

**Nr 339.**

Av herr **Lindley** och herr **Berg, Robert**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 161 få vi anföra följande:

I fråga om brott mot här ifrågasatta förordning bör ansvarigheten läggas på tillståndsinnehavaren ensam, i de fall brottet begåtts som en följd av order eller kommandering, som tillståndsinnehavaren eller dennes förtroendeman gentemot föraren givit. I många fall begås brott på hithörande område som en följd härav. Visserligen kan man därvid resonera på det sättet, att vederbörande icke under några förhållanden är skyldig att begå handlingar som stå i strid med gällande lagar och förordningar, även om han beordras härtill, men på hithörande område äger detta resonemang icke fullt giltig tillämpning. Om en anställd skulle vägra utföra ett beordrat arbete, skulle han i de flesta fall ådraga sig arbetsgivarens misshag, och vid uppkommande fråga om minskning av arbetet skulle denne i första hand bli ifrågasatt till att få sluta sin anställning. Men även under andra förhållanden än arbetsbrist skulle säkerligen arbetsgivaren begagna sig av första lämpliga tillfälle att avskeda arbetaren, då han icke ville utan knot utföra det arbete han blivit ålagd. Arbetsgivaren skulle därvid såsom stöd för detta sitt handlingssätt kunna åberopa arbetsdomstolens utslag (dom nr 100/1932), där arbetsgivaren förklaras vara i sin fulla rätt att utan angivande av motivering eller orsak till sitt handlingssätt avskeda arbetare från hans anställning.

Till och med i fall där arbetsgivaren varit skyldig har det visat sig vara mycket svårt att få myndigheterna att vidtaga åtgärder mot arbetsgivaren, medan däremot åtgärder mot arbetaren följa omedelbart. Hos J. O. och J. K. har under den sista tiden handlagts ett ärende som visar detta. En åkare från en mellansvensk stad ålade sina chaufförer att utföra en körning till en stad i Västsverige, som tog mer än 12 timmar i anspråk och sålunda innebar brott mot bestämmelsen om arbetstidens begränsning för förare i yrkesmässig trafik. I den sistnämnda staden utfördes icke mindre än sju åtal mot chaufförerna, men först efter anmälan i saken till J. O. underrättades åklagaren i arbetsgivarens hemstad om på vilket sätt transporterna tillgått. Stadsfiskalen i sistnämnda stad ansåg sig emellertid icke böra vidtaga någon åtgärd i ärendet. Först efter anmälan till J. K. fann stadsfiskalen sig böra taga under övervägande att utföra åtal i frågan.

I sådana fall torde det förhållandet att arbetsgivaren är ensam skyldig till ansvar, och helst om detta utmätes efter en något högre skala och i sista hand kunde medföra trafikillståndets indragande, verka återhållande på arbetsgivaren vid dylika kommenderingar.

På grund av det anförda hemställa vi alltså,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t måtte vid utfärdande av förordningen taga hänsyn till vad vi här ovan anført.

Stockholm den 21 mars 1936.

*Charles Lindley.*

*Rob. Berg.*