägas

vara på sätt och vis ännu större än tidigare, eftersom de nya motortyperna vore avsevärt billigare i inköp och drift än de tidigare och syntes kunna användas på vanlig trampcykel utan extra anordningar samt härigenom lämpade sig även för mindre inkomsttagare.

Mot denna bakgrund, fortsatte utskottet, förefölle det lämpligt att till närmare undersökning upptaga spørsmålet om att i vårt land införa lindrigare villkor för cyklar med hjälpmotor än för andra motordrivna fordon. Erfarenheterna av dittillsvarande bestämmelsers verkningar syntes giva vid handen, att lättnaderna måste göras radikala för att bli effektiva. De borde sålunda innefatta bl. a. körkorts- och skattefrihet samt helst även frihet från registreringstvång. Sådana lättnader borde även ur trafiksäkerhetssynpunkt kunna godtagas, om de begränsades till fordon, som till sina trafikegenskaper icke väsentligen skilde sig från den vanliga trampcykeln i vidare mån, än att den mänskliga kraften ersattes med maskinell.

Med stöd av vad sålunda anförts förordade utskottet att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning beträffande möjligheterna att åt här avsedda cyklar med hjälpmotor bereda lättnader i de av utskottet berörda hänseendena.

Riksdagen beslöt i enlighet med vad utskottet sålunda förordat.

Departementspromemorian och utlåtandena däröver.

De vid departementspromemorian fogade utkasten till kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor och till lag om ändring i trafikförsäkringslagen innehålla, att cykel, som — med bibehållande i övrigt av de huvudsakliga kännetecknen på sådant fordon — försetts med hjälpmotor av högst 50 cm³ cylindervolym och i övrigt av beskaffenhet, som i promemorian närmare angives, skulle i fråga om utrustningen behandlas som cykel och icke som motorcykel samt vara fri från registrerings-, körkorts-, skatte- och trafikförsäkringsplikt. Däremot skulle viss åldersgräns gälla för rätten att bruka cykel med hjälpmotor, och vidare skulle sådant fordon ej få brukas utan försäkring mot den ansvarighet för skada, som ägare eller förare av cykel monterad med viss hjälpmotor kunde ådraga sig genom trafik med sådant fordon.

Över promemorian jämte därvid fogade författningsförslag ha efter remiss utlåtanden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statspolisintendenten, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Kronobergs, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Västernorrlands och Jämtlands län, statskontoret, statens provningsanstalt, trafiksäkerhetsrådet, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), automobilbesiktningmännens förening, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, cyklisternas riksförening cykelfrämjandet, svenska cykelfabrikant- och grossistföreningen, trafikförsäkringsföreningen, Sveriges automobilhandlareförbund och Sveriges motorcykelimportörers förbund. Dessutom har yttrande avgivits av Sveriges bilskolors riksförbund.

Departementets förslag.

Med promemorians författningsutkast som grund ha inom departementet utarbetats förslag till

1:o kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor; samt
2:o lag angående ändrad lydelse av 2 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Rörande den närmare innebörden av departementsförslagen må anföras följande i anslutning till de olika författningsförslagen och de särskilda paragraferna i dessa.

Allmänna synpunkter.

Promemorian.

Beträffande den fordonstekniska sidan anfördes i departementspromemorian, att det syntes med visst fog kunna göras gällande, att utvecklingen numera hunnit fram till motortyper, som utan extra anordningar lämpade sig för den vanliga cykeln, och att denna med sådan hjälpmotor, som här vore i fråga, kunde betecknas som ett tekniskt tillfredsställande fordon.

I trafiksäkerhetsfrågan uttalades i promemorian, att 1937—1938 års olyckssiffror visserligen vid första påseendet kunde te sig skrämmande. Emellertid borde man vid bedömandet av en fordonstyps farlighet beakta icke blott det absoluta olyckstalet utan även dettas relation till antalet fordon av den ifrågavarande typen. 1936 års olyckssiffror hänförde sig till ett fordonsbestånd, vilket varit ungefär lika stort som 1926—1927 års eller cirka 6 000, under det att 1938 års olyckssiffror gällde ett mångdubbelt större antal fordon. Ställdes resp. olycks- och fordonssiffror mot varandra, vore olycksfrekvensen vid årsskiftet 1938—1949 blott hälften av vad den varit vid årsskiftet 1936—1937. Dessutom vore visserligen förare av lättviktsmotorcyklar ganska utsatta för att själva komma till skada i trafiken men deras farlighet för annan trafik vore förhållandevis mindre.

I promemorian framhölls vidare, att den typiska farligheten hos ett fordon stege med ökande vikt och konstruktiv hastighet. I fråga om de nya cyklarna med hjälpmotor rörde man sig inom hastighetsområdet 24—38 km/tim och med tjänstevikter kring 25 kg. Dessa siffror vore föga mer än hälften av motsvarande siffror för 1937—1938 års lättviktsmotorcyklar. En cykel med hjälpmotor kunde därför antagas vara avsevärt mindre trafikfarlig än en lättviktsmotorcykel.

De nya hjälpmotorerna vore överlag så lätta, att vid en jämförelse mellan cykel med hjälpmotor och vanlig trampcykel viktfaktorn förefölle vara av ganska underordnad betydelse. Motorvikten — vilken knappast överstege 9 kg med full tank — borde nämligen jämföras icke med trampcykelns vikt, som för standardmodeller hölle sig kring 18 kg, utan med sammanlagda vikten av sådan cykel och dess förare eller genomsnittligt cirka 90 kg.

Visserligen — heter det vidare i promemorian — kunde en trampcykel

drivas upp i hastighet jämförlig med vad som angivits för cykel med hjälpmotor eller omkring 30 km/tim. Denna toppfart orkade emellertid genomsnittscyklisten hålla blott under kortare tidsmoment. Marschfarten vore ej obetydligt lägre eller 15—20 km/tim. För cykel med hjälpmotor hölle marschfarten sig däremot ganska nära den angivna toppfarten.

Med hänsyn till denna olikhet i marschfart finge nog cykeln med hjälpmotor anses såsom något trafikfarligare än trampcykeln. Emellertid sluppe å andra sidan föraren av cykel med hjälpmotor i stort sett ifrån det ibland kraftuttömmande arbetet med att framdriva fordonet. Han kunde därför odelat uppmärksamma trafiken och manövrera sitt fordon, och trötthetsfaktorn gjorde sig ej så gällande hos honom som hos trampcyklisten. Dessa omständigheter minskade i viss mån skillnaden i trafikfarlighet.

I promemorian redovisas vissa i Frankrike gjorda statistiska undersökningar av olycksfrekvensen för cykel med hjälpmotor, å ena, samt trampcykel, å andra sidan. Undersökningarna gjordes år 1948 för Paris och la Seine, som då enligt uppgift hade 700 000 trampcyklar och 32 000 cyklar med hjälpmotor. Antalet trafikolyckor befanns vara 15 797 för trampcyklar och 692 för cyklar med hjälpmotor. Detta motsvarar en olycksfrekvens av 2,26 % resp. 2,16 % eller något lägre för cyklar med hjälpmotor än för vanliga cyklar.

Med återopande av det anförda förklarades slutligen i promemorian, att ur trafiksäkerhetssynpunkt skillnaden mellan cykeln med hjälpmotor och den rena trampcykeln vore jämförelsevis ringa och i varje fall betydligt mindre än skillnaden mellan cykeln med hjälpmotor och den gamla lättviktsmotorcykeln. Med hänsyn icke minst till behovet att bereda de partiellt arbetsföra tillgång till ett fordon, som icke tvingade dem till någon egentlig kraftförbrukning, kunde vidare ur social synpunkt cykeln med hjälpmotor förväntas få en betydande uppgift att fylla, om den erhöle nödig frihet. Vad som upplysts om detta fordons trafikegenskaper syntes vidare berättiga den uppfattningen, att lättnaderna kunde göras ganska vittgående utan att trafiksäkerhetsintresset behövde i väsentlig mån eftersättas. Körkorts-, registrerings- och skattefrihet ävensom befrielse från vissa av utrustningskraven borde sålunda kunna införas. Även kravet på trafikförsäkring syntes kunna eftergivnas, därest man i stället krävde viss ansvarsförsäkring för skada i följd av fordonets brukande. En förutsättning för dessa lättnader vore dock, att fordonet icke väsentligen skilde sig från den vanliga trampcykeln i vidare mån, än att den mänskliga kraften ersattes med maskinell. Detta kunde uppnås genom begränsning av den konstruktiva hastigheten till 30 km/tim. eller av hjälpmotorns maximieffekt till 0,8 hkr.

De vid promemorian utformade författningsutkasterna voro utformade i överensstämmelse med vad sålunda anförts.

Yttrandena.

De hörda myndigheterna och sammanslutningarna ha genomgående ställt sig gynnsamma till förslaget om att bereda särskilda lättnader åt sådan

cykel med hjälpmotor, som här avses. Man har sålunda vitsordat, att skillnaden i trafikfarlighet mellan detta fordon och den vanliga trampecykeln är jämförelsevis ringa, och att det sociala intresset av fordonet i fråga är betydande. De erinringar, som framförts, ha i allmänhet endast rört särskilda detaljer i promemorians förslag.

Förslaget har sålunda i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statspolisintendenten, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Västernorrlands samt Jämtlands län, trafiksäkerhetsrådet, NTF, automobilbesiktningsmännens förening, cykelfrämjandet, cykelfabrikant- och grossistföreningen, trafikförsäkringsföreningen, automobilhandlareförbundet, motorcykelimportörernas förbund och bilskolornas riksförbund.*

Trafiksäkerhetsrådet har därvid anmärkt, att ökning av en cykels hastighet från 15—20 km/tim till 30 km/tim icke kunde flytta upp fordonet i en mycket mera trafikfarlig klass. Sistnämnda hastighet vore vidare att anse såsom lämplig för fordonets konstruktion och beskaffenhet i övrigt. Därest hastigheten ökades upp till 40 km/tim och däröver, krävdes däremot en annan och starkare konstruktion och en högre vikt än den en vanlig cykel hade. — Måhända skulle cyklarna med hjälpmotor medföra nya risker i trafiken i den mån de i större utsträckning komme att utnyttjas av personer i 16—17-årsåldern. Emellertid syntes det sannolikt, att många av de ungdomar i nyssnämnda ålder, vilka nu körde annan lätt motorcykel, i stället skulle skaffa sig cykel med hjälpmotor, om sådant fordon kunde erhållas utan större formaliteter och för relativt lågt pris. Härigenom skulle en viss riskminskning kunna påräknas.

Rådet har tillagt, att man för dagen saknade förutsättningar att klart bedöma omfattningen av de risker ur trafiksäkerhetssynpunkt, vilka införandet av cykel med hjälpmotor kunde framkalla. Utvecklingen under de närmaste åren borde därför intimt följas.

NTF har funnit det högst sannolikt, att trafiken med cykel med hjälpmotor snabbt skulle svälla ut, om fordonet frisläpptes. Även om ett sådant fordon enligt skäligt bedömande vore endast obetydligt trafikfarligare än en trampecykel, saknade man erfarenhet om vilka konsekvenser för trafiksäkerheten som en betydande anhopning av cyklar med hjälpmotor kunde få i den redan mycket täta motortrafiken. Trafiken med dylikt fordon borde därför uppmärksammas av myndigheterna, så att erforderliga restriktioner utan dröjsmål kunde införas, om denna trafik utvecklade sig i ogynnsam riktning.

Cykelfrämjandet har hänvisat till den ökade frekvens av cyklar med hjälpmotor, vilken — sedan man tekniskt lyckats lösa problemet att framställa pris- och driftbilliga motorer, som utan större svårighet kunde anbringas på standardcyklar för »promenadåkning» — inträtt i vissa länder framför allt i Västeuropa (antalet i Belgien år 1950 cirka 30 000 samt i Holland den 1 augusti 1950 cirka 50 000 och i juli 1951 cirka 150 000). Den betydande avsättningen för hjälpmotorer i dessa länder kunde till stor del tillskrivas,

att man där utfärdat lindrigare bestämmelser för cyklar med hjälpmotor än för andra motorcyklar.

Cykelfrämjandet har funnit det obestriddigt, att en allmännare användning av cyklar med hjälpmotor här liksom i andra länder skulle betydligt förenkla och förbilliga persontransporterna och medföra en välgörande avlastning från masstransportmedlen. Ävenså skulle ur valutasynpunkt fördelar kunna vinnas genom att den på kontinenten tilltagande strömmen av turister, som använde cykel med hjälpmotor, leddes till vårt land.

Med vägtrafikförordningens bestämmelser skulle — fortsätter cykelfrämjandet — av allt att döma hjälpmotorerna icke få någon större betydelse för vårt land vare sig i det ena eller andra hänseendet. En närmare anslutning till kontinentalländernas behandling av hjälpmotorproblemet vore därför önskelig.

I fråga om bedömandet ur trafiksäkerhetssynpunkt av cykeln med hjälpmotor har cykelfrämjandet anfört, att en icke alltför ovan cyklist under en färd begränsad till några mil kunde med trampning uppnå en medelhastighet av 20 km/tim. Farten nedginge självfallet i uppførsbackar. Detta kompenserades emellertid av högre fart på slätmark, cirka 20 km/tim, och i utførsbackar. En tävlingscyklist överskred ofta på landsvägslopp en medelfart av 40 km/tim. Hjälpmotorcyklistens högre medelhastighet vunnes huvudsakligen genom den jämna farten på slätmark och i mindre svåra backar samt framför allt på längre färdsträckor. Någon statistisk upplysning om trafikfarligheten hos cykel med hjälpmotor funnes knappast. Däremot visste man, att cykelolyckor ofta inträffade på grund av att den av trampningen alstrade tröttheten nedsatt uppmärksamheten och iakttagelseförmågan. Hjälpmotorn, som gäve cykeln en jämn och stadig gång samt lätt kunde frikopplas, gjorde det däremot möjligt för föraren att mera än trampcyklisten koncentrera sig på att föra sitt fordon och uppmärksamma trafiken; han undginge med andra ord en av de vanligaste olycksorsakerna — tröttheten.

Cykelfrämjandet har emellertid betonat, att även om man bortsåge från de olika belastningar, som cykeln kunde utsättas för, motorfabrikanterna knappast kunde framställa en motor, som gäve cykeln en maximihastighet av exempelvis exakt 30 km/tim. Man måste även räkna med möjligheten för cyklisterna att genom trimning av motor och cykel få upp ekipaget i högre hastighet. Denna fara för trafiksäkerheten måste givetvis uppmärksammas. Överträdelse av bestämmelserna i detta hänseende borde därför beivras på sådant sätt, att påföljden verkade avskräckande.

Automobilhandlareförbundet har anfört, att det funnes ett klart behov av ett lätt motordrivet fordon, ett behov, som med den fortlöpande förskjutningen från sysselsättning i jordbruket till industrin eller servicebetonade yrken utan tillfredsställande möjligheter att parallellt lösa bostadsproblemen i samband med omflyttning av arbetskraften efter hand komme att ökas. Redan genom att möjliggöra val av ny arbetsplats relativt långt från bostaden skulle här avsedda fordon verka produktionsbefrämjande. Detta

omdöme hade vidsträckt giltighet med tanke på den kraft- och tidsbesparing, som utan tvivel kunde vinnas med hjälpmotor i förhållande till vanlig trampcykel, varigenom bättre prestationer i fysiskt krävande yrken kunde säkerställas. Dessutom vore hjälpmotorn även ur hygieniska synpunkter av värde, då den bl. a. vid ogynnsam väderlek tillåte en mer skyddande klädsel än vid ordinär cykelåkning. Även för vissa invalider m. fl. kunde cykeln med hjälpmotor innebära lösningen av väsentliga problem.

Länsstyrelsen i Kronobergs län har ifrågasatt, huruvida icke lättnaderna borde ske etappvis. Genom ett sådant tillvägagångssätt skulle beredas tillfälle att under en skälig prövotid erhålla ett hållbart underlag för frågans slutliga lösning. Dessutom skulle man kunna undvika de tvära kastningar, som lagstiftningen om lättviktsmotorcyklar onekligen givit prov på under de senaste trettio åren.

Länsstyrelsen i Värmlands län har uttalat, att hittillsvarande ringa efterfrågan på cyklar med hjälpmotor kunde bero på att dessa fordon vore alltför svaga och med fördel kunde användas blott när väglaget vore bra. Tendensen här i landet pekade sedan många år mot ett något större och kraftigare fordon. Det vore därför knappast troligt, att de föreslagna lättnaderna för cyklar med hjälpmotor skulle kunna åstadkomma en omsvängning av den allmänna inställningen till detta fordonsslag. Enligt länsstyrelsens mening vore cykeln med hjälpmotor avsevärt mer svårmanövrerad och därmed trafikfarligare än den vanliga trampcykeln.

Statskontoret har funnit det tveksamt, huruvida det redan nu kunde anses föreligga sådana erfarenheter av cykeln med hjälpmotor, att lättnader borde medgivas.

Motorförarnas riksförbund: Genom experter hade förbundet låtit provköra och närmare undersöka cyklar med hjälpmotor. Det hade därvid visat sig, att detta fordon ej kunde anses ofarligt att köra, och att hjälpmotorn även av ägaren själv kunde med enkla medel ändras till att under normala förhållanden kunna framdriva fordonet med en hastighet av upp till 50 km/tim. Man kunde förvänta, att särskilt ungdomar i stor utsträckning skulle komma att experimentera med motorn för att komma upp i så stor hastighet som möjligt. Förbundet ville här hänvisa till erfarenheterna av dagens s. k. »skinnknuttar». Cykeln med hjälpmotor finge därför anses som icke oväsentligt farligare än vad man kanske i första hand ville tro och departementets utredning syntes ha kommit fram till. Med hänsyn härtill borde man ej helt släppa lös en ny trafikantgrupp, som dessutom kunde väntas bli betydande. Att stadga körkortstvång i egentlig mening syntes dock ej vara behövt eller lämpligt. Det borde sålunda vara tillräckligt med ett krav på att vederbörande skulle visa sig känna till trafikreglerna, innan han tillåtes att sätta sig upp på en cykel med hjälpmotor. I övrigt vore i princip intet att erinra mot promemorians förslag.

Kungl. automobilklubben har icke velat bestrida, att åtskilliga sociala och andra skäl talade för att vissa lättnader bereddades cykel med hjälpmotor,

vilken fordonstyp utomlands vunnit stor spridning. Emellertid syntes det från trafiksäkerhetssynpunkt icke kunna förordas, att sådant fordon skulle få framföras utan något slag av körkort. Vidare förefölle det väntade stora antalet cyklar med hjälpmotor motivera, att fordonsskatt i någon form uttoges. Slutligen borde trafikförsäkringsplikten bibehållas, och för kontroll av att denna fullgjordes syntes även registreringstvång bli nödvändigt.

Klubben har vidare framhållit den olika behandlingen av motorfordon och cyklar i vad gällde den internationella trafiken. För rätt att i riket införa motorfordon krävdes sålunda åtskilliga formaliteter, under det att cyklar fritt finge passera gränsen. Utomlands betraktades cykel med hjälpmotor ofta som cykel. Vid svenska gränsen avvisades däremot fordonet i fråga, om de för motorfordon nödiga handlingarna saknades. Detta vore givetvis ur turistsynpunkt ej önskvärt. Såvitt möjligt borde därför cyklar med hjälpmotor, vilka komme från annat land, beredas sådana lätnader, att de ej avvisades vid gränsen. Promemorians förslag innebure emellertid ej någon lösning av hithörande problem.

Under åberopande av vad sålunda vore att mot förslaget anföra med hänsyn till trafiksäkerhetsintresset och den internationella trafiken har klubben ansett promemorians utkast icke kunna läggas till grund för lagstiftning i ämnet. Då klubben emellertid icke ville uppställa hinder mot utvecklingen på området, förordades, att spørsmålet om cyklar med hjälpmotor upptoges till gemensamma internordiska överväganden.

Departementschefen.

Då man år 1939 införde restriktiva bestämmelser för lättviktsmotorcyklar, utgick man från teknikens dåvarande ståndpunkt. Sålunda förutsatte 1937 års sakkunniga, att det ej vore möjligt att konstruera ett fordon, vilket samtidigt ägde det lätta och smäckra utförande, som fordrades av en cykel, samt den tyngd, stabilitet och styrka, som vore nödvändig för ett motorfordon. Det var med denna motivering, som de avvisade tanken på att såsom »fritt» motorfordon bibehålla den rena trampcykeln med hjälpmotor.

Hade man år 1939 ansett ett sådant fordon möjligt, kan det väl tänkas, att vid utformandet av föreskrifterna om lättviktsmotor undantag gjorts för cykel med lätt hjälpmotor. Detta synes t. o. m. antagligt med hänsyn till att 1937 års sakkunniga uttryckligen förklarade sig kunna godtaga en motorcykel, vars hastighet ej överstege 35 km/tim.

Tekniken synes nu ha gått därhän, att det mycket väl låter sig göra att tillverka och finna avsättning för hjälpmotorer, vilka genom sin lätthet och sitt verkningssätt lämpa sig för den vanliga trampcykeln. Problemställningen är sålunda nu en annan än år 1939 i vad gäller bedömandet av cyklarna med hjälpmotor ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Mot sådan bakgrund synes det finnas vägande skäl att nu till ny prövning upptaga frågan, huruvida icke dessa fordon skulle kunna — helt eller delvis — frisläppas utan att säkerhetens krav eftersättas.

Ett frisläppande skulle otvivelaktigt medföra väsentliga fördelar ur sociala och jämförliga synpunkter. Jag vill här hänvisa till vad enligt det föregående allmänt vitsordats. Följande kan tilläggas.

På landet är det ofta stora avstånd från bostaden till arbetsplatsen, handelsboden etc. Även i de större städerna går utvecklingen stadigt mot ökade avstånd. Många ha därför behov av särskilda transportmedel. På åtskilliga håll äro masstransportmedlen, såsom bussar och spårvagnar m. m., hårt anlitade vissa tider på dygnet.

Cykeln med hjälpmotor gör det möjligt att förflytta sig exempelvis från bostaden till arbetsplatsen utan större kraftförbrukning och jämförelsevis snabbt. Genom sin pris- och driftbillighet är detta fordon dessutom tillgängligt för de flesta. Det skulle därför utgöra en tillfredsställande lösning av mångas transportproblem.

Komme cykeln med hjälpmotor i större omfattning till användning, skulle även kunna åstadkommas en viss avlastning av masstransportmedlen. Detta bör nog ur allmän synpunkt betecknas som en fördel.

Cykeln med hjälpmotor förefaller sålunda kunna fylla ett behov i nyttrafikens tjänst. För den rena nöjes- och sportåkningen synes fordonet i fråga däremot bli av mera underordnad betydelse.

Vad åter angår bedömandet av cykeln med hjälpmotor ur trafiksäkerhetens synvinkel, vill jag hänvisa till promemorian och i övrigt framhålla följande.

Den konstruktiva hastigheten hos cykel med hjälpmotor uppgår som regel till cirka 30 km/tim i vindstilla på vågrät väg. Hastigheten ligger sålunda under den av 1937 års sakkunniga accepterade. Marschfarten torde hålla sig ganska nära topphastigheten.

En vanlig cykel kan nog trampas upp i en hastighet, som närmar sig den hos cykel med hjälpmotor. Denna hastighet kan dock standardcyklisten blott hålla för ett kort tidsmoment, och den normala marschfarten torde vara cirka 20 km/tim.

I fråga om marschfarten föreligger sålunda en olikhet, som i och för sig gör cykeln med hjälpmotor något trafikfarligare än trampecykeln. Beaktas bör emellertid, att den högre marschfarten hos cykel med hjälpmotor torde vinnas huvudsakligen genom den jämna farten på slätmark och i mindre svåra backar samt framför allt på längre färdsträckor.

I visst hänseende förefaller dessutom cykeln med hjälpmotor t. o. m. erbjuda fördel ur säkerhetssynpunkt. Sålunda föreligger ej den olycksfaktor, som tröttheten utgör för trampecyklisten, och föraren av cykel med hjälpmotor blir därigenom bättre rustad att sköta sitt fordon i trafiken.

En omständighet bör här ej lämnas åsido. Även med de bestämmelser, som gälla i fråga om kontroll av fordon och förare, utgör otvivelaktigt den vanliga motorcykeln en avgjort större fara för trafiken än cykeln med hjälpmotor också i det fall, att det sistnämnda fordonet helt frisläpptes. Om man gjorde det möjligt att utan större formaliteter få bruka den pris- och drift-

billiga cykeln med hjälpmotor, skulle detta sannolikt leda till att åtskilliga, som med nuvarande bestämmelser skulle köpa en vanlig motorcykel, i stället skulle nöja sig med en cykel med hjälpmotor. Härigenom skulle — såsom trafiksäkerhetsrådet framhållit — en viss riskminskning kunna påräknas.

Det är nog riktigt, att en sådan hjälpmotor, som här avses, stundom kan med enkla medel ändras till högre fart än den angivna konstruktiva hastigheten. Med den i departementspromemorian föreslagna definitionen på cykel med hjälpmotor blir emellertid efter en sådan ändring fordonet icke längre att beteckna såsom cykel med hjälpmotor utan som lätt motorcykel. Förändring av fordonet innebär följaktligen olovlig körning, som straffas enligt 3 § lagen om straff för vissa trafikbrott. Straffet kan vid återfall gå upp till fängelse i sex månader. Denna dryga ansvarspåföljd samt det förhållandet, att ett fordon med mera avsevärt högre fart än den normala snart nog torde uppmärksammas, bör i viss mån verka avhållande från sådana ändringsåtgärder, som här avses.

För övrigt lär det vara lustigt att experimentera med motorn för att erhålla högre fart huvudsakligen vara tillfännandes hos förare av typen »skinnknutte». Dessa torde ofta icke låta sig nöjas ens med de hastigheter, som man efter ändring kan få upp cykel med hjälpmotor till — enligt motormännens riksförbund skulle gränsen ligga vid 50 km/tim — utan föredraga större och snabbare fordon, även om man beredde cyklarna med hjälpmotor betydande lättnader.

I vårt land saknas närmare erfarenhet av cyklarna med hjälpmotor. Det är därför i viss mån vanskligt att på förhand bedöma, hur situationen skall utveckla sig, om denna fordonstyp frisläppes i huvudsaklig överensstämmelse med vad som föreslagits i departementspromemorian.

Det resonemang, som förts i det föregående, synes emellertid närmast leda till den uppfattningen, att de föreslagna åtgärderna skulle främja en snabb utveckling av trafiken med cykel med hjälpmotor, samt att de olägenheter ur säkerhetssynpunkt, vilka skulle kunna uppkomma, icke förefalla större, än att de mer än väl uppvägas av de sociala och övriga fördelarna.

Härtill kommer att erfarenheterna av cykeln med hjälpmotor synas ha varit goda i de länder, där detta fordon får framföras utan restriktioner. Jag vill erinra om den i promemorian lämnade uppgiften, att enligt franska undersökningar olycksfrekvensen för cykel med hjälpmotor är i stort sett densamma som för vanlig trampecykel. Personer, som varit i tillfälle att iakttaga bruket av cykel med hjälpmotor i länder, där denna fordonstyp är allmän, ha också förklarat sig ha fått gynnsamma intryck av trafiken med sådana fordon.

De praktiska rönen synas sålunda leda till samma uppfattning som det i det föregående förda resonemanget. Jag anser därför övervägande skäl tala för att man nu bör införa lättnader för cyklar med hjälpmotor. Som riksdagen framhållit, böra lättnaderna göras radikala för att önskvärt resultat skall kunna nås.

Såsom i promemorian framhållits, bör den »fria» cykeln med hjälpmotor icke väsentligen skilja sig från den vanliga trampecykeln i vidare mån, än att den mänskliga kraften ersättes med motsvarande maskinell.

Givetvis måste man sörja för effektiv kontroll över att så blir förhållandet. Härvid bör å ena sidan undvikas sådant, som skulle onödigt hämma av-sättningen för cykeln med hjälpmotor. Å andra sidan bör kontrollen giva erforderlig garanti för att den tekniska utvecklingen icke — såsom tidigare varit fallet — ledes mot tyngre och snabbare samt därmed farligare typer. Snarare bör främjas en utveckling mot konstruktioner, vilka om möjligt ännu bättre än de nuvarande lämpa sig för den vanliga cykeln.

Kontrollåtgärderna böra enligt min mening i första hand insättas mot dem, som tillverka eller försälja hjälpmotor till cyklar. Härigenom synes man nämligen kunna i huvudsak hindra, att motorer av olämplig typ över huvud taget komma i marknaden, och man torde då utan större olägenhet ur trafiksäkerhetssynpunkt kunna nöja sig med ganska små ingrepp gentemot den enskilde vägtrafikanten.

De nu anförda synpunkterna förefalla ha tillbörligen beaktats i departementets förslag. Även i övrigt synes förslaget i sina huvudlinjer kunna godtagas. Jag anser därför, att förslaget kan läggas till grund för blivande författningar. I fråga om ett par detaljer synes dock jämkning erforderlig.

För det fall, att cykeln med hjälpmotor skulle få liknande spridning i vårt land som på sina håll utomlands, kunde det måhända vara lämpligast att i vägtrafikförordningen inarbeta de särskilda bestämmelserna om cykel med hjälpmotor. En sådan utveckling kan emellertid ej med säkerhet förväntas. Bestämmelserna i fråga synas därför åtminstone tills vidare böra upptagas i särskild författning.

Det är av största vikt att redan från början med uppmärksamhet följa cyklarna med hjälpmotor. Dessa fordon böra sålunda särskilt upptagas vid förekommande trafikräkningar och i olycksstatistiken, så att man kan bilda sig en uppfattning icke blott om antalet olyckor i trafik med hjälpmotorcykel utan även om olycksantalets förhållande till antalet trafikräknade sådana fordon och helst också till hela beståndet av cyklar med hjälpmotor. I det sistnämnda hänseendet kan måhända — för det fall att, såsom i det följande föreslås, cyklarna med hjälpmotor befrias från registreringstväng — visst bistånd kunna lämnas av dem, som tillverka eller försälja cyklar med hjälpmotor.

Det förefaller ganska troligt, att cyklarna med hjälpmotor gå en snabb utveckling till mötes. Det torde därför ej dröja länge, förrän man har erforderligt material för att tillförlitligt bedöma denna fordonstyp. Skulle det då mot förmodan visa sig, att olycksfrekvensen för cyklarna med hjälpmotor mera påtagligt överstiger den för vanliga trampecyklar, få givetvis övervägas strängare bestämmelser än de, som nu föreslås.

Förslaget till kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor.

1 §.

I denna paragraf avgränsas begreppet cykel med hjälpmotor.

Promemorian.

I departementets promemoria uttalades, att en konstruktiv hastighetsgräns borde bestämmas för cykel med hjälpmotor. Denna gräns borde ur trafiksäkerhetssynpunkt läggas inom vad man kunde uppnå med trampcykel. Gränsen kunde lämpligen sättas till 30 km/tim. Härigenom skulle även vinnas anslutning till vad som enligt vägtrafikförordningen gällde för traktorer och motorredskap. Med en sådan gräns föreföllo de i marknaden komna typerna av hjälpmotor kunna godtagas i vad gällde hastigheten. Visserligen angåves ofta något högre fartsiffror. Hastigheter över 30 km/tim förefölle dock kunna uppnås blott momentant och under gynnsamma förhållanden. — Av motorn borde vidare fordras, att den till tyngd och verkningsätt lämpade sig för cykel av normal byggnad. Vidare borde — såsom i 1949 års konvention stadgats — motorns cylindervolym ej få överstiga 50 cm³. — För kontroll av att hjälpmotor fyllde dessa krav syntes erforderligt, att motortypen besiktigades och godkändes. Denna prövning kunde lämpligen handhas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med statens provningsanstalt.

Det framhölls i promemorian, att det möjligen kunde vara förenat med svårighet att tillförlitligt fastställa, med vilken hastighet en motor av ifrågavarande typ kunde framdriva en cykel. Med hänsyn härtill borde man kanske i stället bestämma en viss maximieffekt för motorn. Denna effekt skulle då ej i väsentlig mån få överstiga den kraft, varmed cyklisten kunde påverka cykelns pedaler. En skälighetsgräns förefölle vara 0,8 hkr.

Vad slutligen anginge själva cykeln, borde denna — med undantag för att den försetts med hjälpmotor — bibehålla de huvudsakliga kännetecknen på cykel.

I enlighet med vad sålunda anförts har i promemorians förslag såsom cykel med hjälpmotor betecknats cykel, vilken — med bibehållande i övrigt av de huvudsakliga kännetecknen på sådant fordon — försetts med motor av typ, som hade en cylindervolym ej överstigande 50 cm³ och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, efter samråd med statens provningsanstalt, befunnits *dels* vara till tyngd och verkningsätt lämpad för cykel av normal byggnad, *dels ock* — alternativ I — vara konstruerad för en hastighet av högst 30 km/tim och icke utan svårighet kunna ändras till högre hastighet eller — alternativ II — ha en effekt av högst 0,8 hkr.

Yttrandena.

I allmänhet ha remissinstanserna inriktat sig på spørsmålet, huruvida alternativ I eller II vore att föredraga, eller om man som tredje utväg skulle

välja en sammansmältning av de båda alternativen. I övrigt har promemorian utformning av begreppet cykel med hjälpmotor i stort sett ej föränlett någon erinran.

Till alternativ I ha anslutit sig *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statspolisintendenten, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Östergötlands, Malmöhus och Värmlands län, statens provningsanstalt, trafiksäkerhetsrådet och cykelfrämjandet.*

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har därvid anfört, att alternativ II icke kunde anses såsom en tillfredsställande åtgärd. Därigenom skulle nämligen icke erhållas någon effektiv begränsning av fordonets hastighet.

Överståthållarämbetet har anmärkt, att relationen mellan cylindervolym, effekt och hastighet kunde växla betydligt. Med hänsyn härtill förefölle det ej lämpligt att i författningen maximera cylindervolymen, utan borde man kunna nöja sig med begränsning av hastigheten.

Provningsanstalten har förklarat sig beredd att åtaga sig besiktning av hjälpmotortyper och att stå till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänst med samråd vid sådan besiktning, vare sig denna skulle ske enligt alternativ I eller alternativ II. Någon maximering av motoreffekten syntes ej erforderlig, om hastigheten begränsades.

Trafiksäkerhetsrådet: Vid kontrollen över efterlevnaden av bestämmelserna om cykel med hjälpmotor vore det mera praktiskt att hålla sig till en klar övre gräns för fordonshastighet än till endast en högsta motoreffekt. I det senare fallet kunde nämligen genom särskilda arrangemang fordonets hastighet pressas avsevärt över den för fordonstypen såsom lämpliga ansedda hastigheten. För att i det förra fallet få garantier för att icke fordonet dreves upp i för höga hastigheter stode olika möjligheter till buds. Bl. a. skulle man kunna föreskriva ett visst utväxlingsförhållande mellan motorn och det drivande hjulet.

Cykelfrämjandet har ifrågasatt, huruvida icke hastighetsgränsen 30 km/tim borde uttryckligen förklaras gälla för färd på horisontell väg.

Länsstyrelserna i Kronobergs och Jämtlands län, motormännens riksförbund och automobilhandlareförbundet ha förordat, att både hastighets- och effektbegränsning måtte medtagas som villkor. Automobilhandlareförbundet har tillagt, att några betänkligheter ej syntes böra möta mot att hastigheten under gynnsamma förhållanden momentant överstege 30 km/tim.

Slutligen ha *länsstyrelserna i Stockholms, Göteborgs och Bohus samt Västernorrlands län* ävensom *automobilbesiktningsmännens förening* ansett effektbegränsning böra föredragas framför hastighetsbegränsning.

Automobilbesiktningsmännens förening har närmare anfört: 50 cm³ cylindervolym förefölle lämplig med hänsyn till de i marknaden förekommande hjälpmotorernas vikt. Likaså finge 30 km/tim anses vara en i och för sig lämplig gränshastighet för cykel med hjälpmotor. För denna fart fordrades en motoreffekt av 0,36—0,56 hkr, under förutsättning att förarvikten varierade mellan 50 och 100 kg. Större effekt angåves emellertid för flera i marknaden förekommande hjälpmotortyper. Dessa måste därför strängt taget

uteslutas, om man valde alternativ I. Såsom tämligen otillförlitliga finge nämligen anses sådana åtgärder som att på konstlad väg nedsätta dessa motorers varvtal eller reducera deras effekt på annat sätt, så att ändring tillbaka till full effekt endast med svårighet kunde äga rum. Alternativ I förefölle därför ej fullt lämpligt. Vad åter anginge alternativ II, erhöles vid effekten 0,8 hkr 45 km/tim med 50 kg förarvikt, 40 km/tim med 75 kg förarvikt och 36 km/tim med 100 kg förarvikt. Detta vore emellertid toppfarter, som uppnåddes blott då motorn vore i toppform och körningen även i övrigt ägde rum under gynnsamma förhållanden. — Levande kraften hos en massa i rörelse voro ett uttryck för såväl vikten som hastigheten hos denna massa och bleve därigenom ett visst mått på farligheten hos ett fordon i rörelse. Levande kraften bleve med de angivna hastigheterna vid 0,8 hkr effekt 598 kgm med 50 kg förarvikt, 630 kgm med 75 kg förarvikt samt 638 kgm med 100 kg förarvikt och nådde sålunda praktiskt taget samma värden för lätt och tung förare. Man kunde därför bortse från den skillnad i hastighet, som lätt och tung förare kunde uppnå. Likaså kunde bortses från att effekten 0,8 hkr — vilken anslöte sig till vad för närvarande i marknaden funnes av hjälpmotorer — under vissa förhållanden kunde giva fordonet med förare större hastighet än 30 km/tim. Alternativ II kunde därför tillstyrkas.

I övrigt ha de i promemorian föreslagna bestämmelserna föranlett följande särskilda uttalanden.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förutsatt, att tillstånd till besiktning av hjälpmotortyper skulle meddelas efter liknande grunder som de, vilka gällde för tillstånd till typbesiktning av motorfordon m. m. Besiktningkostnaden borde gäldas av sökanden. Motor tillhörande typbesiktigad serie borde förses med skylt, som upptog dels den vid besiktningen tilldelade typbeteckningen, dels ock motorns tillverkningsnummer.

Cykelfrämjandet har föreslagit, att uttrycket »cykel av normal byggnad» måtte förtydligas, så att det klart framginge, att därmed avsåges vad som vanligtvis betecknades som promenadcykel och icke exempelvis s. k. racer-cykel för tävlingsbruk.

Cykelfabrikant- och grossistföreningen slutligen har anfört: Man finge utgå från att med kungörelsen icke avsetts ett förbud mot att en cykel specialbyggdes för hjälpmotortillsats, d. v. s. erhöles ett från vanlig cykel i vissa avseenden avvikande utförande, dock med bibehållande av cykelns huvudsakliga kännetecken. Om hjälpmotorn infogades i en cykel som vore specialbyggd för sådan motor, erhöles ett konstruktivt sett betydligt bättre fordon, och avsevärda fördelar skulle vinnas både ur trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till köparens intressen. Ett dylikt fordon vore sålunda i alla avseenden att föredraga framför en vanlig cykel, varå anbragts en hjälpmotor. På grund härav hemställdes, att bestämmelserna måtte förtydligas genom ett stadgande, vilket tilläte sådana konstruktionsändringar, som i syfte att erhålla ökad trafiksäkerhet och komfort vidtagits med en cykel utan att de huvudsakliga kännetecknen på sådant fordon ändrades.

Departementschefen.

Definitionen på cykel med hjälpmotor bör enligt min mening bl. a. innehålla sådana bestämmelser, som tillfredsställande angiva storleksordningen för hjälpmotor, vilken må användas på sådant fordon.

Härvid erfordras först och främst en begränsning av cylindervolymen. Siffran 50 cm³, vilken vedertagits i 1949 års konvention och även i en del utländska författningar samt lämnats utan erinran i remissyttrandena, synes kunna godkännas.

Emellertid visar den tekniska utvecklingen en fortgående tendens att söka uttaga allt högre effekt ur en och samma cylindervolym. Med hänsyn härtill torde det finnas anledning att även begränsa motoreffekten. Bestämmer effektgränsen i enlighet med promemorian till 0,8 hkr, förefaller knappast någon praktisk olägenhet behöva befaras, eftersom de här aktuella motortyper, vilka nu finnas i marknaden, allmänt synas hålla sig inom denna effektgräns.

Såsom i promemorian förordats bör hastighetsgränsen för cykel med hjälpmotor vara 30 km/tim. Även om motorns effekt enligt det sagda begränsas till 0,8 hkr, torde denna hastighet kunna överstigas bl. a. genom att man använder överväxel. Det synes därför erforderligt att — såsom på sina håll förordats — vid sidan av effektgränsen även uttryckligen stadga, att motorn skall vara konstruerad för en hastighet av högst 30 km/tim och icke utan svårighet kunna ändras till högre hastighet.

Den hastighet, som här avses, bör vara den fart, vartill motorn i vindstilla på vågrät väg kan driva upp en vanlig promenadcykel med en förare av den vikt, 70 kg, som gäller vid fastställande av tjänstevikt och maximilast. Att särskilt angiva detta i kungörelsen förefaller knappast erforderligt.

Siffran 30 km/tim torde böra tagas som en ungefärlig gräns. Den omständigheten, att hastigheten med någon km/tim överstiger denna siffra, synes därför icke böra föranleda, att den ifrågavarande hjälpmotortypen underkännes.

Om man vid provning enligt dessa grunder finner, att hjälpmotorn visserligen vid enstaka tillfälle kan driva upp fordonet i något högre fart, än nyss sagts, men att motorn i praktiken icke är lämplig för sådan hastighet, bör motorn anses såsom konstruerad för en hastighet av högst 30 km/tim. Detta överensstämmer med vad som enligt förarbetena avsetts vid utformningen av 1 § 2 mom. vägtrafikförordningen.

Såsom föreslagits bör av hjälpmotorn ytterligare fordras, att den till tyngd och verkningsätt är lämpad för cykel av normal byggnad. Motorn skall sålunda ha sådana arbetsegenskaper, att den ansluter till det lätta och smidiga utförandet hos en cykel och bl. a. ej genom kraftiga vibrationer o. d. utsätter fordonet för påfrestningar, som kunna anses menliga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Att förslitningen av cykeln i viss mån påskyndas, torde man däremot få godtaga såsom en oundviklig följd av motordrift.

Man kan numera iakttaga en viss tendens att tillverka cykel och hjälpmotor i ett. Cykeln bygges då redan från början för hjälpmotordrift, och

vissa modifikationer i det eljest gängse utförandet vidtagas. Sålunda förekommer exempelvis ändring av ramens form i syfte att möjliggöra lägre motorplacering, så att fordonet erhåller låg tyngdpunkt och därmed bättre vägegenskaper. Vidare något grövre ram för att göra fordonet mera oömt mot vibrationerna från motorn och därigenom öka fordonets livslängd. Ytterligare kunna nämnas s. k. ballongringar för att giva mjukare och stadigare körning samt större bromsmöjligheter, dubbel bromsutrustning m. m.

Enligt min mening är det rationellt att redan från början anpassa cykeln för hjälpmotordrift. Man erhåller därigenom värdefulla trafikegenskaper, vilka svårligen kunna åstadkommas, när man sätter hjälpmotor på en standardcykel. De modifikationer i utförandet, vilka här komma i fråga, kunna dessutom knappast anses innebära någon avvikelse från de huvudsakliga kännetecknen på cykeln. Den originalbyggda cykeln med hjälpmotor förefaller därför närmast vara att föredraga ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Även för fordonsägaren synes denna fordonstyp ha vissa fördelar. Den giver sålunda större komfort vid körningen. Vidare torde livslängden bli större än för vanlig cykel, som i efterhand försetts med hjälpmotor.

Med hänsyn till den stränga regleringen beträffande hjälpmotorn torde det ej föreligga någon risk för att den originalbyggda cykeln med hjälpmotor skall kunna utvecklas i riktning mot de vanliga motorcykeltyperna.

En hjälpmotor, som är byggd för en enligt det föregående modifierad cykeltyp, kan ofta icke påmonteras cykel av vanlig typ utan att motorn förses med särskilda fastsättningsanordningar. Denna omständighet synes emellertid sakna betydelse i förevarande sammanhang.

På grund av vad nu anförts anser jag, att hjälpmotor bör kunna godkännas enligt 1 § även i det fall, att motorn och cykeln redan från början byggts såsom en konstruktiv enhet. Detta är enligt min uppfattning väl förenligt med den föreslagna lydelsen av 1 §. Det av cykelfabrikant- och grossistföreningen ifrågasatta tillägget synes därför ej erforderligt.

De avsevärda lättnaderna för cyklar med hjälpmotor förutsätta, att de i 1 § uppställda kraven med skärpa upprätthållas. Det är därför av största vikt, att de givna riktlinjerna noggrant följas vid granskningen av hjälpmotortyper, samt att vederbörande myndigheter med uppmärksamhet följa utvecklingen, så att olämpliga typer ej komma i marknaden.

Enligt min uppfattning erfordras inga särskilda bestämmelser om den prövning, som enligt 1 § ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med statens provningsanstalt. Eljest gällande regler torde här kunna äga tillämpning.

2 §.

Under denna paragraf upptagas de undantag från vägtrafikförordningen, vilka föreslås skola gälla för cykel med hjälpmotor.

Allmänt.

Cykel med hjälpmotor har i *departementspromemorian* bibehållits såsom tillhörande kategorien motorcykel. De särbestämmelser, som ansetts böra gälla för cykel med hjälpmotor, ha därför fått formen av undantag från de allmänna stadgandena rörande motorcykel.

I *remissyttrandena* har denna princip för bestämmelsernas utformning i allmänhet lämnats utan erinran.

Överståthållarämbetet har dock funnit det tveksamt, till vilken fordonskategori — motorcykel eller cykel — man borde hänföra cykeln med hjälpmotor. Erinras må ock om vad *kungl. automobilklubben* enligt det föregående allmänt anfört.

Departementschefen. Tvekan kan givetvis råda på den ifrågavarande punkten. Förutsättningen för de avsedda lättnaderna för cykel med hjälpmotor har nämligen varit, att denna fordonstyp till sina trafikegenskaper skiljer sig ganska obetydligt från den vanliga trampcykeln, och att i varje fall denna skillnad är avsevärt mindre än mellan cykel med hjälpmotor och en vanlig lätt motorcykel.

Mot bakgrunden av att man såsom nämnts inte med full säkerhet kan bedöma den framtida utvecklingen av trafiken med sådana fordon synes det dock knappast tillrådligt att nu vidtaga en så genomgripande åtgärd som att bryta ut cykeln med hjälpmotor ur begreppet motorcykel. Lämpligare torde vara att vid bestämmelsernas utformning tillämpa liknande princip som före 1939 års författningsändringar, d. v. s. att såsom lätt motorcykel bibehålla cykeln med hjälpmotor och giva de lättnader, vilka nu anses möjliga, formen av undantag från de vanliga reglerna för motorcykel. Dessa lättnader få sålunda icke anses slutgiltiga, utan först när de praktiska rönen anses tillförlitligt visa, i vad mån cykeln med hjälpmotor till sina trafikegenskaper skiljer sig från den vanliga trampcykeln, kan till avgörande upptagas frågan, huruvida utbrytning ur begreppet motorcykel kan ske eller tilläventyrs en strängare reglering än den nu föreslagna bör införas.

Fordonets beskaffenhet och utrustning.

I *promemorian* föreslogs, att — i stället för vad i 4 § vägtrafikförordningen stadgades för motorcykel — för cykel med hjälpmotor skulle gälla de i förordningens 7 § upptagna bestämmelserna för cykel. Dock skulle cykel med hjälpmotor ha minst två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar. Vidare borde man — för att i någon mån underlätta kontrollen över dessa fordon samt deras ägare och förare — kräva namnskylt på cykel med hjälpmotor. Skylten skulle upptaga ägarens namn och adress eller identitetsbeteckning i folkbokföringen ävensom motorns typbeteckning och tillverkningsnummer.

I flertalet *remissyttranden* förekommer ej någon erinran mot vad sålunda föreslagits.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har emellertid anmärkt, att ringklocka, som föreskrevs i 7 § och alltså enligt förslaget skulle utgöra ljudsignalanordning även för cykel med hjälpmotor, ej kunde anses fullt effektiv för sådant fordon, eftersom motorljudet med säkerhet komme att förtaga ljudet från ringklockan. Ur säkerhetssynpunkt borde därför föreskrivas annan ljudsignalanordning.

Trafiksäkerhetsrådet har framfört liknande synpunkter, och vidare yttrat, att de flesta hjälpmotorer voro försedda med anordningar, som alstrade tillräcklig energi för såväl fram- som baklykta. Med hänsyn härtill borde man — utöver den för cykel obligatoriska reflexanordningen baktill — även kräva baklykta på cykel med hjälpmotor.

Dessutom har rådet anfört, att gastillförseln på de i marknaden förekommande cyklarna med hjälpmotor reglerades antingen med ett av styrets handtag eller med en särskild på styret fastsatt anordning. Den förstnämnda anordningen vore avgjort att föredraga, när den gjorde det möjligt för föraren att ständigt med båda händerna hålla i styret. Denna anordning borde därför göras obligatorisk.

Överståthållarämbetet slutligen har — under hänvisning till att för lätt motorcykel fordrades endast en broms — förklarat sig ej finna anledning att i denna del ställa större krav på cykeln med hjälpmotor.

Departementschefen. Med de föreslagna restriktionerna i fråga om hjälpmotorns utförande kunna enligt min uppfattning trafikegenskaperna hos cykel med hjälpmotor förväntas bli väsentligen likartade med dem hos vanlig trampeykel. Det förefaller då knappast föreligga egentlig anledning att, i vad gäller fordonets beskaffenhet och utrustning, i stort sett fordra mer av det förra än av det senare fordonsslaget. Jag kan därför i princip ansluta mig till promemorians förslag.

Viss jämkning förefaller dock erforderlig. Sålunda torde — med hänsyn till motorljudet — vanlig ringklocka knappast kunna betecknas som tillfredsställande ljudsignalanordning på en cykel med hjälpmotor. Anordning med jämn, dov ton synes här vara att föredraga, detta även av den anledningen, att en sådan anordning direkt varskor om att det är ett motorfordon, som nalkas, och därigenom torde ha en bättre psykologisk verkan än en ringklocka.

Tillräckliga skäl föreligga enligt min mening icke för att — såsom trafiksäkerhetsrådet ifrågasatt — göra baklykta obligatorisk på cykel med hjälpmotor eller föreskriva visst utförande av gasreglaget.

En cykelbroms är i regel klenare och mindre tillförlitlig än en motorcykelbroms. Det förhållandet, att på lätt motorcykel endast kräves en broms, kan därför ej utan vidare tagas till intäkt för att ej heller cykel med hjälpmotor skall anses behöva mer än en broms. Jag vill erinra om att enligt vägtrafikförordningen dubbla bromsar skola finnas på vissa tyngre cyklar.

Minst lika starka skäl synas tala för att man även på den förhållandevis tunga och snabba cykeln med hjälpmotor bör kräva dubbla bromsar. Jag kan därför icke dela överståthållarämbetets uppfattning härom utan avsluter mig till promemorians förslag.

Körkortskravet.

Enligt *promemorian* förefölle körkortstväng knappast vara behöfligt för ett så beskaffat fordon, som här avsåges. Framhållas borde, att vägtrafikförordningen icke stadgade körkortstväng för band- eller järnhjulstraktorer eller för motorredskap. Dock syntes en minimiålder av 16 år böra bestämmas.

Promemorians förslag är avfattat i enlighet härmed.

Remissyttrandena visa i stort sett enighet om att lättnader i körkortskravet böra införas för cyklar med hjälpmotor. Däremot bryta sig meningarna i frågan, huruvida lättnaderna böra innefatta fullständig körkortsfrihet eller införande av en enklare behörighetshandling än det vanliga motorcykelkörkortet.

Hel körkortsfrihet tillstyrkes eller lämnas utan erinran av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statspolisintendenten, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Västernorrlands län, cykelfrämjandet, cykelfabrikant- och grossistföreningen, automobilbesiktningsmännens förening, automobilhandlareförbundet och motorcykelimportörernas förbund.*

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har därvid yttrat: På senare tid hade trafiken starkt utvecklats och olycksfallssituationen alltmer försämrats. Vidare vore kunskapen även om de elementära trafikreglerna ofta ringa bland de vägtrafikanter, som ej undergått körkortsprov. Styrelsen hade därför ansett sig böra närmare överväga, huruvida icke förarens kompetens borde prövas, innan han tillätes föra cykel med hjälpmotor. Därvid hade varit uppe tanken på att aspiranten — sedan han styrkt sin identitet och åldern 16 år — skulle genomgå ett enkelt skriftligt prov och därigenom ådagalägga sin kännedom om de vanligaste trafikreglerna och om alkohols inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt. Provet skulle försiggå inför polisman eller annan myndighetsperson. Över godkänt prov skulle utfärdas kompetensbevis, vilket under färd skulle medföras på samma sätt som körkort.

Styrelsen har funnit, att vissa skäl talade för att förare av cykel med hjälpmotor skulle vara skyldig att genom prov styrka sin kompetens. Emellertid ansåge styrelsen sig icke för närvarande böra förorda sådant prov. Man borde nämligen ej belasta ifrågavarande trafik med bestämmelser och åtgärder, som visserligen — såvitt man nu kunde bedöma — måhända syntes önskvärda men icke visats vara oundgängligen nödvändiga. Skulle emellertid den framtida utvecklingen visa, att förare av cykel med hjälpmotor på grund av bristande kännedom om trafikregler m. m. utsattes för eller för-

orsakade olyckor i någon större omfattning, borde frågan om införande av ett enkelt skriftligt prov ånyo upptagas.

Överståthållarämbetet har anmält, att det vore med viss tvekan som ämbetet förordade körkortsfrihet.

För bibehållet krav på särskild behörighetshandling — ehuru av enklare slag än det vanliga motorcykelkörkortet — ha uttalat sig *länsstyrelserna i Kronobergs, Värmlands och Jämtlands län, statskontoret, trafiksäkerhetsrådet, NTF, kungl. automobilklubben, motorförarnas riksförbund och bilskolornas riksförbund.*

Länsstyrelsen i Kronobergs län har — i anslutning till att länsstyrelsen föreslagit upphävande av registreringstvånget och därmed skatteplikten såsom ett första led i genomförandet av lättnader för cyklar med hjälpmotor — anfört, att i samband härmed möjligen kunde övervägas vissa eftergifter beträffande kraven på fysiska och andra kvalifikationer för körkort. Skulle erfarenheten sedan visa, att ytterligare lättnader utan olägenhet kunde medgivas, borde kravet på körkort slopas helt.

Länsstyrelsen i Värmlands län har ansett, att körkortet borde kunna avsevärt förenklas, d. v. s. läkarintyg, nykterhetsintyg och utbildningsbevis skulle ej behöva företes utan endast åldersbevis och fotografi. Genom ett sådant körkort skulle man likväl få en kontroll av att vederbörande kände till trafikreglerna och i trafiken kunde behandla sitt fordon på tillfredsställande sätt.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har uttalat, att man borde införa ett särskilt körkort för cykel med hjälpmotor. Kraven för detta körkort skulle överensstämma med vad som intill den 1 januari 1952 gällt beträffande körkort för lättviktsmotorcykel. Övriga i departementspromemorian föreslagna lättnader ville länsstyrelsen ej motsätta sig. Om bestämmelserna för cykel med hjälpmotor utformades på detta sätt, behövde man enligt länsstyrelsens mening ej befara, att föraren av kostnads- eller bekvämlighetsskäl skulle avstå från cykel med hjälpmotor. Skulle emellertid kravet på körkort eftergivas, syntes man dock böra fordra särskilt kompetensbevis, utfärdat av exempelvis polismyndigheten i orten efter anställt prov med föraren.

Även statskontoret har ansett det erforderligt med körkort enligt förut gällande stadganden om körkort för lättviktsmotorcykel.

Trafiksäkerhetsrådet har funnit någon form av körkort böra krävas. Om föraren vore försedd med sådan legitimation, skulle han nämligen ha lättare att känna det rätta ansvaret i trafiken. Vidare skulle körkortskravet avhålla allmänheten från att anse cyklarna med hjälpmotor helt ofarliga. Slutligen måste personer, som visat sig olämpliga att föra cykel med hjälpmotor, kunna av myndigheterna hindras härifrån.

Rådet har såsom tänkbar åntytt en mycket enkel form av körkort, en körlicens. För att kunna erhålla sådan borde sökanden först och främst ha uppnått 16 års ålder. Härutöver borde fordras något slag av intyg från en i orten betrodd person (t. ex. kommunalman, nämndeman, sökandens lärare

etc.), att sökanden icke kunde anses olämplig att föra cykel med hjälpmotor. Mot företeende av åldersbevis och lämplighetsintyg skulle sedan sökanden hos landsfiskal eller polisman kunna erhålla körlicensen. Denna skulle han under färd med fordonet ifråga vara skyldig att uppvisa för polis eller besiktningsman. Licensgivarna skulle till länsstyrelsen insända uppgift om utfärdade licenser med angivande av licensinnehavarnas ålder och hemvist.

Rådet har anmärkt, att man med denna reglering åtminstone skulle sälla undan personer, som enligt vad som vore allmänt bekant i orten vore så utvecklade eller så litet allmänt orienterade eller lede av sådan sjukdom (t. ex. epilepsi) eller sådant lyte, att de måste anses uppenbart olämpliga att föra här avsedda fordon.

Rådet har slutligen framhållit lämpligheten av att försäljarna av hjälpmotorer till köparna överlämnade en broschyr eller annan lämplig trycksak, som på ett lättfattligt sätt serverade de vanligaste trafikreglerna.

NTF har gjort följande uttalande: Det hade sedan länge framstått som en allvarlig brist, att trampcyklister icke behövde genomgå något som helst kompetensprov. Följderna härav visade sig dagligen i form av olyckor på grund av cyklisters regelstridiga manövrer, ofta bottnande i ren okunnighet. I och med att nu trafik med en avancerad typ av cykel underlättades och uppmuntrades, syntes det vara angeläget att se till, att den nya gruppen av cyklister finge genomgå ett sådant prov, om än av enklare slag. NTF kunde ej närmare precisera sin mening om detta kompetensprovs omfattning men förutsatte, att detsamma åtminstone skulle avse att utröna kännedomen om trafikens körregler.

Motormännens riksförbund har — såsom förut nämnts — ej velat gå in för körkortstvång i egentlig mening utan ansett det väsentliga vara, att vederbörande ådagalagt erforderlig kännedom om trafikreglerna, innan han satte sig upp på cykel med hjälpmotor. Den körlicens, som därvid bleve behöfvig, borde kunna utställas icke blott av bilinspektör utan även av annan myndighet eller organisation, så att de numera mycket belastade bilinspektörerna ej bleve i nämnvärd omfattning ytterligare betungade genom tillkomsten av cyklarna med hjälpmotor.

Bilskolornas riksförbund slutligen har anfört: Visserligen vore enligt vägtrafikförordningen band- och järnhjulstraktorer samt motorredskap körkorts fria. Dessa fordon nyttjades emellertid huvudsakligen på platser, där normal trafik icke förekomme, och utgjorde därför ett mycket sällsynt inslag i den moderna trafiken. Helt motsatt vore förhållandet i fråga om cyklar med hjälpmotor. Dessa skulle sannolikt i stort antal uppträda på gator och vägar, när trafikintensiteten och olycksfallsfrekvensen vore som störst, t. ex. vid färd till eller från arbetsplats under rusningstid. På grund härav förordades för detta fordonsslag körkortstvång i likhet med vad enligt vägtrafikförordningen gällde för gummihjulstraktor. Den ringa grad av ofrihet, som ett sådant körkortstvång skulle medföra, syntes ur trafik-säkerhetssynpunkt nödvändig.

Departementschefen. För bedömande av det föreliggande spørsmålet synes viss ledning vara att hämta i den senaste tidens rön i fråga om vägtrafikolyckorna samt motorfordonens och cyklarnas andel däri. Jag vill därför i korthet beröra dessa rön i anslutning till bl. a. en på föranstaltande av trafiksäkerhetsrådet nyligen gjord undersökning.

Antalet registrerade motorfordon i vårt land uppgick under första halvåret 1951 till cirka 600 000. Motsvarande antal cyklar kan skattas till närmare 3 miljoner. Utnyttjandegraden torde dock vara mycket lägre för cyklarna än för motorfordonen. Under första halvåret 1951 var sålunda medeltalet trafikräknade cyklar per dag mindre än hälften så stort som motsvarande antal motorfordon.

År 1947 var antalet registrerade motorfordon cirka 350 000, och ökningen därefter har, såsom framgår av siffran för första halvåret 1951, varit betydande. Härmed har naturligen också följt en avsevärd ökning av trafikintensiteten.

Under de senaste åren har även antalet vägtrafikolyckor stigit betydligt. Emellertid måste detta ses mot bakgrunden av den ökade trafikintensiteten. Stegrad trafikintensitet skapar nämligen flera möjligheter till olyckor.

Mer än hälften av alla vägtrafikolyckor förorsakas av sammanstötningar mellan fordon i rörelse. I fråga om denna olycksart gäller t. o. m. att risken stiger i snabbare takt än trafikintensiteten.

Tages denna faktor med i räkningen och vidare vissa klimatiska förhållanden, som bidragit till att öka olycksrisken under första kvartalet 1951, kan det knappast sägas, att situationen på vägtrafikolyckornas område försämrats. Snarare finnes fog för den uppfattningen, att antalet olyckor de senaste åren varit mindre, än man kunnat vänta med hänsyn till trafikens utveckling sedan år 1947.

Vad härefter angår förhållandet mellan olycksriskerna för olika slags fordon, har i fråga om tiden den 1 januari 1947—den 30 juni 1951 konstaterats, att om bilarnas risk för sammanstötning sättes lika med 100,0, motsvarande värden för motorcyklar och cyklar bli 87,6 resp. 18,4, samt att om bilarnas risk för olyckor av annat slag sättes lika 100,0, de däremot svarande värdena för motorcyklar och cyklar bli 88,8 resp. 6,8. Visserligen är det här endast fråga om polisundersökta olyckor, och vid andra olyckor än sammanstötningar förekommer — i vad gäller cyklar — polisundersökning praktiskt taget endast då olyckan medfört någorlunda allvarlig personskada. Även med beaktande härav torde dock kunna sägas, att risken för att bli delaktig i en trafikolycka är betydligt mindre för cyklar än för motorfordon.

Helt annorlunda ter sig förhållandet i avseende å risken för egna personskador. En jämförelse visar sålunda, att cyklisten är betydligt mera utsatt för att komma till skada än bilföraren. Risken för cyklist att dödas, eljest svårt skadas eller lindrigt skadas är sålunda resp. 3,9, 2,8 och 1,6 gånger så stor som för en bilförare.

Däremot är förhållandet mellan motorcyklistens och cyklistens skaderisker mera likartat med förhållandet mellan deras olycksrisker. Risken för död, svår

skada och lindrig skada är sålunda för motorcyklisten resp. 20,0, 19,6 och 7,7 gånger så stor som för bilföraren.

Den ringa skaderisken för bilföraren sammanhänger naturligen med att bilen är ett mera stabilt fordon och bereder sin förare ett visst skydd vid trafikolycka. På motsvarande sätt beror den stora skaderisken för motorcyklisten och cyklisten på deras fordons trafikegenskaper. Dessa förare ha lätt att förlora balansen och äro oskyddade. De få därför ofta svåra skador även vid måttliga kollisioner och kullkörningar.

Såväl bilen som motorcykeln innebära genom sin tyngd och snabbhet en stor fara för andra vägtrafikanter. Cyklisten däremot är i trafiken farlig främst för sig själv. Sålunda kan nämnas, att år 1949 mot 3 288 skadade cyklister svarade blott 775, som skadats genom kollision med cykel. Huvudsakligen är det andra cyklister samt fotgängare, som av cyklisten utsättas för fara.

Tid efter annan har det varit uppe förslag om att man skulle begränsa rätten att föra cykel genom att stadga cykelkort som villkor härför. Sådana förslag ha hittills avvisats — enligt min mening med fullt fog. Cyklisternas antal är nämligen för stort, och deras trafikuppgift är i och för sig alltför enkel för att den skulle anförtros endast en begränsad krets. Man måste alltså betrakta det som en naturlig rättighet för varje svensk medborgare att åka cykel.

Såsom förut sagts får cykeln med hjälpmotor anses vara i någon mån trafikfarligare än trampcykeln. Skillnaden synes dock ringa. Hastigheten hos cykel med hjälpmotor ligger inom vad man — visserligen kortvarigt — kan uppnå med vanlig cykel. Ökningen av hastigheten från 15—20 till 30 km/tim torde för övrigt — såsom trafiksäkerhetsrådet anmärkt — knappast flytta upp fordonet i en mycket mera trafikfarlig klass, utan det är först vid hastigheter av 40 km/tim och däröver, som man måste ställa sig betänksam. Vad åter angår fordonets av hjälpmotorn betingade viktökning, är denna mycket obetydlig i jämförelse med variationerna i förarvikt, och man torde därför kunna bortse från denna viktökning.

I det hela får därför cykeln med hjälpmotor anses till sina trafikegenskaper stå den vanliga trampcykeln betydligt närmare än den lättviktsmotorcykel, som förutsattes i 1939 års lagstiftning. Det synes vid sådant förhållande knappast befogat att för rätt att föra cykel med hjälpmotor kräva samma kvalifikationer, som då bestämdes för föraren av lättviktsmotorcykel. Härtill kommer, att uppställandet av sådana krav — att döma av verkningarna utav de skärpta fordringarna på lättviktsmotorcykeln — sannolikt skulle avsevärt försämra utsikterna för den i och för sig önskvärda cykeln med hjälpmotor. Liknande gäller förslaget om att för detta fordon kräva samma kvalifikationer som för gummihjulstraktor.

Jag anser därför, att man icke bör kräva körkort för cykel med hjälpmotor. Däremot tala i och för sig vissa skäl för ett krav på att den, som utan körkort vill föra sådant fordon, först skall visa nöjaktig kännedom om de

viktigare trafikreglerna. Bl. a. det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framförda förslaget kunde därvid vara något att tänka på.

Emellertid skulle även ett system med en på ett enkelt trafikförhör grundad behörighetshandling sannolikt medföra en del praktiska svårigheter. Vidare kan ifrågasättas, om man inte numera har att räkna med en även bland cyklister och gående mera spridd kunskap om de grundläggande trafikreglerna, än vad tidigare varit fallet. Den ständigt intensifierade trafiken torde medföra, att allt flera i eget intresse lära sig dessa regler. I fråga om de yngre må framhållas, att trafikundervisning meddelats i skolorna sedan 14—15 år tillbaka. Ävenså kan erinras om trafiksäkerhetspropagandan, vilken på sistone tagit sig uttryck i en för distribution i vida kretsar avsedd broschyr, vari de viktigare trafikreglerna serveras i lättfattlig form. Vad man önskar åstadkomma genom det ifrågasatta provet, torde sålunda åtminstone till väsentlig del kunna vinnas på andra vägar.

Enligt min mening bör en tvångsreglering tillgripas, endast om denna verkligen visat sig behövlig. De utländska erfarenheter, som redovisats i promemorian, få visserligen tagas med all reservation. De kunna emellertid i varje fall icke sägas tala mot ett frisläppande av cyklarna med hjälpmotor och detta så mycket mindre, som i det nu föreliggande förslaget begreppet cykel med hjälpmotor är strängare avgränsat än i 1949 års konvention och författningarna i de länder, där denna fordonstyp frisläppts.

För min del finner jag därför övervägande skäl tala för att tills vidare icke kräva någon behörighetshandling för att föra cykel med hjälpmotor.

Däremot anser jag det nödvändigt att i enlighet med promemorians förslag stadga en minimiålder av 16 år för rätt att föra cykel med hjälpmotor.

Registrerings- och skattefrihet m. m.

Här bör först erinras om att promemorian i annat sammanhang upptager förslag om att trafikförsäkringslagen icke skulle äga tillämpning på cykel med hjälpmotor, men att däremot sådant fordon icke skulle få tagas i bruk utan försäkring mot den ansvarighet för skada, som ägare eller förare av cykel monterad med viss hjälpmotor kunde ådraga sig gentemot annan genom trafik med sådant fordon.

Vad härefter angår frågan om registreringstvång, uttalades i *promemorian*, att det finnes vissa skäl för att bibehålla sådant tvång för cyklar med hjälpmotor. Om det finnes något slags registrering, eventuellt hos polismyndighet, av dessa fordon eller åtminstone deras motorer, skulle man sålunda påtagligt underlätta kontrollen över efterlevnaden av den föreslagna ansvarsfrihetsförsäkringen. Även kontrollen ur trafiksäkerhetssynpunkt skulle givetvis främjas.

Emellertid — heter det vidare i promemorian — skulle registrering kräva en ganska vidlyftig apparat. Å ena sidan komme fordonsägaren att beredas praktiska olägenheter, vilka skulle ej obetydligt minska det värde frisläpp-

ningen av cyklarna med hjälpmotor eljest skulle få. Å andra sidan skulle myndigheterna ställas inför organisatoriska problem, vilkas ekonomiska räckvidd med hänsyn till ökat behov av arbetskraft m. m. kunde tänkas bli betydande, om cyklarna med hjälpmotor fingo större spridning. Det kunde ifrågasättas, om fördelarna av en registrering övervägde de nackdelar, vilka sålunda kunde befaras. Det förefölle därför finnas fog för att åtminstone försöksvis eftergiva kravet på registrering, till dess det visat sig, om verkligt behov därav funnes eller ej. Däremot syntes det befogat att låta bestämmelserna om löpande kontroll gälla även för cykel med hjälpmotor.

Promemorians i enlighet härmed avfattade förslag har i flertalet *remissyttranden* biträttats. Erinringar ha framförts av följande remissinstanser.

Överståthållarämbetet har ansett, att registreringstvång vore önskvärt med hänsyn till försäkringsplikten. Vidare syntes det ogörligt att utan registreringstvång åstadkomma tillfredsställande kontroll av att motorn vore av godkänd typ. Bland de olägenheter, som sloandet av den tidigare cykelregistreringen medfört i Stockholm, framträdde särskilt polisens svårigheter att identifiera tillvaratagna cyklar. Vid trafikolyckor vore det av intresse, att cykel med hjälpmotor hade registreringsnummer, som kunde antecknas av vittnen, så att »smitning» hindrades. Ämbetet ville därför förordna registreringstvång. Emellertid syntes registreringen kunna förenklas i jämförelse med den vanliga motorfordonsregistreringen och eventuellt bli avgiftsfri. Registreringsskylten borde kunna göras enklare samt anbringas endast baktill och utan belysning. — Däremot borde cyklarna med hjälpmotor undantagas från den löpande kontrollen. Den allmänna kontrollen genom polisen syntes nämligen tillfyllest. Den fåtaliga personal, som stode till förfogande för flygande inspektion, borde för övrigt ej belastas mer än nödvändigt med hänsyn till dess mer än tillräckliga arbetsuppgifter inom de övriga fordonsparkerna, vilka befunno sig i fortlöpande kraftig utveckling.

Trafiksäkerhetsrådet har uttalat, att därest spørsmålet om försäkringskydd ej kunde få en godtagbar lösning utan registrering av fordonen, man måste överväga, om icke cyklarna med hjälpmotor — liksom övriga motorfordon — borde vara registreringspliktiga. Föreläge registrering, funnes nämligen också förutsättning för effektiv försäkringskontroll.

Departementschefen. I annat sammanhang kommer jag att förorda, att trafiken med hjälpmotorcykel fritages från sådant försäkringstvång, som fordrar registrering. Sker så, bortfaller det viktigaste skälet för obligatorisk registrering. De återstående skälen äro enligt min mening ej av den styrka, att de uppväga de betydande svårigheter, vilka en registreringsplikt — även om den göres enklare än den nuvarande — tvivelsutan skulle medföra både för fordonsägaren och för myndigheterna. Jag anser därför, att cykeln med hjälpmotor bör befrias från registreringsplikt.

Enligt förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt föreligger skatteplikt endast för registrerad motorcykel. Sloandet av registreringstvånget

för cykel med hjälpmotor medför därför automatiskt också skattefrihet för detta fordonsslag.

Det förefaller vara av ett visst värde, om cyklarna med hjälpmotor även i fortsättningen äro underkastade löpande kontroll. Genom denna kontroll, som får utövas även stickprovsvis, främjas nämligen övervakningen över att icke hjälpmotorer av annan än godkänd typ användas, och att ej heller fordonägarna ändra sina fordon till högre hastighet än den tillåtna. Jag ansluter mig därför även här till promemorians förslag.

Försäkringstvång.

Samtidigt som i *promemorian* föreslagits, att trafikförsäkringslagen icke skulle gälla för cykel med hjälpmotor, har i *promemorian* anförts: Efter-som cykeln med hjälpmotor finge anses såsom i viss mån trafikfarligare än trampeykeln samt vidare de, som kunde förväntas komma att begagna sig av cykel med hjälpmotor, ofta vore att söka bland de mindre bemedlade, förefölle krav på ansvarighetsförsäkring befogat. Försäkringen borde täcka den ansvarighet för skada, som ägare eller förare av cykel, monterad med viss hjälpmotor, enligt automobilansvarighetslagen kunde ådraga sig gentemot annan genom trafik med sådant fordon. Försäkringen skulle dock icke behöva gälla skada å fordonet eller därå medförd egendom. I likhet med vanlig cykelansvarighetsförsäkring borde försäkringen — för varje händelse, som medförde skada — täcka skadestånd om tillhopa sextiotusen kronor för personskada, med begränsning till tjugutusen kronor för varje skadad eller dödad person, och om tillhopa tiotusen kronor för skada å egendom. — För att trygga, att försäkringsplikten iakttoges, borde för det fall, att cykel med hjälpmotor brukades utan försäkring, stadgas dagsbottsansvar för brukaren och samma straff för motorns ägare, såvida denne ej visade, att han gjort vad på honom ankommit för att hindra fordonets brukande utan försäkring. — Slutligen borde lämpligen föraren förpliktas — vid ansvar av böter, högst 300 kronor — att under färd medhava försäkringsbeviset och vid anfordran uppvisa detta för besiktningsman eller polisman.

I enlighet härmed har i promemorians förslag till kungörelse upptagits bestämmelser om ansvarighetsförsäkring.

Den i *promemorian* föreslagna försäkringsplikten har i *remissyttrandena* — med undantag för kungl. automobilklubbens och trafikförsäkringsför-eningens yttranden — tillstyrkts eller lämnats utan principiell erinran. På sina håll har man dock ifrågasatt, huruvida kontrollen över iakttagandet av försäkringsplikten kunde bli fullt effektiv utan registreringstvång.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sålunda framhållit vikten av att man erhöile tillfredsställande garanti för att försäkring funnes. Utan registreringsskyldighet kunde kontroll vinnas blott vid de mycket få tillfällena, då fordonet underginge trafikkontroll eller flygande inspektion. Styrelsen vore tveksam, om detta kunde anses tillfyllest. En mera tillfredsställande

garanti syntes kunna erhållas, genom engångsförsäkring av hjälpmotorn. Denna försäkring skulle då tagas i samband med försäljningen av motorn och gälla hela dennas livstid.

Statspolisintendenten har ifrågasatt motsvarande frihet från ansvar som i de uti 69 § vägtrafikförordningen avsedda fallen.

Överståthållarämbetet har yttrat, att ur trafiksäkerhetssynpunkt skillnaden mellan hjälpmotorcykeln och trampecykeln visserligen finge anses mindre än mellan hjälpmotorcykeln och den vanliga lättviktsmotorcykeln. Emellertid kunde olycksfrekvensen befaras bli ej obetydligt stegrad absolut sett. Med hänsyn härtill syntes det ej försvarligt att som enda sanktion av försäkringsplikten stadga bötesstraff. Med en sådan ståndpunkt täcktes exempelvis ej det fall, vilket — i fråga om andra motorfordon — avhandlades i 21 § första stycket första punkten trafikförsäkringslagen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har ansett den föreslagna kontrollen otillräcklig och i stället förordat, att den i promemorian föreslagna namnskylden med hjälpmotorns typbeteckning och tillverkningsnummer skulle utlämnas av polismyndighet eller bilinspektionen mot företeende av försäkringsbevis. Något större besvär borde ej vara förenat härmed.

Statskontoret har ifrågasatt, huruvida icke ersättningsbeloppen — med hänsyn hl. a. till det vikande penningvärdet — borde närmare anpassas till trafikförsäkringslagens bestämmelser. *Automobilhandlareförbundet* har också uttalat sig för en höjning av ersättningsbeloppen, dock endast i fråga om personskada.

Cykelfrämjandet har förordat, att man måtte undersöka möjligheten av att på försäkringsbolagen överlåta lämplig registrering i samband med försäkringens tecknande.

Kungl. automobilklubben har — såsom förut nämnts — anmält den meningen, att trafikförsäkringslagen fortfarande borde gälla även för cykel med hjälpmotor.

Trafikförsäkringsföreningen har anfört: Föreningen delade den i promemorian hävdade meningen, att cykeln med hjälpmotor finge anses trafikfarligare än trampecykel, men att skillnaden ur trafiksäkerhetssynpunkt nog vore jämförelsevis ringa. Mot bakgrunden av detta förhållande måste man fråga sig, om man — då det ej ansåges nödvändigt med obligatorisk ansvarsförsäkring för trampecykel — verkligen hade anledning att införa sådan försäkring för cykel med hjälpmotor utan närmare erfarenhet om att försäkringen vore nödvändig. Detta gällde alldeles särskilt med tanke på de syften man ville vinna med de ifrågasatta lättnaderna för cykel med hjälpmotor. Om man funne obligatorisk försäkring nödvändig, vore det nämligen ofrånkomligt, att försäkringsplikten kombinerades med en ändamålsenlig och god kontroll. De i promemorian föreslagna bestämmelserna kunde i sådant hänseende ej anses tillfyllest. Enligt vad all hittillsvarande erfarenhet från trafikförsäkringen visade, kunde nämligen den nödiga kontrollen ej vinnas utan registreringsplikt. Denna skulle emellertid sannolikt

komma i kollision med strävandena att genom enkla bestämmelser underlätta bruket av hjälpmotorecyklarna.

Föreningen har i fortsättningen anmärkt — bland annat — att en obligatorisk försäkring utan tillfredsställande kontroll över fullgörandet av försäkringsplikten kunde väntas medföra, att de mera förutseende och ansvarskännande ordnade med försäkring, under det att de övriga underlåte detta. Troligen skulle emellertid den förstnämnda kategorien även utan obligatorisk försäkring i betydande utsträckning skaffa sig erforderligt försäkringskydd. Man skulle kanske därför ej vinna något mera väsentligt genom att göra försäkringen obligatorisk.

Föreningen har även framhållit, att det för såväl samhället som de skadelidande och försäkringstagarna måste anses otillfredsställande med en obligatorisk försäkring, vilken ej vore kringgärdad med mera effektiv kontroll, än att man måste räkna med försummad försäkringsplikt i ett betydande antal fall.

Under återopande härav har föreningen föreslagit, att man måtte dröja med att införa obligatorisk ansvarighetsförsäkring för cykel med hjälpmotor, till dess man vunnit närmare erfarenhet i fråga om behovet av sådan försäkring. Skulle framtiden visa, att obligatorisk försäkring vore erforderlig, då måste samhällets intresse av sådan försäkring vara så stort, att man — trots därmed eventuellt förenade olägenheter — ej borde tveka att låta försäkringsplikten åtföljas av registreringstvång. Härigenom skulle möjliggöras en nödvändig effektiv försäkringskontroll.

Departementschefen. Ansvarighetsförsäkring för cykel med hjälpmotor är givetvis i och för sig önskvärd och detta måhända i något högre grad än för vanlig trampecykel. Emellertid kan man enligt min mening ej undgå att beakta de av trafikförsäkringsföreningen framförda, på en omfattande erfarenhet på trafikskadeområdet grundade synpunkterna. Det kan sålunda befaras, att de i departementspromemorian föreslagna kontrollbestämmelserna icke bli fullt effektiva utan komma att giva rum för försummelse av försäkringsplikten i kanske betydande omfattning. Härigenom skulle respekten för stadgandet om försäkring i viss mån undergrävas, vilket ej kan anses tillfredsställande. Jag kan därför icke förorda den i promemorian föreslagna lösningen.

Såsom trafikförsäkringsföreningen framhållit, torde — såvitt nu kan bedömas — en effektiv kontroll knappast kunna upprätthållas utan registreringstvång. Detta skulle emellertid — såsom förut nämnts — medföra ej obetydliga praktiska olägenheter både för myndigheterna och för fordonsägarna. En med registreringstvång förknippad obligatorisk försäkring torde därför ej böra stadgas utan tungt vägande skäl.

Hur riskerna i trafik med olika slags motorfordon bedömas försäkringsmässigt, avspeglar sig i trafikförsäkringspremierna. Enligt svenska automobilafföreningens tariff utgjorde dessa — i vad gäller större delen av landet — för privat personbil och annan motorecykel än lättviktsmotorecykel 109 resp. 52 kronor till i maj 1951. Då höjdes premierna till 150 resp. 90

kronor, och i februari 1952 höjdes de ytterligare till 255 resp. 153 kronor. För lättviktsmotorcykel däremot kunde i maj 1951 premien — vilken dittills varit 12 kronor — sänkas till 10 kronor, och någon höjning därav är icke ifrågasatt. För detta fordonsslag har sålunda risken i trafikförsäkringshänseende bedömts såsom ringa i förhållande till riskerna för övriga slag av motorfordon, särskilt i betraktande av att en ej obetydlig del av premien åtgår till administrationskostnader och icke till risktäckning.

Årspremien för enbart cykelansvarighetsförsäkring är för närvarande 3 kronor. Nästan hela beloppet åtgår för administration, varför endast en bråkdel återstår för risktäckning.

Visserligen täcker trafikförsäkring för lättviktsmotorcykel hela det ansvar, som stadgas i automobilansvarighetslagen, under det att cykelansvarighetsförsäkring endast gäller ansvar för vållande. Även med beaktande härav torde man emellertid av de anförda siffrorna kunna sluta sig till att cykelns trafikfarlighet är betydligt mindre än den i och för sig ringa farligheten hos vanlig lättviktsmotorcykel.

Såsom förut framhållits, förefaller den typiska trafikfarligheten hos cykel med hjälpmotor vara avsevärt mindre än hos lättviktsmotorcykeln och närmast jämförlig med den hos trampeykel. Med hänsyn till den låga riskklass, man sålunda i fråga om cykeln med hjälpmotor kommer ned till, synes det knappast finnas tillräcklig anledning att låta trafiken med sådant fordon bära belastningen av en med registreringstvång förenad försäkringsplikt. Funnes en annan försäkringsform, som medgäve effektiv kontroll utan att oskäligt betunga fordonsägare och myndigheter, kunde måhända obligatorisk försäkring vara motiverad. Såsom nämnts synes dock för närvarande sådan försäkringsform knappast stå till buds.

Såsom trafikförsäkringsföreningen anmärkt, förefaller det vidare troligt, att de mera förutseende och ansvarskännande ägarna av cykel med hjälpmotor även utan obligatorisk försäkring i betydande utsträckning skaffa sig erforderligt försäkringsskydd. Efter vad från försäkringshåll upplysts torde det ej föreligga något tekniskt hinder mot att inom ramen av den vanliga privatansvarighetsförsäkringen bereda sådant skydd mot en mindre tilläggspremie. Huruvida skyddet skall lämnas på detta sätt eller i form av en separat försäkring torde emellertid få avgöras efter vad som försäkringsmässigt visar sig mest praktiskt.

På grund av vad nu anförts anser jag mig icke för närvarande böra uppätta krav på försäkringsplikt. Frågan härom torde emellertid böra följas med uppmärksamhet i fortsättningen.

Trafikregler.

Enligt *promemorians* förslag skulle för cykel med hjälpmotor gälla samma trafikregler som för annan lätt motorcykel. Sålunda skulle bl. a. cykel med hjälpmotor föras på körbanan och icke på cykelbana (44 § vägtrafikförordningen). Vidare skulle på fordonet icke få samtidigt färdas två eller

flera personer (57 § 3 mom. första punkten). Däremot skulle — eftersom icke 4 utan 7 § i förordningen skulle vara tillämplig på cykel med hjälpmotor — hinder ej möta mot att till sådant fordon koppla annat fordon. Dessutom skulle den i 59 § 4 mom. stadgade viktbegränsningen ej gälla för cykel med hjälpmotor eller därtill kopplat fordon.

Trafiksäkerhetsrådet har föreslagit, att cyklarna med hjälpmotor måtte i princip hänvisas till cykelbanan, eftersom deras hastighet vore mera jämförbar med den hos vanliga cyklar än med den hos andra motorfordon. För särskilda fall, då denna regel vore mindre lämplig, kunde erforderliga undantag stadgas genom lokala trafikföreskrifter. *NTF* har framfört liknande synpunkter.

Cykelfrämjandet åter har uttalat, att trampecyklisternas körsätt på grund av skiftande prestationsförmåga vore ojämnt. I uppforsbackar och motvind vore detsamma därtill vingligt. Förarna på cykel med hjälpmotor vore mera oberoende av dessa faktorer samt kunde därför prestera en jämnare och något högre hastighet. Lämpligen borde därför trampecyklisterna få behålla cykelbanorna för sig och hjälpmotorecyklisterna använda vänstra delen av körbanan. Detta överensstämde för övrigt med vad som mest vore brukligt utomlands. Givetvis förelåge intet hinder mot att genom anslag göra särskilt breda och rymliga cykelbanor tillgängliga även för cykel med hjälpmotor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har uttalat, att i fråga om rätten för flera personer att samtidigt färdas på fordon borde gälla detsamma för cykel med hjälpmotor som för vanlig trampecykel. Därigenom vunnos bl. a., att tandemcykel skulle kunna med hjälpmotor brukas av flera samtidigt.

Trafikförsäkringsföreningen har häremot gjort gällande, att eftersom passagerare ej finge medföras på annan lätt motorecykel, detsamma rimligtvis borde gälla även för cykel med hjälpmotor.

Överståthållarämbetet har ansett, att de för vanlig cykel gällande trafikreglerna i huvudsak borde gälla även för cykel med hjälpmotor. Dock borde mera detaljerade bestämmelser utfärdas i fråga om bl. a. rätt att å cykel med hjälpmotor medtaga barn under 10 år samt förbud att föra fordonet på cykelbana och att till detsamma koppla annat fordon.

Departementschefen. Systematiskt är visserligen cykeln med hjälpmotor att hänföra till fordonsslaget lätt motorecykel. Till sina trafikegenskaper står dock fordonet i fråga betydligt närmare den vanliga trampecykeln än övriga lätta motorecyklar. Med hänsyn härtill synes det följdriktigast att göra de särskilda bestämmelserna om trafik med cykel principiellt tillämpliga även på cykel med hjälpmotor. Ur trafiksäkerhetssynpunkt torde knappast något vara att erinra häremot, och fordonets användbarhet skulle ej obetydligt främjas. Sålunda skulle skapas möjlighet för flera personer att färdas på tandemcykel eller annan cykel med hjälpmotor och att till sådant fordon koppla annat fordon.

Jag är därför av den meningen, att man bör låta bestämmelserna i 59 § vägtrafikförordningen i tillämpliga delar gälla för cykel med hjälpmotor. I samband därmed bör detta fordonsslag undantagas från tillämpligheten av 54 § 2 mom. första stycket (största bredd på lätt motorecykel) och 57 § 3 mom. första punkten samma förordning.

I frågan, huruvida cykel med hjälpmotor bör föras på körbanan eller på cykelbana, delar jag emellertid cykelfrämjandets uppfattning och vill blott tillägga, att det sannolikt skulle väcka en viss irritation bland cyklisterna, om cyklar med hjälpmotor i större antal uppträdde på cykelbanorna. Cykel med hjälpmotor torde följaktligen böra hänvisas till körbanan. Särskilt stadgande härom syns dock överflödigt med hänsyn till stadgandet i 44 §.

Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 2 § trafikförsäkringslaget.

I det föregående har redan uttalats, att — på skäl, som i sammanhanget redovisats — cykel med hjälpmotor bör befrias från trafikförsäkringsplikt. Detta föranleder ändring i 2 § trafikförsäkringslagen.

De författningsförslag, för vilka nu redogjorts, torde böra träda i kraft den 1 juli 1952. Lydelserna av förslagen framgå av bilaga till detta protokoll.¹

Föredraganden hemställer, att för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet måtte genom utdrag av protokollet inhämtas lagrådets utlåtande över förslaget till

lag angående ändrad lydelse av 2 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:
Bengt O. Rickard.

¹ Förslagen — vilka äro likalydande med motsvarande vid propositionen fogade förslag — ha uteslutits.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 28 mars 1952.

N ä r v a r a n d e :

justitieråden EKBERG,
STRANDBERG,
LJUNGGREN,
regeringsrådet BJÖRKHOLM.

Enligt lagrådet den 26 mars 1952 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 7 mars 1952, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående ändrad lydelse av 2 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av hovrättsrådet G. Fredrikson.

Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.

Ur protokollet:

Olle Lundberg.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 31 mars 1952.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och finansdepartementen anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, lagrådets den 28 mars 1952 avgivna utlåtande över det den 7 samma månad till lagrådet remitterade förslaget till

lag angående ändrad lydelse av 2 § lagen den 20 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Föredragande departementschefen hemställer, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition

dels anhålla om riksdagens yttrande över det vid remissprotokollet fogade förslaget till

- 1) *kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor; dels ock* föreslå riksdagen att antaga
- 2) *övan nämnda lagförslag, som av lagrådet lämnats utan erinran.*

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställer förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Nils Hård af Segerstad.