

Nr 5.

Ankom till riksdagens kansli den 12 maj 1925 kl. 3 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 5, i anledning av motion angående fastställande av maximiarbetstid för automobilförare i yrkesmässig trafik.

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 256, som hänvisats till utskottet, ha herrar *Johanson* i Stockholm och *Carlsson* i Stockholm hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om framläggande för riksdagen snarast möjligt av förslag till föreskrifter i automobilförordningen eller annorledes, som fastställa en maximiarbetstid för bilförare i yrkesmässig trafik.

Motionen.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat yttrande från Kungl. Socialstyrelsen och Överståthållarämbetet, vilka yttranden bifogas som bilagor. Dessutom ha »Stockholms droskägareförening», »Sveriges trafikbilägares riksförbund» »Svenska transportarbetareförbundet» och »Svenska automobilförareförbundet» beretts tillfälle att yttra sig i frågan.

Yttranden.

Stockholms droskägareförening avstyrker motionen, i det den framhåller svårigheterna att övervaka en dylik lagbestämmelses efterlevnad, och anser för övrigt, att olycksrisken ej skulle vara större därför, att föraren suttit längre tid vid ratten, utan att orsakerna till trafikolyckorna skulle vara att söka i för hög hastighet, onykterhet och dylikt. Sveriges trafikbilägares riksförbund avstyrker likaledes motionen och anser, att en eventuell bestämmelse ej skulle vara möjlig att tillämpa i praktiken. Förhållandena äro så skiftande och trafiken så oberäknelig och oregelbunden och den ekonomiska ställningen redan nu så trängd, att en dylik bestämmelses införande skulle omöjliggöra trafikverksamhet i många fall. Den effektiva körtiden är dessutom redan nu i regel blott 2 à 3 timmar pr hel dagstjänstgöring. Svenska transportarbetareförbundet anser en begränsning av arbetstiden vara till gagn, men tror, att det kommer att bli svårt för att icke säga omöjligt att utöva erforderlig kontroll. Svenska automobilförareförbundet instämmer helt kort i motionens syfte.

Förhållandena äro givetvis mycket skiftande på olika orter. Ehuru den effektiva körtiden i regel ej torde vara ur trafiksäkerhetssynpunkt orimligt lång, har utskottet dock funnit det utrett, att chaufförerna i den yrkesmässiga trafiken mången gång få sitta vid ratten så lång tid, att fara för trafiksäkerheten kan tänkas uppstå, och stöder sig utskottet härvid på polismästarens i

Utskottet.

Stockholm yttrande, då han säger: »Det finns emellertid icke någon anledning att räkna med att sådant vållande till olyckor är vanligt eller förekommit i något större antal fall, men det är ju tillräckligt, att det förekommit i några fall, för att förhållandet bör påkalla allvarlig uppmärksamhet, och då lagbestämmelser i det i motionen angivna syfte, trots svårigheterna vid övervakningen, likväl torde komma att bliva i viss mån till nytta, anser jag mig böra tillstyrka, att sådana bestämmelser komma till stånd.» Redan nu ha polismyndigheterna i vissa fall funnit sig böra föreskriva viss maximitid, varjämte arbetstiden i kollektivavtal mellan bilägarna och chaufförerna i vissa fall reglerats till i medeltal åtta timmar pr dygn. Dessutom är genom arbetstidslagen arbetstiden reglerad för det fåtal företag, som falla under lagens bestämmelser. Även den del av den yrkesmässiga biltrafiken, som ej är reglerad genom polisföreskrifter eller på annat sätt, synes emellertid böra underkastas reglerande bestämmelser, varvid dock nödig hänsyn bör tagas till dessa bestämmelsers praktiska konsekvenser under olika förhållanden, så att man ej onödigtvis försvårar utövandet av trafikrörelse. Utformningen av dessa bestämmelser synes lämpligast kunna ske i den ordning socialstyrelsen i sitt yttrande anvisat, och ansluter sig utskottet i övrigt i allt väsentligt till vad i detta yttrande anförts.

Utskottet inser visserligen, att det kommer att möta svårigheter, och kanske ganska stora sådana, att utöva en effektiv kontroll över föreskrifternas efterlevnad. Blotta förekomsten av bestämmelser i berörda avseende torde dock i och för sig ha en stor betydelse såsom återhållande faktor.

Med stöd av vad som sålunda anförts får utskottet hemställa,

att andra kammaren måtte för sin del besluta, att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om framläggande för riksdagen snarast möjligt av förslag till föreskrifter i automobilförordningen eller annorledes, i syfte att åstadkomma sådan begränsning av arbetstiden för bilförare i yrkesmässig trafik, som med hänsyn till trafiksäkerheten kan finnas nödigt.

Stockholm den 12 maj 1925.

På utskottets vägnar:

HELMER LAGERKWIST.

Närvarande: herrar Lagerkwist, Eklund, Werner, Lilliecreutz, Bergström i Bäckland, Andersson i Falkenberg, Anderson i Linköping, Persson i Falla, Mårtenson och Hammarlund.

Till riksdagens andra kammarers tillfälliga utskott nr 3.

Sedan Kungl. Maj:t anbefallt Överståthållarämbetet att avgiva och till utskottet överlämna yttrande över en inom riksdagens andra kammare väckt motion nr 256, angående fastställande av maximiarbetstid för automobilförare i yrkesmässig trafik, får Överståthållarämbetet härmed överlämna i ärendet avgivet yttrande av polismästaren G. Hårleman ävensom av polisens centralavdelning verkställd utredning, och får Överståthållarämbetet såsom eget yttrande åberopa, vad polismästaren i saken anför.

Stockholm den 21 mars 1925.

Carl Hederstierna.

Robert Sällberg.

Y T T R A N D E

över en inom riksdagens andra kammare väckt motion, nr 256, angående fastställande av maximiarbetstid för automobilförare i yrkesmässig trafik.

Motionärerna framhålla med all rätt, att de allt talrikare automobilolyckorna påkalla den allvarligaste uppmärksamhet och att alla åtgärder, som kunna bidra till deras förhindrande, böra vidtagas. Härmed borde, synes det, icke heller kunna finnas mer än en mening, men det är tyvärr icke överflödigt att påminna om lägets allvar. Trots alla strävanden för en förbättrad trafikultur, ter sig utvecklingen inom automobilismen, i vårt land liksom i utlandet, allt annat än hoppgivande i fråga om olycksfrekvensen. Det förefaller som om just olyckornas mängd vore ägnad att hos många försvaga ansvars känslan och göra dem mera likgiltiga för automobilismens olycksoffer. Bland bilmännen själva finnes icke heller den allmänna lojalitet mot gällande bestämmelser, som borde kunna fordras, och myndigheternas kontrollmöjligheter äro, som bekant, ytterst begränsade.

Vår omsorgsfullt utarbetade lagstiftning till trygghet av trafiksäkerheten skulle nog i stort sett, sådan den nu är, vara tillfredsställande, om det blott vore möjligt att verksamt övervaka föreskrifternas efterlevnad. Erfarenheten beträffande olycksfallen i trafiken visade att deras orsaker kunna vara av många handa slag, men ingen erfarenhet är mera vanlig än att oförsiktiga, oförvågna, lättsinniga eller vårdslösa automobilförare missbrukat automobilens förnämsta egenskap, dess hastighet. Om hastigheten äro noggranna föreskrifter meddelade, bland annat den viktiga bestämmelsen, att den städse bör begränsas så att

nödig försiktighet iakttages och sålunda noga avpassas efter körbanans och den närmaste omgivningens överskådlighet och beskaffenhet samt förekomsten därå av annan trafik. Detta stadgande innehåller en huvudregel, om vars nödvändighet icke från något håll gjorts någon invändning, ehuru åsikterna om hastighetsbestämmelsernas lämplighet i andra delar kunna vara ganska skiljaktiga; men huru efterleves nämnda föreskrift och vilka möjligheter har polisen att övervaka tillämpningen? Förordningen om motorfordon innehåller i 2 § en bestämmelse, som ger anvisning på behovet av ett tekniskt hjälpmedel, en självregistrerande hastighetsmätare. Genom en sådan apparat av lämplig beskaffenhet skulle kunna utövas en mera ändamålsenlig och verksam kontroll än den som nu står till buds, och den bleve i många fall ett värdefullt bevismedel vid olycksfall, men nyssnämnda bestämmelse, enligt vilken automobil efter konungens förordnande skall vara försedd med dylik apparat, har icke vunnit något gillande från bilmännens sida, utan betraktas tydligen som en hotande fara, som man hoppas i det längsta kunna undgå. Man föredrager att var och en får tillämpa föreskrifterna på det hela taget efter eget gottfinnande trots den därmed förbundna oerhörda risken för alla trafikanter att även de lättsinniga och de vårdslösa förarna få åtnjuta samma frihet.

Efter dessa och andra erfarenheter i fråga om behovet av kontroll är det naturligtvis av vikt, att förslag till vidare utbyggande av trafiklagstiftningen bedömas särskilt med hänsyn till möjligheten att övervaka bestämmelsernas tillämpning. Vad chaufförernas tjänstgöringstid angår är det uppenbart, att utövändet av en verksam kontroll bleve förenat med betydande svårigheter, särskilt om man tar i betraktande att denna tjänstgöring ofta är synnerligen oregelbunden, kanske mest vid skjutsstationer på landsbygden, där det väl även torde vara ganska vanligt att chaufförerna sysselsättas med arbete av olika slag. För chaufförer som äro anställda vid större trafikföretag är tjänstgöringen annorlunda ordnad, men beträffande dem torde lagbestämmelser i ämnet icke heller vara behövliga.

Av bilagda rapport från polisens centralavdelning härstädes framgår emellertid, att förhållandena i huvudstaden beträffande tjänstgöringstiden i den yrkesmässiga automobiltrafiken äro långt ifrån tillfredsställande. Det har också vid några inträffade olycksfall i trafiken kunnat antagas, att en chaufför å automobil i yrkesmässig trafik till följd av trötthet varit ouppmärksam och därigenom vållande till olyckan. Någon närmare utredning om antalet sådana fall finnes icke att tillgå och torde icke utan stor tidsutdräkt kunna åstadkommas. Det finns emellertid icke någon anledning att räkna med att sådant vållande till olyckor är vanligt eller förekommit i något större antal fall, men det är ju tillräckligt att det förekommit i några fall för att förhållandet bör påkalla allvarlig uppmärksamhet, och då lagbestämmelser i det i motionen angivna syfte trots svårigheterna vid övervakningen likväl torde komma att bli i viss mån till nytta, anser jag mig böra tillstyrka, att sådana bestämmelser komma till stånd. Med hänsyn till behovet av kontroll vill jag emellertid föreslå att därvid jämväl föreskrives att var och en som idkar yrkesmässig automobiltrafik skall vara skyldig att föra dagbok, i vilken tjänstgöringstiden för varje dag skall antecknas, särskilt för varje bil och varje förare, och att denna dagbok skall tillhandahållas polismyndigheten för granskning. Sådana anteckningar skulle även i andra avseenden kunna tjäna till upplysning och bli till nytta för både yrkesutövare och myndigheterna.

I städer och andra samhällen, där ordningsstadgan för rikets städer är till-

lämplig, kunna föreskrifter i förevarande ämne *meddelas i lokala reglementen* för drosktrafik o. dyl., utfärdade på grund av nämnda stadga, men det är härvid att märka att sådana föreskrifter endast kunna gälla körning inom stadens eller samhällets gränser, och därför icke kunna bliva för ifrågavarande ändamål tillfredsställande. Om bestämmelser i ämnet skulle anses behövlige eller lämpliga endast för städernas trafikföretag, torde de därför i alla händelser böra meddelas i förordningen om motorfordon.

Stockholm den 10 mars 1925.

G. Hårleman.

Vördsamt P. M. till Herr polismästaren.

Enligt order har undersökning hållits om huru lång arbetstid i en följd per dygn samt per dygn i sin helhet automobilförare i yrkesmässig trafik inom huvudstaden hava, och får härom rapporteras följande:

1) Hos Stockholms Droskägareförening har inhämtats, att arbetstiden för droskförarna, enligt mellan respektive arbetsgivare- och arbetareorganisationer träffat avtal, bestämts till 9 timmar och 54 minuter per dygn i en följd, men äger droskförare rätt att under denna tid erhålla 1 timmes måltidsrast, varigenom arbetstiden blir 8 timmar och 54 minuter. Såsom kompensation för de 54 minuterna per dygn erhåller emellertid droskförare en fridag var sjätte dag i stället för en var sjunde dag. Arbetstiden vore så ordnad, att det s. k. dagpasset började klockan 7 och 8 förmiddagen och slutade klockan 4—6 eftermiddagen. Vid sistnämnda tid började det s. k. nattpasset, som därefter påginge till klockan 1 à 2 på natten. I en hel del fall fördes respektive autobiler förutom av anställda förare av droskägarna själva. Dessas arbetstid vore då under dagpasset lika med droskförarnas, men bleve den under nattpasset en à två timmar längre, då tillgång till körning funnes.

2) Beträffande arbetstiden för förare av autobiler i hyrverkstrafik hava 7 hyrverksägare och 10 automobilförare blivit i saken hörda, och har av därvid erhållna uppgifter framgått, att arbetstiden för inom dylik rörelse i arbete varande automobilförare är av rätt så skiftande längd. En hel del automobilägare, som endast äga en automobil var, föra sålunda denna själva utan anlåtande av lejd arbetskraft. Arbetstiden för dessa torde i allmänhet uppgå till åtminstone cirka 12 timmar per dygn med kortare uppehåll för intagande av måltider. Där förare äro anställda, vilket ju dock mestadels är fallet, finnas vanligen för varje automobil två förare, vilka tura om med varandra att köra s. k. dag- och nattpass. Dessa pass köras i en följd en veckas tid med erforderliga avbrott för måltider, och ske ombytena i allmänhet vid 4—6-tiden eftermiddagen. Dagpassen bliva i allmänhet 8—10 timmar och nattpassen 9—10 samt i en del fall ända till cirka 12 timmar. Under de längre nattpassen

synes det dock vara vanligt med en måltidsrast om 1 à 1 ½ timmar vid 8,30—10,30-tiden eftermiddagen, då trafiken är av mindre omfattning. I en del fall synes det genom anställande av s. k. fridagsavbytare eller trafikens inställande under senare tiden hava blivit så ordnat, att automobilförarna utan användande av s. k. långpass erhålla en fridag i veckan. Mest vanligt synes emellertid fortfarande vara, att, för att en förare skall kunna erhålla en fridag, vilket i regel brukar ske varannan söndag, en kamrat till denne får köra s. k. långpass, d. v. s. vara i arbete från klockan 8- à 10-tiden förmiddagen till 1- à 2-tiden eller ännu längre på natten, eller, såsom även i ett fall uppgivits, efter att hava vid 3-tiden på natten avslutat ett 9 à 10 timmars nattpass vid 7-tiden påföljande morgon påbörja ett ungefär lika långt dagpass. Från en till trafikföretaget Lille-Bil ansluten automobilägare har exempelvis meddelats, att vid detta företag förekommande långpass fortgå i en del fall från lördag eftermiddag klockan 5 till söndag eftermiddag klockan 5 och i andra fall från klockan 7 söndag morgon till samma tid måndag morgon, således 24 timmar i följd.

Ett undantag från den sålunda i regel långa arbetstiden för nu nämnda kategori av automobilförare i yrkesmässig trafik synes emellertid trafikföretaget Yellow Cab utgöra. Enligt från nämnda företag inhämtade upplysningar hava nämligen därstädes anställda automobilförare sin arbetstid ordnad i likhet med droskförare med ombyten mellan dag- och nattpass samt rätt att under respektive pass erhålla åtminstone en timmes måltidsrast, så att arbetstiden i medeltal utgör 8 timmar per dygn. Dessa förare erhålla fridag vart sjätte dygn, genom att särskilda s. k. avbytare finnas anställda, varigenom icke några s. k. långpass förekomma.

3) Från Stockholms Centrala Omnibusaktiebolag har upplysning erhållits, att vid bolaget anställda omnibusförare hava en arbetstid av i medeltal 8 timmar per dygn, vilken fullgöres med olika långa perioder — 1 ½ upp till 5 ½ timmar — i följd, varpå följer ett kortare avbrott om 20 till 40 minuter för intagande av måltid. Efter detta uppehåll fullgöres i regeln återstoden av dygnets arbetstid. Dessa förare hava i regeln fyra fridagar per månad.

Vid ett annat av stadens större omnibusföretag, Trafikföreningen Stockholm — Älvsjö u. p. a., har uppgivits, att därstädes anställda automobilförare i allmänhet tjänstgöra ungefär 9 timmar i en följd per dygn, dock med tillfälle för dem att under kortare uppehåll vid respektive linjers ändstationer under denna tjänstgöring intaga någon lättare måltid. Genom att samtliga förare erhöllo en fridag vart sjätte dygn, beräknades arbetstiden till ungefär 48 timmar i veckan.

I övrigt synes arbetstiden för omnibusförare i allmänhet vara så ordnad, att de tjänstgöra 8 à 9 timmar i en följd per dygn, likväl med tillfällen att under denna tid förekommande längre eller kortare uppehåll intaga någon måltid. Därjämte synas de i allmänhet erhålla en fridag i veckan.

4) Från Stockholms Transportarbetarefackförening har på förfrågan meddelats, att arbetstiden för i yrkesmässig åkerirörelse anställda automobilförare fortfarande är lika med den i avtal mellan respektive arbetsgivare- och arbetareorganisationer av den 1 april 1922 bestämda. Enligt dessa bestämmelser utgör arbetstiden i allmänhet 8 timmar per dag, då tiderna för måltidsrasterna samt arbetets tidigare upphörande under lördagar och helgdagsaftnar frånräknats. Därtill kommer dock skyldigheten att under en halv timme per dag före den

ordinarie arbetstidens början verkställa nödiga förberedelsearbeten, varigenom den sammanlagda arbetstiden utökas till omkring 8 ½ timmar per dag. Dessa automobilförare hava vanligen fridag varje söndag, vilken fridag tager sin början på lördagsmiddagen.

Det synes av undersökningen framgå, att hyrverkspersonalen nu skulle hava fått sin arbetstid avkortad mera, än vad fallet varit för någon tid sedan. Vid utredningar om anledningen till olyckor med hyrverksautomobiler har vid några tillfällen framhållits, att den långa arbetstiden, som gjort vederbörande automobilförare överansträngd av arbete och nattvak, varit en bidragande orsak till missödena.

Stockholm och Centralavdelningens station den 6 mars 1925.

A. G. Kempe.

A. J. G. Johansson.

Till riksdagens andra kammares tredje tillfälliga utskott.

Genom remiss den 13 februari 1925 har socialstyrelsen anbefallts att till riksdagens andra kammares tillfälliga utskott nr 3 avgiva yttrande över en i kammaren väckt motion nr 256, angående fastställande av maximiarbetstid för automobilförare i yrkesmässig trafik. Till fullgörande härav får socialstyrelsen anföra följande.

För att i någon mån belysa den förevarande frågans omfattning och innebörd har styrelsen sökt införskaffa vissa uppgifter rörande här ifrågavarande verksamhet. Det har därvid av Sveriges trafikbilägares riksförbund meddelats, att inom landet finnas omkring 11,000 personer, som hålla automobil i yrkesmässig trafik, och utgör sammanlagda antalet av dessa bilar cirka 14,700. Huru många avlönade förare, som sysselsätts i trafik med dessa bilar, är däremot icke närmare känt. I betraktande av att i de större trafikföretagen, där bilarna utnyttjas i största möjliga grad, genomsnittligt sysselsätts åtminstone två förare för varje bil, torde emellertid antalet förare åtskilligt överstiga ovan angivna antal bilar i yrkesmässig trafik.

Såsom i motionen påpekas, är för de bilförare, vilka äro anställda i företag, varå arbetstidslagen äger tillämpning, arbetstiden begränsad enligt denna lag. Under arbetstidslagen falla företag, vari i regel användas flera än fyra arbetare. I sådana företag använda bilförare äro emellertid icke skyddade för tillfällig överansträngning. Det i lagens 7 § medgivna övertidsarbete kan nämligen uttagas på sådant sätt, att praktiskt taget obegränsad arbetstid kan erhållas under en kortare tidrymd. Vid ifrågavarande företag torde emellertid i regel

en fast arbetstidsindelning vara gällande, och, såvitt styrelsen har sig bekant, ha klagomål över missbruk i nyss berörda avseende icke framkommit.

Enligt meddelande från arbetsrådet har endast i två fall eftergift begärts för bilförare från arbetstidslagens bestämmelser. I ena fallet avsåg framställningen rätt till medeltalsberäkning av arbetstiden för 4 veckor och i andra fallet rätt att sysselsätta förare $8\frac{1}{2}$ timmar under veckans samtliga dagar. I intetdera fallet har emellertid arbetsrådet ansett sig kunna bifalla framställningen.

Hos mindre företag, varå arbetstidslagen icke äger tillämpning, uttages otvivelaktigt ofta betydligt längre arbetstid än 48 timmar per vecka. Från arbetarhåll har uppgivits, att 6- å 7,000 bilförare inom landet skulle sysselsättas med en genomsnittlig arbetstid av omkring 80 timmar i veckan. I vad mån denna uppgift är riktig, har styrelsen icke varit i tillfälle att kontrollera.

I kollektivavtalen för ifrågakvarande verksamhet har jämväl arbetstidens längd blivit föremål för reglering. I regel har förhöjd ersättning stipulerats för arbete utöver den ordinarie arbetstiden, vilket givetvis verkar återhållande ifråga om utnyttjandet av övertiden. Vanligen har emellertid den i 7 § 1 mom. arbetstidslagen för förberedelse- och avslutningsarbeten medgivna övertiden regelmässigt utnyttjats i större eller mindre utsträckning, men synes särskild ersättning ej alltid utgå därför. I efterföljande tabell har enligt gällande kollektivavtal sammanställts en del uppgifter angående arbetstiden inom några av de större sammanslutningarna på området.

Arbetsgivare	Antal sysselsatta förare	Bruttoarbetstid per dag	Raster pr dag	Anmärkningar
1. Stockholms droskägare ...	1,000	9 t. 54 m.	1 t.	Var 6:te dag fri
2. Göteborgs droskägare ...	210	9 t. 58 m.	1 t.	Var 5:te dag fri
3. Stockholms åkeriägareförening (lastautomobiler).....	800	10 t. 30 m.	$1\frac{1}{2}$ t.	Lördagar $5\frac{1}{2}$ t.; Söndagar fria
4. Malmö droskägare	42	12 t. (dagskift) $9\frac{1}{2}$ t. (nattskift)	$1\frac{1}{2}$ t. $\frac{1}{2}$ t.	Ingen regelbundet återkommande fridag

Ehuru ytterligare en del avtal, berörande mindre företag förefinnas, torde likväl endast för en mindre del av samtliga i yrkesmässig trafik sysselsatta förare arbetsförhållandena vara reglerade genom kollektivavtal.

Den fråga motionen avser, eller lämpligheten att fastställa en maximitid för bilförare i yrkesmässig trafik torde, såsom även av motionärerna betonas, i främsta rummet vara att betrakta från trafiksäkerhetssynpunkt — såsom en arbetarskyddsfråga kan den i många fall ej anses redan på den grund, att de åsyftade bilförarna ofta ej äro att anse som arbetare.

Ser man frågan från trafiksäkerhetssynpunkt, borde tydligtvis graden av trötthet vara bestämmande för tjänstgöringens begränsning, men i avseende

å tröttheten inverka så många olika faktorer, bl. a. av individuell och lokal beskaffenhet, att några allmängiltiga regler knappast kunna uppställas för nämnda begränsning. Man jämföre exempelvis droskchauffören i Stockholm med dess enerverande trafik och den tillfällige bilföraren i ett landsortssamhälle, vilken kanske kör bil en eller annan timme om dagen på föga trafikerade vägar och eljest har annan sysselsättning.

Med hänsyn till att 8-timmarsdagen numera väl får anses som allmänt normerande för arbetstiden, synes det emellertid ligga nära till hands att låta nämnda norm komma till tillämpning i avseende å ifrågavarande yrkesutövare. Berörda begränsning avser dock nettoarbetstiden, och kan den knappast direkt tillämpas å bilförarnas arbete, som ju oftast är av mycket intermittent och oregelbunden natur. Ifråga om mer ordnad och intensiv tjänstgöring synes däremot lämpligen kunna fastställas viss bruttoarbetstid, så beräknad, att den därinom fallande genomsnittliga arbetstiden uppgår till c:a 8 timmar per dygn. Är arbetet å viss ort eller eljest att anse som särskilt tröttande, borde dock nu åsyftade bruttoarbetstid förkortas.

Med hänsyn till frågans karaktär av ett trafiksäkerhetsproblem och dess nära beroende av olika lokala förhållanden, synes dess bedömande lämpligast böra anförtros åt de myndigheter, som enligt motorfordonsförordningen ha att meddela tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik. Genom en bestämmelse i nämnda förordning skulle vederbörande myndighet kunna berättigas att vid tillståndets meddelande föreskriva den begränsning av bilförarnas arbetstid, beräknad per dag eller vecka eller måhända bådadera tidrymderna, som med hänsyn till förhållandena i varje särskilt fall kunde finnas skälig och lämplig.

Stockholm den 26 mars 1925.

Gunnar Huss.

Th. Fürst.