

Nr 21

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om mopeder m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 26 februari 1960 dagtecknad proposition, nr 68, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll,

dels anhållit om riksdagens yttrande över förslag till

1) förordning om mopeder;

dels ock föreslagit riksdagen att antaga förslag till

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

Författningsförslagen, som är fogade vid propositionen, är av följande lydelse.

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 typbesiktningssinstrument. 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 fordonets beskaffenhet.

6 §.

Särskild besiktning verkställles 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 motorecyklinderns 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 besiktningssinstrument 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.

I samband med propositionen har utskottet behandlat dels de i anledning av propositionen väckta motionerna

1) nr 544 i första kammaren av herr *Karlsson, Göran*; samt

2) nr 667 i andra kammaren av herrar *Bengtsson* i Varberg och *Lundberg*, dels ock följande motioner

3) de likalydande motionerna nr 312 i första kammaren av herr *Nilsson, Yngve, m. fl.* och nr 388 i andra kammaren av herrar *Nilsson* i Bästekille och *Svensson* i Krokstorp om utredning angående obligatorisk trafikförsäkring för mopeder.

Till utskottet har därjämte i anledning av propositionen inkommit en den 17 mars 1960 dagtecknad skrivelse från Nymans Verkstadsklubb och Nymanbolagen Aktiebolag i Uppsala.

För innehållet i motionerna och skrivelsen redogöres i det följande vid de avsnitt, till vilka desamma efter sitt innehåll hör.

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 förares 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 trafikför-

säkring tecknas senast vid ikraftträdandet och sedan vidmakthålles utan avbrott.

Inledning

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 utredningsmannen i april 1959 ett betänkande (stencilerat) med förslag till kungörelse med vissa bestämmelser angående mopeder.

Yttranden över förslaget har efter remiss inkommit från riksåklagarämbetet, Svea hovrätt, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens provningsanstalt, statens trafiksäkerhetsråd, statens väginstitut, riksförsäkringsanstalten, 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 motorcykelfabrikanters förening, Svenska tarifföreningen, Sveriges advokatsamfund, Sveriges lantbruksförbund, Sveriges läkares automobilklubb, Sveriges motorcykelhandlares riksförbund, Sveriges motorcykel- & mopedimportörers förbund och Trafikförsäkringsföreningen. Vid åtskilliga av yttrandena har fogats ytterligare utlåtanden av statliga och kommunala myndigheter, sammanslutningar och enskilda personer.

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 underteck-*

nade 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 verknings sätt befinnes 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.

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, näppligen 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 p e d a l e r, 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 nordiska 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 uppmärksammats 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 last och passagerare å mopeder.

Utredningen har framhållit att — i motsats till vad som gäller beträffande lätt motorcykel — till moped f. n. får kopplas s i d - e l l e r 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

Beträffande innehållet i yttrandena får utskottet hänvisa till den redogörelse härför som finnes i propositionen s. 19—22.

Departementschefen

Föredragande departementschefen, statsrådet Skoglund, har anfört:

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 m o t o r e r, 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 hastig-

het, 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 cylindervoly m 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 bestämmelserna en så sträng utformning. Det ligger i sakens natur, att de rörliga delarna 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 uppborring av insugningskanalen, är det däremot möjligt att nå väsentligt högre hastighet. Det är med tanke på denna sistnämnda möjlighet, som författningen bör utformas.

Vid bedömning 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 angiva 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 befinner sig 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 l j u d d ä m p a r e. Vad beträffar frågan om viss högsta t j ä n s t e v i k t anser jag, liksom utredningen, att någon begränsning icke bör föreskrivas utöver det redan nu uppställda kravet på att moped skall tillhöra kategorien lätt motorcykel, d. v. s. att tjänstevikten ej får överskrida 75 kg. Gällande bestämmelser om b e l y s n i n g s-

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 bromsutrustning 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 (motorcyklar), 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 motors cylindervolym. Övriga av mig förut omnämnda bestämmelser synes böra utformas så, att de får karaktär av detaljföreskrifter.

Besiktning av mopeder

Utredningen

Utredningen har ansett, att det är angeläget att man genom en ändring av gällande författningsbestämmelser skapar bättre garanti för efterlevnad av konstruktionsbestämmelserna. Ett godkännande av allenast mopedmotorer kan härvid icke anses till fyllest. 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 motorecykel. 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 typbesiktningssinstrument. 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 motornummer, samt bör jämväl i övrigt riktigt återgiva typbesiktningssinstrumentets 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. Orikliga 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 besiktningssmannen 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 besiktningssmannen tilldelade särskilda beteckningen.

Remissyttrandena

Beträffande innehållet i yttrandena får utskottet hänvisa till den redogörelse härför som finnes intagen i propositionen s. 29—31.

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 önskvärdheten 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 besiktningsförfarandet 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 besiktningsmyndigheternas 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 frånga 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 besiktningsinstrumentet. 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 utstyrel, 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 utstyrel. 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

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 alltså 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 torde 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 körkortstvång med mindre man också föreskriver att förare, som uppnått viss ålder, därefter 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

Beträffande innehållet i remissyttrandena får utskottet hänvisa till den redogörelse härför som finnes i propositionen s. 34—36.

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 trafik-säkerhetssynpunkt genom åtgärder av nu avsett slag. Även om det icke är svårt att påvisa ensstaka 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 trafik-säkerhet. 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

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

Beträffande innehållet i yttrandena får utskottet hänvisa till den redogörelse härför som finnes intagen i propositionen s. 40—42.

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 skadevällande 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 häst behövs. För mopedföraren kan skadeståndsskyldigheten bli högst betungande. Risker 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 skadestandsreglerna. Om mopederna — såsom fallet f. n. är — jämställas 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 trafikförsäkring, 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 bestämelse 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 därefter, 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 åvägbringas över att mopedägarna fullgör sin skyldighet att hålla fordonen trafikförsäkrade. Såsom

förut framhållits bör registreringskyldighet — 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. Vilkendera 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 till fyllest. 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 fö-

revarande 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 försäkringen är emellertid till stor del just att bereda skydd mot följderna av katastrofskador. Att dylika skador endast sällan inträffar, betyder att en höjning av maximibeloppet endast får ringa inverkan på premiesatserna. Här till 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 alltjämt — 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 saluvagnsskylt. 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 anmäl-

ningsskyldighet 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 förseelsen 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.

Lagrådet

Lagrådet har inte haft någon principiell erinran mot förslaget om införande av trafikförsäkringsplikt för mopeder. I ett avseende har lagrådet föreslagit en mindre jämkning av författningstexten. Denna har godtagits vid avlåtandet av propositionen. Angående innehållet i lagrådets yttrande och föredragande departementschefens yttrande i anledning av detta får utskottet hänvisa till s. 64 och 65 i propositionen.

Motioner

I de likalydande motionerna *I: 312* av herr *Nilsson, Yngve, m. fl.* och *II: 388* av herrar *Nilsson* i Bästekille och *Svensson* i Krokstorp hemställes, under åberopande av den stora användning mopederna kommit att få jämte den tekniska utvecklingen, som ökat mopedernas användbarhet och fartresurser, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående obligatorisk trafikförsäkring för mopeder och motsvarande motorfordon.

Straffrättsliga frågor

Utredningen och remissyttrandena

Beträffande innehållet i utredningens betänkande och remissyttrandena i denna del får utskottet hänvisa till propositionen s. 47—51.

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 spørsmål. Frågan om straffrättsligt ansvar för annans gärning utgör dessutom över huvud taget ett föga genomarbetat område av specialstraffrätten. De spørsmål, 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.

Utan 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 vederligen 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

Beträffande innehållet i yttrandena får utskottet hänvisa till den redogörelse härför som finnes i propositionen s. 52—53.

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 tillåt-

na. 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 sig till 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 onekligen att möta, om man anser det nödvändigt 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 icke böra föreslå.

Några detaljfrågor

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 körbanan 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 utbytas 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 mopedkungö-

relse 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

Beträffande innehållet i yttrandena hänvisas till den redogörelse härför som finnes i propositionen s. 56.

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 mopedtyper torde kunna godkännas 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 tillmätas 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 se-

nast 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. såsom 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.

Motioner m. m.

I motionen *I: 544* av herr *Karlsson, Göran*, hemställes, att riksdagen måtte besluta att den nya lagstiftningen om mopeder skall träda i kraft den 1 januari 1961.

I motionen *II: 667* av herrar *Bengtsson* i Varberg och *Lundberg* framställes enahanda yrkande dock att stadgandena i 5 och 6 §§ förordningen om mopeder skall lända till efterrättelse från och med dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Som skäl för sina yrkanden har motionärerna framhållit att allmänheten, om förordningen trädde i kraft först den 1 juli 1961, skulle ställa sig avvaktande till inköp av mopeder under våren 1961. Detta kunde medföra svårigheter för fabrikanterna att beräkna den sannolika efterfrågan på branschens produkter, vilket i sin tur skulle medföra otrygghet för de anställda inom näringsgrenen.

Under åberopande av i huvudsak samma skäl har jämväl *Nymans Verkstadsklubb* och *Nymanbolagen Aktiebolag* i sin förenämnda skrivelse till utskottet hemställt, att förordningen om mopeder måtte träda i kraft den 1 januari 1961. I skrivelsen framhålles, att några svårigheter ur tillverkningssynpunkt icke beräknas uppstå hos de tillverkande företagen, om ikraftträdandet bestämmes till denna dag, samt att de tekniska problem, som sammanhänger med tillverkningen av mopederna, kan lösas inom denna tidrymd.

Utskottet

I propositionen föreslås nya bestämmelser om mopeders konstruktion och utrustning. Den nuvarande absoluta begränsningen av motoreffekten till 0,8 hästkrafter bortfaller och ersättes av en bedömning från fall till fall av motorns effektkurva. Kravet på pedaler slopas. Ljuddämpare skall i fortsättningen vara obligatorisk utrustning. Bestämmelserna om bromsutrustning föreslås skärpta. Föreskrifterna om besiktning skärpes i väsentlig mån. Sålunda skall besiktning avse hela mopeden och icke som nu endast mopedmotorn. Slutligen föreslås införande av trafikförsäkringsplikt i fråga om mopeder. Tiden för ikraftträdandet av de nya reglerna har satts till den 1 juli 1961.

Frågan om obligatorisk ansvarighetsförsäkring för moped har vid upprepade tillfällen varit föremål för riksdagens behandling, dels år 1952 i samband med tillkomsten av kungörelsen med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor, dels år 1955 och år 1959 i anledning av motioner. Vid samtliga tillfällen behandlades frågan av andra lagutskottet. Utskottet uttalade därvid, att vägande skäl talade för att bestämmelser infördes om obligatorisk ansvarighetsförsäkring. I utlåtandena till 1952 och 1955 års riksdagar förklarades att lösningen av frågan med hänsyn till svårigheterna att finna en lämplig form för en sådan försäkring borde anstå i avbidan på ytterligare utredning från Kungl. Maj:ts sida. I utlåtandet till 1959 års riksdag framhölls att från mopedfabrikanthåll tagits initiativ till att söka ordna en ansvarighetsförsäkring, som skulle gälla för varje försäld moped, samt att slutlig ställning till frågan om lagstiftning i ämnet icke borde tagas förrän detta initiativ hunnit prövas av bl. a. försäkringsgivarna.

Utskottet anser fortfarande, icke minst med hänsyn till den stora användning som mopeder fått hos allmänheten, att det är av betydande värde, bland annat ur social synpunkt, att ansvarighetsförsäkring finns för varje moped. Mot bakgrund härav konstaterar utskottet med tillfredsställelse, att frågan nu erhållit en positiv lösning. Försäkringsplikten innebär en tämligen ringa ekonomisk börda för fordonsägaren. För skadelidande tredje man däremot utgör den ett värdefullt skydd mot följderna av mopedolyckor, och för mopedägaren själv innebär den trygghet mot de ekonomiska risker, som reglerna om skadeståndsskyldighet kan medföra.

Genom propositionens förslag i denna del har syftet med motionerna I: 312 och II: 388, i vilka hemställes om en utredning angående obligatorisk trafikförsäkring för mopeder och motsvarande motorfordon, blivit tillgodosett. Motionerna påkallar därför icke någon riksdagens åtgärd.

I motionen I: 544 och i motionen II: 667 framställs önskemål om att den nya lagstiftningen måtte träda i kraft den 1 januari 1961. Som skäl härför framhåller motionärerna, att försäljningssäsongen för mopeder har sin höjdpunkt under vårmånaderna. Eftersom mopederna enligt de nya bestämmelserna kan göras i viss utsträckning mer attraktiva, kan befaras att allmän-

heten uppskjuter sina inköp tills de nya mopederna finns tillgängliga i handeln, vilket enligt förslaget kan ske först efter den 1 juli 1961. Detta medför svårigheter att beräkna den sannolika efterfrågan under våren 1961. Mopedfabrikanterna får på grund därav svårt att planera produktionen, något som i sin tur kan väntas föra med sig sysselsättningssvårigheter och därmed sammanhängande otrygghet för de anställda inom näringsgrenen. Enligt motionärernas uppfattning skulle dessa olägenheter icke uppstå, om de nya bestämmelserna trädde i kraft vid ett årsskifte.

Utskottet finner med hänsyn till vad som framhållits i motionerna goda skäl tala för att de föreslagna bestämmelserna om mopeders konstruktion och utrustning bör sättas i kraft vid ett årsskifte. Enligt de föreslagna övergångsbestämmelserna får emellertid cykel med hjälpmotor, som tagits i bruk före den nya förordningens ikraftträdande, nyttjas som moped utan att den underkastas sådan besiktning som föreslås skola införas. Eftersom kontroll är erforderlig över att icke sådana mopeder som tages i bruk efter de nya reglernas ikraftträdande oriktigt uppgives vara av äldre datum, har dock undantagsbestämmelsen för äldre mopeder gjorts tillämplig endast i de fall då trafikförsäkring tecknats med verkan senast från och med dagen för ikraftträdandet och därefter oavbrutet vidmakthålles. Då man har anledning att utgå från att en betydande del av mopedbeståndet icke nyttjas i trafik under vinterhalvåret, är det sannolikt att ett stort antal mopedägare underlåter att då ordna sin försäkringsfråga. Därest ikraftträdandet förlägges till ett årsskifte, skulle i dessa fall mopederna icke få tagas i bruk utan föregående särskild besiktning. Med hänsyn till besiktningsmyndigheternas arbetsbelastning är det erforderligt att så många mopedägare som möjligt ordnar sin försäkringsfråga innan de nya bestämmelserna börjar gälla. Det är därför mindre lämpligt att låta förslagen i sin helhet träda i kraft vid ett årsskifte.

Motionärernas önskemål synes emellertid kunna tillfredsställande tillgodoses, därest Kungl. Maj:t för tiden före den 1 juli 1961 i särskild ordning medger, att mopeder må godkännas i enlighet med de nya bestämmelserna och att mopeder, som sålunda godkänts, skall vara undantagna från de äldre bestämmelserna. Den tidpunkt från vilken dessa särskilda bestämmelser bör gälla blir givetvis beroende av möjligheterna att verkställa erforderliga typbesiktningar men torde, såvitt utskottet kunnat bedöma, troligen kunna bestämmas till årsskiftet 1960/61. Utskottet förordar sålunda, att Kungl. Maj:t på sätt som angivits sätter de nya bestämmelserna partiellt i kraft före den i författningsförslagen angivna tidpunkten.

I övrigt har utskottet icke funnit anledning till uttalande i ämnet.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen i anledning av förslaget till förordning om mopeder samt motionen I: 544 och motionen II: 667 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anför;

B. att riksdagen måtte med bifall till propositionen för sin

del antaga förslaget till lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon; samt
C. att motionerna I: 312 och II: 388 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 april 1960

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, Sunne, fru Carlqvist, herrar Åkesson, Eric Carlsson* och Ringaby;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo*, Nilsson i Göteborg, Odhe, Bengtsson i Varberg, Rimmerfors, Gustavsson i Alvesta, fru Svensson och herr Björkman.

* Ej närvarande vid justeringen.