

Nr 68

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om mopeder m. m.; given Stockholms slott den 26 februari 1960.

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) förordning om mopeder;

dels ock föreslå riksdagen att antaga förslaget till

2) lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag till bl. a. nya bestämmelser om mopeders konstruktion och utrustning. Moped skall alltjämt vara konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, men den nuvarande absoluta begränsningen av motoreffekten till 0,8 hästkrafter bortfaller och ersättes av en bedömning från fall till fall av motorns s. k. effektkurva. Kravet på pedaler slopas. Däremot blir ljuddämpare obligatorisk, och viss skärpning föreslås av bestämmelserna om bromsutrustning.

Föreskrifterna om besiktning skärpes väsentligt. Besiktningen skall avse hela mopeden och icke, som nu, endast motorn. De föreslagna nya besiktningensreglerna innefattar vidare detaljbestämmelser om bl. a. typbesiktning, typintyg och särskild besiktning samt vissa bestämmelser med ändamål att möjliggöra kontroll av att fordonen icke ändras efter besiktning eller utfärdande av typintyg.

Vidare föreslås införande av trafikförsäkringsplikt i fråga om mopeder. Detaljbestämmelserna föreslås bli i huvudsak desamma som för andra motorfordon. Vissa särbestämmelser blir dock erforderliga med hänsyn till att mopederna icke registreras som andra motorfordon. Bl. a. föreslås att mopedförare skall vara skyldig att medföra bevis om att trafikförsäkring är gällande för fordonet.

Bland detaljerna i förslagen må nämnas, att dessa innefattar särskilda regler om villkoren för brukande av utländska mopeder i Sverige samt att

de nuvarande straffbestämmelserna förtydligas på en del punkter. Med avseende å reglerna om förarens uppträdande i trafiken medför förslagen bl. a. den konsekvensen, att moped skall föras på cykelbana, där sådan finnes, och alltså icke, som nu, på körbana.

Tiden för ikraftträdandet av de nya reglerna har i förslagen satts till den 1 juli 1961. Mopeder, som tagits i bruk dessförinnan, skall emellertid få brukas även i fortsättningen utan att undergå särskild besiktning, om trafikförsäkring tecknas senast vid ikraftträdandet och sedan vidmakthålles utan avbrott.

Förslag
till
Förordning om mopeder

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Med moped förstås i denna förordning lätt motorcykel vars motor har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter och vilken är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

Vid bedömande, huruvida villkoret om begränsning av hastigheten är uppfyllt, skall särskilt beaktas om fordonet lätt kan ändras till avsevärt högre hastighet.

2 §.

Vad i vägtrafikförordningen och med stöd därav är föreskrivet om motordrivet fordon, motorfordon och motorcykel samt om förande av dylikt fordon skall icke äga tillämpning å moped. I stället skall i fråga om moped tillämpas vad i vägtrafikförordningen är stadgat om cykel, dock att 7 § 1 mom. nämnda förordning icke äger tillämpning.

Utan hinder av vad nu sagts skall moped vara underkastad löpande kontroll enligt 22—24 §§ vägtrafikförordningen. Förseelse, som innehavare av körkort begår vid förande av moped, skall vid tillämpning av vad i 33—35 §§ sagda förordning är stadgat om återkallelse av körkort, varning och omhändertagande av körkort bedömas såsom förseelse vid förande av motordrivet fordon.

3 §.

Moped skall vara försedd med

- a) effektiv styrinrättning;
- b) minst två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar; och skall så vitt angår moped med tre hjul eller med tillkopplat sidofordon åtminstone en broms kunna på sluttande mark kvarhålla mopeden, även om föraren lämnat denna;
- c) apparat, med vilken kan givas ljudsignal med jämn, dov ton;
- d) effektiv anordning för att hindra störande ljud från avloppsgaserna (ljuddämpare); samt
- e) under mörker *dels* framtill lykta, som visar vitt eller gult sken av till-

räcklig ljusstyrka för att mopeden skall kunna föras på betryggande sätt och som, därest den har bländande sken, kan snabbt avbländas på tillfredsställande sätt, *dels* ock baktill lykta, som visar rött sken bakåt (baklykta) och reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt; och få baklykta och reflexanordning kombineras.

På moped skola på lämpliga, lätt synliga platser föras två skyltar av metall, upptagande i tydlig skrift den ena ägarens namn och adress samt den andra fordonets typbeteckning eller, om fordonet undergått särskild besiktning, den beteckning som därvid tilldelats fordonet.

4 §.

Moped må ej tagas i bruk förrän den blivit godkänd efter typbesiktning eller särskild besiktning.

Har godkänd moped undergått sådan ändring, att den ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat instrument över den typbesiktning eller särskilda besiktning, som låg till grund för godkännandet, må den sedan ej brukas förrän den undergått särskild besiktning och därvid godkänts.

Utan hinder av vad nu sagts må moped brukas

a) av den, som yrkesmässigt eller i företag med egen verkstad tillverkar eller reparerar mopeder, för provkörning av fordonet i samband med tillverkningen eller reparationen;

b) för färd i och för besiktning kortaste lämpliga väg till och från förrättningsstället för besiktningen;

c) för provkörning vid besiktning.

5 §.

1 mom. Tillstånd till typbesiktning må av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelas tillverkare här i riket av mopeder eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet. Tillståndet må återkallas, när skäl därtill anses föreligga.

Beträffande ansökan om tillstånd som nu sagts skall i tillämpliga delar gälla vad i 18 och 19 §§ vägtrafikkungörelsen är stadgat om där avsett tillstånd. Då tillstånd meddelas, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överända avskrift av tillståndsresolutionen till statens provningsanstalt.

2 mom. Anmälan till typbesiktning skall ingivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i tre exemplar och innehålla fullständiga uppgifter om fordonet samt vara åtföljd av fotografi i tre exemplar av detsamma.

Efter samråd med statens provningsanstalt skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen pröva, huruvida typgodkännande skall meddelas. Meddelas godkännande, skall styrelsen utfärda och tillhandahålla sökanden typbesiktningens instrument. I instrumentet skall angivas, bland annat, en fordonet tilldelad typbeteckning, innehållande ordningsnummer samt uppgift om fordonets fabrikat och typ.

3 mom. Därest moped enligt intyg, utfärdat av någon som har tillstånd till typbesiktning, är i överensstämmelse med typfordon, som blivit för honom besiktigt och godkänt, eller företer endast sådana avvikelser därifrån, som äro att hänföra till mopedens utstyrsel, skall så anses som om mopeden godkänts den dag intyget utfärdades. Sådant intyg kallas typintyg.

Typintyg skall utfärdas i två exemplar, av vilka det ena kvarbliver hos utställaren och det andra tillhandahålles köpare av fordonet. Intyget skall innehålla uppgift om fordonets typbeteckning och tillverkningsnummer, det sistnämnda innefattande ram- och motornummer, samt i övrigt fullständigt och riktigt återgiva typbesiktningssinstrumentets uppgifter om fordonsnets beskaffenhet.

6 §.

Särskild besiktning verkställes av bilinspektör på anmälan av mopedens ägare.

Vid anmälan till särskild besiktning skall ägaren skriftligen lämna såvitt möjligt fullständiga uppgifter om mopeden samt tillhandagå med de upplysningar, som i övrigt erfordras.

Godkännes mopeden, skall bilinspektören tilldela den beteckning, innehållande ordningsnummer samt uppgift om ramnummer eller annat igenkänningstecken, motorns fabrikat, typ och tillverkningsnummer, totala utväxlingsförhållandet mellan motor och drivande hjul ävensom diametern av motore cylinderns insugningskanal, uttryckt i millimeter. Anteckning här om skall ske i särskild liggare. Härjämte skall bilinspektören utfärda besiktningssinstrument i tre exemplar, av vilka ett skall inom tre dagar från besiktningens avslutande tillhandahållas sökanden samt de övriga skola tillställas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens provningsanstalt.

7 §.

Den som bedriver yrkesmässig försäljning av mopeder är pliktig att vid överlåtelse av moped till annan förse det för fordonet gällande typintyget eller besiktningssinstrumentet med skriftlig försäkran att fordonet under den tid det innehafts av honom icke underkastats sådan ändring, att fordonet ej längre överensstämmer med uppgifterna i typintyget eller besiktningssinstrumentet.

8 §.

Moped må icke föras av någon som ej fyllt femton år.

9 §.

Det åligger förare av moped att medhava och på tillsägelse av besiktningssman eller polisman förete bevis att fordonet är trafikförsäkrat. Beviset skall vara i sådant skick, att det kan avläsas utan svårighet.

10 §.

Förare av moped skall i görligaste mån behandla motorn så, att den icke åstadkommer störande buller eller utsläpper rök eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp.

11 §.

Brukas moped på väg oaktat den icke är så utrustad, som i 3 § första stycket sägs, eller i strid mot 4 §, straffes ägaren med dagsböter. Om befrielse i vissa fall från ansvar för fordonets ägare samt om ansvar för annan än denne gäller vad i 65 § 1 och 3 mom. samt 70 § vägtrafikförordningen för där avsedda fall är stadgat.

Förseelse mot 3 § andra stycket eller 10 § straffes med böter, högst trehundra kronor. Till samma straff dömes den som, i strid mot stadgandet i 7 §, underlåter att förse typintyg eller besiktningsinstrument med sådan försäkran, som avses i nämnda paragraf, så ock den som överträder bestämmelsen i 9 §. Om den, som ertappas med att under färd icke hava medhaft handling som avses i 9 §, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han innehade sådan handling vid tiden för förseelsen, och omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i tillfälligt förbiseende, vare han fri från ansvar.

Föres moped av barn, som ej fyllt femton år, skall den, som har vårdnaden om barnet, eller, om förseelsen begåtts av barnet i anställning hos arbetsgivare, den sistnämnde straffas med dagsböter, såvida han underlåtit att göra vad på honom ankommit för att förekomma densamma. Med dagsböter straffes ock den, som eljest tillåter barn, vilket ej fyllt femton år, att föra moped.

12 §.

I utlandet bosatt person, som tillfälligtvis vistas i Sverige, må, därest han fyllt femton år, utan hinder av stadgandena i denna förordning bruka av honom till riket införd moped om den uppfyller de villkor, som för dylika fordon gälla i hans hemland. Lika med moped anses härvid annan lätt motorcykel, vars motor har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter, såvida den som infört fordonet äger i hemlandet föra detta utan innehav av körkort eller därmed jämförlig handling.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1961, dock att stadgandena i 5 och 6 §§ skola lända till efterrättelse från och med dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Med ikraftträdandet av denna förordning skall kungörelsen den 23 maj 1952 (nr 280) med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor upphöra att gälla.

I nämnda kungörelse avsedd cykel med hjälpmotor, vilken tagits i bruk före den 1 juli 1961, må, om trafikförsäkring tecknats med verkan senast från och med sagda dag, nyttjas såsom moped utan att vara godkänd enligt 4 §, så länge sådan försäkring utan avbrott vidmakthålles. I fall som nu sagts skola stadgandet i 3 § andra stycket om skylt med uppgift om besiktningförhållandena samt stadgandet i 7 § icke äga tillämpning. Det åligger fordonets förare att medhava samt på tillsägelse av besiktningsman eller polisman förete bevis att nyssnämnda försäkringsskyldighet fullgjorts; och gäller därom i övrigt vad i 9 och 11 §§ är stadgat.

**Förslag
till**

Lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon

Härigenom förordnas, att 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.

Med motorfordon — — — i timmen.

Härvid förstås — — — på skenor.

Till motorfordon — — — av gående.

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.

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

18 §.

Har avtal — — — — — är registrerat.

Avser försäkringen motorfordon, för vilket utfärdats interimslicens, eller varje motorfordon, som är försett med viss saluvagnsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid omförmälda tid av trettio dagar skall räknas från det anmälan inkommit till myndighet, som meddelat licensen eller utlämnat skylten.

Avser försäkringen motorfordon, för vilket utfärdats interimslicens, eller varje motorfordon, som är försett med viss saluvagnsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid omförmälda tid av trettio dagar skall räknas från det anmälan inkommit till myndighet, som meddelat licensen eller utlämnat skylten. *Detsamma gäller där försäkringen avser moped, dock att tiden skall räknas från det anmälan inkommit till polismyndigheten i den ort, där försäkringstagaren enligt senaste för försäkringsgivaren tillgängliga uppgifter är bosatt.*

Är den — — — — — ej tillämpning.

Anmälan, varom — — — två exemplar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1961.

¹ Senaste lydelse av 2 §, se 1952:281; av 18 §, se 1951:651.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 22 januari 1960.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, NORDLANDER.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, fråga rörande *ändring av gällande bestämmelser om mopeder* samt anför därvid följande.

Jämlikt bemyndigande den 27 maj 1955 uppdrog dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet åt särskilt tillkallad utredningsman att verkställa en allmän översyn av bestämmelserna rörande cyklar med hjälpmotor samt att därvid jämväl undersöka möjligheterna till nordisk samordning.

Till fullgörande av sitt uppdrag avgav utredningsmannen¹ i april 1959 ett betänkande (stencilerat) med förslag till kungörelse med vissa bestämmelser angående mopeder. Förslaget torde få fogas som bilaga till statsrådsprotokollet (*Bilaga B*).

Yttranden över förslaget har efter remiss inkommit från riksåklagarämbetet, Svea hovrätt, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens provningsanstalt, statens trafiksäkerhetsråd, statens väginstitut, riks försäkringsanstalten, medicinalstyrelsen, statspolisintendenten, generaltullstyrelsen, statistiska centralbyrån, skolöverstyrelsen, försäkringsinspektionen, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, Automobilbesiktningsmännens förening, Bilverkstädernas riksförbund, Cykel- och mopedfrämjandet, Cykel- och sporthandlarnas riksförbund, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges landsfogdar, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsdomare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Försäkringsjuridiska föreningen, Kungl. automobilklubben, Landsorganisationen i Sverige, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (*NTF*), Riksförbundet Landsbygdens folk, Svenska bilförsäkringsföreningen, Svenska cykelfabrikant- & grossistföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska motocykelfabrikanters förening, Svenska tarifföreningen, Sveriges advokatsamfund, Sveriges lantbruksförbund, Sveri-

¹ T. f. rådmannen G. A. S. Eberhardt. Utredningsmannen har biträts av sekreterare och experter.

ges läkares automobilklubb, Sveriges motorcykelhandlares riksförbund, Sveriges motorcykel- & mopeditimportörers förbund och Trafikförsäkringsförbundet. Vid åtskilliga av yttrandena har fogats ytterligare utlåtanden av statliga och kommunala myndigheter, sammanslutningar och enskilda personer.

Sedan frågan härefter varit föremål för beredning inom kommunikationsdepartementet, anhåller jag att nu få upptaga densamma.

Huvuddragen av gällande bestämmelser

Främst hänvisas till *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* (nr 642; ang. ändringar se SFS 1952: 164, 1953: 300, 1954: 338, 1955: 99, 313 och 524, 1956: 122, 142 och 523, 1957: 356 och 537, 1958: 222 och 540 samt 1959: 259).

Av intresse är jämväl *kungörelsen den 30 juni 1952 (nr 520) med anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen rörande vägtrafik* (ang. ändringar se SFS 1954: 795 samt 1956: 475 och 525).

De särskilda föreskrifterna om mopeder är icke intagna i vägtrafikförordningen utan finnes meddelade i *kungörelsen den 23 maj 1952 (nr 280) med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor* (i det följande kallad *mopedkungörelsen*).

I 1 § mopedkungörelsen konstateras till en början, att moped — eller enligt kungörelsens terminologi cykel med hjälpmotor — är att beteckna såsom lätt motorcykel (jfr 1 § 3 mom. vägtrafikförordningen). Närmare bestämt är kungörelsen tillämplig på sådan lätt motorcykel som — med bibehållande i övrigt av de huvudsakliga kännetecknen på cykel — är utrustad med förbränningsmotor av typ, som genom prövning och godkännande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen konstaterats fylla vissa i kungörelsen angivna förutsättningar. Förutsättningarna för godkännande är *att* motorns cylindervolym ej överstiger 50 kubikcentimeter, *att* motorn till tyngd och verkningsätt finnes lämpad för cykel av normal byggnad, *att* motorn har en effekt av högst 0,8 hästkrafter *samt att* motorn är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och icke utan svårighet kan ändras till högre hastighet. Vid meddelande av godkännande skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samråda med statens provningsanstalt.

Härjämte ges i 2 § mopedkungörelsen en hel del speciella föreskrifter för den art av lätta motorcyklar, som mopederna utgör. Moped är icke underkastad de i 4 § vägtrafikförordningen givna bestämmelserna om motorcykels beskaffenhet och utrustning m. m., utan i stället gäller motsvarande bestämmelser om cykel i 7 § samma förordning. Enligt uttryckligt stadgande får emellertid moped icke tagas i bruk med mindre den försetts med två av varandra oberoende effektivt verkande bromsar, ljudsignalapparat samt

skylt upptagande ägarens namn och adress ävensom mopedmotorns typbeteckning och tillverkningsnummer. Vidare är bestämmelserna om registrering av motorfordon och om körkort för förare av motordrivet fordon icke tillämpliga på mopeder; ej heller vägtrafikförordningens bestämmelser om största bredd å utskjutande last å motorfordon samt om förbud att medföra passagerare på lätt motorcykel. Däremot gäller de särskilda bestämmelserna i 59 § vägtrafikförordningen om trafik med cykel samt bestämmelserna i 22—24 §§ nämnda förordning om löpande kontroll av motorfordon. — Förseelse mot bestämmelserna i 2 § mopedkungörelsen beträffande mopeds utrustning skall enligt 3 § samma kungörelse straffas jämlikt 65 § 1 mom. vägtrafikförordningen.

Enligt 2 § mopedkungörelsen gäller vidare, att moped får föras allenast av den som fyllt 15 år. Häremot svarande straffbestämmelse i 3 § kungörelsen innebär för det fall att moped föres av barn under 15 år, att den skall straffas, som har vårdnaden om barnet. Vårdnadshavaren går dock fri från straff om han visar att förseelsen skett utan hans vetskap eller att han gjort vad på honom ankommit för att förekomma densamma.

Allmänna synpunkter

Utredningen

Ett par betydande avsnitt i betänkandet har ägnats åt att kartlägga mopedbeståndet och den tekniska utvecklingen av mopederna.

Utredningen har härvid till en början framhållit, hurusom den tekniska utvecklingen snabbt anpassat sig efter de vid olika tidpunkter gällande författningsbestämmelserna. Före den 1 juli 1927 var icke blott vad man nu kallar mopeder utan även andra s. k. lättviktsmotorcyklar undantagna från bestämmelserna om registrering, besiktning, körkort och fordonsskatt. Under denna tid fanns ett stort antal lättviktsmotorcyklar, men fordon med enklare och svagare påhängsmotorer och liknande vann icke någon större spridning. — Fr. o. m. den 1 juli 1927 underkastades lättviktsmotorcyklarna i stort sett samma föreskrifter som övriga motorcyklar, under det att fordon tillhörande mopedgruppen alltså var undantagna från registreringsplikt m. m. Fordonen inom sistnämnda grupp — i regel vanliga cyklar med påhängsmotor — ökade då i antal. — Med ikraftträdandet av 1936 års motorfordonsförordning bortföll åter gränsen mellan moped och lättviktsmotorcykel, och inom ramen för förordningens bestämmelser kunde man framställa lättviktsmotorcyklar med en toppfart över 60 kilometer i timmen. Tjänstevikten fick emellertid ej överstiga 45 kg, och fordonen skulle vara försedda med pedaler. Antalet lättviktsmotorcyklar, vilket år 1927 utgjort omkring 6 000, steg därefter kraftigt och uppgick år 1939 till omkring 75 000. Dessa fordon var snarast att betrakta som verkliga motorcyklar, ehuru försedda med pedaler och med relativt svag konstruktion. — På grund av att antalet olyckor med de snabbgående lättviktsmotorcyklarna oavlat-

ligt ökade, infördes år 1939 avsevärt skärpta bestämmelser. Dels till följd härav och dels på grund av trafikrestriktioner under krigsåren nedgick antalet lättviktsmotorcyklar, så att det år 1947 blott utgjorde omkring 7 000. — I 1951 års vägtrafikförordning hänfördes mopederna till kategorien »lätt motorcykel».

Sedan den nu gällande mopedkungörelsen trädde i kraft den 1 juli 1952, har tillverkningen och importen av mopeder snabbt kommit i gång. Utredningen har, med stöd av uppgifter från generaltullstyrelsen, tillverkare och importörer, uppskattat antalet mopeder år 1953 till 150 000, år 1954 till 250 000, år 1955 till 300 000, år 1956 till 400 000, år 1957 till 500 000 samt år 1958 till 600 000. Inom landet tillverkas enligt utredningen f. n. årligen ca 90 000 mopeder. Importen av mopeder, som år 1954 uppgick till omkring 9 500 fordon, hade år 1956 stigit till 21 900 fordon. — Ökningen av antalet mopeder har också belysts med uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikräkningar.

Den fortsatta utvecklingen inom mopedbeståndet torde enligt utredningen till väsentlig del komma att bestämmas av huruvida och i vad mån nuvarande för mopeder gällande särskilda bestämmelser kommer att bestå. Om så blir fallet, torde man enligt utredningen kunna räkna med en årlig ökning av åtminstone 75 000 mopeder. Detta skulle, om man antager att minst 25 000 mopeder årligen tas ur trafik på grund av förslitning, innebära att antalet mopeder år 1963 skulle närma sig en miljon.

Vad beträffar mopedernas tekniska utförande har utredningen framhållit, att nyare påhängsmotorer i regel kräver förstärkning av bl. a. cykelns framgaffel, fjädringsanordningarna m. m. Detta har i sin tur haft till följd att man i allt större utsträckning övergått till cyklar, som från början är avsedda för motordrift.

I Sverige hade enligt utredningens uppgifter intill den 8 mars 1957 98 motortyper godkänts såsom hjälpmotorer för cykel. Dessa fördelade sig på 56 olika fabrikat, av vilka fem var svenska. Av motorerna tillverkas f. n. endast en typ i Sverige, nämligen av Husqvarna vapenfabriks aktiebolag. Av samtliga godkända mopedmotorer var tre typer fyrtaktsmotorer och de övriga tvåtaktsmotorer. En typ var byggd för fotogendrift, och de övriga drevs med bensen. Av de 98 godkända typerna hade 28 kraftuttag i form av rulle, avsedd att vila mot fram- eller bakhjulet på mopeden. 4 hade kraftöverföring till drivhjulet genom kugghjul, 10 genom kilrem och 56 genom kedja.

Utredningen har vidare meddelat utförliga tablåer, utvisande de godkända motorernas kraftuttag, cylindervolym m. m. samt resultaten av företagna hastighetsprov. I anslutning till tablåerna har utredningen framhållit, bl. a., att mopedmotorerna genomgående är så konstruerade att de avger sin maximala effekt vid ett varvtal lägre än det som motsvarar färdhastigheten 30 kilometer i timmen. Detta är av stor betydelse vid körning i backar och övriga motlut, eftersom det innebär att motorstyrkan ökar i mån som farten sjunker ned mot ca 20 kilometer i timmen. Vidare kan av tablåerna utläsas att erforderlig effekt för uppnående av en hastighet av 30 kilometer i timmen är ungefär 0,5 hästkrafter.

Beträffande de nutida mopedernas beskaffenhet i övrigt har utredningen som ett allmänt omdöme anfört, att mopeden närmast är att jämställa med en liten motorcykel. Liksom motorcykeln göres i scooterutföranden har mopeden börjat tillverkas som mopedscooter med 20" hjul mot 23—26" hjul hos mopeder i allmänhet. De vanliga tvåhjuliga paketcyklarna och trehjuliga transportcyklarna har börjat ersättas med paketmopeder och transportmopeder. — Avsaknaden av bestämmelser, som innebär praktisk viktbe-gränsning, har medfört att fordonen har kunnat dimensioneras efter vad hållbarheten krävt, utrustas med fjädrar, skärmar etc. för förarens komfort och skydd samt förses med riktigt dimensionerade bromsar, rymlig bensin-tank o. s. v. Enligt uppgift väger en i Sverige tillverkad vanlig moped 30—50 kilogram, en mopedscooter ca 60 kilogram, en paketmoped 50—60 kilogram samt en trehjulig transportmoped 60—75 kilogram. — Bestämmelserna om att moped skall ha två av varandra oberoende bromsar har lett till att fabrikanterna i regel byggt in en broms i framhjulet och en i bakhjulet. Framhjulsbromsen är en trumbroms, och som bakhjulsbroms användes bromsen på cykelns frihjulsnäv. På sistone har man emellertid börjat kombi-nera kraftöverföringen från motorn och från trampveven till bakhjulet på en enda kedja, i samband varmed även bakhjulet försetts med trumbroms. Pedaler kan ej undvaras med hänsyn till föreskrifterna i mopedkungörelsen men har enligt utredningen förlorat i betydelse, eftersom utväxlingsförhål-landena gör framdrivandet medelst trampning ineffektivt. Sedan »kickstart» börjat införas, är pedalerna dessutom behövliga för motorns startning. — Ehuru gällande författning icke innehåller någon föreskrift om att moped skall ha ljuddämpare, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för godkännan-de av vissa mopedmotorer uppställt villkoret, att motorn skall vara försedd med ljuddämpare, och enligt utredningen finnes sådana i praktiken nästan alltid. De är emellertid ofta av enkel beskaffenhet. På senare tid har dock nya typer av ljuddämpare kommit i marknaden, som bättre fyller kravet på effektivitet. — Vissa fabrikanter förser också mopederna med hastighets-mätare, men hållbarheten hos dessa har enligt utredningen visat sig mindre god.

Utredningen har också berört möjligheterna att genom ändringar på mo-torn eller mopeden öka den konstruktiva hastigheten utöver tillåtna 30 kilo-meter i timmen. Härvid har framhållits, att tillverkare och importörer ti-digare ibland försålt mopeder med en konstruktiv hastighet större än den tillåtna. Vidare är mopederna icke sällan så konstruerade, att de utan alltför stor svårighet kan ändras till högre hastighet. Ett sätt är att ändra utväx-lingen mellan motorn och drivhjulet. Ett annat sätt är att vidga inloppska-nalen till motorns cylinder, varigenom cylinderns fyllning med bensingas blir bättre vid de höga kolvhastigheter, som vanligen förekommer hos mo-pedmotorer. På vissa importerade mopeder är insugningskanalen försedd med en enkel bussning, som stryper ned motorns fyllning med förbrännings-gas, så att effekten blir under 0,8 hästkrafter. Det förekommer även att in-loppskanalen till vevhuset vidgas genom borrar. Ibland kan filning och putsning av kanalen vara tillfyllest för att höja effekten.

En annan fråga, som utredningen gått in på i detta sammanhang, rör mopedernas trafikfarlighet. Härvid har framhållits, att mopederna på senare år redovisats särskilt för sig vid trafikräkningarna och i olycksstatistiken. Med ledning av statistiken har utredningen företagit en undersökning i syfte att klarlägga mopedernas trafikfarlighet. Till belysning av denna fråga lämnas i följande tablå uppgifter över antalet vid vägtrafikolyckor skadade personer under tiden januari 1953—november 1958.

Antalet vid vägtrafikolyckor skadade personer åren 1953—1958

År	Antal skadade personer						I % av hela antalet skadade	
	Mopedister		Cyklister		Samtliga		Mopedister	Cyklister
	Totalt	Därav dödade	Totalt	Därav dödade	Totalt	Därav dödade		
1953.....	690	44	3 668	200	15 954	921	4,3	23,0
1954.....	1 161	61	3 514	227	17 905	942	6,5	19,6
1955.....	1 505	66	3 280	154	18 952	902	7,9	17,3
1956.....	1 754	70	2 571	132	18 959	816	9,3	13,6
1957.....	1 895	86	2 455	165	20 074	903	9,4	12,2
1958 ¹	1 922	85	2 092	133	18 706	830	10,3	11,2

¹ Jan. — nov.

I anslutning härtill har utredningen också gjort en beräkning av mopedisternas och cyklisternas olycksfrekvens i förhållande till antalet trafikräknade mopeder och cyklar åren 1956—1958. Av beräkningen framgår, att mopedisterna har ungefär dubbelt så hög olycksfrekvens som cyklisterna, varjämte deras olycksfrekvens företer större variationer under året än cyklisternas. Medan olycksfrekvensen i genomsnitt per år för cyklisterna synes ha varit konstant åren 1956—1958, kan emellertid en viss förbättring märkas för mopedisternas del. Om jämförelsen inskränkes till att avse enbart olycksfrekvensen på landsbygden — vilket enligt utredningen av flera skäl ger det mest rättvisande resultatet — erhålles för åren 1953—1957 följande sammanställning.

Antal moped- och cykelolyckor på landsbygden per 1 000 trafikräknade mopeder respektive cyklar åren 1953—1957

År	Antal olyckor	
	Mopeder	Cyklar
1953	3,6	1,1
1954	3,4	1,2
1955	2,4	1,4
1956	2,4	1,4
1957	2,3	1,3

Säsongsvariationerna i användningen av mopeder och cyklar samt i olycksfrekvensen med dessa fordon har av utredningen illustrerats genom diagram. Utöver den allmänna trenden, som för mopedernas vidkommande är stigande, medan den vad cyklarna angår är sjunkande, utvisar diagrammen en strikt följsamhet mellan kurvorna för å ena sidan antalet fordon i trafik samt å andra sidan antalet skadade förare och — fr. o. m. andra halvåret 1955 — antalet olyckor, där mopeder och cyklar varit delaktiga trafikelement.

Utredningen har också studerat sambandet mellan olycksfrekvensen och förarnas ålder. Uppgifterna tyder enligt utredningen på att olyckorna företrädesvis drabbar yngre och medelålders förare. De utvisar även att följderna av dylika olyckor är betydligt allvarigare för de äldre än för de yngre åldersgrupperna. — Den vanligaste typen av trafikolyckor är enligt utredningen kollision med bil. Denna olyckstyp utgjorde avsevärt mer än hälften av alla mopedolyckor under undersökningsperioderna. — De skador, som mopedförare tillfogat andra trafikanter, har endast i undantagsfall fått större omfattning och utgör i förhållande till det totala antalet person- och egendomsskador i trafiken blott en obetydlig del. — Till belysning av frågan, huruvida och i vilken mån mopedernas olycksfrekvens påverkats av att passagerare eller last funnits på mopeden, har utredningen åberopat av trafiksäkerhetsrådet på grundval av materialet för åren 1954 och 1955 meddelade uppgifter, av vilka framgår, att antalet olyckor, då passagerare eller last funnits på moped, tillsammans utgjort 3 % av antalet undersökta mopedolyckor. I anslutning härtill har utredningen gjort den reflexionen, att frekvensen av dylika olyckor tydligen är ringa, speciellt som man icke med nödvändighet behöver antaga, att passageraren eller lasten alltid varit någon bidragande orsak till olyckan.

Sammanfattningsvis har utredningen ansett de tillgängliga uppgifterna ge vid handen att mopedernas trafikfarlighet visserligen är något större än de vanliga trampecyklarnas men att, i den mån någon tendens kan skönjas, denna snarare tyder på en förbättring än en försämring.

På grundval av det sammanbragta materialet har utredningen sedan gjort överväganden angående behovet av författningsändringar. De frågor, som behandlats av utredningen, rör, närmare bestämt, mopedernas konstruktion och utrustning, besiktning av mopeder, registrering av mopeder, villkor för rätt att föra moped, trafikförsäkring samt slutligen vissa straffrättsliga spörsmål.

Vid utformningen av förslagen har utredningen samrått med sakkunniga från Danmark, Finland och Norge i syfte att få bestämmelserna om mopeder så likartade som möjligt. En redogörelse för förhandlingarna finns fogad vid betänkandet.

Remissyttrandena

Statistiska centralbyrån har framhållit att de av utredningen redovisade statistiska uppgifterna i vissa fall varit grundade på preliminära uppgifter

samt har redovisat motsvarande definitiva uppgifter. Vidare har centralbyrån — i anslutning till utredningens jämförelse mellan olyckstalen för cyklar och för mopeder — utvidgat jämförelsen till att avse även tung resp. lätt motorcykel. Uppgifterna utvisar att mopederna i fråga om olycksfrekvens intar en mellanställning mellan cyklarna och motorcyklarna. I övrigt har uttalats att de nu framlagda kompletterande uppgifterna i allt väsentligt bekräftar de resultat mopedutredningen redovisat i sitt betänkande. *Poliskommaren i Göteborg* har åberopat särskild trafikstatistik för Göteborgs stad. På basis av denna har poliskammaren som sitt omdöme visserligen anslutit sig till utredningens uttalande att mopedernas relativa olycksfrekvens har nedgått och alltmer närmar sig cyklarnas men har framhållit att å andra sidan allt flera utomstående skadas av mopeder.

Departementschefen

Då nuvarande bestämmelser angående mopeder kom till, var avsikten närmast att skapa förutsättningar för ett enkelt och relativt billigt motor drivet fordon, vilket icke behövde underkastas lika restriktiva regler som motorfordon i allmänhet. För att detta enklare fordon skulle bli praktiskt användbart behövde det, efter vad man ansåg, icke fylla några högt ställda krav på hastighet eller prestationsförmåga i övrigt. Tvärtom var det önskvärt, att fordonet hade ungefär samma egenskaper som en vanlig trampcykel, bortsett från att den mänskliga drivkraften ersattes med maskinell. Om fordonet uppfyllde denna förutsättning, borde villkoren för dess användande kunna göras i stort sett lika lindriga som villkoren för användande av trampcykel. De regler, som utformades på grund av dessa överväganden, innebar, bl. a., att mopederna undantogs från de för motorfordon i allmänhet gällande reglerna om registrerings-, körkorts- och försäkringstvång samt om fordonsbeskattning.

Den senare utvecklingen har till fullo bestyrkt, att ett starkt praktiskt behov föreligger av ett sådant enklare motordrivet fordon, som nyss beskrivits. Det torde också få anses, att den nuvarande gränsdragningen för de fordon, som är att hänföra till denna kategori, visat sig i stort sett ändamålsenlig. Visserligen har den tekniska utvecklingen på området fortskridit därhän, att man numera inom ramen för mopedbestämmelserna framställer fordon med helt andra köregenskaper än man förutsatte när bestämmelserna kom till. Det är därför knappast längre möjligt att upprätthålla det ursprungliga syftet med bestämmelserna, nämligen att avgränsa en kategori av motorfordon, som med avseende å prestationsförmågan i huvudsak överensstämmer med vanliga trampcyklar. Detta är ej heller nödvändigt, om de nya mopederna ur trafiksäkerhetssynpunkt är jämförliga med eller bättre än de fordonstyper, som man närmast syftade på vid bestämmelsernas tillkomst. Tvekan torde ej behöva råda om att så är fallet.

Utredningens undersökningar har visat, att olycksfrekvensen för mopeder är högre än för trampcyklar. Någon mera ingående analys av orsakerna härtill har icke verkställts. Det är emellertid naturligt, att ett motordrivet fordon, oavsett maximihastigheten och motoreffekten, icke blir fullt lika

lätt och säker att manövrera i trafiken som en cykel. Härtill kommer att många av de mopeder, som saluförts, med lätthet kunnat ändras, så att de fått avsevärt större effekt och prestationsförmåga i övrigt än gällande bestämmelser tillåter. Särskilt bland gruppen yngre mopedförare torde dylik trimning tidtals ha varit vanligt förekommande.

En glädjande omständighet är att antalet mopedolyckor, relativt sett, visat en vikande tendens under senare år.

Helt allmänt torde kunna sägas, att den utveckling, som ägt rum efter tillkomsten av gällande mopedbestämmelser, väl motiverar att författningsmaterialiet göres till föremål för en allmän översyn. Någon anledning att därvid intaga en restriktiv ståndpunkt till bruket av mopeder föreligger emellertid icke. Mopederna fyller ett stort praktiskt behov, och de bestämmelser, som utformas, bör vara sådana, att de icke hämmar bruket av mopeder som fortskaffningsmedel. Målet bör vara att få fram relativt billiga och lättsköta fordon med godtagbar prestationsförmåga men med måttlig maximihastighet och i övrigt med sådana egenskaper, som gör att de utan våda för trafiksäkerheten kan användas även av dem, som inte har någon större vana vid förande av motorfordon eller undergått särskild utbildning. Om möjligt bör reglerna om mopeder överensstämma med vad som gäller i övriga nordiska länder, och de bör i allt fall ej vara sådana, att de verkar hindrande för den internordiska trafiken. Ett viktigt önskemål är också att söka stävja den tendens till otillåtna ändringar av mopeder, som gjort sig gällande.

Av det nu anförda framgår, att de punkter i författningarna, som bör överses, främst är de som angår mopedernas konstruktion och utrustning samt kontrollen över fordonen och förarna. Även frågan om trafikförsäkring bör övervägas i detta sammanhang. Särskild uppmärksamhet påkallar frågan om villkoren för brukande av utländska mopeder i Sverige. I anslutning till de nu uppräknade frågorna uppkommer också en del frågor av administrativ natur samt vissa straffrättsliga spörsmål, vilka tarvar närmare reglering.

Redan i detta inledande sammanhang bör framhållas, att en författningsmässig reglering av förhållandena på detta område icke kan eller bör göras lika ingående och fullständig som beträffande motorfordon i allmänhet. Om så sker, bortfaller det väsentliga motivet för att bibehålla mopederna som en särskild fordonskategori. Arbetet med utformande av författningsbestämmelser på detta område måste få karaktär av en avvägning med hänsyn till lämpligheten mellan flera olika, delvis mot varandra stridande intressen.

Mopeders konstruktion och utrustning

Utredningen

Enligt utredningens förmenande lär de mopedtyper, som kan förväntas framdeles komma i marknaden, därest nuvarande författningsbestämmelser i frågor om mopeds tekniska beskaffenhet i huvudsak bibehålles, näp-

peligen komma att nämnvärt avvika från de typer, som f. n. saluföres. Man kan emellertid vänta förbättringar med avseende å såväl motorernas konstruktion som mopedernas beskaffenhet i övrigt. Troligen kommer fabrikanterna att söka draga nytta av de erfarenheter man gjort vid tillverkningen och brukandet av tyngre och snabbare tvåhjuliga motorfordon. Detta är givetvis i och för sig enbart av godo. Fråga är dock, om mopeden härigenom kommer att utvecklas på sådant sätt, att de skäl, som en gång varit avgörande för nuvarande bestämmelser, med denna utveckling förlorar i tyngd.

Med avseende å mopedernas högsta konstruktiva hastighet har utredningen icke föreslagit någon ändring i nuvarande bestämmelse, enligt vilken hastigheten begränsats till 30 kilometer i timmen. Emellertid har utredningen ansett mopederna böra vara så konstruerade, att denna hastighetsgräns icke kan överskridas enbart genom ändring av fordonens utväxlingsanordningar. — Enligt utredningen gäller liknande bestämmelser i Danmark. I Finland och Norge har man icke någon föreskrift om konstruktiv hastighetsgräns.

Vad härefter angår motorns konstruktion har utredningen framhållit, att den f. n. tillåtna största cylindervolymen 50 kubikcentimeter överensstämmer med den i 1949 års Genève-konvention rörande vägtrafik, Bil. 1, fastställda gränsen för hjälpmotor till cykel. Denna cylindervolym möjliggör emellertid mycket högre effekt än den i Sverige tillåtna, 0,8 hästkrafter. I de länder, som anslutit sig till Genève-konventionen, finns i allmänhet icke någon bestämmelse om högsta tillåtna effekt utan endast om cylindervolym. Bland svenska mopedfabrikanter pågår undersökningar för att få fram lämpliga värden i fråga om cylindervolym och effekt.

Med hänsyn till Genève-konventionens bestämmelser angående cylindervolymen torde någon ändring i bestämmelserna härutinnan f. n. icke kunna ifrågakomma. De resultat, som man hittills uppnått vid nyssnämnda undersökningar, tyder däremot enligt utredningen på att nuvarande bestämmelse om en högsta effekt av 0,8 hästkrafter icke är lämplig. Den bör därför slopas, och det torde få ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, i samråd med statens provningsanstalt, för varje särskilt fall bedöma och bestämma gränsen för motoreffekten med iakttagande av att motorn icke får ha större effekt än att den — oavsett utväxlingsanordningarna — förmår driva fram fordonet med en hastighet av 30 kilometer i timmen.

I övrigt är det enligt utredningen främst frågan huruvida mopederna skall vara försedda med pedaler, som tilldrar sig intresse. Ett dylikt krav måste f. n. anses föreligga på grund av bestämmelsen att mopeden skall bibehålla de huvudsakliga kännetecknen på cykel. Frågan har varit föremål för överväganden i olika internationella sammanhang. Vid sammanträde i september 1956 med den av Ekonomiska kommissionen för Europa (ECE) tillsatta underkommittén för landsvägstransporter avvisades ett väckt förslag att slopa kravet på pedaler. Frågan har jämväl diskuterats vid överläggningarna mellan mopedutredningen och sakkunniga från övriga nor-

diska länder. Från finskt och norskt håll uttalades den meningen, att pedaler icke borde vara obligatoriska. På danskt håll fann man det däremot angeläget att bibehålla pedalerna för att draga en gräns mellan mopeden och andra motorfordon, varjämte framhölls att mopederna, trots sina pedaler, blivit allt lägre och att denna utveckling i allt fall torde komma att fortsätta. Utredningen har för sin del funnit övervägande skäl tala för att tills vidare bibehålla kravet på pedaler bl. a. med hänsyn till det av förutnämnda underkommitté inom ECE gjorda ställningstagandet men har förordat att frågan blir föremål för fortsatt utredning och upptages till behandling inom ECE.

En annan fråga som uppmärksammas gäller l j u d d ä m p a r e. Avsaknaden av en bestämmelse med föreskrift i ämnet är enligt utredningens mening en brist i nuvarande svenska lagstiftning. Samtliga sakkunniga, som deltagit i förutnämnda överläggningar, har uttalat sig för nödvändigheten av en dylik föreskrift, vilken f. ö. saknas endast i den svenska lagstiftningen. Utredningen har därför funnit sig böra föreslå införandet av föreskrift om att moped skall vara försedd med effektiv ljuddämpare.

Vid överläggningar mellan utredningen och sakkunniga från andra nordiska länder uttalade sig samtliga sakkunniga mot införande av en bestämmelse om v i s s h ö g s t a t j ä n s t e v i k t för mopeder, eftersom den skulle kunna hindra framställningen av kraftiga och trafiksäkra mopeder. En sådan gräns skulle jämväl kunna tänkas förhindra den hittillsvarande utvecklingen mot mopeder av scootertyp, vilken bedömts som önskvärd. Utredningen har sagt sig icke vilja förorda någon generell tjänsteviktsgrens.

I fråga om vissa andra tekniska detaljspörsmål, såsom frågorna om kraven på belysningsanordningar, bromsar, hastighetsmätare och signalanordningar, har utredningen ansett skäl icke föreligga till ändringar i nu gällande svenska bestämmelser. Till samma resultat har utredningen kommit med avseende å bestämmelserna om l a s t o c h p a s s a g e r a r e å mopeder.

Utredningen har framhållit att — i motsats till vad som gäller beträffande lätt motorcykel — till moped f. n. får kopplas s i d- eller s l ä p v a g n. Med hänsyn bl. a. till mopedernas begränsade hastighet samt deras praktiska användning för lättare transporter har utredningen icke funnit skäl att föreslå ändring i de nu gällande bestämmelserna.

Remissyttrandena

Med avseende å de krav, som bör uppställas på mopedernas konstruktion och utformning, har flera olika meningar kommit till uttryck i remissyttrandena.

Meningsskiljaktigheten framträder bl. a. i de yttranden, som närmare inlåtit sig på frågan om den lämpliga gränsen för mopedernas konstruktiva hastighet. I några yttranden, bl. a. det som avgivits av *Automobilbesiktningsmännens förening*, har uttalats tvekan, huruvida det alltid är möjligt att konstruera en mopedmotor så, att den ger garantier för

att farten icke blir mer än 30 kilometer i timmen, samt har med anledning härav påyrkats att den konstruktiva maximihastigheten höjes till 40 kilometer i timmen. — Flertalet yttranden har dock utgått från att den nuvarande hastighetsgränsen är väl avvägd. Som exempel må nämnas yttrandet från *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

Speciellt har förslaget att utforma bestämmelserna om den konstruktiva hastigheten så, att motorn oavsett utväxlingsanordningarna icke kan framdriva mopeden med större hastighet än 30 kilometer i timmen, väckt en viss kritik. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har framhållit, att utredningens förslag i praktiken skulle innebära att motoreffekten begränsades till 0,4—0,5 hkr, d. v. s. föga mer än hälften av vad som nu tillåtes. Det vore enligt styrelsen olyckligt om denna utväg skulle väljas. Ett visst effektöverskott är lämpligt för att ge godtagbar baktagningsförmåga. Den vinst i hastighet, som kan uppnås enbart genom att ändra utväxlingen, är f. ö. obetydlig. *Statens provningsanstalt* har ansett förslaget innebära en begränsning av motoreffekten till 0,6 hästkrafter samt har i övrigt anlagt samma synpunkter som styrelsen. En moped med en maximieffekt av 0,8 hästkrafter kan visserligen genom utväxlingsändring trimmas upp till en hastighet av ca 35 kilometer i timmen, men mopeden får då så dålig accelerations- och baktagningsförmåga, att ingen mopedägare torde vilja utföra en sådan åtgärd. Såvitt känt är har ej heller något fall konstaterats, då mopedägare ändrat utväxlingen på en i övrigt laglig moped. Liknande synpunkter har anlagts av bl. a. *statens trafiksäkerhetsråd*, *Svenska cykelfabrikant- och grossistföreningen*, *Svenska motorcykelfabrikanters förening* samt *Sveriges motorcykel- och mopedimportörers förbund*. *Cykel- och sporthandlarnas riksförbund* har framhållit, att den motoreffekt, som fordras för att driva fram ett fordon med en viss given hastighet, t. ex. 30 kilometer i timmen, beror på fordonets tyngd. Eftersom denna varierar högst avsevärt, skulle de föreslagna nya bestämmelserna göra det nödvändigt för fabrikena att föra sortering av olika starka motorer och reservdelar, t. ex. cylindrar, till dessa, något som i sin tur skulle göra det lätt för en mopedförare att göra mopeden snabbare än som är tillåtet.

Vad särskilt angår begränsning av mopedmotorernas effekt har *Riksförbundet Landsbygdens folk* funnit angeläget, att de bestämmelser, som utfärdas beträffande mopedens konstruktion, icke medför att man i framtiden får ett med hänsyn till prestationsförmågan sämre fordon. *Cykel- och mopedfrämjandet* har ansett att en minskning av motorstyrkan icke är lämplig med tanke på den kuperade terrängen och de ofta tjälskadade vägarna i vårt land samt har ansett att nuvarande bestämmelser om högsta cylindervolym och effekt bör bibehållas. Enligt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* bör någon ändring av den nu gällande effektgränsen ej genomföras. *NTF*, som givit uttryck för samma mening, har motiverat den med att en dylik bestämmelse bör finnas såsom en fingervisning om att motorerna bör konstrueras med tillräckligt hög motoreffekt för att kompensera fartförluster i exempelvis motvind och motlut.

Däremot har bl. a. *länsstyrelsen i Hallands län* och *Bilverkstädernas riks-*

förbund biträtt åsikten, att någon viss högsta effekt icke bör vara föreskriven för mopedmotor. *Statens väginstitut*, som också förordat slopande av effektgränsen, har åberopat det skälet, att mopederna möjligen fordrar större backtagningsförmåga än denna effektgräns medger, åtminstone om man avstår från kravet på pedaler.

Från några håll har framförts förslag till åtgärder, vilka ansetts bättre än utredningens förslag ägnade att motverka otillåtna ändringar av mopederna. *Statens trafiksäkerhetsråd* har som sin mening uttalat, att det bör vara möjligt att i samband med typbesiktning bedöma även trimningsmöjligheterna. Bedömningen bör ske med utgångspunkt från bl. a. effektkurvans utseende samt det konstruktiva utförandet med avseende särskilt å antalet växlar samt insugningsrörets utförande och fäste vid cylindern. Till ledning för bedömningen bör närmare anvisningar utfärdas. *Bilverkstädernas riksförbund* har ansett att begränsning till viss maximihastighet svårligen kan säkerställas genom själva motorkonstruktionen och att man därför bör genom krav på konstruktion och utförande av kraftöverföringen och däri ingående element säkerställa, att utbyte ej kan företagas utan kvalificerad utrustning. Kravet på konstruktion med sikte på hastighetsbegränsning bör därför avse samtliga i sammanhanget aktuella aggregat och detaljer. *Överståthållarämbetet* har förordat en bestämmelse om att strypning av motorn alltid skall ske i cylinderns insugningshål, varigenom verkställd förändring blir lätt att konstatera.

Statens väginstitut har kritiserat bestämmelsen i förslaget om att motorn skall vara till tyngd och verkningsätt lämpad för cykel av normal byggnad. Bestämmelsen bör utgå, eftersom flertalet mopedmotorer icke längre fyller detta krav. Möjligen kan bestämmelsen bibehållas, om den begränsas att gälla enbart s. k. påhängsmotorer.

En omständighet, som väckt kritik på en del håll, är att utredningen velat bibehålla kravet på p e d a l e r.

Enligt *statens väginstitut* bör fordringen på pedaler slopas såsom hämmande på mopedernas utveckling. Även *länsstyrelserna i Södermanlands, Hallands, Göteborgs och Bohus, Västernorrlands samt Norrbottens län m. fl.* har uttalat tvivelsmål om det kloka i att bibehålla detta krav. Enligt *Automobilbesiktningsmännens förening* kan mopeden göras mera trafiksäker, om kravet på pedaler slopas.

Statens provningsanstalt har inskränkt sig till att framhålla, att pedaler icke är erforderliga ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Å andra sidan har några remissinstanser, bland dem *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* — med framhållande att pedallöst fordon bjuder vissa fördelar — likväl, under hänvisning till gällande internationella överenskommelser, förordat utredningens förslag att bibehålla kravet på pedaler.

Förslaget att uppställa uttryckligt krav på e f f e k t i v l j u d d ä m p a r e har allmänt tillstyrkts.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har — i anslutning till ett uttalande av *förste bilinspektören i länet* — ansett det böra närmare klarläggas, vilka krav en ljuddämpare skall fylla för att betecknas som effektiv.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län — som också i princip biträtt kravet på effektiv ljuddämpare — har emellertid anmärkt, att det genom relativt enkla manipulationer med ljuddämparen är möjligt att driva upp fordonets hastighet. Det kan ifrågasättas, om det är tekniskt möjligt att konstruera en med ljuddämpare försedd mopedmotor, som icke utan synnerlig svårighet kan ändras till högre hastighet än den tillåtna.

I remissyttrandena har också i åtskilliga fall framförts yrkanden om komplettering i olika hänseenden av de detaljföreskrifter, som utredningen föreslagit.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har yrkat på bestämmelser, som förhindrar tillkomsten av tandemmopeder. *Automobilbesiktningsmännens förening* har uttalat betänkligheter mot att släpfordon kopplas till moped, och *länsstyrelsen i Södermanlands län* har ansett det böra förbjudas att till moped koppla sådant fordon, som är avsett för personbefordran.

Statens trafiksäkerhetsråd har — med tanke på det fall att moped förses med sidvagn — ifrågasatt om icke bestämmelse bör finnas om att mopeden då skall vara försedd med broms, som kan kvarhålla fordonet när föraren lämnat detsamma.

Statspolisintendenten har yrkat på bestämmelser om att belysningsutrustningen på moped skall vara driftsäker och fullgod samt på att moped skall vara försedd med sådan utrustning även vid andra tillfällen än då den föres under mörker. Önskemålet har motiverats med att dylika bestämmelser skulle avsevärt förenkla kontrollen.

Departementschefen

Såsom jag förut anfört synes vid utformningen av bestämmelserna om mopedernas konstruktion och utrustning främst böra hållas i minnet, att dessa bestämmelser icke bör gå ut på att hindra mopedernas utveckling utan blott på att leda utvecklingen i lämplig riktning till gagn för den stora allmänhet, som är hänvisad till detta transportmedel, samt för strävandena att öka trafiksäkerheten.

Vad först angår mopedernas konstruktiva hastighet så har det gjorts gällande, att den nuvarande hastighetsgränsen vid 30 kilometer i timmen skulle vara mindre lämplig och att det ur bl. a. teknisk synpunkt vore bättre om gränsen sattes vid 40 kilometer i timmen. Den popularitet, som mopederna tillvunnit sig, ger emellertid belägg för att de nuvarande konstruktionerna är ganska lyckade ur teknisk synpunkt. Det är tveksamt, om en höjning av den konstruktiva hastigheten lämpligen kan genomföras utan att man samtidigt skärper detaljföreskrifterna om mopeder därhän, att åtskilliga av de lättnader, som mopedbestämmelserna innebär jämfört med bestämmelserna om motorfordon i allmänhet, går förlorade. En förskjutning av hastighetsgränsen uppåt torde ej heller vara ägnad att motverka den tendens, som kommit till synes särskilt bland yngre mopedägare, att genom ändringar öka fordonens hastighet. Det kan knappast heller betecknas som lämpligt att utan starkt vägande skäl införa nya regler, vilka avviker från motsvarande bestämmelser i övriga nordiska länder.

Av nu angivna skäl förordar jag, i likhet med utredningen, att regeln om en högsta konstruktiv hastighet av 30 kilometer i timmen bibehålles.

Beträffande regelns närmare utformning är jag däremot icke ense med utredningen. Dess förslag att den konstruktiva hastigheten oavsett utväxlingsanordningarna icke skall få överstiga det nyss angivna värdet 30 kilometer i timmen, innebär i praktiken en mycket långtgående inskränkning i fråga om de motorer, som får användas på mopederna. Det lär visserligen vara möjligt att framställa motorer, som fyller det angivna kravet, men ett fordon, som utrustas med en dylik motor, torde icke få sådana köregenskaper som är lämpliga ur bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt. Accelerations- och baktagningsförmågan blir icke tillfredsställande, om ej motorn ger ett visst överskott av kraft utöver den, som oundgängligen erfordras för att driva fram fordonet med hastigheten 30 kilometer i timmen. Regeln bör därför ej utformas alldeles så, som utredningen förordat. Jag återkommer senare till denna fråga.

Den nuvarande regeln att motoreffekten ej får överstiga 0,8 hästkrafter är i och för sig icke illa avvägd. En sådan effektgräns ger enligt uppgift vid användande av en moped av normalt utförande en teoretisk högsta hastighet, som blott obetydligt överstiger 30 kilometer i timmen, och kan därför icke sägas fresta till att söka öka hastigheten genom ändringar i fråga om utväxlingen. Emellertid finns icke någon liknande bestämmelse i någon av de övriga nordiska länderna, och regeln kan onekligen medföra vissa svårigheter till följd av sin onödigt stela utformning. Goda skäl talar således för utredningens mening att den bör slopas.

Nuvarande bestämmelse om en högsta cylindervolym av 50 kubikcentimeter överensstämmer däremot med vad som får anses internationellt vedertaget. Den synes böra bibehållas.

Den av utredningen föreslagna bestämmelsen om att mopedmotorn skall till tyngd och verkningsätt vara så beskaffad, att den kan anses lämpad för en cykel av normal byggnad, överensstämmer med vad som nu gäller, men den synes med hänsyn till den utveckling, som ägt rum, knappast längre ha någon uppgift att fylla. Den bör därför utgå.

En sak för sig är huruvida den nu förordade utformningen av konstruktions- och utrustningsbestämmelserna för mopeder är tillräckliga för att hindra otillåtna ändringar av mopederna, särskilt sådana ändringar, som går ut på att öka maximihastigheten.

Såsom förut framhållits, kan en ändring av maximihastigheten åvägbringas på två olika sätt, nämligen antingen genom att ändra fordonets utväxling eller genom att vidga insugningskanalen från motorns förgasare till förbränningskammaren. Även andra metoder är tänkbara, men de torde icke vara av större betydelse. Önskar man strikt upprätthålla ett krav på att mopederna icke utan synnerlig svårighet kan ändras till högre hastighet än 30 kilometer i timmen, bör fordonen vara så beskaffade, att varken utväxlingsanordningarna eller insugningskanalen kan ändras utan ingående yrkeskunskap och tillgång till speciell verktygsutrustning.

Emellertid torde det ur praktisk synpunkt icke vara lämpligt att ge be-

stämmelelserna en så sträng utformning. Det ligger i sakens natur, att de rörliga dreven i utväxlingsanordningarna är jämförelsevis lätta att byta ut. Huruvida det är möjligt att på så sätt öka fordonets maximihastighet, beror emellertid därjämte på motorns egenskaper, speciellt på den s. k. effektkurvans utseende. Med mopedmotorer av nu brukliga typer kan man enligt uppgift icke genom en ändring av enbart utväxlingen nå högre konstruktiv hastighet än 35 eller 36 kilometer i timmen, och detta sker då på bekostnad av fordonets accelerationsförmåga och andra värdefulla egenskaper. Med andra motorer eller med en motor, vars effekt ökats t. ex. genom uppborrning av insugningskanalen, är det däremot möjligt att nå väsentligt högre hastighet. Det är med tanke på denna sistnämnda möjlighet, som författningen bör utformas.

Vid bedömande av möjligheten att öka maximihastigheten genom ändringar på mopeden bör således främst motorns egenskaper uppmärksammas. Effektkurvan bör vara sådan, att det icke är tänkbart att enbart genom utväxlingsändringar få ut mer än en mycket måttlig hastighetsökning. Hur mycket som bör kunna tolereras i detta hänseende är det knappast lämpligt att söka ange exakt. Avgörandet bör få träffas med hänsyn bl. a. till den försämring av accelerationsförmågan m. m., som följer av åtgärden, och sannolikheten med hänsyn härtill för att åtgärden kan komma till stånd. Emellertid bör det ur denna synpunkt knappast kunna anses motiverat att godkänna fordon såsom moped, om det genom ändringar av utväxlingen utan samband med ändringar av motorn är möjligt att bringa upp hastigheten över ca 35 kilometer i timmen. Möjligheten till hastighetsökningar genom ändring av motorn bör bedömas strängt. Speciellt bör uppmärksammas möjligheten att öka insugningskanalens diameter genom uppborrning eller filning. En metod att hindra dylik åverkan är att väggarna till insugningskanalen utföres i ett stycke särskilt hårt material, som ingjutes i själva motorblocket. Även andra jämförbara metoder är givetvis tänkbara. Den ledande synpunkten vid prövningen bör vara att ändringar icke skall kunna ske utan avsevärd yrkesskicklighet och tillgång till god verkstadsutrustning.

Den anförda tankegången torde i själva författningen kunna utformas så, att den grundläggande bestämmelsen om en högsta konstruktiv hastighet av 30 kilometer i timmen kompletteras med en föreskrift om att vid bedömande, huruvida detta villkor är uppfyllt, särskilt skall beaktas om fordonet lätt kan ändras till avsevärt högre hastighet.

Till undvikande av missförstånd bör i detta sammanhang betonas, att de av mig förordade bestämmelserna till förhindrande av ändringar på mopederna givetvis icke avser att ersätta utan blott att komplettera föreskriften om konstruktiv maximihastighet. För att ett fordon skall anses som moped bör krävas dels att fordonet i det skick det befinnes icke kan medelst motorn framdrivas med större hastighet än 30 kilometer i timmen och dels att den endast med svårighet kan ändras. Om fordonet faktiskt ändrats så, att det kan framdrivas med större hastighet än nu sagts, är det ej vidare att anse som moped och detta oavsett om ändringen varit mer eller mindre svår att utföra.

Med den utformning, som mopederna numera fått, har pedaler na knappast längre någon uppgift att fylla. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är ett pedallöst fordon säkerligen att föredraga, och kravet på pedaler kan även ur andra synpunkter antagas verka hämmande på mopedernas utveckling. För bibehållande av kravet på pedaler talar egentligen endast det skälet, att vissa svårigheter kan möta ägaren av ett pedallöst fordon, om han önskar använda det i vissa främmande länder. Detta skäl bör emellertid icke få vara avgörande. Jag anser mig böra förorda, att kravet på pedaler slopas.

Beträffande övriga frågor, som berör mopedernas konstruktion och utrustning, kan jag i allt väsentligt ansluta mig till utredningen. Jag förordar sålunda, liksom utredningen, införandet av en bestämmelse om att moped skall vara försedd med effektiv ljuddämpare. Vad beträffar frågan om viss högsta tjänstevikt anser jag, liksom utredningen, att någon begränsning icke bör föreskrivas utöver det redan nu uppställda kravet på att moped skall tillhöra kategorien lätt motorecykel, d. v. s. att tjänstevikten ej får överskrida 75 kg. Gällande bestämmelser om belysning och signalanordningar har visat sig ändamålsenliga och bör bibehållas utan andra jämkningar än sådana, som kan visa sig påkallade av redaktionella skäl. Någon föreskrift om hastighetsmätare anser jag icke böra införas bl. a. av det skälet, att det torde visa sig svårt att hålla dylika mätare i funktionsdugligt skick. De av utredningen föreslagna bestämmelserna om broms utrustning på mopeder bör — liksom motsvarande bestämmelser om cyklar — kompletteras med föreskrift för det fall, att mopeden har flera än två hjul eller är försedd med sidvagn, om att åtminstone en broms skall kunna på sluttande mark kvarhålla fordonet, även om föraren lämnat detta. Vad angår frågorna om last och passagerare samt om koppling av sid- eller släpvagn till moped har de nuvarande bestämmelserna såvitt veterligt är fungerat tillfredsställande, och anledning att vidtaga sakliga ändringar i dessa bestämmelser synes därför icke föreligga.

I författningstekniskt hänseende kan mot utredningens förslag riktas den anmärkningen, att förslaget icke tydligt skiljer mellan definitionen av begreppet moped och detaljbestämmelserna om fordonens utrustning. Eftersom frågan är av icke ringa betydelse bl. a. för det straffrättsliga bedömandet, bör skillnaden mellan dessa grupper av bestämmelser klart framgå av författningstextens utformning. Lämpligt synes vara, att bestämmelserna uppdelas på två olika paragrafer.

I definitionen av begreppet moped bör till en början utsägas, att därunder inbegripes dels trampcyklar med hjälpmotor och dels sådana två- eller trehjuliga fordon, som från början är byggda för motordrift (motorecyklar), allt under förutsättning att övriga, i det följande angivna villkor är uppfyllda. Härutöver bör i definitionen inflyta bestämmelserna om konstruktiv hastighet, om förbud att konstruera fordonet så, att maximihastigheten lätt kan ökas, och om motorns cylindervolym. Övriga av mig förut omnämnda bestämmelser synes böra utformas så, att de får karaktär av detaljföreskrifter.

Registrering av mopeder

Utredningen

Utredningen har framhållit att förslag tidigare — bl. a. i samband med tillkomsten av nuvarande mopedkungörelse — framkommit om att införa registreringstvång för mopeder men att frågan fått förfalla med hänsyn bl. a. till de betydande svårigheter, vilka en registreringsplikt tvivelsutan skulle medföra både för fordonsägarna och för myndigheterna.

Enligt utredningen förekommer i Danmark icke någon form av registrering av mopeder. Ej heller i Finland föreligger efter den 1 december 1957 registreringskyldighet för mopeder. Däremot gäller alltså i Norge, att mopederna skall vara registrerade. Enligt uttalande från norskt håll vid internordiska överläggningar om bl. a. mopedtrafiken är antalet mopeder i Norge ännu förhållandevis litet. Vid överläggningarna har antytts att ett eventuellt slopande av registreringskyldigheten kunde tänkas bli föremål för överväganden, därest frågan genom ökning av mopedantalet skulle komma i ett annat läge.

Enligt utredningens mening talar flera skäl för lämpligheten av att införa registreringsplikt för mopeder. Därigenom skulle, därest mopederna bleve underkastade exempelvis trafikförsäkringsplikt eller skatteplikt, goda möjligheter skapas till kontroll av att dessa plikter fullgjordes. Emellertid synes registrering icke vara något ofrånkomligt villkor för införande av trafikförsäkring om sådan befinnes lämplig. Icke heller torde det vara erforderligt att, därest skatteplikt skulle införas för mopederna, endast till följd därav införa jämväl registreringsplikt för desamma. Den ansvällning av förvaltningsapparaten hos polisen och länsstyrelserna, som skulle bli följderna av registrerings genomförande, torde bli så besvärande för samhällsorganen i fråga, att man icke utan verkligt bärande skäl torde böra införa registreringsplikt. Sådana skäl kan icke anses föreligga för närvarande. Värt att beakta är jämväl att man från både dansk och finsk sida uttalat att införande av ett registreringsförfarande för mopederna i sagda länder icke överväges. Registreringsplikt i Sverige vore därför ägnad att försvåra det fria utbytet i samfärdseln de nordiska länderna emellan.

Av nu anförda skäl har utredningen icke ansett sig böra framföra något förslag om registrering av mopeder.

Remissyttrandena

Utredningens åsikt att några åtgärder för registrering av mopederna f. n. icke bör vidtagas har biträts av praktiskt taget alla remissinstanser. I yttrandet från *Svenska tarifföreningen* har som motiv för ståndpunktstagandet anförts, att registreringen skulle medföra ett mycket omfattande arbete, vilket ur nationalekonomisk synpunkt skulle vara praktiskt taget helt improduktivt. Liknande uttalanden har gjorts från många andra håll.

Tveksamhet eller avvikande mening har yppats blott i två remissyttrandena. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* har visserligen ansett att det f. n. icke är nödvändigt att införa registreringsplikt men har dock gjort uttalanden om att en sådan åtgärd kan bli nödvändig i framtiden, om det visar sig att man icke på annat sätt kan få tillfredsställande kontroll över mopederna. *Automobilbesiktningsmännens förening* har yrkat på att registreringsplikt snarast genomföres, eftersom det torde bli nödvändigt att vidtaga åtgärden senare och den då kommer att medföra större svårigheter än om den vidtages nu.

Departementschefen

Jag biträder åsikten att tillräckliga skäl f. n. icke föreligger att införa registreringssskyldighet i fråga om mopeder.

Besiktning av mopeder

Utredningen

Under hänvisning till de här förut återgivna bestämmelserna i mopedkungörelsen har utredningen lämnat en närmare redogörelse för förfarandet vid godkännande av mopedmotor. Godkännandet innebär enligt utredningen, att motorn befunnits vara så konstruerad att den kan framdriva en moped, lik den som uppvisats vid provningstillfället, med en hastighet av högst omkring 30 kilometer i timmen. Inbygges samma motor i en annan moped, kan emellertid högsta hastigheten givetvis bli högre eller lägre.

Utredningen har också redogjort för motsvarande bestämmelser i vissa andra länder, främst Danmark, Finland och Norge. I *Danmark* förekommer en liknande typbesiktning av motorn som här i landet. I *Finland*, där man tidigare endast fordrat typbesiktning av ljuddämparen, skall fr. o. m. den 1 december 1957 fordonen typbesiktigas och godkännas i sin helhet. Tillvägagångssättet överensstämmer på det hela taget med det svenska. I *Norge* typbesiktigas först hela mopeden av Vegdirektoratet och därutöver besiktigas varje moped av besiktningsman, som utställer det för registrering nödiga besiktningsinstrumentet.

För att bringa klarhet i frågan, om nuvarande svenska bestämmelser är ägnade att skapa garanti för att de nya mopeder, som kommer ut i marknaden, uppfyller det betydelsefulla kravet att begränsa den konstruktiva hastigheten till 30 kilometer i timmen, har utredningen låtit kontrollera ett antal saluhållna mopeder, vilka efter överenskommelse med vederbörande fabrikanter och importörer uttagits från detaljhandeln för undersökning. Kontrollen har omfattat omkring 25 olika typer av mopeder. Av dessa har omkring halva antalet befunnits avvika med avseende å maximihastigheten från motsvarande typprovat och godkänt exemplar. De kontrollerade mopedernas maximihastighet har ofta visat sig ligga mellan 35 och 45 kilometer i timmen.

Sedan utredningens undersökning slutförts och visat nyssnämnda mindre tillfredsställande resultat, har emellertid enligt utredningens uppgift inom mopedbranschen framträtt en stark tendens till självsanering. Bl. a. har den 7 oktober 1957 träffats en överenskommelse mellan å ena sidan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och å andra sidan Svenska cykelfabrikant- och grossistföreningen, Sveriges motorcykelimportörers förbund, Aktiebolaget cykelfabriken Monark samt Aktiebolaget Trelleborgs velocipedfabrik. Genom denna överenskommelse har man sökt stävja de icke önskvärda utvecklingstendenserna bl. a. genom en delvis frivillig kontroll och övervakning av tillverkningen och importen av mopeder. Enligt överenskommelsen skall vite utgå vid överträdelse av gällande bestämmelser.

Utredningen har ansett, att självsaneringsåtgärderna visserligen är ägnade att förbättra förhållandena men att det likväl är angeläget att man genom en ändring av gällande författningsbestämmelser skapar bättre garanti för efterlevnad av konstruktionsbestämmelserna. Ett godkännande av allenast mopedmotorn kan härvid icke anses tillfyllest. Liksom fallet är beträffande andra motorfordon, bör godkännandet avse mopeden i fullt driftfärdigt skick. Vidare bör köparen av en fabriksny moped — liksom köparen av ett nytt annat motorfordon — erhålla verklig garanti för att fordonet uppfyller de fordringar, som gällande författningsbestämmelser uppställer. F. n. är det så, att tillverkare och försäljare går fria från ansvar, om det visar sig att en moped har för hög maximihastighet. Mopedföraren blir däremot fälld till ansvar för olovligt förande av lätt motorcykel. Detta kan icke anses tillfredsställande.

Av nu anförda skäl har utredningen föreslagit, att bestämmelser införes, som innebär att förfaringssättet vid godkännande av moped i allt väsentligt bringas i överensstämmelse med förfaringssättet vid besiktning av andra motorfordon.

Närmare bestämt innebär utredningens förslag följande.

Tillverkare eller importör (generalagent) av moped skall efter ansökan kunna erhålla särskilt tillstånd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att låta typbesiktiga visst märke eller vissa märken av moped. Vid ansökan bör fogas vissa av utredningen angivna handlingar. I meddelat tillstånd bör angivas, bl. a., det eller de märken, som avses med tillståndet, samt vem som skall äga rätt att utfärda typintyg. Meddelat tillstånd bör kunna återkallas, när skäl därtill föreligger. — Anmälan av moped till typbesiktning göres skriftligen enligt särskilt formulär hos statens provningsanstalt, som också verkställer typbesiktningen. Om fordonet godkännes som moped, utfärdar anstalten typbesiktningsinstrument. Fordonet tilldelas vidare en typbeteckning, innehållande ordningsnummer samt fordonets fabrikat, typ och årsmodell. — För varje sedermera kontrollerat fordon utfärdas genom tillverkarens eller importörens försorg ett typintyg upprättat enligt särskilt formulär. Typintyget bör innehålla uppgifter om fordonets typbeteckning och tillverkningsnummer, det sistnämnda innefattande både ram- och motor-

nummer, samt bör jämväl i övrigt riktigt återgiva typbesiktningsinstrumentets uppgifter om fordonets beskaffenhet. Typintyget bör vidare innehålla försäkran om att det därmed avsedda fordonet överensstämmer med det typbesiktigade fordonet. Vidare bör skyldighet införas för mopedförsäljare att vid leverans av moped förse typintyget med särskild försäkran om att fordonet under den tid det innehafts av honom icke underkastats sådan ändring att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i typintyget. Dylik försäkran bör jämväl avgivas av den som säljer moped i andra hand. Oriktiga uppgifter i typintyg bör straffbeläggas på enahanda sätt som nu gäller i fråga om uppgifter i typintyg för bilar m. m. Detsamma bör gälla även av säljare å typintyg tecknad försäkran.

Innehavare av moped, som ej är av typbesiktigad typ, bör enligt utredningen vara skyldig att innan fordonet tages i bruk låta besiktiga detsamma vid statens bilinspektion. Därest fordonet godkännes bör det av besiktningsmannen tilldelas en särskild beteckning innehållande ordningsnummer samt uppgift om cykelns tillverkningsnummer ävensom motorns fabrikat, typ och tillverkningsnummer.

Enligt utredningens förslag bör moped liksom hittills vara försedd med skylt av metall, upptagande ägarens namn och adress eller identitetsbeteckning i folkbokföringen. Härjämte har föreslagits att skylten skall upptaga, i fråga om typbesiktigad moped dennas typbeteckning och tillverkningsnummer samt beträffande annan moped den fordonet av besiktningsmannen tilldelade särskilda beteckningen.

Remissyttrandena

Beträffande själva huvudfrågan har utredningens förslag godtagits av remissinstanserna med jämförelsevis få erinringar. Sålunda har *riksåklagarämbetet* ansett att den föreslagna typbesiktningen i förening med straffsanktionerad skyldighet för mopedhandlare att avgiva typintyg är ägnad att väl motverka den konstaterade illojala handeln med »olagliga mopeder». *Cykel- och sporthandlarnas riksförbund* har förklarat att dess medlemmar gärna tar på sig besväret att teckna av utredningen föreslagen försäkran på typintygen. Bland dem, som gjort liknande positiva uttalanden, må nämnas *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *överståthållarämbetet*, *länsstyrelserna i Kalmar, Gotlands, Hallands, Skaraborgs och Värmlands län*, *Bilverkstädernas riksförbund*, *Sveriges advokatsamfund*, *Sveriges motorcykelhandlares riksförbund* samt *Sveriges motorcykel- och mopedimportörers förbund*. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* har tillstyrkt förslaget med erinran att möjligheterna att realisera det beror på bilinspektionens resurser, vilka redan är hårt ansträngda.

Föreningen Sveriges stadsdomare har ifrågasatt, huruvida bestämmelsen om skriftlig försäkran på typintyget får någon större betydelse, när det gäller handeln med begagnade mopeder.

Enligt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* bör typbesiktningen lämpligen

icke äga rum hos statens provningsanstalt utan hos förste bilinspektörerna i Stockholm, Göteborg och Malmö eller ock hos styrelsen. Det sistnämnda är att föredraga. — *Statens provningsanstalt* har förklarat sig beredd att ta på sig uppgiften att vara besiktningsmyndighet.

I en del yttranden har önskemål framkommit om jämkningar eller kompletteringar av förslaget beträffande detaljer.

Statspolisintendenten har yrkat på att i typbesiktningsinstrument och typintyg intages alla de uppgifter som erfordras för att kontrollera att icke några obehöriga ändringar vidtagits på mopeden, speciellt rörande insugningskanalens diameter och det totala utväxlingsförhållandet. Vidare har framhållits det angelägna i att polismännen och besiktningsmännen genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg får tillgång till aktuella förteckningar över alla typbesiktigade mopeder med erforderliga data. Om mopeden tillhör icke besiktigad typ bör besiktningsinstrumentet medföras under färd för att på tillsägelse uppvisas för polisman eller besiktningsman. Enligt statspolisintendenten har det vidare hänt att företagare tillhandahållit motordelar, med vilka man kan öka en mopeds hastighet, t. ex. originalcylindrar i ostryppt utförande. En bestämmelse bör därför införas av innehåll, att det åligger säljare av motordelar att vid försäljning intyga, att det försålda är i full överensstämmelse med motsvarande del på typbesiktigat fordon. Även *Bilverkstädernas riksförbund* har framhållit lämpligheten av att de flygande inspektionerna underlättas genom att man får tillgång till detaljuppgifter om de typbesiktigade fordonens konstruktion.

En annan form för kontroll har förordats av *länsstyrelsen i Kopparbergs län*, som sagt sig ha svårt att tro att de flygande inspektionerna kan bli effektiva om icke skyldighet föreskrives för mopedförare att alltid medföra typintyget.

Svenska cykelfabrikant- och grossistföreningen samt *Svenska motorcykel-fabrikanters förening* har hemställt att i typbesiktningsintygen icke anges fordonets årsmodell. Uppgiften fullföljer icke något egentligt nyttigt ändamål men tenderar till att framdriva modellförändringar för förändringarnas egen skull eller till ombesiktning av äldre modeller för att erhålla ny årsmodellsangivelse i besiktningsinstrumentet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har fäst särskild vikt vid kontrollen över utväxlingsförhållandena samt har yrkat på att utväxlingen mellan motor och bakhjul fastställs vid besiktningen och att uppgift därom införes på besiktningsinstrumentet. *Sveriges motorcykel- och mopedimportörers förbund* har uttalat sig för att bestämmelserna om typbesiktning kompletteras med föreskrift om att på den skylt av metall, som enligt förslaget skall finnas anbragt å fordonet, anges det antal tänder som de båda kedjedreven skall ha enligt typbesiktningsinstrumentet.

Länsstyrelsen i Kronobergs län har yrkat på föreskrift om skyldighet för den, som utfärdar typintyg, att förse intyget med erinran i kraftig stil om förbudet mot att vidtaga sådana åtgärder med fordonet, som kan öka dess hastighet.

Länsstyrelserna i Jönköpings och Värmlands län har ansett det vara av vikt att de uppgifter angående fordonet, som enligt förslaget skall finnas upptagna på en vid fordonet fästad skylt, icke avlägsnas vid exempelvis ombyte av ägare samt har med hänsyn härtill förordat, att uppgifterna om ägaren och uppgifterna om mopeden anbringas på två skilda skyltar.

Departementschefen

Den kritik, som utredningen anfört mot nuvarande ordning för besiktning, är enligt min uppfattning bärande. Det kan icke vara tillfredsställande att blott mopedmotorerna och ej övriga delar av mopederna göres till föremål för besiktning och godkännande. Härvidlag torde det räcka med att hänvisa till vad jag förut anfört om att en funktionsduglig moped bör vara utrustad med en något kraftigare motor än som i och för sig erfordras för att driva fram fordonet med den fastställda maximihastigheten 30 kilometer i timmen. Därav följer, att en besiktning av bl. a. utväxlingsanordningarna icke kan undvaras utan risk för att sådana mopeder saluföres, som medger högre hastighet än nu nämnts. Härtill kommer önskvärldheten av att även andra detaljer än framdrivningsanordningarna blir föremål för granskning ur bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt.

Av nu anförda skäl anser jag mig böra godtaga utredningens förslag att besiktning i framtiden skall krävas beträffande hela fordonen och alltså icke — såsom nu — blott beträffande motorerna. Även med avseende å detaljerna i besiktningförfarandet kan jag i allt väsentligt ansluta mig till utredningens förslag. Bland förtjänsterna med detta förslag bör särskilt nämnas, att det synes väl ägnat att åvägabringa en sanering av förhållandena på området utan att alltför mycket belasta besiktning myndigheternas resurser. Förslaget är nämligen så utformat, att antalet fordon, som behöver besiktigas särskilt, hålles inom måttliga gränser.

I ett par hänseenden vill jag dock förorda att utredningens förslag jämkas.

Något skäl för att i fråga om typbesiktningarna frångå den hittills gällande ordningen, enligt vilken typgodkännande meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med statens provningsanstalt, har icke förebragts vare sig av utredningen eller i remissyttrandena. Det synes mig lämpligt att denna ordning bibehålles. När fråga är om besiktning av enstaka fordon, synes däremot den enda praktiskt genomförbara lösningen vara den, som utredningen förordat, nämligen att besiktningen får ankomma på bilinspektör vid statens bilinspektion.

Besiktningen bör — vare sig den sker i form av typbesiktning eller avser enstaka fordon — i främsta rummet gå ut på att fastslå, huruvida fordonet är att hänföra till moped. Speciell uppmärksamhet bör ägnas åt kravet på att fordonet skall vara konstruerat med tanke på att försvåra sådana ändringar, som medför ökning av maximihastigheten. För att möjliggöra erforderlig kontroll bör de data, som är av betydelse i sådant hänseende, fastslås vid besiktningen och angivas i besiktning sinstrumentet. Speciellt gäller detta storleken av insugningskanalen från förgasaren till cylindern samt den

totala utväxlingen mellan motorn och det drivande hjulet vid användande av högsta växel. Givetvis bör härjämte tillses att fordonet i övrigt är utrustat i enlighet med gällande föreskrifter. Liksom fallet är med besiktning av motorfordon i allmänhet bör dock sådana detaljer, som blott är att hänföra till fordonets utstyrsel, anses undantagna från besiktningen.

Även i vissa andra hänseenden synes kontrollen över bestämmelsernas efterlevnad erfordra en något mera utförlig reglering än den, som upptagits i utredningens förslag. Kontrollen över typbesiktigade fordon synes enklast kunna ordnas på det sättet, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillhandahåller polismyndigheterna i riket en på överskådligt sätt uppställd förteckning över typbesiktigade mopeder, innefattande de data som är väsentliga för kontrollen. Beträffande icke typbesiktigade fordon synes annan möjlighet icke stå till buds att åstadkomma nöjaktig kontroll, än att de för detta ändamål väsentligaste uppgifterna, nämligen de som rör insugningskanalens diameter och totala utväxlingen, anbringas på en vid fordonet fästad skylt.

Bestämmelserna i utredningens förslag syftar enligt sin ordalydelse blott på två fall, nämligen dels på fabriksgjorda mopeder, vilka förutsättes bli underkastade typbesiktning, och dels på cyklar med hjälpmotor, vilka förutsättes skola besiktigas särskilt. Emellertid kan även andra former förekomma. Bl. a. bör beaktas det fallet, att en färdiggjord och typbesiktigad moped sedermera undergår sådan ändring, som icke blott rör detaljer i fordonets utstyrsel. För detta fall bör gälla samma bestämmelser som om mopeden icke förut undergått typbesiktning.

Såsom förut framhållits skall enligt gällande regler på moped finnas en skylt, upptagande ägarens namn och adress ävensom mopedmotorns typbeteckning och tillverkningsnummer. Då nu ytterligare vissa uppgifter blir erforderliga, synes bestämmelserna lämpligen böra utformas så, att fordonen förses med två skyltar. Den ena skylten bör upptaga ägarens namn och adress. Den andra skylten bör, då fråga är om typbesiktigad moped, upptaga mopedens typbeteckning och tillverkningsnummer. Där fråga är om moped som besiktigats särskilt, bör på denna andra skylt i stället upptagas den beteckning, som tilldelats fordonet av besiktningsmannen, inklusive de nyss nämnda uppgifterna om insugningskanalens diameter och utväxlingsförhållandena.

Härjämte torde förslaget i förevarande delar böra redaktionellt jämkas på några punkter.

Villkor för rätt att föra moped

Utredningen

Utredningen har genomgått de bestämmelser, som vid olika tidpunkter gällt angående villkoren för rätt att föra lättare, tvåhjuliga motorfordon av typen cykel med hjälpmotor, samt har konstaterat, att k ö r k o r t krävts under perioden från ikraftträdandet av 1939 års körkortsbestämmelser

t. o. m. ikraftträdandet av 1952 års mopedkungörelse, genom vilken sistnämnda författning begreppet »cykel med hjälpmotor» infördes.

Vidare har utredningen refererat en del uttalanden av vederbörande departementschef vid tillkomsten av mopedkungörelsen. Enligt dessa uttalanden låg det huvudsakliga motivet till att man slopade kravet på körkort i att cykeln med hjälpmotor till sina trafikegenskaper ansågs stå den vanliga trampecykeln nära. Därtill kom att krav på körkort sannolikt skulle förhindra att den i och för sig önskvärda cykeln med hjälpmotor kom i mera allmänt bruk. Något krav på körkort ansågs därför icke böra uppställas. Däremot diskuterades ingående, huruvida icke krav borde uppställas på att mopedförare skulle ha ådagalagt nöjaktig kännedom om de viktigare trafikreglerna. Emellertid befanns att även ett system med en enklare behörighetshandling sannolikt skulle medföra praktiska svårigheter. Vad man önskade åstadkomma torde till väsentlig del kunna vinnas på andra vägar, framför allt genom upplysningsverksamhet. En tvångsreglering borde ej tillgripas med mindre den verkligen visade sig behövlig. Däremot ansåg dåvarande departementschefen nödvändigt att stadga en minimiålder av 16 år för rätt att föra cykel med hjälpmotor. Dessa överväganden ledde till att förare av cykel med hjälpmotor befriades från krav på körkort. Med anledning av vissa påpekanden från andra lagutskottet blev emellertid i den slutliga författningsredaktionen minimiåldern för mopedförare bestämd till 15 år.

Enligt vad utredningen upplyst krävs varken i Danmark eller Norge någon form av körkort för förande av moped. I Finland har man tidigare krävt körkort, men efter överläggningar mellan sakkunniga från de nordiska länderna under hösten 1957 har detta krav numera slopats. Åldersgränsen för rätt att föra moped är i Danmark och Norge 16 år, medan den i Finland numera är sänkt från 16 till 15 år. Sänkning av åldersgränsen är icke under övervägande vare sig i Danmark eller Norge.

För egen del har utredningen till en början framhållit, att mopederna icke synes vara mera trafikfarliga nu än vad man redan år 1952 räknade med. Olycksorsakerna är främst ovana och hög ålder samt bristande uppmärksamhet hos mopedförarna. Vidare är kännedomen om gällande trafikregler och vägmärken ofta bristfällig, även om det härvidlag synes vara något bättre ställt med mopedförarna än med cyklisterna.

Det kan enligt utredningens mening ifrågasättas, om införande av körkort skulle bidra till att minska antalet olyckor, vid vilka förutnämnda faktorer varit medverkande orsaker. Det synes för de flesta vara ganska lätt att lära sig köra moped. Vidare är trafikpropagandan i våra dagar så intensiv och fordonstrafiken så stark, att alla trafikanter med eller mot sin vilja blir alltmer »trafiksinnade». Visserligen har alltjämt många mopedförare icke tillräcklig kännedom om trafikregler och vägmärken, men detta missförhållande synes icke vara svårare än att det kan avhjälpas genom intensivare trafikpropaganda. Det finns naturligtvis personer, som har mycket svårt att lära sig hur man skall uppträda i trafiken, men dessa tor-

de utgöra ett försvinnande fåtal, och bland dem torde det vara ganska sällsynt att finna mopedförare. Därför synes det innebära större våld än nöden kräver att ur nu berörda synpunkter införa krav på något körkort för rätt att föra moped. — Vad angår ålder såsom medverkande faktor vid trafikolyckor, har utredningen ansett uppenbart att trafiksäkerheten hos mycket gamla personer är starkt nedsatt. Här hjälper emellertid inte körkortsvång med mindre man också föreskriver att förare, som uppnått viss ålder, där-efter skall underkasta sig nytt prov. När det gällt körkort för bil och motorcykel har några sådana bestämmelser icke ansetts påkallade, och att nu införa dylika bestämmelser enbart för moped torde icke vara motiverat.

Vad angår åldersgränsen för rätt att föra moped har enligt utredningens mening intet framkommit som skulle motivera en höjning av densamma. Att bestämmelserna härutinnan icke är enhetliga i Norden synes ej ha medfört några problem för den internordiska trafiken.

Remissyttrandena

I fråga om kravet på k ö r k o r t har meningarna varit delade i remissyttrandena.

Bland dem, som tillstyrkt utredningens förslag, märkes främst *Svea hovrätt*. Hovrätten har väl ansett det ur trafiksäkerhetssynpunkt motiverat att uppställa krav på körkort för moped men har biträtt åsikten att det med hänsyn bl. a. till de administrativa svårigheterna knappast är möjligt att nu införa föreskrifter därom. Liknande uttalanden har gjorts av bl. a. *riksåklagarämbetet, statens trafiksäkerhetsråd, länsstyrelserna i Södermanlands, Gotlands, Kristianstads, Hallands, Göteborgs och Bohus samt Skaraborgs län* ävensom av *Sveriges advokatsamfund*. — I ett stort antal andra yttranden har samma ståndpunkt intagits med starkt betonande av att det är nödvändigt att genom upplysning och propaganda sprida bättre kännedom om trafikreglerna. Till denna grupp av yttranden hör bl. a. de, som avgivits av *länsstyrelserna i Kalmar, Värmlands, Kopparbergs och Västernorrlands län*. — *Skolöverstyrelsen* har framhållit att skolornas elever numera får en relativt grundlig trafikundervisning, som i regel infaller innan de nått den för mopedister gällande femtonårsgränsen. Bl. a. ges i någon av årskurserna 7 eller 8 en sammanhängande trafik kurs, som skall behandla främst motortrafikens problem samt trafikolyckorna och deras orsaker. *Medicinalstyrelsen* har åberopat flera skäl, som enligt dess mening talar för att krav uppställas på körkort samt på läkarundersökning såsom villkor för erhållande av körkort. Med hänsyn till vad utredningen i övrigt anfört har dock styrelsen ansett sig kunna ansluta sig till utredningen i denna del. Härvid har starkt framhållits behovet av ökad trafiksäkerhetspropaganda, som bl. a. bör gå ut på att framhålla de risker, vilka är förbundna med mopedkörning för personer lidande av väsentlig syn- eller hörselnedsättning, insulinbehandlad sockersjuka, epilepsi samt vissa invaliditetstillstånd ävensom olika former av uttröttnig. Särskilt bland ungdom torde det vara vanligt, att personer med lindrigare syn- eller hörselnedsättning underlåter att vid förande av moped ha korrigerande glas eller hörselapparat.

I några av yttrandena har utredningens förslag biträtts blott med tvekan eller med förbehåll. *Överståthållarämbetet* har betecknat frågan som tveksam. *Föreningen Sveriges häradshövdingar* har biträtt förslaget med den erinringen, att frågan bör upptagas till förnyat övervägande om man i en framtid inför tidsbegränsning för giltigheten av körkort för bil och motorcykel. *Föreningen Sveriges stadsfiskaler* har ansett goda skäl tala för en bestämmelse om körkortstvång men har sagt sig vara tveksam om lämpligheten att nu införa sådant med hänsyn till den belastning, detta skulle vålla myndigheterna. *Föreningen Sveriges stadsdomare* har — utan att framställa något bestämt yrkande — framhållit önskvärdheten av att man i någon form kunnat lösa frågan om ett prov för blivande mopedförare.

NTF har ansett skäl tala för att frågan om kompetenskravet göres till föremål för ytterligare utredning.

Bland dem, som mer eller mindre bestämt uttalat sig för införande av något slag av kompetensbevis såsom villkor för rätt att föra moped, må nämnas *länsstyrelserna i Uppsala, Malmöhus, Jämtlands och Norrbottens län, statsåklagarna i Stockholm och Malmö, landsfogdarna i Södermanlands, Värmlands och Kopparbergs län, Automobilbesiktningmännens förening, Bilverkstädernas riksförbund samt Sveriges motorcykelhandlares riksförbund*. En del yttranden, som går i samma riktning, innehåller mera preciserade önskemål om provningens karaktär och omfattning. Enligt *statspolisintendenten* samt *länsstyrelserna i Jönköpings och Västmanlands län* behöver krav icke uppställas på körkort efter det system, som gäller för bil och motorcykel, utan det bör kunna räcka med förslagsvis ett enklare prov inför polisman eller annan som av länsstyrelse förordnats att anställa dylikt prov. *Kungl. automobil klubben, Motormännens riksförbund* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund* har yrkat på bestämmelser, som möjliggör en rigorös förarkontroll, en åtminstone summarisk hälsokontroll och vitsordad känedom om trafikreglerna såsom villkor för rätt att föra moped. *Förste provinsialläkaren i Kristianstads län* har ansett att införande av krav på körkort med läkarundersökning är enda sättet att hindra personer som lider av exempelvis epilepsi, sinnessjukdom, debilitet eller synrubbingar att föra moped. Även *förste provinsialläkaren i Skaraborgs län* har ansett läkarbesiktning erforderlig.

En grupp av yttranden är sådana, som innefattar principiellt instämmande i utredningens slutsatser men likväl ifrågasätter, om icke förbud att köra moped borde kunna särskilt meddelas eller generellt gälla för vissa personer. Sålunda har *länsstyrelserna i Östergötlands och Örebro län* yrkat på införande av befogenhet för polismyndighet att förbjuda viss person att föra moped, intill dess han styrkt sin kompetens genom prov. Den, som innehåft körkort men fått detta återkallat, bör enligt länsstyrelsens mening ej heller ha rätt att föra moped. *Länsstyrelsen i Västerbottens län m. fl.* har ifrågasatt, om icke något slag av kompetensbevis borde krävas för personer, som uppnått viss högre ålder.

Svea hovrätt och *statens trafiksäkerhetsråd* har förordat att åldersgränsen för rätt att föra moped höjes till 16 år, så att bestämmel-

serna i ämnet kommer att överensstämma med motsvarande föreskrifter i Danmark och Norge. Liknande uttalanden har vidare gjorts av bl. a. *länsstyrelserna i Hallands, Örebro och Kopparbergs län, poliskammaren i Uppsala och Föreningen Sveriges polismästare. Statsåklagaren i Malmö* har yrkat på att åldersgränsen höjes till 18 år.

Å andra sidan har från flera håll, t. ex. från *länsstyrelsen i Jämtlands län*, gjorts uttalanden av innebörd att nuvarande åldersgräns är väl avvägd. *Länsstyrelsen i Värmlands län* har bestämt motsatt sig en höjning av åldersgränsen med tanke bl. a. på de ungdomar, vilka redan kommit ut i förvärsarbete såsom exempelvis varubud.

Departementschefen

Frågan, huruvida körkort bör krävas för framförande av moped, är grundläggande för bedömandet av mopedfrågan. Skulle avgörandet utfalla så, att det icke anses möjligt att beträffande denna typ av motorfordon eftergiva kravet på körkort, torde några starkare skäl icke kunna åberopas för att längre bibehålla mopederna som en särskild grupp av fordon. De bör då hänföras till motorcyklar i allmänhet.

Såsom jag redan inledningsvis framhållit, är det för stora delar av befolkningen av vikt att ha tillgång till ett praktiskt användbart motorfordon, som får framföras av alla vuxna. Det intresse, som dessa folkgrupper representerar, måste dock givetvis vägas mot trafiksäkerhetens krav. Visar det sig oförenligt med behöriga hänsyn till trafiksäkerheten att bibehålla mopeden som ett körkortsfritt fordon, bör dessa hänsyn väga över. Emellertid kan de erfarenheter, som numera vunnits, icke sägas ge vid handen, att man gjorde sig skyldig till någon felbedömning, då kravet på körkort för förande av moped slopades år 1952.

Det nu sagda utesluter givetvis icke möjligheten att såsom villkor för rätt att föra moped stadga krav på ett enklare kompetensbevis än körkort, t. ex. intyg av polisman eller annan tjänsteman om att vederbörande äger nöjaktig kännedom om gällande trafikregler m. m. Kraven för erhållande av dylikt intyg kan emellertid icke gärna sättas mycket högre än till vad som svarar mot den kunskap i hithörande ämnen, som skäligen bör kunna fordras av varje vägtrafikanter. Någon effektiv utgallring av sådana personer, som kan anses mindre lämpade att uppträda i trafiken, kan det ej bli fråga om. Det kan därför ifrågasättas, om något nämnvärt står att vinna ur trafiksäkerhetssynpunkt genom åtgärder av nu avsett slag. Även om det icke är svårt att påvisa enstaka fall, då trafikanter visat sig sakna kännedom om elementära trafikregler, kan det ej förnekas, att en viss förbättring inträtt på senare år som en följd av den allt intensivare propagandan för bättre trafiksäkerhet. Enligt min uppfattning är det utomordentligt viktigt att upplysningsverksamheten ytterligare förstärkes i ändamål att begränsa antalet trafikolyckor.

Jag är av nu anförda skäl icke beredd att föreslå bestämmelser, vilka innebär krav på körkort eller annat kompetensbevis som villkor för rätt att föra moped.

Icke heller synes det lämpligt att införa bestämmelser, som ger möjlighet att meddela förbud för viss person att föra moped. Tillämpningen av en dylik bestämmelse måste av naturliga skäl antagas bli mycket ojämn för att icke säga slumpartad, och vinsten ur trafiksäkerhetssynpunkt ringa. Att införa bestämmelser om generell förbud för viss eller vissa kategorier av personer att föra moped innebär en ännu grövre schematisering och kan icke tillstyrkas.

En höjning av åldersgränsen för rätt att föra moped vore måhända i och för sig önskvärd ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vad som närmast kan komma i fråga är att bestämma åldersgränsen till 16 i stället för, såsom nu, till 15 år. Mot en dylik höjning talar emellertid starka praktiska skäl och nyttosynpunkter, bl. a. det förhållandet, att en hel del ungdomar alltjämt slutar sin skolgång och går ut i förvärvslivet redan vid 15 års ålder, varvid många av dem får behov av ett sådant transportmedel som mopeden. Det torde närmast ha varit detta skäl, som vid tillkomsten av gällande mopedförordning ledde till att åldersgränsen sattes så lågt som till 15 år. Jag är icke beredd att förorda någon höjning av åldersgränsen.

Trafikförsäkring

Utredningen

Utredningen har erinrat om att vid tillkomsten av mopedkungörelsen fråga uppkom inom riksdagens andra lagutskott huruvida det icke var möjligt och lämpligt att införa någon form av trafikförsäkring för mopeder. Sedan riksdagen biträtt detta utskottets uttalande, upprättades år 1952 inom kommunikationsdepartementet en promemoria, vilken sedan gjordes till föremål för remissbehandling. Efter att ha tagit del av remissyttrandena beslöt emellertid departementschefen år 1953 att ärendet tills vidare ej skulle föranleda vidare åtgärd. — Sedermera har lagutskottet i anledning av vissa vid 1955 års riksdag väckta motioner i utlåtande nr 20/1955 ånyo förklarat sig anse det önskvärt att Kungl. Maj:t efter ytterligare utredning närmare prövar hur försäkringsfrågan lämpligen bör lösas.

Utredningen har vidare erinrat om att bilskadeutredningen i sitt år 1957 avgivna betänkande angående trafikförsäkring funnit sig böra, i avvaktan på mopedutredningens betänkande, undantaga mopederna från de regler som enligt förslaget skall gälla beträffande motorfordonen i ersättningshänseende.

Beträffande förhållandena i andra nordiska länder har utredningen framhållit, att trafikförsäkring för moped f. n. ej fordras i Finland men att förslag framlagts för den finska riksdagen om en ny trafikförsäkringslag, vari förutsattes införandet av trafikförsäkringstvång. I Norge och Danmark föreligger redan försäkringstvång. Enligt det danska systemet skall försäkringsbeviset medföras vid färd å mopeden och på anfordran uppvisas. Den årliga försäkringspremien uppgår f. n. i Danmark till 18 danska kronor. Vid över-

läggningarna mellan de nordiska sakkunniga har från dansk sida uttalats, att man icke funnit anledning att slopa försäkringsplikten eller övergå till ett annat försäkringssystem, medan man från norskt håll ifrågasatt övergång till ett system med engångsförsäkring vid försäljning av moped.

Vid utredningens redovisning av problemställningen har till en början betonats, att verkställda undersökningar icke ger vid handen att mopedens trafikfarlighet skulle vara så framträdande, att obligatorisk trafikförsäkring skulle vara ofrånkomligen nödvändig av denna orsak. De skador, som mopedföraren själv ådrager sig vid en trafikolycka, täckes ju icke av en trafikförsäkring, och de skador, som tillfogas andra trafikanter, synes vara förhållandevis ringa och i varje fall icke större än att en mopedförare i allmänhet utan alltför stora uppoffringar kan ersätta dem utan försäkringskydd. De ersättningsbelopp, som på grund av frivilligt tecknade mopedansvarighetsförsäkringar utbetalats under år 1957 från försäkringsbolag, anslutna till Svenska tarifföreningen, utgjorde i medeltal icke mera än 463 kronor per skadefall. Totalt utbetalades av dessa bolag 770 000 kronor. Premierna för en mopedansvarighetsförsäkring, maximerad till 300 000 kronor i anledning av personskada samt till 100 000 kronor för varje skadad person och 20 000 kronor i anledning av skada å egendom, utgjorde år 1957 enligt Svenska tarifföreningens tariff 14 kronor i Stockholm och Göteborg samt 8 kronor i landet i övrigt, om passagerarrisken ej inkluderades. I fall, då passagerarrisken inkluderats, var motsvarande premier 30 och 20 kronor. — Enligt uppgift var mer än hälften av fordonsbeståndet försäkrat genom dylika frivilliga försäkringar.

Utredningen har vidare framhållit, att man för att bedöma försäkringsfrågan måste ta hänsyn till principerna i allmänna skadeståndsrätten. Inom denna har under de senaste årtiondena skett en allmän förskjutning till förmån för den skadelidande. Bilskadeutredningen har som ett led i denna utveckling föreslagit att skadelidande skall bli gottgjord även för rent kasuell skada. Lämpligheten av att undantaga mopederna från de eljest gällande principerna torde kunna ifrågasättas. Redan nu är mopedföraren i likhet med annan motorfordonsförare underkastad den stränga skadeståndsregel, som följer av den s. k. omkastade bevisbördan och vilken innebär att han går fri från skadeståndsskyldighet endast om han visar sig vara fri från vållande till olyckan. Ganska ofta torde mopedförarna själva icke känna till detta stränga skadeståndsansvar. Det torde därför kunna anses vara ett allmänt intresse att söka skydda icke blott den skadelidande, så att han får skälig ersättning för åsamkade skador, utan även mopedförarna så att de icke blir överraskade av att den skadeståndsplikt, som åvilar dem, är väsentligt strängare än de själva känt till.

Däremot föreligger enligt utredningens uppfattning en del problem när det gäller att avgöra hur en mopedförsäkring praktiskt skall utformas. Att ordna kontroll av försäkringspliktens fullgörande genom registreringsskyldighet är en metod, som utredningen redan tidigare avvisat. En annan tänkbar lösning vore att helt avstå från kontroll och således acceptera det förhållan-

det, att en del av de försäkringspliktiga icke fullgör försäkringsplikten, samt lita till bestämmelser av innebörd att skada, som åsamkas genom oförsäkrat fordon, skall ersättas av samtliga de försäkringsbolag, som tillhandahåller den obligatoriska trafikförsäkringen för mopederna. En sådan anordning skulle emellertid medföra en ganska stor ökning av premiebelastningen på de försäkringstagare, som lojalt fullgör sin försäkringsplikt, eftersom det finns anledning att befara att antalet oförsäkrade mopeder skulle bli relativt stort vid frånvaro av försäkringskontroll. I detta sammanhang förtjänar dock framhållas, att försäkringsskyldigheten i stor utsträckning försummas också beträffande andra motorfordon, som redan är försäkringspliktiga. Enligt uppgift från Trafikförsäkringsföreningen hänfördes av år 1958 reglerade ca 170 000 skadefall i trafikförsäkringen 700 till oförsäkrade fordon.

En kontrollmetod, som utredningen diskuterat, representeras av det i Västtyskland gällande systemet, vilket innebär att försäkrad moped förses med särskilt märke, som utlämnas av försäkringsgivaren. Kontrollen av att mopederna behörigen utrustats med försäkringsmärke åvilar polisen. — En annan metod än den i Danmark tillämpade, vilken går ut på att förare av moped alltid är skyldig att vid färd å fordonet medföra försäkringsbeviset och att uppvisa det på anfordran av polisman. Enligt uttalande från danskt håll fungerar det danska systemet tillfredsställande. Med hänsyn till omkostnadsfrågan är troligen det danska systemet att föredraga.

Premierna för en trafikförsäkring, anordnad på något av de nu antydda sätten, skulle enligt utredningens uppfattning ej bli större än omkring 20 kronor per år i Stockholm och Göteborg samt 12—15 kronor per år i landet i övrigt. Skall försäkringen omfatta jämväl ansvaret för passagerare, får man dock räkna med någon höjning av premien. Ej heller har vid premiekalkyleringen tagits hänsyn till risken för skada genom okända eller oförsäkrade mopeder. Emellertid finns med hänsyn till storleken av premien sådana den beräknats under hänsynstagande till övriga risker icke anledning till antagande att premien, om däri inräknas jämväl risken för skada genom okända eller oförsäkrade mopeder, stiger till avsevärt större belopp än nu nämnts.

Ett annat av utredningen redovisat alternativ är att skapa erforderligt försäkringsskydd genom engångsförsäkring å varje ny moped. Tanken härpå har enligt vad utredningen inhämtat nyligen upptagits av landets mopedfabrikanter. Detta initiativ är enligt utredningen synnerligen lovvärt och synes böra välvilligt upptagas till behandling av vederbörande försäkringsgivare. Därest så sker och initiativet ger önskat resultat, kommer försäkringsskyddet i fråga om mopeder att efter hand säkerställas. Denna omständighet har utredningen funnit särskilt beaktansvärd vid bedömandet av förevarande spørsmål.

Vid sitt slutliga övervägande av frågan har utredningen fäst avgörande vikt vid vad de företagna undersökningarna givit vid handen rörande mopeder-
nas trafikfarlighet. Farlighetsgraden är enligt utredningens mening knap-

past sådan, att den motiverar en obligatorisk försäkring. Då härtill kommer att mopedägarna redan i största utsträckning ordnat försäkring på frivillighetens väg och att frågan om engångsförsäkring synes vara på väg att nå en lösning, har utredningen icke ansett sig böra f. n. förorda införandet av obligatorisk trafikförsäkring å mopeder. Olägenheten av att olika bestämmelser gäller i de nordiska länderna är, med hänsyn till att ett stort antal svenska mopeder redan är ansvarsförsäkrade, enligt utredningens mening av förhållandevis underordnad betydelse och kommer, därest nyssnämnda engångsförsäkring genomföres, att så småningom helt bortfalla.

Remissyttrandena

Remissbehandlingen har givit till resultat, att det ojämförligt största antalet av de hörda uttalat sig för införande av trafikförsäkringstvång för mopeder. Däremot är meningarna mera delade i fråga om utformningen av bestämmelserna i ämnet.

Trafikförsäkringsföreningen, med vilken *Svenska försäkringsbolags riksförbund* instämmer, har den uppfattningen, att försäkringsplikt icke bör stadgas utan att någon form av registrering införes och kontrollen över försäkringsplikts iakttagande på så sätt säkras.

Utredningens åsikt, att frågan om införande av obligatorisk trafikförsäkring bör anstå i avbidan på underhandlingar om frivilliga engångsförsäkringar, har delats av *skolöverstyrelsen*, *länsstyrelserna i Kronobergs, Kristianstads, Kalmar, Älvsborgs, Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län*, *landsfogden i Hallands län*, *Bilverkstädernas riksförbund*, *Cykel- och sporthandlarnas riksförbund* samt *Cykel- och mopedfrämjandet*. I de flesta fall har dock härvid fogats det förbehållet, att frågan bör lösas inom den allra närmaste framtiden och att lösningen blir sådan, att man icke behöver räkna med något avsevärt bestånd av oförsäkrade mopeder.

De i många fall utförliga motiveringar, som anförts till stöd för införande av obligatorisk trafikförsäkring, kan här endast återgivas i form av exempel. Det vanligaste argumentet är önskemålet att skydda de skadelidande mot följderna av mopedolyckor och mopedägarna mot de ekonomiska risker, som skadeståndsskyldigheten innebär. *Försäkringsinspektionen* har i sitt yttrande förebragt statistik över bl. a. de till Svenska tarifföreningen anslutna försäkringsbolagens mopedansvarighetsförsäkringar för åren 1953—1957. Sammanfattningsvis har inspektionen konstaterat, att ansvarighetsrisken för mopeder, om hänsyn togs till både skadefrekvensen och ersättningsstorlek, är klart lägre än för lättviktsmotorcyklar men dock icke så liten att den får negligeras. Bl. a. förekommer ett icke obetydligt antal skador med stora ersättningsbelopp. Enligt tarifföreningens material ledde omkring 8 procent av skadorna till ersättningsbelopp överstigande 1 000 kronor. Mycket stora skadebelopp kan förekomma, ehuru relativt sällan. För hela perioden har redovisats fyra skadefall, då ersättning utgått med eller beräknats till över 50 000 kronor. Inspektionen är tveksam beträffande möjligheten att på frivillighetens väg åstadkomma en försäkringstäckning, som är

tillfredsställande ur allmän synpunkt. Svårigheterna att vid införande av obligatorisk försäkring ordna tillfredsställande övervakning utan registrering synes, att döma av exemplen från Västtyskland och Danmark, ej vara oöverkomliga. En obligatorisk försäkring utesluter ej heller en anordning med flerårsförsäkringar tecknade vid försäljning av moped utan är kanske snarare ett incitament för införande av denna försäkringsform. Den extra belastning på premierna, som risken för smitning från försäkringsplikten innebär, torde bli ringa, eftersom ju ansvarighetsrisken för mopederna är förhållandevis liten. Av bl. a. nu anförda skäl har inspektionen uttalat sig för införande av obligatorisk trafikförsäkring för mopeder. Inspektionen har vidare ansett, att ansvarighetsbelopp och andra villkor bör vara desamma som beträffande övriga motorfordon. Ansvarighetsbeloppets storlek torde f. ö. enligt inspektionens uppfattning ej få stor inverkan på premien, eftersom risken för mycket stora skador, såsom nyss anmärkts, är förhållandevis ringa. Enligt *Försäkringsjuridiska föreningen* är det icke tillfredsställande att för mopederna stadgas det stränga skadeståndsansvar, vilket gäller för motorfordon i allmänhet, utan att försäkringsplikt samtidigt föreskrives. Denna synpunkt kan enligt föreningen åberopas även om mopederna skulle undantagas från de av 1952 års bilskadeutredning föreslagna ännu strängare ersättningsreglerna för motorförare. Eftersom skadeståndsrätten kännetecknas av en allmän förskjutning till förmån för den skadelidande, är det inte uteslutet att domstolarna kan bli benägna att under åberopande av verksamhetens allmänna farlighet tänja ut skadeståndsansvaret på ett sätt som innebär att skillnaden mellan de nu gällande och de föreslagna skadestandsreglerna i praktiken blir obetydlig. *Riksförsäkringsanstalten m. fl.* har åberopat, att skador till följd av olyckor med vanliga trampeyklar inbegripes under s. k. hemförsäkring, vilken är en synnerligen spridd försäkringsform, men att detta icke är fallet med skador, som inträffar till följd av trafik med mopeder. — *Generaltullstyrelsen* samt *länsstyrelserna i Västmanlands och Jämtlands län m. fl.* har speciellt åberopat önskemålet att få likartade regler i de nordiska länderna. *Länsstyrelsen i Gotlands län, statens trafiksäkerhetsråd m. fl.* har särskilt fäst sig vid det förhållandet, att enligt utredningens uppgifter ett stort antal mopeder f. n. är i bruk utan försäkring. — Bland de många, som förordat trafikförsäkringstvång under åberopande av motiveringar, liknande de nu anförda, kan nämnas *Svea hovrätt, riksåklagarämbetet, statspolisintendenten, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Hallands, Örebro, Skaraborgs, Västerbottens och Norrbottens län, Automobilbesiktningsmännens förening, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges landsfogdar, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsdomare, Kungl. automobil klubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, NTF* och *Sveriges advokatsamfund.*

Beträffande formen för en obligatorisk trafikförsäkring, därest sådan infördes, har bl. a. *länsstyrelserna i Södermanlands, Jönköpings, Göteborgs och Bohus* samt *Västernorrlands län, statsåklagarna i Stockholm och Malmö*

samt *Riksförbundet Landsbygdens folk* uttalat sig för en engångsförsäkring i samband med förvärvet av moped såsom varande den mest praktiska formen. I några av dessa yttranden har särskilt framhållits, att en dylik försäkring troligen icke behöver innebära någon avskräckande fördyring av fordonen.

På en del andra håll har man däremot bestämt motsatt sig systemet med engångsförsäkringar. *Trafikförsäkringsföreningen* har avstyrkt ett sådant system under åberopande bl. a. att premien lätt blir för hög eller för låg, att detta förhållande icke kan rättas till i efterhand genom jämkning av premierna, att försäkringarnas livslängd blir mycket varierande, att det blir svårt för försäkringsbolagen att fortlöpande följa utvecklingen inom branschen samt att försäkringstagarna knappast får någon möjlighet att själva välja försäkringsbolag. *Svenska tarifföreningen* och *Svenska bilförsäkringsföreningen* har till stöd för samma åsikt hänvisat till bl. a. penningvärdets fall och möjligheten att domstolarnas inställning till skadeståndskrav kan undergå förändringar. *Försäkringsjuridiska föreningen* har särskilt framhållit, att det i allt fall enligt nu gällande regler icke är möjligt att bevilja försäkring för längre tid än tio år och att åtskilliga mopeder mycket väl kan tänkas vara i bruk även efter utgången av denna period. Även om bestämmelserna ändras, medför försäkring för all framtid så stora komplikationer, att det inte är givet att försäkringsbolagen önskar ge sig in på en sådan försäkringsform. Enligt *Sveriges motorcykelhandlares riksförbund* skulle systemet med engångsförsäkringar medföra alltför stor kostnad för mopedens förste ägare, och det skulle dessutom, om mopeden går ur hand i hand, bli svårt att kontrollera om försäkringsplikten fullgjorts.

Vad beträffar utformningen av ett system för kontroll av att försäkringsplikten fullgöres har remissinstanserna, på sätt redovisats i annat sammanhang, nära nog enhälligt uttalat sig mot införandet av skyldighet att hålla mopederna registrerade. *Trafikförsäkringsföreningen* och *Svenska försäkringsbolags riksförbund* har dock, på sätt nyss framhållits, velat sammankoppla frågan om trafikförsäkringsplikt och frågan om registrering. Åtskilliga yttranden rekommenderar i stället för registrering att mopederna förses med märke, utvisande att försäkringsplikten fullgjorts, på liknande sätt som det, vilket enligt uppgift praktiseras i Västtyskland. Av dylik innebörd är bl. a. yttrandena från *statens väginstitut*, *länsstyrelserna i Östergötlands* och *Blekinge län* samt *statsåklagaren i Göteborg*. I andra yttranden föredrages det danska systemet, enligt vilket mopedföraren är skyldig att vid färd på mopeden medföra försäkringsbevis och att uppvisa detta på begäran av polisman. I denna riktning går bl. a. yttrandena från *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *länsstyrelserna i Uppsala* och *Jämtlands län*, *Försäkringsjuridiska föreningen* och *Sveriges advokatsamfund*.

Departementschefen

Lämpligheten av att ansvarsförsäkring i någon form anordnas för skador till följd av trafik med moped torde numera knappast av någon bestridas. Visserligen är olycksfrekvensen för mopeder, såsom förut framhållits, icke påfallande stor, och flertalet mopedolyckor medför ej större skador, än att de ekonomiska konsekvenserna i allmänhet kan bäras utan försäkringskydd. Men man kan icke bortse från att även allvarliga olyckor förekommer. Om ansvarsförsäkring ej finnes, har den, som drabbas av en olycka till följd av annans ovarsamma framfart med moped, icke någon möjlighet att få ut sitt skadestånd annat än om den skadevållande är solvent för beloppet. Hans ställning är sålunda betydligt sämre än om olyckan inträffat till följd av trafik med annat motorfordon. I praktiken får den skadelidande ofta icke någon ersättning alls eller endast otillräcklig ersättning. Icke sällan torde detta inträffa vid olycksfall med svåra skador, d. v. s. när ersättning bäst behövs. För mopedföraren kan skadeståndsskyldigheten bli högst betungande. Riskens skärpes ytterligare av att mopedföraren, vare sig försäkring finnes eller icke, är underkastad samma stränga regler om skadeståndsskyldighet som andra förare av motorfordon.

Om det sålunda står utom tvivel, att ansvarsförsäkringar för mopedförare är önskvärda, så är därmed ej utan vidare givet, att försäkringstvång bör införas. Allvarliga olycksfall kan inträffa även som följd av trafik med andra icke trafikförsäkringspliktiga fordon, och även en fotgängare kan genom sitt uppträdande i trafiken ge upphov till svåra olyckor. Likväl kan det av många skäl icke gärna komma i fråga att ålägga dessa trafikantgrupper att vara ansvarsförsäkrade. Då mopederna i de flesta hänseenden icke är underkastade reglerna för motorfordon utan jämställes med trampcyklar, ligger det nära till hands att så sker även i fråga om skyldighet att ha fordonen trafikförsäkrade. Härtill kommer, att genomförandet av en lagstiftning om trafikförsäkring för mopeder möter svårigheter i administrativt hänseende, vilka utförligt belysts av utredningen och i remissyttrandena.

Emellertid bör trafikförsäkringsfrågan icke betraktas som ett fristående spörsmål. Den hänger — såsom jag nyss framhållit — nära samman med frågan om utformningen av skadeståndsreglerna. Om mopederna — såsom fallet f. n. är — jämställes med motorfordon i allmänhet i skadeståndshänseende, får behovet av en obligatorisk trafikförsäkring betecknas som trängande.

Vid sidan härav bör också framhållas, att starka sociala skäl kan åberopas för en utjämning av de bördor i ekonomiskt hänseende, som allvarligare trafikolycksfall i regel för med sig. Införande av försäkringsplikt leder i stor omfattning till en sådan utjämning. Den omständigheten att försäkringsplikt icke kan införas för alla trafikantgrupper utgör givetvis icke något avgörande argument mot att införa trafikförsäkringsplikt för gruppen mopedförare. I detta fall synes de sociala skäl, som talar för obligatorisk trafik-

försäkring, vara så starka, att införande av försäkringsplikt måste allvarligt övervägas, även om skadestandsreglerna i enlighet med framkomna förslag skulle ytterligare skärpas och därvid differentieras så, att vissa fordonskategorier — t. ex. mopederna — icke blir underkastade samma regler som motorfordon i allmänhet.

Av den förebragta utredningen framgår, att de anspråk, som en bestämmelse om försäkringsplikt kommer att ställa på fordonsägarna i ekonomiskt hänseende, icke kan anses oskäligt betungande.

Det är i detta sammanhang av intresse att kunna konstatera, att mopedägarna redan frivilligt tecknat ansvarsförsäkringar i sådan omfattning, att enligt uppgift f. n. närmare hälften av hela mopedbeståndet är försäkrat. Härav vill jag dock icke dra den slutsatsen, att en författningsmässig reglering av trafikförsäkringsfrågan skulle vara obehövlig. Det är icke tänkbart att enbart på frivillighetens väg någonsin komma därhän, att alla mopeder blir försäkrade. Ej heller vinnes garanti för att försäkringsvillkoren i varje särskilt fall blir sådana, att de i skälig mån tillgodoser både den försäkrades och den skadelidandes intressen.

Av orsaker, som nu berörts, har de initiativ, som tagits av vissa mopedfabrikanter i syfte att få alla nya mopeder engångsförsäkrade redan vid leveransen, hittills icke lett till det åsyftade resultatet.

Det nu anförda leder till slutsatsen, att det i längden är närmast ofrånkomligt att införa bestämmelser om trafikförsäkringstvång i fråga om mopeder. Jag förordar, att åtgärden nu kommer till stånd.

Huruvida försäkringsfrågan ordnas genom engångsförsäkringar eller genom försäkringar, som vidmakthålles genom periodiska premiebetalningar, är ur de synpunkter, som här kan anläggas, relativt likgiltigt. Lämpligast synes vara att i princip båda möjligheterna lämnas öppna. Den omständigheten att enligt lagen om försäkringsrörelse vissa svårigheter föreligger för försäkringsbolagen att meddela verkliga engångsförsäkringar, d. v. s. försäkringar mot engångspremie avseende fordonets hela livslängd, torde icke påkalla någon åtgärd i förevarande sammanhang. En praktiskt betydelsefull fråga är hur erforderlig kontroll skall åvägabringas över att mopedägarna fullgör sin skyldighet att hålla fordonen trafikförsäkrade. Såsom förut framhållits bör registreringsskyldighet — vilken otvivelaktigt är den mest effektiva kontrollmetoden — icke komma i fråga med hänsyn till den omgång och de kostnader, som registreringen skulle medföra. Erfarenheter från utlandet — bl. a. Danmark — ger emellertid vid handen att en relativt tillfredsställande kontroll kan åstadkommas genom föreskrift om skyldighet för mopedförare att medföra bevis om gällande trafikförsäkring för fordonet. Beviset kan tänkas utfärdat på vanligt sätt i form av en handling, som föraren bär på sig, eller såsom ett märke, vilket fästes på mopeden. Någon anledning att i själva författningen reglera bevisets form torde ej föreligga. Vilken formen som än väljes, får polismyndigheten möjlighet att snabbt konstatera, huruvida ett visst fordon är trafikförsäkrat

eller icke. Detta ger i sin tur förutsättningar för att göra kontrollen över mopederna ganska intensiv. I samma riktning verkar de av mig tidigare föreslagna bestämmelserna om besiktning m. m. Man torde därför våga utgå från att den nu skisserade kontrollmetoden kommer att visa sig tillfyllest. Jag föreslår, att de erforderliga bestämmelserna utformas i enlighet med vad nu sagts.

Oavsett kontrollmöjligheterna måste man alltid räkna med att en del skador vållas genom trafik med oförsäkrade och okända mopeder. Teoretiskt vore det tänkbart att lämna dessa fall utanför den försäkringsmässiga regleringen och liksom hittills låta den skadelidande lita enbart till det skadestånd, vilket han är berättigad att utfå av den som orsakat skadan. Starka skäl av bl. a. social art talar emellertid för att författningsbestämmelserna om möjligt utformas så, att den skadelidandes möjlighet att utfå ersättning icke blir beroende av den ur hans synpunkt tillfälliga omständigheten, huruvida den skadevållande fullgjort sin försäkringsplikt eller icke. De bestämmelser, som gäller för skada genom annat motorfordon än moped går ut på att ersättning i nu avsett fall skall betalas av ett för försäkringsgivarna gemensamt organ och att de kostnader, som uppstår i anledning av dylika skadefall, skall efter vissa regler fördelas på de olika försäkringsgivarna. Detta leder givetvis till att premierna ökas för de lojala försäkringstagarna och att dessa därigenom i sista hand får betala för de övrigas försumlighet. Så länge frekvensen av skador till följd av trafik med oförsäkrade fordon är måttlig, blir premieökningen emellertid knappast av sådan storleksordning, att den kan sägas utgöra någon börda för försäkringstagarna. Om de oförsäkrade fordonen utgör en mera betydande andel av fordonsbeståndet, blir konsekvenserna givetvis mera märkbara. I fråga om mopederna lär man, åtminstone till en början, få räkna med att en icke obetydlig del av fordonsägarna underlåter att fullgöra försäkringsplikten. Den del av premierna, som avser att täcka skador genom oförsäkrade fordon, blir därför procentuellt större för mopeder än för andra motorfordon. I kronor räknat måste emellertid den ökning av premien, som orsakas av skador genom oförsäkrade fordon, antagas komma att hålla sig inom mycket måttliga gränser. Några starkare skäl synes således icke kunna åberopas för att man vid utformning av reglerna om trafikförsäkring för mopeder frångår den princip, som i förevarande hänseende gäller beträffande andra motorfordon. I allt fall torde de sociala hänsyn som talar för att systemet bör omfatta även skador genom oförsäkrade mopeder, avgjort väga över.

Frågan om försäkringsbeloppen samt försäkringsvillkoren i övrigt torde böra regleras i nära överensstämmelse med vad som gäller beträffande trafikförsäkring för annat motorfordon än moped. Mot detta kan kanske invändas, att de skador som vållas av mopeder sällan eller aldrig uppgår till det lagstadgade maximibeloppet för en sådan försäkring. Ändamålet med försäkringens är emellertid till stor del just att bereda skydd mot följderna av katastrofskador. Att dylika skador endast sällan inträffar, betyder att en höj-

ning av maximibeloppet endast får ringa inverkan på premiesatserna. Härtill kommer önskemålet att såvitt möjligt få enhetliga regler för alla slag av motorfordon. Någon avvikelse för mopeder synes icke påkallad.

I författningstekniskt hänseende synes den nu framförda tankegången lämpligen böra komma till uttryck på det sättet, att lagen om trafikförsäkring å motorfordon göres tillämplig även på mopeder. Detta bör ske genom ändring av bestämmelsen i 2 § sista stycket berörda lag, enligt vilken lagen f. n. icke äger tillämpning å sådan cykel med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke föreligger. — Särskild uppmärksamhet påkallar vidare bestämmelserna i 18 och 19 §§ trafikförsäkringslagen. Av dessa handlar 18 § om det fall att trafikförsäkring upphört efter uppsägning eller eljest. Försäkringsgivaren är då allttjämt — med visst undantag — ansvarig gentemot den som lidit skada till följd av trafik med det förut försäkrade fordonet, intill dess han gjort anmälan om förhållandet hos registreringsmyndigheten och 30 dagar förflutit från det anmälningen inkom till myndigheten. Särskilda bestämmelser gäller för fordon, som icke registrerats och som föres på grund av interimslicens eller med saluvagnsskytt. Enligt 19 § får försäkringsgivaren icke i vidare mån än som följer av 18 § till befrielse från ansvarighet gentemot den, som lidit skada, åberopa omständighet, som beror av annan än denne. Därest skyldighet införes för ägare av moped att hålla fordonet försäkrat, bör liknande bestämmelser gälla även för sådan försäkring. Härvid erfordras emellertid en uttrycklig bestämmelse om vad försäkringsgivaren har att iakttaga för att fritaga sig för fortsatt ansvarighet, sedan försäkringsavtalet upphört. Det lämpligaste synes vara att ansvarighetens upphörande får bero på anmälan till polismyndigheten i den ort, där försäkringstagaren enligt senaste tillgängliga uppgifter är bosatt. På detta sätt möjliggöres en viss kontroll av att försäkringsplikten icke åsidosättes. Någon mera ingående undersökning rörande orsaken till att ett försäkringsavtal upphört lär emellertid icke erfordras annat än om särskild anledning finnes till antagande, att vederbörande söker undandraga sig trafikförsäkringsplikten. Omfattningen av det administrativa bestyr, som bestämmelsen ger upphov till, torde sålunda ej bli alltför betydande. Jag anser mig därför kunna förorda, att frågan regleras på nu angivet sätt.

Måhända skulle också en viss kontroll kunna åvägbringas över att mopederna från början blir trafikförsäkrade, t. ex. genom införande av anmälningskyldighet för dem som saluhåller mopeder. En dylik kontroll skulle emellertid orsaka rätt stor omgång både för mopedhandlarna och för myndigheterna. Det lämpligaste synes vara att icke bygga ut någon mera omfattande kontrollapparat, förrän utvecklingen visat, att den behövs. På nuvarande stadium vill jag därför icke förorda några ytterligare bestämmelser i detta ämne.

De förut nämnda bestämmelserna om skyldighet för mopedförare att medföra bevis om gällande trafikförsäkring torde lämpligen få sin plats i den särskilda författningen om mopeder. Underlåtenhet att efterkomma föreskriften bör, även om fordonet är trafikförsäkrat, straffbeläggas som

en ordningsföreseelse. Dock synes straffrihet böra inträda i sådana fall, då omständigheterna ger vid handen, att föreseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbiseende och vederbörande inom viss kortare tid företer bevis om att trafikförsäkring gällt. Bestämmelserna i detta ämne torde böra avfattas i nära överensstämmelse med vad som för vissa likartade fall är föreskrivet i 69 § vägtrafikförordningen.

Straffrättsliga frågor

Utredningen

En fråga, som utredningen ägnat stor uppmärksamhet, gäller förmyndares och vårdnadshavares ansvarighet för föreseelser, begångna av underårig. Utredningen har åberopat bestämmelsen i 3 § mopedkungörelsen, enligt vilken föreseelse mot 2 § samma kungörelse — d. v. s. mot föreskrifterna om hur moped skall vara utrustad — skall straffas enligt 65 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Vidare har framhållits, att enligt 70 § 2 mom. vägtrafikförordningen de för ägare av fordon stadgade ansvarsbestämmelserna skall, i händelse fordonet tillhör någon som står under förmyndare eller annan laga målsman, äga tillämpning å denne. Slutligen har åberopats att i 3 § mopedkungörelsen givits ett särskilt stadgande för det fall att moped föres av barn, som ej fyllt 15 år, enligt vilket stadgande den skall straffas, som har vårdnaden om barnet, såvida han ej visar att föreseelsen skett utan hans vetskap eller att han gjort vad på honom ankommit för att förekomma densamma.

Enligt utredningen är det till en början klart, att ansvaret för föreseelser mot trafikreglerna, t. ex. rattfylleri och trafikonykterhet, olaga parkering och vårdslöshet i trafik, åvilar omyndig förare personligen.

Däremot kan enligt utredningen viss tvekan råda angående innebörden av bestämmelserna om straff för brukande av bristfälligt utrustad moped eller moped, för vilken körförbud meddelats. Den som skall straffas, är i förevarande fall ägaren och detta även om fordonet brukas av annan. Om en omyndig mopedägare brukar en bristfälligt utrustad moped eller en moped, för vilken körförbud utfärdats, skall enligt 70 § 2 mom. förmyndaren straffas. Emellertid kan enligt 65 § 3 mom. vägtrafikförordningen ägaren under vissa förutsättningar gå fri från ansvar, och fråga uppkommer då, om denna möjlighet till ansvarsbefrielse gäller även för förmyndare, som ställes till ansvar med stöd av 70 § 2 mom. sagda förordning. Enligt utredningens mening bör så anses vara fallet och detta även om fordonet brukas av den omyndige ägaren själv. Betraktelsesättet bör härvidlag vara detsamma oavsett om förmyndarens ägaransvar avser försummelse av underårig eller av omyndigförklarad person. Förmyndaren synes också rimligen böra undgå ansvar, om den omyndige obehörigen brukat moped i utövning av en rörelse, som han driver på egen hand, eller vid förvaltning av egendom över vilken han enligt föräldrabalken själv äger råda. Vidare talar enligt utred-

ningen alla skäl för att förmyndaren går fri från ansvar om den omyndige begått förseelsen under utövning av arbete eller eljest i anställning hos arbetsgivare. Denne senare bör i så fall — i analogi med vad som i allmänhet gäller om husbondeansvar — bära det ansvar som eljest åvilar förmyndaren. På sistnämnda punkt torde emellertid viss tvekan ha uppkommit i tillämpningen. Utredningen har därför föreslagit att mopedkungörelsen kompletteras med en bestämmelse om att arbetsgivare eller annan i nu förevarande sammanhang med vårdnadshavare jämförlig person skall svara för olovligt förande av moped, begånget av barn under 15 år.

En annan fråga, som utredningen behandlat, är huruvida ansvar kan — vid sidan av det ägaransvar som enligt det nu anförda åvilar förmyndare eller annan — åläggas jämväl den omyndige personligen därest han uppnått 15 års ålder. Där fråga är om moped, för vilken körförbud meddelats, är bestämmelserna i 65 § 3 mom. andra stycket vägtrafikförordningen omedelbart tillämpliga, och enligt dessa skall även brukaren fällas till ansvar, såvida han ägt vetskap om det föreliggande hindret för fordonets brukande. För detta fall bör frågan således besvaras jakande. I det fall åter, då fordonet är bristfälligt utrustat utan att körförbud meddelats, är däremot enligt den i 3 § mopedkungörelsen givna hänvisningen endast 65 § 1 mom. men däremot enligt författningens ordalydelse icke 65 § 3 mom. vägtrafikförordningen tillämplig. Utredningen har efter ingående argumentering kommit till den uppfattningen att 65 § 3 mom. nämnda förordning likväl bör anses tillämplig men har — eftersom tvekan framträtt i rättstillämpningen — föreslagit att den särskilda författningen om mopeder förtydligas på denna punkt.

I detta sammanhang har utredningen vidare framhållit, att tvekan stundom yppats huruvida polismyndighet äger befogenhet att omhändertaga körkort från person, som vid förande av moped gjort sig skyldig till rattfylleri eller annan gärning av beskaffenhet att påverka bedömningen av hans lämplighet såsom motorfordonsförare. Utredningen har för sin del ansett, att så kan ske. Enligt utredningens mening ger emellertid författningarna icke ett fullt klart uttryck för detta förhållande. Den omständigheten att ett stort antal paragrafer i vägtrafikförordningen, bl. a. 33—35 §§, i mopedkungörelsen formellt undantagits från tillämplighet i fråga om mopeder, är enligt utredningen ägnad att vålla tvekan i tillämpningen. Utredningen har förordnat, att en blivande ny författning i ämnet utformas så, att denna tvekan undanröjes.

Slutligen har utredningen konstaterat, att rättspraxis numera givit jakande svar på den tidigare omstridda frågan, huruvida delar av mopedkan förklaras förverkade, då sådana ändringar vidtagits med fordonet, att detta därigenom kan föras med väsentligt högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Något förtydligande på denna punkt har därför bedömts icke vara erforderligt.

I utredningens författningsförslag har vidare influtit särskilda

straffbestämmelser, avseende överträdelser av vissa i förslaget givna föreskrifter. Till en början har sålunda i förslaget inryckts en bestämmelse, enligt vilken förseelser mot föreskrifterna om mopeders konstruktion och utrustning och förseelser mot föreskriften om att moped icke får brukas utan typbesiktning eller särskild besiktning skall straffas enligt 65 § vägtrafikförordningen. Vidare har i författningsförslaget inlutit en bestämmelse om att lämnande av vederlig oriktig uppgift i typintyg eller därå tecknad försäkran samt obehörigt utfärdande av typintyg skall straffas med dagsböter.

Remissyttrandena

De synpunkter, som utredningen anlagt på frågan om förmyndares och vårdnadshavares ansvarighet, har upptagits till diskussion i ett stort antal remissyttranden.

Riksåklagarämbetet har ansett, att de synpunkter, som anlagts på målsmanansvaret, väl överensstämmer med vad som vore en önskvärd reglering men icke i alla avseenden återger vad som får anses vara gällande rätt. Speciellt har ämbetet vänt sig mot vad utredningen yttrat om möjligheterna för förmyndare eller annan laga målsman att undgå ansvar enligt 70 § 2 mom. vägtrafikförordningen. *Svea hovrätt* har också ifrågasatt, om utredningens tolkning är i allo riktig, samt har förordat visst förtydligande tillägg till de av utredningen föreslagna bestämmelserna.

Den principiella frågan huruvida arbetsgivare, uppdragsgivare m. fl. i förekommande fall bör bära samma ansvar som förmyndare eller vårdnadshavare och om den sistnämndes ansvar därvid bör bortfalla har *Svea hovrätt* velat besvara nekande. Enligt hovrätten kan vad utredningen andragit i vart fall icke motivera annat än överflyttning av ägaransvaret; och därom är det icke fråga i det av utredningen föreslagna stadgandet, vilket knappast avser annat än blott och bart det sakförhållandet, att moped förts av barn som ej fyllt 15 år. *Landsfogden i Malmöhus län* har framfört kritik i förevarande del ur den synpunkten, att förslaget enligt sin ordalydelse blir alltför vittsyftande med hänsyn till att utredningen enligt sin anförda motivering tydligen endast avsett att straffbelägga fall, då vederbörande haft en så klart dominerande ställning i förhållande till barnet, att han kan jämföras med vårdnadshavare eller arbetsgivare. — Flertalet remissyttranden går emellertid i motsatt riktning, i det att kritik framförts mot att utredningen icke gått tillräckligt långt. Enligt den uppfattning, som kommit till synes i dessa yttranden, bör straffbestämmelsen avfattas efter mönster av 3 § lagen om straff för vissa trafikbrott, d. v. s. så, att bestämmelsen avser envar, vilken tillåter den som ej fyllt 15 år att föra moped. Bland dem, som uttalat sig i sådan riktning, må nämnas *länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala och Kalmar län, statsåklagaren i Malmö, poliskammaren i Borås, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges stadsdomare och Sveriges advokatsamfund.*

Kungl. automobil klubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund har ansett att den bevisbörd, som förmyndare m. fl. har att fullgöra för att fria sig från ansvar, blir alltför sträng.

Statsåklagaren i Stockholm samt *Föreningen Sveriges stadfiskaler* har ansett tiden vara mogen för en omprövning av hela spörsmålet om husbondeansvaret i trafikrätten.

Också mot de föreslagna särskilda straffbestämmelserna har detaljerinringar förekommit.

Landsfogden i Uppsala län har erinrat om att en moped, som icke är konstruerad i enlighet med gällande föreskrifter, är att bedöma som lätt motorcykel och att ansvar finnes stadgat i andra författningar för det fall att sådant fordon brukas utan iakttagande av därom gällande föreskrifter. De av utredningen föreslagna straffbestämmelserna bör därför jämkas, så att de ej avser detta fall. Liknande synpunkter har anlagts av bl. a. *riksåklagarämbetet, Föreningen Sveriges häradshövdingar m. fl.*

Länsstyrelsen i Västerbottens län, Föreningen Sveriges landsfiskaler m. fl. har anmärkt på att underlåtenhet att ha moped försedd med författningensliga skyltar enligt utredningens förslag kommer att förskylla dagsböter, medan straffet för närmast motsvarande förseelser med avseende å annat motorfordon än moped enligt vägtrafikförordningen är böter, högst 300 kronor.

Statens trafiksäkerhetsråd har ifrågasatt om det icke är överflödigt att stadga straff för den som utfärdar typintyg utan att vara behörig därtill. Någon motsvarande bestämmelse finnes icke beträffande typintyg för andra motorfordon, vilket torde bero på att sådant förfarande är straffbart enligt allmänna strafflagen.

Föreningen Sveriges stadsdomare har framhållit att oriktig uppgift i typintyg eller därå tecknad försäkran ofta torde böra bedömas såsom osant intygande jämlikt 13 kap. 11 § strafflagen samt har med hänsyn härtill ansett, att straffbestämmelsen i detta ämne i författningen om mopeder bör förses med ett förbehåll för det fall, att ansvar å gärningen följer jämlikt allmän lag.

I en del fall har yrkanden framkommit att i mopedförfattningen skall upptagas ytterligare straffbestämmelser utöver dem utredningen föreslagit.

Länsstyrelsen i Kalmar län har yrkat på bestämmelse om straff för den, som vid försäljning av moped underlåter att förse typintyget med försäkran om att otillåten ändring av fordonet icke företagits. *Länsstyrelsen i Värmlands län* har gjort en liknande erinran men har därvid fogat det förbehållet, att bestämmelsen icke bör göras tillämplig på annan än den som försäljer mopeder yrkesmässigt.

Statsåklagaren i Malmö har ifrågasatt, om icke behov föreligger av en bestämmelse om straff för den, som saluför icke godkända mopeder. *Riksåklagarämbetet* har däremot ansett, att en sådan bestämmelse knappast torde behövas, eftersom en fabrikant som tillverkar eller en försäljare som saluhåller icke lagligt konstruerade mopeder, riskerar icke blott att ådraga sig

straff för medverkan jämlikt 3 kap. 4 § strafflagen till de brott, som förvärvaren begår genom att bruka fordonet, utan även att få sitt lager av olagligt konstruerade maskindelar förklarat förverkat enligt 2 kap. 17 § andra stycket nämnda lag.

Vad speciellt angår trafikförsäkringsfrågan har *länsstyrelsen i Blekinge län* uttalat sig för att vederbörande förmyndare göres ansvarig för försäkringspliktens fullgörande i fall då mopedägaren icke fyllt 18 år.

Departementschefen

På sätt framgår av den lämnade redogörelsen kan vissa av de straffrättsliga stadgandena i trafikförfattningarna, speciellt bestämmelserna i vägtrafikförordningen om *förmyndares och vårdnadshavares ansvarighet* för förseelser av underårig eller omyndigförklarad person, i en del situationer tänkas ge utrymme för olika tolkningar. Uppenbart är, att det inom ett rättsområde av den omfattning det här är fråga om möter stora svårigheter att utforma regler som lämnar ett otvetydigt svar på alla uppkommande spörsmål. Frågan om straffrättsligt ansvar för annans gärning utgör dessutom över huvud taget ett föga genomarbetat område av specialstraffrätten. De spörsmål, som nu aktualiserats, är knappast av den omfattning att de i och för sig motiverar en allmän översyn av hithörande bestämmelser. Det torde liksom hittills böra i tveksamma fall få ankomma på domstolarna att träffa avgörande på grundval av bl. a. de allmänna synpunkter, vilka kommit till uttryck i de författningar om vilka fråga är. I viss utsträckning finnes redan fast utbildad praxis.

Utän att gå närmare in på de särskilda frågor om tolkning av nuvarande författningar, vilka framförts i utredningens betänkande och i remissyttrandena, biträder jag emellertid utredningens åsikt att vissa förtydliganden av gällande bestämmelser får anses påkallade.

Vad härvid först angår frågan om det straffrättsliga ansvaret för förseelse, bestående i att barn under 15 år fört moped, finner jag angeläget, att ansvaret såvitt möjligt drabbar den person, som givit upphov till förseelsen eller som kan sägas ha stått närmast till att söka förebygga densamma. I åtskilliga fall överensstämmer denna synpunkt med bestämmelsen i nuvarande författning om att ansvaret skall åvila den som har vårdnaden om barnet. I det av utredningen anmärkta fallet, då förseelsen äger rum under arbete eller eljest i anställning hos arbetsgivare, bör emellertid ansvaret drabba denne. I samtliga nu avsedda fall bör dock gälla, att ansvar ej drabbar annan än den, som underlåtit att göra vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen. Därjämte synes övervägande skäl tala för att den, som lånar ut moped till barn under 15 år eller eljest ställer moped till hans förfogande, skall drabbas av straffansvar. Bestämmelsen härom synes lämpligen kunna avfattas efter mönster av stadgandet i 3 § lagen om straff för vissa trafikbrott.

Jag delar utredningens uppfattning att den särskilda författningen om mopeder tarvar förtydligande vad angår tillämpligheten av bestämmelsen

i 65 § 3 mom. vägtrafikförordningen å omyndig person, vilken fört moped som saknat föreskriven utrustning. Förtydligandet torde böra ske på sätt utredningen anvisat.

Likaledes biträder jag utredningens uppfattning att bestämmelserna i vägtrafikförordningen om återkallande av körkort, varning och omhändertagande av körkort bör vara tillämpliga i fall då körkortshavare gjort sig skyldig till förseelse vid framförande av moped och att författningstexten bör utformas så, att den ger ett klart uttryck härför.

Med hänsyn till strafflagens regler anser jag icke att någon särskild bestämmelse erfordras om straff för den som lämnar veterligen oriktig uppgift i typintyg eller därå tecknad försäkran om att fordonet icke undergått otillåten ändring och ej heller för den som utfärdar typintyg utan att vara behörig därtill. Däremot anser jag att skyldigheten att förse typintyg med sådan försäkran som nyss sagts bör sanktioneras med ett stadgande om straff.

Såsom jag tidigare framhållit bör bland straffbestämmelserna dessutom upptagas ett stadgande, utformat efter mönster av 69 § vägtrafikförordningen, varigenom underlåtenhet att vid färd med moped medhava och på anfordran uppvisa bevis om gällande trafikförsäkring belägges med straffpåföljd.

Anledning att bland straffbestämmelserna intaga särskilt stadgande om straff för den, som saluför icke godkända mopeder, föreligger enligt min mening icke. Ej heller anser jag att bestämmelserna om ansvarighet för fullgörande av den föreslagna försäkringsplikten beträffande mopeder bör avvika från vad som gäller i fråga om motorfordon i allmänhet.

Internationell trafik

Utredningen

I utredningens författningsförslag har, i syfte att underlätta den inter-nordiska trafiken, upptagits en bestämmelse, enligt vilken i Danmark, Finland, Island eller Norge bosatt person, som tillfälligtvis vistas i Sverige och som fyllt 15 år, får bruka av honom till riket införd moped utan hinder av de svenska mopedbestämmelserna under förutsättning att mopeden uppfyller de fordringar som för dylika fordon gäller i vederbörandes hemland.

Remissyttrandena

Generaltullstyrelsen har framhållit att utredningens förslag kommer att medföra betydande olägenheter för den internationella trafiken med andra länder än Danmark, Finland, Island och Norge. Därest besiktningsinstrument eller typintyg icke företes för tullmyndigheten, måste denna behandla mopederna såsom motorcyklar. I så fall måste föraren ta trafikförsäkring genom tullmyndighetens bemedling, om sådan försäkring icke visas föreligga. Vidare måste förare av oregistrerade mopeder hänvisas till polismyn-

digheten för erhållande av turistvagnslicens. Kravet på körkort torde även kunna medföra att föraren över huvud saknar möjlighet att här bruka sitt fordon. Styrelsen har därför ifrågasatt, om icke möjligheter föreligger att behandla även mopeder, som införes från andra länder än de nordiska, enligt de för dessa föreslagna reglerna.

Stadsfiskalen i Luleå har yrkat på att som villkor för användande av moped från annat nordiskt land föreskrives att vederbörande medför bevis av vederbörande utländska myndighet om att mopeden överensstämmer med vederbörande utländska lagstiftning.

Departementschefen

De lättnader i de vanliga mopedbestämmelserna, som utredningen föreslagit för invånare i övriga nordiska länder, vilka önskar använda moped vid tillfällig vistelse i Sverige, kan jag tillstyrka.

Det kan emellertid ifrågasättas, om den av utredningen föreslagna bestämmelsen helt fyller behovet. Enligt denna blir själva avgörandet, huruvida ett fordon är att anse som moped, att träffa enligt de svenska bestämmelserna, vilket bl. a. innebär att fordonets konstruktiva hastighet skall vara begränsad till 30 kilometer i timmen. Eftersom någon bestämmelse om konstruktiv hastighetsgräns icke finnes i vare sig Finland eller Norge, skulle utredningens förslag i själva verket icke innebära någon större lättnad för trafiken med dessa länder. För att detta skall bli fallet måste stadgandet avfattas så, att även vissa fordon, vilka enligt definitionen i den svenska mopedförfattningen icke är att hänföra till moped, likväl får vid tillfällig vistelse i Sverige föras på samma villkor som sådan. En dylik bestämmelse skulle i hög grad underlätta trafiken över gränserna till grannländerna. Några betänkligheter torde det knappast behöva möta mot att i den mindre omfattning det här kan bli fråga om tillåta framförande av mopedliknande fordon, oaktat maximihastigheten något överstiger den eljest i Sverige tillåtna. Givetvis bör emellertid stadgandet begränsas att avse sådana fordon, som vederbörande i sitt hemland får föra utan innehav av körkort eller därmed jämförlig handling. Jag föreslår, att bestämmelsen avfattas i enlighet med det nu anförda.

Starka skäl synes dessutom tala för att de föreslagna lättnaderna utsträcker att gälla även andra utlänningar än nordbor. Bestämmelserna om mopeder och cyklar med hjälpmotorer i olika länder avviker visserligen från varandra beträffande detaljer men har dock huvuddragen gemensamma. Frekvensen av dylika fordon från andra länder än de nordiska måste dessutom förmodas komma att bli måttlig. Det måste helt allmänt betraktas som önskvärt, att reglerna för den internationella trafiken icke göres mera restriktiva än som är oundgängligen nödvändigt. Jag anser mig med hänsyn härtill böra förorda, att den nyss föreslagna bestämmelsen utvidgas att gälla varje i utlandet bosatt person som tillfälligtvis vistas i Sverige, under förutsättning att han fyllt 15 år.

Vissa svårigheter kommer onckligen att möta, om man anser det nödvän-

digt att anordna effektiv kontroll av att moped, som brukas av utlänning med stöd av den nu föreslagna bestämmelsen, verkligen fyller bestämmelserna i vederbörandes hemland. Detta är knappast möjligt på annat sätt än genom att uppställa krav på att utländsk mopedist skall ha med sig intyg av myndighet i hemlandet, som styrker förhållandet. Ett sådant krav skulle emellertid för många bli svårt att uppfylla och skulle vålla avsevärda hinder för trafiken över gränserna. Ur svensk synpunkt är det knappast behövt att upprätthålla någon rigorös kontroll över att de utländska bestämmelserna i detalj iakttages. Vid införande av moped till riket bör kunna godtagas en av mopedägaren på heder och samvete avgiven försäkran, såvida ej särskild anledning föreligger att fordra mera ingående utredning. Skulle utländsk moped vid löpande kontroll befinnas behäftad med allvarigare brister ur trafiksäkerhetssynpunkt, ger bestämmelserna i vägtrafikförordningen möjlighet att åstadkomma rättelse. Tillräcklig anledning att införa särskilda bestämmelser om kontroll av utländska mopeder synes därför icke föreligga.

Någon lättnad för utlänningar i fråga om skyldigheten att ha fordonen trafikförsäkrade anser jag mig icke böra föreslå.

Några detaljfrågor

Utredningen

Utredningen har icke i vidare mån än förut nämnts tagit ställning till frågan, huruvida någon jämkning av trafikreglerna i vägtrafikförordningen är påkallad. Förslag till ändringar i gällande bestämmelser på detta område har icke framlagts.

Remissyttrandena

Atskilliga av remissyttrandena innehåller yrkanden om andra författningsändringar än dem utredningen föreslagit, speciellt beträffande reglerna om trafik med moped.

Svea hovrätt har ifrågasatt, om det icke vore lämpligt att i detta sammanhang närmare reglera frågan, i vilka fall moped skall föras på cykelbana och i vilka fall den skall föras på körbana. *Kungl. automobil klubben*, *Motormännens riksförbund* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund* har påyrkat införande av bestämmelse om att moped skall föras på cykelbana, där sådan finnes. *Landsfogden i Värmlands län* har ifrågasatt, om icke totalt förbud bör stadgas mot framförande av moped å riksväg, i varje fall om vägen icke är försedd med särskilda banor för cyklar och mopeder.

Enligt *statspolisintendenten*, *Kungl. automobil klubben*, *Motormännens riksförbund* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund* bör bestämmelse om mopedernas konstruktiva hastighet kompletteras med förbud att framföra moped med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.

Generaltullstyrelsen har framhållit, att utredningens förslag medför behov

av vissa huvudsakligen redaktionella jämkningar å åtskilliga uppräknade författningar.

Departementschefen

Av den inledningsvis givna redogörelsen för gällande bestämmelser framgår, att moped vid tillämpning av trafikreglerna i vägtrafikförordningen i vissa hänseenden är underkastad bestämmelserna för motorfordon men i en del andra hänseenden betraktas som cykel. Denna reglering har i stort sett fungerat tillfredsställande. Vissa önskemål om jämkningar har dock gjort sig gällande.

Nuvarande föreskrifter går ut på att mopedförare skall använda samma körbana som motorfordon i allmänhet, även om särskild cykelbana finnes. Erfarenheten visar emellertid att mopederna på grund av sin ringa hastighet ofta är till hinder för annan motortrafik och att därför vissa olägenheter uppstår, om de hänvisas till den allmänna körbanan. Däremot möter det i regel icke någon olägenhet att hänvisa dem till cykelbanan. Allt eftersom cyklarnas antal nedgått och mopedernas antal ökats, har det i allt flera fall befunnits lämpligt att i lokala trafikföreskrifter ta in bestämmelser om att mopederna skall använda cykelbanan. Sådan föreskrift utmärkes genom tilläggstavla på det vägmärke, som anger cykelbanan. Därest generella föreskrifter meddelas att moped skall föras på cykelbana, där sådan finnes, blir förhållandet det motsatta. I så fall erfordras särskild trafikföreskrift och vägmärke om det i särskilt fall finnes påkallat att förbjuda framförande av moped på cykelbanan. Sistnämnda alternativ är utan tvekan den mest praktiska lösningen. Jag förordar därför, att bestämmelserna i den särskilda författningen om mopeder utformas i enlighet därmed.

Av 44 § tredje stycket vägtrafikförordningen framgår, att moped icke får framföras på motorväg. Ytterligare inskränkningar i rätten att framföra moped på viktigare vägar synes f. n. icke böra komma i fråga.

Den omständigheten att mopedernas konstruktiva hastighet begränsats till 30 kilometer i timmen innebär icke något hinder för att moped kan prestera högre hastighet vid gynnsamma lutnings- och vindförhållanden. Något förbud att framföra moped med högre hastighet än nu sagts finnes icke föreskrivet. Ett dylikt förbud skulle innebära ett ständigt osäkerhetsmoment för mopedförarna. Jag kan därför icke förorda att någon bestämmelse av sådant innehåll införes.

I detta sammanhang bör vidare anmärkas, att de av mig tidigare föreslagna författningsändringarna medför att en del redaktionella jämkningar kan komma att påkallas i vissa andra författningar, bl. a. *förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., kungörelsen den 21 november 1952 (nr 736) med tilläggsbestämmelser till allmänna resereglementet samt kungörelsen den 30 oktober 1953 (nr 655) med tillämpningsföreskrifter till tulltaxeförordningen*. De erforderliga jämkningarna består huvudsakligen i att uttrycket »cykel med hjälpmotor» bör utbylas mot ordet »moped». Eftersom tvekan ej torde behöva råda om att

förstnämnda uttryck hädanefter bör anses syfta på mopeder i den bemärkelse vari detta ord användes i den nya författningen om mopeder, torde emellertid följdändringarna kunna anstå till dess ändring av ifrågavarande författningar blir aktuell av annan orsak.

Övergångsbestämmelser

Utredningen

Utredningen föreslog att de nya bestämmelserna om mopeder skulle träda i kraft den 1 januari 1960. Samtidigt därmed borde 1953 års mopedkungörelse upphöra att gälla. I sistnämnda kungörelse avsedd cykel med hjälpmotor, som tagits i bruk före nyssnämnda dag, borde dock alltjämt få brukas utan hinder av de nya bestämmelserna.

Remissyttrandena

I åtskilliga yttranden har uttalats den uppfattningen, att de föreslagna nya reglerna icke bör sättas i kraft med alltför kort varsel. *NTF* har framhållit, att av frågan berörda industrier, myndigheter och andra bör erhålla skälig tid till planerings- och organisationsarbete. Samma uppfattning har uttalats av *Cykel- och mopedfrämjandet*, *Svenska cykelfabrikant & grossistföreningen* samt *Svenska motorcykelfabrikanters förening*.

Statens provningsanstalt har framhållit, att för omprovning av samtliga nu i handeln förekommande mopedmodeller erfordras en tid av ca ett år och att hänsyn härtill måste tagas vid avgörande av dagen för förordningens ikraftträdande.

Enligt vad som uttalats i några remissyttranden kan det icke anses tillfredsställande, att samtliga mopeder, som nu är i bruk, skall få användas under obegränsad tid efter de nya bestämmelsernas ikraftträdande. *Överståthållarämbetet* har helt allmänt uttalat, att en viss längsta tid bör föreskrivas. Enligt *statspolisintendenten*, som varit av samma mening, bör tiden sättas till förslagsvis tre eller möjligen fem år.

Svea hovrätt och *länsstyrelsen i Västmanlands län* har ansett önskvärt att bestämmelsen om ljuddämpare efter en viss övergångstid göres tillämplig även på sådana mopeder, som tagits i bruk före nya kungörelsens ikraftträdande, för såvitt en sådan ordning kan genomföras av praktiska skäl.

Kungl. automobil klubben, *Motormännens riksförbund* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund* har föreslagit, att belysnings- och reflexanordningar föreskrives såsom obligatoriska för alla mopeder oavsett tillverkningsdatum.

Departementschefen

De av mig föreslagna bestämmelserna om mopeders konstruktion och utrustning innefattar icke några mera betydande skärpningar i förhållande till vad som f. n. gäller. Flertalet nu saluförda mopedyper torde kunna god-

kännas utan större ändringar. En viss, icke alltför kort tid torde dock böra stå till förfogande för att bereda mopedfabrikanter, importörer av mopeder m. fl. tillfälle anpassa sig efter de nya reglerna samt för att nödiga besiktningar skall kunna verkställas i god tid. Med hänsyn härtill föreslås, att de nya reglerna får träda i kraft först den 1 juli 1961.

De nya bestämmelserna om trafikförsäkring torde utan inskränkning kunna göras tillämpliga på alla mopeder och alltså även på fordon, som tagits i bruk före nyssnämnda tidpunkt.

Detsamma gäller givetvis de föreslagna ändringarna i trafikreglerna.

De föreslagna nya reglerna om utrustningsdetaljer för mopeder innebär blott på ett par punkter någon påtaglig skärpning av vad som nu gäller. Närmare bestämt är detta fallet med föreskrifterna om ljuddämpare samt om bromsutrustningen på trehjuliga mopeder och mopeder med tillkopplad sidvagn. Med hänsyn till den relativt långa övergångstiden torde det icke få anses oskäligt betungande för fordonsägarna, om dessa bestämmelser förklaras skola gälla även för äldre mopeder. Jag föreslår, att så sker.

Önskvärt vore, om även de nya bestämmelserna rörande besiktning av mopeder kunde — eventuellt efter förloppet av en viss längre övergångstid — göras tillämpliga på sådana mopeder, som tagits i bruk före den 1 juli 1961. Detta skulle emellertid förutsätta, bl. a., att samtliga dessa fordon underkastades individuell besiktning. Antalet i bruk varande mopeder är så stort, att uppgiften att verkställa dessa besiktningar måste antagas överstiga bilinspektionens resurser, även om övergångstiden tillmättes generöst. Med hänsyn härtill torde i praktiken någon annan möjlighet icke stå till buds än den utredningen föreslagit, nämligen att sådana mopeder, som redan tagits i bruk då de nya bestämmelserna träder i kraft, får utan besiktning nyttjas även i fortsättningen.

Någon form av kontroll torde emellertid vara erforderlig över att icke sådana mopeder, som tages i bruk efter de nya reglernas ikraftträdande, falskeligen uppgives vara av äldre datum. För detta ändamål torde det vara lämpligt att anknyta till reglerna om trafikförsäkring. Detta kan ske genom att undantagsbestämmelsen för äldre mopeder göres tillämplig endast å sådana mopeder, för vilka trafikförsäkring tecknats med verkan senast fr. o. m. den dag då de nya reglerna träder i kraft. Såsom villkor för bestämmelsens tillämplighet bör vidare gälla, att trafikförsäkring för mopeden oavbrutet vidmakthålles. Erforderlig kontroll kan åstadkommas genom att det i förevarande fall ålägges mopedens förare att under färd med fordonet medhava och på begäran uppvisa icke blott, såsom eljest, bevis om att gällande trafikförsäkring finnes, utan även bevis om att sådan försäkring varit gällande alltifrån den tidpunkt, då sådan försäkring enligt det nyss anförda senast skolat tecknas. I praktiken innebär detta att försäkringsgivaren bör förse kvittot å försäkringspremien med anteckning om den tidpunkt, då försäkringen tecknats. Givetvis bör det emellertid stå mopedföraren fritt att förebringa det erforderliga beviset i annan form, t. ex. så-

som ett särskilt intyg av försäkringsgivaren eller genom att medföra kvitton å samtliga erlagda försäkringspremier.

Bland övergångsbestämmelserna bör vidare intagas föreskrift om att typbesiktning och särskild besiktning kan äga rum innan de nya bestämmelserna i övrigt träder i kraft.

I anledning av vad nu anförts har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till följande författningar, nämligen

- 1) *förordning om mopeder*; samt
- 2) *lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon*.

Förslagen är av den lydelse, som framgår av bilaga till detta protokoll (*Bilaga A*).¹

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över det under 2) omnämnda lagförslaget måtte för det i § 87 regeringsformen angivna ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

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

Vid protokollet:

Curt Ohrner

¹ Förslaget till förordning om mopeder, vilket är likalydande med motsvarande vid propositionen fogade författningsförslag, har här uteslutits.

Förslag

till

Lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon

Härigenom förordnas, att 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***2 §.**

Med motorfordon — — — i timmen.

Härvid förstås — — — på skenor.

Till motorfordon — — — av gående.

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.

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

18 §.

Har avtal — — — är registrerat.

Avser försäkringen motorfordon, för vilket utfärdats interimslicens, eller varje motorfordon, som är försett med viss saluvagnsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid omförmälda tid av trettio dagar skall räknas från det anmälan inkommit till myndighet, som meddelat licensen eller utlämnat skylten.

Avser försäkringen motorfordon, för vilket utfärdats interimslicens, eller varje motorfordon, som är försett med viss saluvagnsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid omförmälda tid av trettio dagar skall räknas från det anmälan inkommit till myndighet, som meddelat licensen eller utlämnat skylten. Detsamma gäller där försäkringen avser moped, dock att tiden skall räknas från det anmälan inkommit till polismyndigheten i den ort, där försäkringstagaren enligt senaste tillgängliga uppgifter är bosatt.

Är den — — — — — ej tillämpning.

Anmälan, varom — — — två exemplar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1961.

¹ Senaste lydelse av 2 §, se 1952: 281; av 18 §, se 1951: 651.

Vid det remitterade betänkandet fogat

Förslag
till
Kungörelse med vissa bestämmelser angående mopeder

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

I denna kungörelse förstås med moped såväl sådan lätt motorcykel, vilken konstruerats och tillverkats i enlighet med bestämmelserna i 2 § denna kungörelse, som cykel, vilken försetts med hjälpmotor (påhängsmotor) och i övrigt är anordnad på sätt i 2 § sägs. Utan hinder av att dylikt fordon icke är avsett att framdrivas huvudsakligen med tramp- eller vevanordning, skall detsamma — med nedan angivna undantag — vara underkastat stadgandena i 7 § vägtrafikförordningen i stället för bestämmelserna i 4 § samma förordning.

2 §.

Moped skall vara tillverkad och anordnad på sådant sätt att *motorn* dels har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter, dels är så konstruerad att den — oavsett utväxlingsförhållandena mellan motor och drivhjul — icke kan framdriva fordonet med högre hastighet än 30 kilometer i timmen och icke utan synnerlig svårighet kan ändras till högre hastighet, dels är försedd med effektiv, hållfast ljuddämpare och dels är till tyngd och verkningssätt lämpad för cykel av normal byggnad, samt att *fordonet* är försett med dels effektiv styrinrättning, dels minst två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar, dels tramp- eller vevanordning, med vilken fordonet kan framföras på ett nöjaktigt och ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt, dels apparat, med vilken kan givas ljudsignal med jämn, dov ton, och dels på lämplig, lätt synlig plats anbragt skylt av metall, upptagande i tydlig skrift ägarens namn samt hans adress eller identitetsbeteckning i folkbokföringen ävensom mopedens typbeteckning och tillverkningsnummer eller, i fråga om moped, bestående av cykel med hjälpmotor, fordonet av besiktningsman tilldelad särskild beteckning.

3 §.

1 mom. Moped må ej brukas förrän den efter typbesiktning på sätt nedan sägs eller efter i 11 § omförmäld besiktning godkänts som moped.

2 mom. Utan hinder av vad i 1 mom. stadgas må moped brukas

a) av den, som yrkesmässigt eller i företag med egen verkstad tillverkar eller reparerar mopeder, för provkörning av fordonet i samband med tillverkningen eller reparationen;

b) för färd i och för besiktning kortaste lämpliga väg till och från förordningsstället för besiktningen; samt

c) för provkörning vid besiktning.

4 §.

Tillverkare här i riket av mopeder eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet må erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade (typbesiktning).

Tillstånd till typbesiktning meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vid ansökan om sådant tillstånd skall fogas dels bevis, att sökanden är tillverkare här i riket av mopeder eller att han är härstädes bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet, dels bevis om den firma, varunder rörelsen drives, och den kommun, där rörelsens huvudkontor är beläget, dels bevis om den, som har rätt att teckna sökandens firma, samt, om firman tecknas av flera, uppgift å den, som skall äga utfärda sådant typintyg, som avses i 9 och 10 §§ här nedan, dels ock i förekommande fall handlingar, utvisande den tillverkare i utlandet, vilken sökanden företräder, ävensom företräderskapets art och omfattning.

I tillståndsresolutionen skall angivas, bland annat, det eller de märken av mopeder, som avses med tillståndet, ävensom vem som skall äga rätt att utfärda typintyg.

Tillståndet må återkallas, när skäl därtill anses föreligga.

5 §.

Typbesiktning må utföras endast av statens provningsanstalt.

Då tillstånd till typbesiktning meddelas, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen översända avskrift av tillståndsresolutionen till statens provningsanstalt.

6 §.

Anmälan till typbesiktning skall göras hos statens provningsanstalt. Sådan anmälan skall ingivas i tre exemplar och innehålla fullständiga uppgifter om fordonet samt vara åtföljd av fotografi i tre exemplar av fordonet, allt enligt statens provningsanstalts anvisningar.

7 §.

Efter godkänd typbesiktning tilldelas mopeden särskild typbeteckning, varunder registrering sker hos statens provningsanstalt. Typbeteckningen skall innehålla ett fordonet av statens provningsanstalt tilldelat ordningsnummer samt fordonets fabrikat, typ och årsmodell.

8 §.

Över typbesiktningen utfärdas typbesiktningensinstrument i tre exemplar, avsedda ett för sökanden, ett för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och ett för statens provningsanstalt.

Typbesiktningensinstrumentet skall tillhandahållas sökanden inom tre dagar från besiktningens avslutande.

9 §.

Därest moped enligt intyg, utfärdat av tillverkare eller generalagent med tillstånd till typbesiktning, är i överensstämmelse med typfordon, som blivit för denne besiktigat och godkänt, eller företer endast sådana avvikelser därifrån, vilka äro att hänföra till fordonets utstyrsel, skall så anses som om fordonet godkänts den dag, ovannämnda intyg (typintyg) utfärdats.

10 §.

Typintyg utfärdas i två exemplar, varav det ena kvarbliver hos utställaren och det andra är avsett att tillhandahållas köparen. Typintyg skall in-

nehålla uppgift om fordonets typbeteckning och tillverkningsnummer, det sistnämnda innefattande ram- och motornummer, samt i övrigt fullständigt och riktigt återgiva typbesiktningensinstrumentets uppgifter om fordonets beskaffenhet.

Det åligger säljare av moped att vid leverans av fordonet förse typintyget med försäkran att fordonet under den tid detsamma av honom innehafts icke underkastats sådan ändring att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i typintyget.

11 §.

1 mom. Moped, som är av icke typbesiktigad typ, skall före brukandet underkastas besiktning av bilinspektör vid statens bilinspektion.

2 mom. Vid anmälan till besiktning, som i 1 mom. sägs, skall ägaren av fordonet skriftligen lämna fullständiga uppgifter om detsamma i enlighet med av bilinspektionen meddelade anvisningar.

3 mom. Befinnes vid besiktning, som nyss sagts, att fordonet uppfyller de i 2 § denna kungörelse angivna fordringarna, skall besiktningssmannen vid godkännande av fordonet som moped dels tilldela detsamma en särskild beteckning — innehållande ordningsnummer samt uppgift om såväl cykelns tillverkningsnummer som motorns fabrikat, typ och tillverkningsnummer — varom anteckning skall ske i särskild liggare, dels ock utfärda besiktningensinstrument i tre exemplar, avsedda ett för fordonets ägare, ett för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och ett för statens provningsanstalt. Besiktningensinstrument skall inom tre dagar från besiktningens avslutande tillhandahållas fordonets ägare.

12 §.

Närmare föreskrifter om typbesiktning, typintyg och i 11 § omförmäld besiktning meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som jämväl fastställer formulär till i 6 § och 11 § 2 mom. omförmälda anmälningar, i 8 § omnämnt typbesiktningensinstrument och i 9 § omförmäلت typintyg samt i 11 § 3 mom. omnämnt besiktningensinstrument.

13 §.

Bestämmelserna i 10—21 samt 27 §§ vägtrafikförordningen skola icke äga tillämpning å moped. Sådant fordon må föras av envar utan innehav av körkort, som avses i vägtrafikförordningen, dock allenast av den, som fyllt 15 år.

14 §.

Moped är icke underkastad stadgandena i 54 § 2 mom. första stycket och 57 § 3 mom. första punkten vägtrafikförordningen. Däremot skall för sådant fordon gälla vad som föreskrivits i 59 § samma förordning.

15 §.

Brukas moped, oaktat den till sin konstruktion eller utrustning icke överensstämmer med vad i 1 och 2 §§ härutinnan stadgats, eller i strid mot 3 §, straffas förseelsen enligt 65 § vägtrafikförordningen.

Den, som lämnat vederliggen oriktig uppgift i typintyg eller i 10 § omförmäld försäkran eller utfärdat typintyg utan att vara därtill berättigad, straffas med dagsböter.

Föres moped av barn, som ej fyllt 15 år, skall den, som har vårdnaden av barnet, eller, om förseelsen begåtts av barnet i dess anställning hos arbetsgivare, den sistnämnde, eller, om barnet eljest fört fordonet på uppdrag av

annan, denne senare straffas med dagsböter. Visar den, å vilken ansvaret sålunda vilar, att förseelsen skett utan hans vetskap eller att han gjort vad på honom ankommit för att förekomma densamma, vare han fri från ansvar.

16 §.

I Danmark, Finland, Island eller Norge bosatt person, som tillfälligtvis vistas i Sverige, må, därest han fyllt 15 år, utan hinder av vad i denna kungörelse stadgas bruka av honom till riket införd moped under förutsättning att densamma uppfyller de bestämmelser, som för dylika fordon gälla i vederbörandes hemland.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1960, då kungörelsen den 23 maj 1952 (nr 280) med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor skall upphöra att gälla. I sistnämnda kungörelse avsedd cykel med hjälpmotor må, därest fordonet tagits i bruk före den 1 januari 1960 — utan hinder av vad i nya kungörelsen stadgas — brukas jämväl efter denna kungörelses ikraftträdande.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 23 februari 1960.

Närvarande:

justitieråden BECKMAN,
E. SÖDERLUND,
TAMMELIN,
regeringsrådet NEVRELL.

Enligt lagrådet denna dag tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 22 januari 1960, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsrådet Voldmar Körlof.

Lagrådet yttrade:

Det till lagrådet remitterade förslaget innebär införande av trafikförsäkringsplikt för mopeder. Häremot har lagrådet intet att erinra.

I 18 § föreslås en bestämmelse om vad försäkringsgivare har att iakttaga för att fritaga sig från fortsatt ansvarighet, sedan försäkringsavtalet upphört. Ansvarighetens upphörande beror på anmälan till polismyndigheten i den ort, där försäkringstagaren enligt senaste tillgängliga uppgifter är bosatt. Härmed avses tydligen senaste för försäkringsgivaren tillgängliga uppgifter. Lagrådet hemställer, att detta uttryckligen anges i lagtexten.

Anmärkas må, att bestämmelsen i 24 § första stycket trafikförsäkringslagen om straff för underlåtenhet att fullgöra försäkringsplikt icke blir tillämplig å mopeder, eftersom denna bestämmelse blott gäller registrerade motorfordon. Brukas moped utan att föreskriven försäkring finnes, kan emellertid straff inträda enligt 24 § andra eller tredje stycket.

Ur protokollet:

Trygve Hellners

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 26 februari 1960.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, NORDLANDER.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, lagrådets den 23 februari 1960 avgivna utlåtande över det den 22 januari 1960 till lagrådet remitterade förslaget till

lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Efter redogörelse för lagrådets utlåtande tillstyrker föredraganden, att 18 § förenämnda lagförslag jämkas på sätt lagrådet förordnat.

Föredraganden hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition

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

1) *förordning om mopeder;*

dels ock föreslå riksdagen att antaga

2) nyssberörda lagförslag i dess nu föreliggande jämkade skick.

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

Ur protokollet:

Nils Engdahl