

## Nr 11.

Ankom till riksdagens kansli den 7 april 1932 kl. 5 e. m.

*Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, nr 11, i anledning av väckt motion, I:190, angående tvångspensionering vid tidigare ålder än den allmänna folkpensioneringen förutsätter av motorförare i yrkesmässig trafik.*

I en inom första kammaren väckt och till dess *andra* tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 190, hava herrar *Lindström* och *Lindley* hemställt, att första kammaren måtte besluta *Motionen.*

att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om snar utredning i trafiksäkerhetens intresse rörande tvångspensionering vid tidigare ålder än den allmänna folkpensioneringen förutsätter av motorförare i yrkesmässig motortrafik och att för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen må föranleda. Beträffande motivering får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har inhämtat yttranden över motionen från Svenska Transportarbetarförbundet och Automobilbesiktningsmännens förening, vilka yttranden fogats vid detta utlåtande såsom bilagor. *Yttranden.*

En likalydande motion som denna förekom i andra kammaren under nr 310. Andra kammarens tredje tillfälliga utskott, som fick denna motion till sig hänvisad, anförde i sitt yttrande nr 2 i huvudsak följande. *Andra kammarens behandling av liknande motion.*

”Motionären utgår i föreliggande motion från den förutsättningen, att motorförare i yrkesmässig motortrafik genom detta yrkes beskaffenhet bliva utsatta för så hård påfrestning på nerver och fysisk motståndskraft, att de bliva förbrukade fortare än inom de flesta andra yrken. En trafikchaufför, anför motionären, i åldern över 55 år måste redan till följd av helt naturliga orsaker vara mindre lämplig för sitt ytterst ansvarsfulla yrke. Hade hans nerver slitits genom ovanliga påfrestningar och vore hans förmåga till ständigt spänd vaksamhet slappad genom många års oavbrutna nötning, så måste hans lämplighet vara ännu mindre. Trafiksäkerheten fordrade, att de äldre chaufförerna finge lämna sitt yrke för att ersättas med yngre krafter. Men då måste det allmänna medverka till att de överåriga chaufförerna bereddades en tillfredsställande för-

sörjning vid en ålder, som med hänsyn till förhållandena måste bli lägre i detta yrke än i de flesta andra. Detta borde ske genom införandet av obligatorisk tjänstepensionering för ifrågavarande yrkesgrupp.

Då utskottet nu går att taga ställning till det sålunda framlagda förslaget, får utskottet till en början framhålla, att motionären synes hava i alltför hög grad förenklat den föreliggande frågan. Då exempelvis i motionen förutsättes, att pensioneringen skulle bekostas av företagarna, d. v. s. arbetsgivarna, och motorförarna eller de anställda med hälften vardera, synes motionären hava förbisett, att ett mycket stort antal personer yrkesmässigt ägna sig åt förande av motorfordon i egenskap av självständiga företagare. Särskilt gäller detta ifråga om lastbilstrafik och på landsbygden även beträffande trafik med taxeaomobil. Ett genomförande av det i motionen framlagda förslaget torde — om anordningen skall kunna motiveras med kravet på ökad trafiksäkerhet — nödvändiggöra en liknande anordning avseende nu nämnda yrkesutövare.

Jämväl ifråga om vissa andra yrkesgrupper skulle samma skäl föreligga för införandet av tvångspensionering vid den ålder, som skulle komma att fastställas. Utskottet tänker då närmast på det stora antal huvudsakligen i merkantil tjänst anställda personer, vilka för utövandet av sin verksamhet äro hänvisade till att fortskaffa sig med motorfordon i kanske lika stor utsträckning som en motorförare i yrkesmässig trafik.

Beträffande samtliga ovan berörda kategorier torde man med ledning av all erfarenhet rörande lagstadgad pensionering kunna utgå ifrån, att kostnaderna för pensioneringen, särskilt om pensionsåldern sättes så lågt som till 55 år men även om en något högre pensionsålder fastställs, skulle bliva så höga, att anordningens genomförande skulle komma att kräva icke oväsentliga bidrag från det allmännas sida.

Ett följdriktigt utdragande av konsekvenserna av ett bifall till motionen synes för övrigt utskottet icke kunna resultera i annat än förbud för personer över viss ålder att överhuvudtaget framföra motorfordon, vilket knappast synes kunna ifrågasättas.

Utskottet får vidare framhålla, att det föreliggande förslaget enligt utskottets mening icke kan betraktas enbart såsom en trafiksäkerhetsfråga utan även måste ses ur den synpunkten, att det utgör ett detaljspörsmål i den synnerligen omfattande frågan om lagstadgad tjänstepensionering av anställda. Statsmakterna hava ännu icke i något fall ansett sig böra ålägga arbetsgivare och anställda att bidraga till dylik pensionering. Då så skett ifråga om statens egna befattningshavare, har staten uppträtt uteslutande i egenskap av arbetsgivare, som i anställningsvillkoren meddelat föreskrifter i förevarande avseende. Att på sätt, det i motionen framlagda förslaget måste anses innebära, taga ett första steg mot införandet av obligatorisk tjänstepensionering med de konsekvenser, som därav kunna följa och som i nu förevarande sammanhang icke kunna ens till en mycket ringa del överblickas, anser utskottet icke kunna ifrågasättas.

Den kommunikationsverksamhet, som närmast torde åsyftas i motionen, är av jämförelsevis mycket ungt datum. Det torde icke vara uteslutet, att förhållandena inom denna verksamhet i det avseende, varom här är fråga, så småningom sedan verksamheten vunnit tillräcklig stadga komma att utan ingripande från statsmakternas sida regleras på sådant sätt, att tjänstepension vid lämplig pensionsålder beredes de anställda så som förhållandet exempelvis är vid de enskilda järnvägarna.”

Härefter avstyrkte utskottet bifall till motionen, och andra kammaren följde sedermera utskottets hemställan.

Med åberopande av andra kammarens utskotts utlåtande, vari utskottet kan *Utskottet.* instämma, hemställer utskottet,

att förevarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 7 april 1932.

Å utskottets vägnar:

A. J. GRANSTRÖM.

---

Närvarande: se under utlåtandet nr 8.

---

SVENSKA TRANSPORT-  
ARBETAREFÖRBUNDET

*Bilaga.*

Stockholm den 3 mars 1932.

*Första Kammarens andra tillfälliga utskott.*

Med anledning att Svenska Transportarbetareförbundet av Första Kammarens andra tillfälliga utskott, anmodats yttra sig över, av riksdagsmännen Rickard Lindström och Charles Lindley väckt motion om utredning rörande tvångspensionering av motorförare i yrkesmässig trafik, vid tidigare ålder än den allmänna folkpensioneringen förutsätter, vill förbundsstyrelsen härmed vördsamt anföra följande.

Frågan om tidigare pensionering av motorförare, ha inom dessa kretsar, med kännedom om arbetets krävande art, sedan länge tillbaka gjort sig rätt kännbart påmind, och utan att göra oss skyldiga till ett plagierande av den synner-

ligen välmotiverade motionen, så är bevisligt, trots yrkets relativa ungdom att bilförare vid uppnådda 55 års ålder icke längre ha det tillförlitliga nervsystem och den fysiska motståndskraft som är erforderligt för yrkets ur trafik-säkerhetssynpunkt krävande arbete. Det är för övrigt rätt belysande för förhållandet på området, när man finner att av löntagarna inom yrket finnes ett mindretal kvar vid uppnådda 55 år, och av dessa äro de flesta komna in i företagareställning med möjlighet att i sin tjänst ha andra, yngre anställda som utför arbetet.

Från arbetsgivaresynpunkt anses, att vid 55 år är så mycket taget av löntagarens andliga styrka och fysiska spänstighet att han bör ersättas med en ny man, och skall en bilförare efter 55 år söka sig ut i den allmänna arbetsmarknaden när han suttit vid sin ratt i 30 à 35 år så förstår man hur det går. Ingen arbetsgivare vill, eller i varje fall högst få, taga en bilförare i sin tjänst, som under så många år icke utfört ett rent kroppsligt arbete, utom att en del bilförare vid de åren ha synnerligen svårt för att icke säga omöjligt att utföra annat arbete. Genom det ständiga stillasittandet, i olika väder och vind pågående arbetet, har en bilförares kropp blivit så inlänkat i det rent mekaniska arbetets rörelser, så tanke på annan sysselsättning, om också något sådant i enstaka fall skulle kunna påräknas, är fullständigt uteslutet, för att icke som i många fall, sjukdom på grund av arbetet, gjort det omöjligt att fortsätta ett dagligt arbete inom biltrafiken.

Det allmänna får under sådant förhållande i de allra flesta fall träda till, och det bör ju förstås vad en pension vid de åren under sådant förhållande betyder för yrkesutövaren, i stället för att i annat fall nödgas vädja till den mera allmänna barmhärtighetskänslan, ifråga om att skänka en något så när rimlig trygghet åt yrkesutövare inom en kår som i stort sett kan anses som den stora allmänhetens tjänare.

Visserligen är yrket relativt ungt, så det icke är möjligt att förebringa en officiell och tillförlitlig statistik, men med den sakkänedom vi anse oss besitta, hämtad ur de gångna årens erfarenhet äger vi dock fullständig kännedom om vad här framförts, och kunna därför med så mycket större skäl anses såsom sakkunniga för ett allmänt uttryck för, att en snar utredning av föreliggande spörsmål, är synnerligen av behovet påkallat.

Svenska Transportarbetareförbundets styrelse vill därför som sin uppfattning framhålla, att ett bifall till motionen skulle komma att fylla ett länge känt behov på den yrkesmässiga biltrafikens område, varför den hoppas på riksdagens bifall till densamma.

Högaktningsfullt

SV. TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

J. A. Mårdh.

AUTOMOBILBESIKTNINGSMÄNNENS  
FÖRENING,  
STOCKHOLM.

*Bilaga.*

*Till Första kammarens andra tillfälliga utskott, Stockholm.*

**Betr. motion nr 190 av herrar Lindström och  
Lindley ang. tvångspensionering vid tidigare ålder  
än den allmänna folkpensioneringen förutsätter  
av motorförare i yrkesmässig motortrafik.**

I anledning av ovan angivna motion får styrelsen för Automobilbesiktningsmännens Förening uttala följande:

Även om styrelsen till fullo beaktar de synpunkter, som motionärerna utveckla anser styrelsen att det ur trafiksäkerhetssynpunkt knappast finnes någon anledning att skilja på förare i yrkesmässig och enskild trafik. Det är visserligen sant att man i den färdande allmänhetens intresse bör vara särskilt noggrann vid val av förare i yrkesmässig trafik, varmed styrelsen närmast avser den del av denna trafik, som omfattar omnibussar och droskautomobiler, men får det anses fastslaget, att en förare, som fyllt 55 år, är mindre lämplig för sin uppgift, då kräver konsekvensen, att varje förare, som uppnått denna ålder, avlägsnas ur trafiken, enär de samtliga representera ett hot mot trafiksäkerheten. Styrelsen delar emellertid icke motionärernas uppfattning, att åldern i och för sig är utslagsgivande, m. a. o. att en trafikehaufför, som uppnått 55 år enbart i följd härav skulle vara mindre lämplig. Det torde icke vara möjligt att generalisera denna fråga, ty dels är tjänstgöringens natur mycket skiftande, dels äro förarnas fysiska förutsättningar så olika. Ej heller har det, styrelsen veterligt, någonsin kunnat fastställas, att en i övrigt frisk förare skulle efter fyllda 55 år vara mindre kvalificerad för sin uppgift än yngre årgångar, och innan klarhet härutinnan vunnits är styrelsen icke i tillfälle att uttala sig om behovet av tvångspensionering.

Stockholm den 1 mars 1932.

AUTOMOBILBESIKTNINGSMÄNNENS FÖRENING.

Å styrelsens vägnar

*Erland Bratt.*

Ordförande.