

Nr 273.

Av herr **Lindley**, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till motorfordonsförordning.

Undertecknad får härmed med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 121 framföra nedan angivna ändringsförslag.

Huvudsyftet med ifrågavarande lagstiftning torde vara att om möjligt begränsa de med denna verksamhet förbundna olycksfallsriskerna.

Vid ärendets föredragning i statsrådet yttrade departementschefen bl. a. »bland de många och viktiga frågor, som vid revisionen böra beaktas, vill jag särskilt fästa uppmärksamheten vid nu gällande hastighetsbestämmelser, vid ifrågasatta åtgärder till motverkande av onykterhet hos förare av motorfordon samt vid frågan om maximiarbetstid för förare i yrkesmässig trafik».

Undertecknad har i samförstånd med andra motionärer framfört några avvikande meningar till Kungl. Maj:ts förslag. I en fråga måste dock undertecknad, såsom arbetarrepresentant, framföra en särmotion i en mycket viktig detalj, nämligen i arbetstidsfrågan.

Departementschefen erkänner själv att detta spörsmål är av mycket stor betydelse från säkerhetssynpunkt. På arbetarehåll anser man att detta spörsmål är av större betydelse än någon annan, då nämnda fara är en ständig företeelse. Den stora mängden av biläggande chaufförer äro ständigt utsatta för frestelsen att utsträcka arbetstiden till den yttersta gränsen av uthållighet och tvinga härigenom även andra konkurrenter att utsträcka tjänstgöringstiden utöver säkerhetsmarginalen.

Visserligen utgör berusningsmomentet en starkt bidragande omständighet till olycksfallsfrekvensen på detta verksamhetsområde, men dessa förhållanden bliva alltid uppmärksammade då någon olycka inträffar och undersökning verkställes för att speciellt utrona eventuell påverkan av starka drycker, under det att arbetstidsmomentet merendels blir förbisett. På arbetarehåll hysa vi därför den åsikten, att tjänstgöringstiden utgör en betydligt större fara från olycksfallssynpunkt än alkoholfrågan. I bägge fallen spela samma fysiska moment huvudrollen: nedsatt uppmärksamhets-

och bedömningsförmåga. I en verksamhet som denna måste den fysiska vitaliteten hållas på en hög nivå, då endast några få sekunders bristande uppmärksamhet kan medföra stor olycka. Lång tjänstgöringstid måste givetvis nedsätta uppmärksamhets- och bedömningsförmågan.

Såväl motorfordonssakkunniga som chefen för kommunikationsdepartementet ha uppmärksammat frågans stora betydelse samt föreslagit införande av en bestämmelse i § 27 mom. 2, vari stadgas, att arbetstiden icke i regel får överstiga 13 timmar, under 24 på varandra följande timmar.

Bestämmelsen ifråga kan icke betraktas såsom fullt tillfredsställande maximum vid bilförning i mera intensiv trafik, utan mera såsom en första ansats till reglering. Orden »i regel» synas mig dock böra utgå. Det mest anmärkningsvärda är dock att detta stadgande endast gäller för dem som bedriva yrkesmässig trafik. Utgående från att i orden »yrkesmässig trafik», inrymmas såväl de vilka bedriva yrkesmässig personbefordran med bus-sar och droskbilar samt jämväl expressbyråar och åkare som stå allmänheten till tjänst för godsbefordran, blir dock en stor mängd bilförare ställda utanför detta stadgande, såsom alla enskilda firmors bilförare. Dessa torde till antal vara lika många som de vilka komma under begreppet »yrkesmässig trafik».

Liksom beträffande sjöfartssäkerheten, där ett dåligt bemannat fartyg eller sämre kvalificerat fartygsbefäl kan utgöra en fara, icke allenast för ifrågasvarande fartyg, utan även en fara för alla andra mötande fartyg, oavsett huru väl de än må vara utrustade, så måste analoga förhållanden även vara tillfinnandes på biltrafikens område.

Bestämmelsen om arbets- eller tjänstgöringstidens längd bör därför icke enbart införas under rubriken yrkesmässig trafik, utan givas större räckvidd, så att den omfattar samtliga yrkesutövare. Var bestämmelsen lämpligast bör insättas i lagtexten vågar undertecknad icke avgöra, men anser dock att den förslagsvis skulle kunna inflikas i § 15.

Granskar man sedermera bestämmelserna i 5 kapitlet, rörande föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad, frapperas man av att ingen direkt straffpåföljd där finnes utsatt för förseelser mot det i § 27 mom. 2 givna stadgandet. Denna uraktlåtenhet synes så mycket mera anmärkningsvärd i betraktande av de i övrigt ganska minutiösa straffbestämmelser som där finnas angivna för jämförelsevis obetydliga förseelser. Undertecknad måste därför påyrka, att sådan straffbestämmelse med härför lämpliga straffmaximer måtte insättas i detta kapitel.

Undertecknad får därför med stöd av vad som ovan blivit anfört hemställa,

det riksdagen ville besluta att den i § 27 mom. 2 givna begränsningen beträffande arbetstiden måtte göras tillämplig på samtliga yrkesanställda bilförare, samt

att i 5 kapitlet införes lämplig straffpåföljd för eventuella
förseelser mot detta stadgande, och
att lagutskottet måtte söka finna lämplig formulering och
placering för dessa påyrkade stadganden.

Stockholm den 7 mars 1930.

Charles Lindley.
