

Nr 39

Utlåtande i anledning av motion angående översyn av bestämmelser om arbetstid för förare i yrkesmässig automobiltrafik.

Tredje lagutskottet har behandlat en i riksdagens andra kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 219, av herr *Bengtsson* i Landskrona m. fl.

I motionen hemställes att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att i motionen närmare angiven översyn av samt övervägande i fråga om bestämmelserna i 28 § förordningen angående yrkesmässig trafik m. m. måtte göras, därvid hänsyn bör tagas till såväl sociala skäl som trafiksäkerhetssynpunkter, ävensom om att förslag i frågan snarast måtte föreläggas riksdagen.

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionen.

Gällande bestämmelser

Frågan om arbetstiden, bortsett från semester, för förare i yrkesmässig trafik regleras dels av *lagen den 16 maj 1930 om arbetstidens begränsning* (allmänna arbetstidslagen), dels av *arbetarskyddslagen den 3 januari 1949*, dels ock av de särskilda arbetstidsbestämmelser, som återfinns i 28 § *förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* (yrkestrafikförordningen).

Allmänna arbetstidslagen är tillämplig på bl. a. varje rörelse — alltså även på företag för yrkesmässig trafik — om i rörelsen eller företaget för arbetsgivarens räkning i regel användes flera än fyra arbetare. Från lagens tillämpning undantages emellertid bland annat dels arbete som utföres i arbetarens hem eller annars under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över arbetets anordnande, dels arbete som till sin natur är så oregelbundet att det icke kan förläggas till bestämda tider, dels arbete som bedrives av staten, dels också arbete som åligger trafikpersonal vid järnväg, som är upplåten för allmän trafik. Såsom arbetare skall vid lagens tillämpning inte räknas bland annat medlem av arbetsgivarens familj och befattningshavare i överordnad ställning. Huvudregeln 1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1962. 9 saml. 3 avd. Nr 39*

i lagen är att den ordinarie arbetstiden får uppgå till högst nio timmar per dygn samt att den, raster oräknade, inte får överstiga 45 timmar i veckan. Bedrives arbete med regelbunden skiftindelning må annan arbetstid tillämpas, om arbetstiden under en tidrymd av högst tre veckor icke överstiger i genomsnitt 45 timmar i veckan. Någon maximering av antalet arbetstimmar under ett dygn förekommer inte i detta fall. Från de begränsningar som sålunda stadgats får avsteg göras genom kollektivavtal eller efter särskilt medgivande av arbetarskyddsstyrelsen. Lagen ger vidare utförliga regler om arbetares användande till arbete å övertid.

Kravet om minst fyra arbetare utom arbetsgivarens familj medför självfallet att lagen i avsevärd utsträckning icke blir tillämplig på företag, som driver yrkesmässig trafik.

Arbetarskyddslagen äger också tillämpning på bl. a. varje rörelse vari arbetstagare användes till arbete för arbetsgivarens räkning. Undantag stadgas dock för vissa fall, bland annat för arbete som utföres i arbetstagarens hem eller annars under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över arbetets anordnande, samt under vissa förutsättningar arbete som utföres av medlem av arbetsgivarens familj. Enligt arbetarskyddslagen skall, då arbetstagare utför arbete under minst sex timmar av dygnet, arbetet i den utsträckning, som kan anses erforderlig med hänsyn till dess beskaffenhet och varaktighet samt arbetsförhållandena i övrigt, avbrytas genom en eller flera lämpligt förlagda raster av tillräcklig varaktighet. Då arbete kräver ihållande anspänning eller annars är särskilt påfrestande, skall under arbetstiden erforderligt antal lämpligt avpassade och förlagda arbetspauser beredas arbetstagaren. Lagen innehåller även vissa bestämmelser om natt- och veckovila. Såvitt ej arbetet med hänsyn till sin natur, allmänhetens behov eller annan särskild omständighet måste fortgå jämväl nattetid, skall arbetstagare sålunda åtnjuta erforderlig ledighet för nattvila mellan klockan 23 och klockan 5. Arbetarskyddsstyrelsen må dock dispensera från stadgandet. För varje period om sju dagar skall arbetstagare vidare, där ej särskilt förhållande tillfälligtvis påkallar undantag, åtnjuta minst 24 timmars sammanhängande ledighet. Även i detta avseende må arbetarskyddsstyrelsen medgiva undantag.

Med huvudsakligt syfte att minska den fara för trafiksäkerheten, som är förenad med förarens överansträngning, innehåller 28 § *yrkestrafikförordningen* följande stadganden. Förare av automobil i yrkesmässig trafik får ej utan uppehåll om minst 30 minuter i följd framföra bil under längre tid än 5 timmar, dock att bestämmelsen ej äger tillämpning på linjetrafik med omnibus eller på körningar uteslutande inom stationsort. Utöver vad som gäller enligt allmänna arbetstidslagen skall beträffande förarens arbets- och vilotid iakttagas följande. Arbetstiden får under 24 på varandra följande timmar icke överskrida 11 timmar, dock att, då tjänstgöringen icke lämpligen kan ordnas på annat sätt, arbetstiden får utsträckas till 13 timmar,

under förutsättning att arbetstiden under en tidrymd av 48 timmar icke överskrider sammanlagt 22 timmar. I arbetstiden skall inräknas all den tid som föraren till följd av sin tjänstgöring tillbringar på bil, som brukas i trafiken, liksom tid som han använder för bilens skötsel eller för på- eller avlastning av gods, som befordras med bilen, så ock rast som understiger 30 minuter eller under vilken föraren icke äger frihet att avlägsna sig från bilen. Beträffande vilotiden föreskrives, att föraren skall åtnjuta nio sammanhängande timmars vila under varje tidrymd av 24 timmar, räknat från vilken tidpunkt som helst under tjänstgöringen. Vilotiden får emellertid två gånger under varje period av sju sammanhängande dygn minskas till lägst sju timmar. Statens biltrafiknämnd äger, då synnerliga skäl därtill föranleder, medgiva avvikelser från dessa bestämmelser. Beträffande såväl arbets- som vilotiden får undantag också göras, om olyckshändelse eller annan dylik särskild omständighet, som ej kunnat förutses, föranleder därtill.

Det är att märka att bestämmelserna i förordningen bara är tillämpliga på förare i yrkesmässig trafik, d. v. s. trafik i vilken bil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Även inom denna grupp stadgas undantag. Förordningen gäller således bl. a. inte förare av ambulanser, som ägs eller drivs av staten, landsting, kommun eller sjukvårdsanstalt. Särskilt är vidare att märka att förare, som är anställda hos industri- eller handelsföretag, faller utanför förordningen.

Enligt en av statens biltrafiknämnd den 20 juni 1941 utfärdad kungörelse är förare av bil i yrkesmässig trafik skyldig att i en särskild förararbok anteckna arbets- och körtider. Sådan skyldighet föreligger inte för bl. a. förare av bil i den mån han enligt av offentlig myndighet fastställd turlista för buss eller personbil i linjetrafik.

Förarna i yrkesmässig trafik är självfallet också underkastade föreskrifterna i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951*. Enligt 28 § 1 mom. däri gäller bl. a. att fordon inte får föras på väg av någon, som på grund av uttröttning saknar nödiga förutsättningar att föra fordonet på betryggande sätt.

Historik

Beträffande vad som under förarbetena till yrkestrafikförordningen uttalades i fråga om förares arbets- och vilotid må här hänvisas till den i andra lagutskottets utlåtande nr 62/1960 intagna historiken.

Såsom jämväl närmare framgår av sagda utlåtande, har sedermera *Svenska transportarbetareförbundet* gjort framställningar till Kungl. Maj:t dels den 12 december 1952 angående vissa missförhållanden inom den fjärrgående lastbilstrafiken och dels den 20 juni 1957 angående tjänstgöringen i den yrkesmässiga trafiken.

Sedan den sistnämnda framställningen varit föremål för remissbehand-

1* — *Bihang till riksdagens protokoll 1962. 9 saml. 3 avd. Nr 39*

ling, uppdrog Kungl. Maj:t den 22 november 1957 åt *statens trafiksäkerhetsråd* att i samarbete med ifrågakommande myndigheter och organisationer på grundval av forskningsarbete rörande trötthetsfaktorns betydelse för uppkomsten av trafikolyckor skyndsamt uppgöra och till Kungl. Maj:t inkomma med motiverat förslag till åtgärder för motverkande av olyckor i motorfordonstrafiken, helt eller delvis förorsakade av uttröttnings hos föraren. Tillika uppdrog Kungl. Maj:t åt rådet att, därest anledning därtill fanns föreligga, upprätta utkast till nya eller ändrade bestämmelser i arbetstids- och vägtrafiklagstiftningen rörande körtid, arbetstid och vilotid för förare i såväl yrkesmässig som annan trafik.

I skrivelse den 15 september 1958 har vidare *Landsorganisationen i Sverige* på anförda skäl hemställt om tillsättande av en särskild utredning med uppdrag att åstadkomma en tillfredsställande arbetstidsreglering såväl för trafikpersonalen inom det yrkesmässiga bilväsendet som för lastbilschaufförerna inom industri- och handelsföretag.

Landsorganisationens skrivelse överlämnades den 29 oktober 1958 av Kungl. Maj:t till trafiksäkerhetsrådet.

I *motionen nr II: 254 vid 1960 års riksdag* begärdes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa att en utredning tillsattes med uppgift att åstadkomma en efter numera rådande förhållanden anpassad arbetstidsreglering för personal i den yrkesmässiga biltrafiken och för lastbilschaufförer inom industri- och handelsföretag. I sitt förut nämnda *utlåtande nr 62/1960* anförde *andra lagutskottet* bl. a.:

Enligt utskottets mening företer bestämmelserna rörande arbetstiden för förare i biltrafik vissa brister med avseende å såväl lagstiftningens tillämpningsområde som dess innehåll. I förstnämnda hänseende må särskilt framhållas, att de i yrkestrafikförordningen intagna reglerna icke är tillämpliga på förare, som är anställda i industri- och handelsföretag. Ur trafiksäkerhetssynpunkt talar emellertid i stort sett samma skäl för en reglering av arbetstiden för dem som för förare i yrkesmässig trafik. Vidare kan nämnas, att dessa arbetstidsbestämmelser har avseende endast å den del av förarens verksamhet, som består i tjänstgöring som förare. En person kan sålunda under samma dygn arbeta åtskilliga timmar i annan anställning och där- efter tjänstgöra som bilförare under helt arbetspass; ett förhållande som ofta kan te sig otillfredsställande. Även om myndigheterna i största möjliga utsträckning försöker motarbeta sådant dubbelarbete, lär det förekomma i icke ringa grad. Möjligheterna till kontroll av dessa förhållanden är också beskurna i brist på uttryckliga bestämmelser. Beträffande innehållet i gällande regler må framhållas att stadgandena i yrkestrafikförordningen icke utformats med hänsyn till en så kraftig trafikintensitet, som nu är rådande. Icke heller har dessa regler blivit föremål för översyn i samband med den genomförda allmänna arbetstidsförkortningen. Vidare kan nämnas, att gällande bestämmelser i alltför hög grad tillåter att tjänstgöringspassen splittras i flera inställelser, med följd att den sammanhängande fritiden, och därmed tiden för vila och rekreation, för förarna blir alltför kort.

Emellertid vill utskottet erinra om att Kungl. Maj:t uppdragit åt statens

trafiksäkerhetsråd att i samarbete med ifrågakommande myndigheter och organisationer på grundval av forskningsarbete rörande trötthetsfaktorns betydelse för uppkomsten av trafikolyckor skyndsamt uppgöra och till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till åtgärder för motverkande av olyckor i motorfordonstrafiken, helt eller delvis förorsakade av uttrötning hos föraren. Tillika har Kungl. Maj:t uppdragit åt rådet att upprätta utkast till nya eller ändrade bestämmelser i arbetstids- och vägtrafiklagstiftningen rörande körtid, arbetstid och vilotid för förare i såväl yrkesmässig som annan trafik. Utskottet har inhämtat, att rådet har för avsikt att före årets slut framlägga resultatet av sitt utredningsuppdrag. Med hänsyn härtill finner utskottet icke nu skäl tillstyrka en hemställan om en utredning av det slag motionärerna avser. Trafiksäkerhetsrådet har emellertid att behandla ifrågavarande spörsmål endast med hänsyn till vad som är påkallat ur trafik-säkerhetssynpunkt. De vidare problemställningar som aktualiserats i motionen kan enligt utskottets mening fordra ytterligare åtgärder, och det synes därför lämpligt att frågan härom tas upp till övervägande sedan trafiksäkerhetsrådets utredningsresultat blivit tillgängligt. Denna utskottets uppfattning torde böra bringas till Kungl. Maj:ts kännedom.

I enlighet med utskottets hemställan beslöt riksdagen att i skrivelse (nr 367) till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anfört.

Statens trafiksäkerhetsråds förslag m. m.

Med en den 20 december 1961 dagtecknad skrivelse överlämnade *trafiksäkerhetsrådet* till Kungl. Maj:t en *promemoria med förslag angående körtid och vilotid m. m. för förare av fordon i yrkesmässig trafik m. fl.* I promemorian angavs att det till rådet lämnade uppdraget måste avse att huvudsakligen behandla ärendet från trafiksäkerhetssynpunkter. Sociala eller andra synpunkter hade därför bara beaktats i den mån de sammanföll med trafiksäkerhetssynpunkter. Rådet uttalade vidare att det forskningsarbete som på dess uppdrag bedrivits angående trötthetsfaktorns betydelse för uppkomsten av trafikolyckor inte givit några resultat, som kunde läggas till grund för direkta åtgärder i form av lagstiftning. Det syntes också rådet tveksamt, om några sådana resultat skulle kunna erhållas vid ett mera omfattande forskningsarbete. Trafiksäkerhetsrådet fann emellertid att — även om alltså inte forskningsresultaten lämnade något direkt stöd för ändrade regler om körtid och vilotid m. m. — det främst från allmänt sociala synpunkter syntes motiverat att nu genomföra en sänkning av de i 28 § yrkestrafikförordningen angivna tiderna på 11 respektive 13 timmar. Rådet, som ifrågasatte om 13-timmarsregeln fyllde något behov, föreslog att densamma skulle upphävas och att 11-timmarsregeln skulle ändras till en 9-timmarsregel. Vidare föreslogs att i vägtrafikförordningen i en ny paragraf, 29 a, skulle införas föreskrift om att envar, som framför buss, lastbil eller utryckningsfordon, skall vara underkastad de i 28 § yrkes-

trafikförordningen givna bestämmelserna om körtid och vilotid m. m. liksom, om undantag ej medgavs i det särskilda fallet, skyldigheten att föra s. k. förarbok. Vid tillämpningen av respektive tidsgränser skulle körning, varom förmåles i 29 a § vägtrafikförordningen, och sådan, som omtalas i 28 § yrkestrafikförordningen, sammanräknas. Förslag i syfte att effektivisera kontrollen av de ifrågavarande bestämmelserna framlades också. I det avseendet fann rådet det bl. a. böra överlämnas åt lämplig myndighet att närmare utreda hur bestämmelserna om förarbok och om arbetsgivares skyldighet att kontrollera reglernas efterlevnad närmare borde utformas.

Trafiksäkerhetsrådets promemoria har varit föremål för omfattande remissbehandling.

Motionen

Efter att ha återgivit bestämmelserna i 28 § yrkestrafikförordningen anför motionärerna:

Med den intensitet som nu råder i trafiken och med det stora ansvar som åvilar en yrkeschaufför, ofta med många passagerares säkerhet att svara för, synes det oss egendomligt att en arbetsgivare kan påfordra att en chaufför utan uppehåll för rast skall utföra körning i oavbruten följd under mer än fem timmar. Detta förhållande inträffar som bekant för vissa chaufförer i linjetrafik med omnibus eller vid körning inom stationsort. Det hade synts försvarligare om paragrafens fem timmar hade tillämpats som ett absolut maximum på alla chaufförer enligt denna förordning. Ett känt faktum är väl att instabilitet ofta inställer sig efter en tids stark koncentration utan avbrott för mat eller vila. Riskerna för olyckor i trafiken måste mänskligt att döma öka i takt med de påfrestningar man utsätts för. Möjligheterna att beordra en chaufför att i vissa fall arbeta under tretton timmar av en tjugofyratimmarsperiod måste också medföra stora påfrestningar. Att även detta medför ökade risker i trafiken är uppenbart.

Förhållandet att niotimmarsvilan under en tjugofyratimmarsperiod, som föreskrives, två gånger under en sjudagarsperiod kan reduceras till sju timmar kan också medföra ökade risker i trafiken. En chaufför, som exempelvis lämnar fordonet i garaget kl. 23.00 en kväll, kan beordras till arbete påföljande dag kl. 6.00 på morgonen. Om vi nu betänker att föraren i detta fall kanske har en halv timmes färdväg till sin bostad och att han måste äta något innan han går till vila, finns det knappast någon möjlighet att han kan gå till sängs förrän en timme efter arbetstidens slut. På morgonen måste han för att kunna inställa sig vid sin arbetsplats i tid stiga upp ca en timme före arbetstidens början. Den verkliga vilan blir i detta fall, som på intet sätt är unikt, endast fem timmar, och i fall där bostaden ligger än längre bort från arbetsplatsen kan den verkliga vilan bli än mindre. Att en sådan chaufför inte alltid är i bästa kondition får anses sannolikt, och med hänsyn till det ansvar som sedan åvilar honom i trafiken känner man sig illa berörd vid tanken på att lagen medger ett sådant förhållande.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt och för att försöka pressa tillbaka antalet olyckor i trafiken måste alla åtgärder som över huvud taget kan medverka till större säkerhet i trafiken också vidtagas.

Justeringar i här påtalade frågor synes oss ur trafiksäkerhetssynpunkt ytterst angelägna.

Förslag till europeisk överenskommelse rörande arbetsförhållandena för besättningen å fordon i internationella transporter på väg

Inom Förenta nationernas europakommission (ECE) har utarbetats och under första halvåret 1962 för undertecknande öppnats en överenskommelse om arbetsvillkor m. m. vid internationella transporter på väg. Överenskommelsen skall äga tillämpning på sådana internationella vägtransporter, som utförs med fordon, vars högsta tillåtna totalvikt överstiger 3,5 ton. Enligt densamma skall bl. a. gälla att förare skall ha åtnjutit minst tio sammanhängande timmars vila under en tidrymd av 24 timmar räknat bakåt från vilken som helst tidpunkt, då han för fordonet. En gång under en tidrymd av sju dagar får dock vilotiden förkortas till åtta timmar. Vissa särbestämmelser finnes för det fall att fordon är bemannat med två förare. Varje förare skall vidare för varje kalenderår åtnjuta 52 dygns vila, såvitt möjligt förlagd till sön- eller helgdag och fördelad med en dag i veckan. Veckovilan skall omfatta 24 sammanhängande timmar och som regel omedelbart föregås av den dagliga vilotiden. I fråga om *längsta tillåtna körtid* skall gälla att förare inte får föra fordon under längre sammanhängande tid än fem timmar, därvid uppehåll på kortare tid än 30 minuter inte räknas som avbrott. Den sammanlagda körtiden får inte för någon förare överstiga nio timmar under vilken som helst tidrymd av 24 timmar. Reservation göres för force majeure.

Frågan om svenskt biträdande av överenskommelsen har också varit föremål för remissbehandling.

Propositionen nr 155 år 1962

I propositionen nr 155 år 1962 med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen m. m. har *herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet* lämnat en redogörelse (s. 20) för den då inom departementet pågående inventeringen av de ytterligare åtgärder, som skulle kunna sättas in i kampen mot trafikolyckorna. Departementschefen angav att härvid framkommit förslag till åtgärder berörande att avsevärt antal, i propositionen uppräknade områden, bl. a. arbetstidsreglering för yrkesförare. Det uttalades härefter att vissa förslag tämligen omgående torde kunna föranleda åtgärd bl. a. i form av uppdrag till berörd myndighet. Vidare avsågs att bilda olika arbetsgrupper med representanter för berörda myndigheter och organisationer för en närmare diskussion av förslagen och hur de olika frågorna skulle ytterligare bearbetas.

1953 års trafikutredning

I sitt den 27 juni 1962 avgivna betänkande Svensk trafikpolitik III behandlar *1953 års trafikutredning* i ett avsnitt (s. 69 ff.) frågan om förarens arbets- och vilotid. Utredningen redovisar sina överväganden med därav föranledda förslag i form av ett återgivande av sina remissyttranden över trafiksäkerhetsrådets förut refererade förslag samt över frågan om svenskt tillträdande av den likaledes här ovan omtalade ECE-överenskommelsen.

Beträffande trafiksäkerhetsrådets förslag ansluter sig utredningen till tanken på att reglerna i 28 § yrkestrafikförordningen bör göras tillämpliga på alla förare av buss eller lastbil. Biltrafiknämnden bör dock enligt utredningens mening erhålla viss dispensmöjlighet från bestämmelserna. I fråga om det materiella innehållet i reglerna om kör- och vilotid anför utredningen bl. a.:

Vid den liberalisering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, som trafikutredningen förordar, måste givetvis de konsekvenser, som kunna uppstå i fråga om arbetarskyddet, beaktas. Uppmärksamheten härvidlag synes emellertid böra koncentreras på en verkningfull kontroll av skyddsbestämmelsernas efterlevnad, och liberaliseringen såsom sådan torde i och för sig icke kunna tagas till intäkt för en skärpning av de materiella bestämmelser, som reglera detta skydd. I den mån sålunda icke en dylik skärpning grundas på trafiksäkerhetsskäl — något som med hittills verkställda utredningar ej kunnat verifieras — synes det böra överlåtas åt de kollektivavtals slutande parterna att överenskomma om arbets- och vilotidsfrågornas reglering inom ramen för det socialt godtagbara, och denna ram — för närvarande fastlagd i 28 § yrkestrafikförordningens gällande bestämmelser — torde icke böra minskas annat än därest hittillsvarande bestämmelser framstå såsom socialt sett otillfredsställande eller såsom en konfirmation av genom kollektivavtal hävdvunna ytterligare arbetstidsbegränsningar på transportmarknaden. Trafiksäkerhetsrådets motivering av sitt förslag torde icke ge belägg för att någon av dessa förutsättningar nu föreligger.

I fråga om ECE-överenskommelsen uttalas bl. a. att från synpunkten av de intressen, som trafikutredningen har att beakta, någon erinran mot att Sverige biträder överenskommelsen inte synes böra resas.

Utredningen anger avslutningsvis att den utgått från att bestämmelser om förarens arbets- och vilotid närmast bör få sin plats i vägtrafikförordningen, eftersom de enligt utredningens förslag icke bara kommer att beröra den yrkesmässiga trafiken.

Utskottet

I sitt utlåtande nr 34 detta år har utskottet bl. a. påtalat den alltjämt djupt oroande utvecklingen av olycksfrekvensen i trafiken. Denna utveckling i förening med den väntade fortsatta trafikökningen påkallar, såsom i skilda sammanhang framhållits, att kraftåtgärder vidtages för att öka trafiksäkerheten.

I förevarande motion har uppmärksamheten riktats på de regler i 28 § 1 mom. yrkestrafikförordningen, vilka främst avser att minska den trafikfara som är förenad med överansträngning hos föraren av ett fordon i yrkesmässig trafik. Enligt de i fråga varande bestämmelserna får en sådan förare visserligen inte utan uppehåll om minst trettio minuter i följd framföra bil under längre tid än fem timmar. Regeln är emellertid inte tillämplig i fråga om linjetrafik med buss eller på körningar, som bara försiggår inom stationsorten. Motionärerna håller före att det av trafiksäkerhetsskäl är påkallat att femtimmarsgränsen gäller utan undantag. I motionen framhålles vidare att det måste anses otillfredsställande att de nuvarande stadgandena medger att en förare i vissa fall kan beordras att arbeta under tretton timmar av en tjugofyrtimmarsperiod samt att den sammanhängande vilotiden under en sådan tidrymd två gånger inom varje period av sju dygn får inskränkas till sju timmar. Motionärerna finner en justering av de förevarande bestämmelserna ytterst angelägen från trafiksäkerhetssynpunkt.

Såsom närmare redovisats i det föregående (ovan s. 4 f.), har de frågor, som sålunda upptagits i motionen, i ett vidare sammanhang behandlats av andra lagutskottet i dess av riksdagen godkända utlåtande nr 62/1960. I sagda utlåtande uttalas att bestämmelserna i 28 § 1 mom. yrkestrafikförordningen företer vissa brister med avseende på både tillämpningsområde och innehåll. Andra lagutskottet framhåller att stadgandena sålunda inte är tillämpliga på förare, som är anställda i industri- och handelsföretag, trots att i stort sett samma skäl talar för en reglering av arbetstiden för dessa kategorier som i fråga om förare i yrkesmässig trafik. Vidare påtalas den fara från trafiksäkerhetssynpunkt, som ofta ligger i s. k. dubbelarbete. Något förbud gäller således inte mot att en person, efter att ha arbetat åtskilliga timmar i annan anställning, tjänstgör som bilförare under ett helt arbetspass. Enligt andra lagutskottets mening är möjligheterna att genom kontroll motverka sådant dubbelarbete beskurna i brist på uttryckliga bestämmelser. I utlåtandet uttalas vidare att stadgandena i yrkestrafikförordningen inte utformats med hänsyn till en så kraftig trafikintensitet som den nu rådande ävensom att reglerna inte varit föremål för översyn i samband med den allmänna arbetstidsförkortning, som genomförts.

I likhet med andra lagutskottet finner detta utskott angeläget att det frågekomplex, som nu åter aktualiserats genom den förevarande motionen, ägnas all tillbörlig uppmärksamhet. Utskottet vill emellertid härvid inte underlåta att betona att trötthetsfaktorns betydelse för olycksfrekvensen i trafiken inte är begränsad till den s. k. nyttotrafiken. Det synes fastmera antagligt att den spelar en betydande roll inom trafiken i övrigt. Enligt 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen får visserligen fordon inte föras på väg av någon, som på grund av uttröttning saknar nödiga förutsättningar att föra fordonet på betryggande sätt. På grund av svårigheten att kontrollera efterlevnaden av föreskriften i dess nuvarande form förekommer det säker-

ligen för närvarande till och med i ganska stor utsträckning att uttröttade personer framför motorfordon. Enligt utskottets mening torde vid det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet uppmärksamhet också böra ägnas frågan om inte reglerna i detta hänseende skulle kunna erhålla en sådan utformning att kontrollen av deras efterlevnad underlättades. Trötthetsfaktorns betydelse i trafiken synes vidare i största möjliga utsträckning böra uppmärksammas i trafiksäkerhetspropagandan.

I vad angår förare av bussar och lastbilar är emellertid — såsom också närmare utvecklats i det föregående (s. 5 ff.) — bestämmelserna om arbets- och vilotid för närvarande i skilda sammanhang föremål för övervägande inom vederbörande departement. Av särskilt intresse synes utskottet härvid vara de regler, som enligt det ovan (s. 7) omtalade inom ECE utarbetade förslaget till överenskommelse ansetts påkallade för besättningen på fordon i internationella transporter. Enligt vad utskottet erfarit, torde proposition på grundval av 1953 års trafikutrednings hitintills avgivna betänkanden komma att framläggas för riksdagen under våren 1963. Det är utskottets förhoppning att det här aktuella frågekomplexet därvid skall erhålla en tillfredsställande lösning i fråga om buss- och lastbilstrafiken.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening giva till känna vad utskottet anført i anledning av motionen II: 219.

Stockholm den 30 oktober 1962

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Oswald, Lindahl, Göran Karlsson*, Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Georg Carlsson, Åkesson och Wirmark;

från a n d r a kammaren: herr Nyberg, fru Torbrink, herrar Andersson i Ryggestad, Svenning, Wachtmeister, Grebäck, Hammarberg och Tobé*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.