

## Nr 43.

### *Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor m. m.*

Genom en den 31 mars 1952 dagtecknad proposition, nr 182, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll,

*dels* anhållit om riksdagens yttrande över ett vid propositionen fogat förslag till

1) kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor;

*dels ock* föreslagit riksdagen att antaga ett vid propositionen fogat förslag till

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

Författningsförslagen äro av följande lydelse:

### 1) **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 verkningssätt 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 tages 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.

2) **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 motorfordon<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(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 utslutande 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 utslutande inom järnvägs- eller fabriks-

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

*(Gällande lydelse.)**(Föreslagen lydelse.)*

område eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.

---

*Denna lag träder i kraft den 1 juli 1952.*

---

Beträffande de skäl, som ligga till grund för de i propositionen framlagda förslagen, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

### **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 trampcykeln 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.

### **Körkortskravet.**

Till grund för propositionen ligger en inom kommunikationsdepartementet utarbetad promemoria, över vilken efter remiss utlåtande avgivits av ett flertal myndigheter och organisationer.

Beträffande frågan om körkortstväng har *föredragande departementschefen, statsrådet Andersson*, anfört bl. a. följande:

»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.

I den inom departementet upprättade promemorian upptogs 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.

Beträffande frågan om registreringstvång uttalades i *promemorian*, att det funnes vissa skäl för att bibehålla sådant tvång för cyklar med hjälpmotor. Om det funnes 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 frisläppningen 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.

Promemorians i enlighet härmed avfattade förslag har i flertalet *remissyttranden* biträtts. 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.

*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 fordonsslåg.

### 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 trampcykeln 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 tillhoppa sextiotusen kronor för personskada, med begränsning till tjugutusen kronor för varje skadad eller dödad person, och om tillhoppa tiotusen kronor för skada å egendom. — För att trygga, att försäkringsplikten iakttoges, borde för det fall, att cykel med hjälpmotor brukades utan försäkring, stadgas dagsbotsansvar 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 *promemorian*s förslag till kungörelse upptagits bestämmelser om ansvarighetsförsäkring.

Den i *promemorian* föreslagna försäkringsplikten har i *remissyttrandena* — med undantag för kungl. automobilklubbens och trafikförsäkringsföreningens 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 erhöle tillfredsställande garanti för att försäkring funnes. Utan registreringsskyldighet kunde kontroll vinnas blott vid de mycket få tillfällen, 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 trampcykeln 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 förordad, 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 bl. 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 förordad, att man måtte undersöka möjligheten av att på försäkringsbolagen överlåta lämplig registrering i samband med försäkringens tecknande.

*Kungl. automobilklubben* har 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 trampcykel, 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 trampcykel — 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 hjälpmotorcyklarna.

Föreningen har i fortsättningen anmärkt — bland annat — att en obliga-

torisk försäkring utan tillfredsställande kontroll över fullgörandet av försäkringsplikten kunde väntas medföra, att de mera förutseende och ansvars-kännande 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 försäkrings-skydd. 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 åberopande 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 eventuell 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 tramcykel. 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 automobiltarifföreningens tariff utgjorde dessa — i vad gäller större delen av landet — för privat personbil och annan motorcykel än lättviktsmotorcykel 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 trampcykel. 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 upp- taga krav på försäkringsplikt. Frågan härom torde emellertid böra följas med uppmärksamhet i fortsättningen.

#### Utskottet.

Då utskottet vid fjolårets riksdag behandlade förslaget till ny vägtrafikförordning upptog utskottet spørsmålet om införande i vårt land — liksom i åtskilliga andra länder — av lindrigare villkor för cyklar med hjälpmotor än för andra motordrivna fordon. Utskottet menade, att även i vårt land torde finnas stort behov av ett lättillgängligt motordrivet fordon. Särskilt på lands-

bygden syntes detta vara fallet. Ett sådant fordon skulle ha en ej oväsentlig uppgift att fylla såsom fortskaffningsmedel för exempelvis arbetare med bostad långt ifrån arbetsplatsen, lantbrevbärare etc. Den sociala betydelsen kunde sägas vara på sätt och vis ännu större nu 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 lämpa sig även för mindre inkomsttagare. Erfarenheterna av dittillsvarande bestämmelsers verkningar syntes utskottet giva vid handen, att lättnaderna måste göras radikala för att bli effektiva. De förefölle sålunda böra innefatta bl. a. körkorts- och skattefrihet samt helst även frihet från registreringstvång. Sådana lättnader torde även ur trafiksäkerhetssynpunkt kunna godtagas, fortsatte utskottet, därest 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. På utskottets hemställda beslöt riksdagen att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning beträffande möjligheterna att åt cyklar med hjälpmotor bereda lättnader i de av utskottet berörda hänseendena.

I förevarande proposition föreslås nu bl. a., att cyklar med hjälpmotor skola befrias från körkorts-, registrerings-, skatte- och försäkringsplikt. Utskottet ansluter sig i huvudsak till de i propositionen framlagda förslagen, vilka enligt utskottets uppfattning erhållit en lämplig avvägning. Vissa spörsmål har utskottet dock funnit anledning att här närmare beröra.

Vad först angår de uppställda villkoren för att motor skall kunna godkännas som hjälpmotor för cykel vill utskottet understryka vikten av att de godkännande myndigheterna tillämpa bestämmelserna restriktivt. Det bör på så tidigt stadium som möjligt förhindras, att olämpliga motorer komma i marknaden. Särskilt angeläget synes det vara att tillse, att motorerna icke utan svårighet kunna ändras till högre hastigheter än 30 km i timmen. Den hastighet synes under nuvarande förhållanden vara den högsta, som man kan acceptera utan att behöva införa särskilda bestämmelser om förarprov m. m. Enbart en ökning av maximihastigheten med 10 eller 15 kilometer i timmen torde avsevärt öka fordonets trafikfarlighet.

Beträffande frågan om körkortstvång ansluter sig utskottet till den uppfattningen, att man icke bör bibehålla något krav på körkort eller införa krav på annan behörighetshandling. Även om man inför en enkel körlicens eller liknande handlung, skulle detta sannolikt motverka syftet med ifrågasvarande särbestämmelser. Utskottet är icke heller övertygat om att en dylik enkel körlicens skulle bli av något större värde. Det väsentliga är att vederbörande förare förskaffat sig nödig kännedom om våra grundläggande trafikregler. Sådant kunskap bör det vara angeläget för envar medborgare att förskaffa sig. Utskottet är av den uppfattningen, att i detta hänseende trafikundervisningen och trafiksäkerhetspropagandan fylla en mycket betydelsefull uppgift. Utskottet delar således departementschefens uppfattning, att tvångsregler i förevarande avseende ej böra tillgripas förrän detta visat sig oundgängligen erforderligt.

I propositionen föreslås en minimiålder av 16 år för rätt att föra cykel med hjälpmotor. I samband härmed må anmärkas, att körkort för motorcykel eller för traktor må meddelas endast den som fyllt 16 år, dock att körkort för traktor må, om särskilda skäl äro därtill, även meddelas den som fyllt 15 år. Utskottet har övervägt, huruvida icke åldersgränsen för rätt att föra cykel med hjälpmotor skulle kunna sättas till 15 år i stället för 16 år. En sådan sänkning av åldersgränsen skulle säkerligen i många fall — kanske främst på landsbygden — bliva av stor betydelse. Enligt utskottets mening skulle det icke medföra några större risker ur trafiksäkerhetssynpunkt att sänka åldersgränsen till 15 år. Med hänsyn till den nuvarande trafikundervisningen i skolorna m. m. torde den som fyllt 15 år i regel besitta fullt tillräckliga kunskaper om våra trafikregler för att kunna anförtros att föra cykel med hjälpmotor. Denna fråga om åldersgränsen anser utskottet emellertid äga ett visst samband med frågan om försäkringsplikten. Om en lämplig form av obligatorisk ansvarighetsförsäkring kunde erhållas, skulle detta enligt utskottets uppfattning utgöra ytterligare ett skäl för att överväga en sänkning av åldersgränsen.

Frågan om försäkringstvång har utskottet funnit mycket tveksam. Enligt utskottets mening är det en riktig princip att i största möjliga utsträckning skapa försäkringsskydd för skadefall av olika art. Då risken för att skada kan tillfogas annan ej är obetydlig, får man i den skadelidandes intresse överväga att införa bestämmelser om obligatorisk försäkring.

Det måste anses obestriddt, att cykel med hjälpmotor är något trafikfarligare än vanlig trampcykel. Då vidare de, som kunna förväntas komma att begagna cykel med hjälpmotor, ofta äro att söka bland mindre bemedlade, förefaller, såsom uttalats i departementspromemorian, krav på ansvarighetsförsäkring befogat. I promemorian har därför föreslagits en ansvarighetsförsäkring, som skulle täcka den ansvarighet för skada, som ägare eller förare av cykel med hjälpmotor enligt automobilansvarighetslagen kunde ådraga sig gentemot annan genom trafik med sådant fordon. För underlåtenhet att skaffa försäkring hade föreslagits straff i form av dagsböter. Den föreslagna försäkringsplikten har tillstyrkts eller lämnats utan erinran i remissyttrandena, dock med visst undantag. I vissa yttranden framhålles emellertid svårigheterna att utan registreringsskyldighet kunna utöva effektiv kontroll över att försäkringsplikten iakttoges. Anmärkas må här, att trafikförsäkringsföreningen föreslagit, att man skulle dröja med att införa obligatorisk ansvarighetsförsäkring till dess man vunnit närmare erfarenheter i fråga om behovet av sådan försäkring. Skulle framtiden visa, att obligatorisk försäkring vore erforderlig, borde man — enligt föreningen — ej tveka att låta försäkringsplikt åtföljas av registreringstvång. Departementschefen har uttalat, att ansvarighetsförsäkring för cykel med hjälpmotor givetvis i och för sig vore önskvärd och detta måhända i något högre grad än för vanlig trampcykel. Med hänsyn till att kontrollbestämmelserna icke skulle bliva effektiva, har departementschefen dock icke ansett sig kunna förorda det i departementspromemorian upptagna förslaget. Under återopande av den låga risk-

klass man i fråga om cyklar med hjälpmotor komme ned till, säger sig departementschefen icke ha funnit tillräcklig anledning att låta trafik med sådant fordon bära belastningen av en med registreringstvång förenad försäkringsplikt. Om en annan försäkringsform hade funnits, som medgäve effektiv kontroll utan att oskäligt betunga fordonsägare och myndigheter, kunde — enligt departementschefen — måhända obligatorisk försäkring vara motiverad. Men sådan försäkringsform syntes dock f. n. knappast stå till buds.

Utskottet delar den uppfattningen, att man om möjligt bör undvika registreringstvång. Lättnaderna böra bli radikala och föreskrifterna så enkla som möjligt. Å andra sidan tala vägande skäl för att man bör införa bestämmelser om obligatorisk ansvarighetsförsäkring. Cyklar med hjälpmotor kunna enligt utskottets bedömning icke anses så ofarliga, att föreskrift om obligatorisk ansvarighetsförsäkring skulle kunna anses opåkallad. Svårigheten är att erhålla en tillfredsställande form för dylik försäkring. Redan under remissbehandlingen av departementspromemorian uppkom tanken på att införa en engångsförsäkring för motorn att tagas i samband med försäljningen av motorn och gälla hela dennas livstid. Efter det förevarande proposition förelagts riksdagen har tanken på en engångsförsäkring närmare utformats av en av landets försäkringsanstalter, som förklarar sig villig att under vissa förutsättningar upptaga en sådan försäkringsform. En dylik försäkringsplikt skulle åläggas tillverkaren respektive importören. Av de tänkta försäkringsvillkoren må här nämnas, att ansvarighetsbeloppen beräknats med 20 000 kronor för egendomsskada, 100 000 kronor för vid varje skadetillfälle dödad eller skadad person, dock högst 300 000 kronor för vid samma tillfälle dödade eller skadade personer, att ersättningsskyldighet skulle föreligga blott vid styrkt vållande, att självrisk skulle införas samt att engångspremien per motor skulle bli vid 100 kronors självrisk 65 kronor och vid 200 kronors självrisk 55 kronor. Vid beräkningen av premierna har hänsyn tagits till en rad osäkra faktorer. Från försäkringsanstaltens sida framhålls, att det icke vore uteslutet, att premierna kunde reduceras, sedan erfarenheter vunnits på området.

Mot en försäkring i enlighet med nu angivna riktlinjer kunna vissa invändningar göras. Sålunda komme försäkringsskyddet att bli i viss mån ofullständigt, när ersättningsskyldighet skulle föreligga endast vid styrkt vållande. Därjämte förefalla de angivna premierna förhållandevis höga. På föreliggande material har utskottet ej heller möjlighet att bedöma, om en sådan försäkringsform kan genomföras i praktiken. Förslaget om en engångsförsäkring anser utskottet emellertid böra undersökas. Utskottet förordar därför, att Kungl. Maj:t efter ytterligare utredning måtte närmare pröva, huruvida försäkringsfrågan kan lösas i enlighet med detta uppslag eller om annan lämplig lösning kan nås.

Vad slutligen angår utformningen av de framlagda författningsförslagen får utskottet anföra följande. Särbestämmelserna om cyklar med hjälpmotor ha fått formen av undantag från de allmänna stadgandena rörande motor-

cykel. De i vägtrafikförordningen och lagen om straff för vissa trafikbrott intagna ansvarsbestämmelserna skulle sålunda få motsvarande tillämpning beträffande cyklar med hjälpmotor. I förslaget till förevarande kungörelse om cyklar med hjälpmotor stadgas, att sådant fordon må föras allenast av den som fyllt 16 år. Med hänsyn till utformningen av nyssnämnda ansvarsbestämmelser synes emellertid — därest kravet på fyllda 16 år bibehålles -- särskild bestämmelse, som straffbelägger förseelse mot ifrågavarande föreskrift om rätt att föra cykel med hjälpmotor, böra intagas i kungörelsen. Mot förslaget till lag angående ändrad lydelse av 2 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon har utskottet icke funnit anledning till erinran.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte antaga det genom förevarande proposition framlagda förslaget till lag angående ändrad lydelse av 2 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon;

B) att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte som sin mening giva till känna vad utskottet ovan anført.

Stockholm den 9 maj 1952.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

---

*Vid detta ärendes behandling ha närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Norman, Wahlund\*, Sunne, Wistrand, Uhlén, Nerman, Bengtson och Ahlberg;

från a n d r a kammaren: herrar Jacobsson i Igelsbo, Hellbacken\*, Nilsson i Göteborg, Hagård och Huss\*.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.