

Nr 57.

Ankom till riksdagens kansli den 8 juni 1944 kl. 11 fm.

Utlåtande i anledning av väckt motion om viss ändring i bestämmelserna rörande arbets- och vilotid för automobilförare i yrkesmässig trafik.

I en inom första kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 210, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr *Helgesson m. fl.* hemställt, att riksdagen måtte för sin del besluta om viss ändring av 28 § 2 mom. förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Nämnda författningsrum har följande lydelse:

I sådant företag för yrkesmässig trafik, på vilket lagen om arbetstidens begränsning icke är att tillämpa, skall beträffande förarens arbets- och vilotid iakttagas följande.

Förarens arbetstid må under tjugufyra på varandra följande timmar icke, där ej sådan särskild omständighet, som i 1 mom. sägs, annat påkallar, överskrida elva timmar. Då tjänstgöring ej kan på annat sätt lämpligen ordnas, må emellertid arbetstiden utsträckas till tretton timmar, därest arbetstiden under en tidrymd av fyrtioåtta timmar ej överskrider sammanlagt tjugutvå timmar.

I arbetstiden skall inräknas all den tid, föraren till följd av sin tjänstgöring tillbringar å automobil, som brukas i trafiken, så ock tid, som av honom användes för automobilens skötsel eller för på- eller avlastning av gods, vilket befordras med bilen, ävensom rast, som understiger trettio minuter eller under vilken föraren icke äger frihet att avlägsna sig från bilen.

Föraren skall åtnjuta minst nio sammanhängande timmars vila under varje tidrymd av tjugufyra timmar räknat från början av vilken tjänstgöring som helst, därest ej sådan särskild omständighet, som i 1 mom. sägs, annat påkallar. Denna vilotid må emellertid två gånger under varje period av sju sammanhängande dygn minskas till lägst sju timmar.

Då synnerliga skäl därtill föranleda, äger biltrafiknämnden föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden.

De i andra och fjärde styckena medgivna undantagen från den fastställda arbets- respektive vilotiden, där »sådan särskild omständighet, som i 1 mom. sägs, annat påkallar», avse fall då olyckshändelse eller annan dylik särskild omständighet, som ej kunnat förutses, föranleder förlängning av arbetstiden eller förkortning av vilotiden.

Motionärerna ha ansett, att förevarande bestämmelser om arbets- och vilotid borde gälla även beträffande företag, på vilka lagen om arbetstidens begränsning är tillämplig, och därför hemställt, att författningsrummets första stycke måtte erhålla följande ändrade lydelse:

I företag för yrkesmässig trafik skall beträffande förarens arbets- och vilotid iakttagas följande.

I fråga om motiveringen för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Allmänna arbetstidslagen äger tillämpning å rörelse, vari i regel användas flera än fyra arbetare. Den ordinarie arbetstiden enligt denna lag är som bekant kortare än den i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik stadgade maximiarbetstiden. Arbetsgivare, som driver yrkesmässig automobiltrafik och däri sysselsätter flera än fyra arbetare, kan emellertid i viss utsträckning med tillämpning av bestämmelserna i allmänna arbetstidslagen om övertidsarbete använda bilförare till arbete under längre tid än 11 timmar för dygn. Då allmänna arbetstidslagen ej innehåller någon bestämmelse om arbetstidens maximering för 24 på varandra följande timmar, kan enligt nämnda lag arbetstiden under två på varandra följande dygn förläggas så att den, även om övertidsarbete ej uttages, kommer att överstiga 11 timmar under en 24-timmarsperiod. Någon föreskrift om viss minsta sammanhängande vilotid finnes ej i allmänna arbetstidslagen.

Specialbestämmelserna om arbetstid för förare av bil i yrkesmässig trafik ha införts huvudsakligen för att minska den fara för trafiksäkerheten som är förenad med förarens överansträngning.

Sådana bestämmelser funnos även före tillkomsten av 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik. I 1930 års motorfordonsförordning stadgades (27 § 2 mom.), att i trafiktillstånd skulle föreskrivas, att i trafiken tjänstgörande förarens arbetstid i regel icke finge under 24 på varandra följande timmar överskrida 13 timmar, raster däri inbegripna, dock att tillståndsmyndigheten ägde stadga ytterligare begränsning av arbetstiden. Förarbetena till detta stadgande (SOU 1929: 16 s. 211—217, propositionen 1930: 121 s. 94—96, andra lagutskottets utlåtande 1930: 34 s. 103—105) innehålla ingenting som kan giva vid handen, att stadgandet ej skulle gälla beträffande företag på vilket allmänna arbetstidslagen är tillämplig.

Genom en den 14 juni 1933 företagen ändring i motorfordonsförordningen infördes en direkt bestämmelse (27 § 7 mom.) att i yrkesmässig trafik tjänstgörande förarens arbetstid under 24 på varandra följande timmar ej finge överskrida 12 timmar. Myndighet, som hade att meddela

trafiktillstånd, ägde föreskriva ytterligare begränsning. Dessutom lämnades vissa föreskrifter om vilken tid som skulle inräknas i arbetstiden. Ej heller i förarbetena till den sålunda ändrade bestämmelsen (se propositionen 1933: 193 s. 60—65) gives någon antydning om att bestämmelsen icke skulle gälla beträffande företag på vilket allmänna arbetstidslagen är tillämplig.

I 1932 års trafikutrednings förslag (SOU 1935: 12) till förordning angående allmän automobiltrafik upptogs i § 35 ett stadgande om arbetstid, i huvudsak överensstämmande med 1933 års bestämmelser. Paragrafen skulle emellertid enligt sin ordalydelse gälla endast företag, »på vilka lagen om arbetstidens begränsning icke är att tillämpa». Detta tillägg avsåg — enligt de sakkunnigas uttalande (sid. 202) — »att utmärka, att, på sätt redan tidigare varit fallet, förevarande bestämmelser gälla subsidiärt i förhållande till arbetstidslagens föreskrifter».

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag, genom vilken framlades förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil, grundat bl. a. på förenämnda sakkunnigförslag, yttrade (s. 79) föredragande departementschefen, att en större överensstämmelse mellan de företag, som fölle under eller utom arbetstidslagen, syntes önskvärd i förevarande hänseende för att icke alltför stora ojämnheter i konkurrensförutsättningarna dem emellan skulle föreligga, och att även av sociala skäl en begränsning av maximitiden syntes påkallad. Departementschefen hade därför vid granskning av förslaget ansett maximitiden böra sänkas från 12 till 10 timmar. — Ifrågavarande paragraf (§ 35) i propositionen avfattades i övrigt i nära anslutning till utredningens förslag. Den skulle sålunda vara tillämplig å »företag för yrkesmässig trafik, på vilka lagen om arbetstidens begränsning icke är att tillämpa».

I två motioner vid 1936 års riksdag (I: 338 och II: 679) riktades anmärkningar mot att bestämmelserna om arbetstid begränsats till att avse företag, som ej fölle under allmänna arbetstidslagen.

På hemställan av andra lagutskottet (utlåtande nr 54) beslöt riksdagen anmäla, att riksdagen funnit det genom propositionen framlagda författningsförslaget icke böra läggas till grund för lagstiftning i ämnet. Frågan om arbetstiden för bilförare upptogs icke till behandling i utskottets utlåtande.

Den nu gällande förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik har utarbetats på grundval av ett av 1936 års trafikutredning avgivet förslag (SOU 1938: 59). Bestämmelser om förarens arbetstid upptogs i förslaget 28 §. Denna avsågs skola vara tillämplig även å företag, som falla under allmänna arbetstidslagen. Härom yttrade utredningen:

Lagen om arbetstidens begränsning har mycket ringa tillämpning inom den yrkesmässiga trafiken, om man bortser från omnibustrafiken. Denna

lag avser nämligen endast företag med flera än fyra arbetare och gäller ej arbetsgivaren eller dennes familj. I detta sammanhang bör erinras om att trafikutövarna i mycket stor utsträckning själva föra sina bilar.

Det föreslagna stadgandet avser liksom gällande föreskrift alla, som föra bil i yrkesmässig trafik, vare sig de äro anställda eller trafikutöware. I den mån åttatimmarslagen över huvud taget är tillämplig å ett trafikföretag, skall den gälla i den mån den innefattar strängare föreskrifter än förevarande paragraf. Omvänt får ifrågavarande bestämmelse komplettera åttatimmarslagen i den mån den innefattar mera vittgående föreskrifter.

Motiven för denna paragraf och för den allmänna arbetstidslagen äro i viss mån olika. Lagen är betingad av sociala hänsyn, under det att paragrafen åtminstone huvudsakligen motiverats med trafiksäkerhetssynpunkter. Detta är orsaken till att paragrafen förlänats en mera generell giltighet och undantagslöst skall lända till efterrättelse för alla förare.

I syfte att möjliggöra en smidig anpassning av arbetstidsbestämmelserna till de föreliggande förhållandena upptog utredningen i sitt förslag en bestämmelse av innehåll, att biltrafiknämnden ägde, då synnerliga skäl därtill föranledde, i erforderlig omfattning föreskriva ytterligare begränsning eller utvidgning av arbetstiden samt jämväl i övrigt medgiva avvikelser från vad i paragrafen vore stadgat. Utredningen hade genom att förlägga beslutanderätten centralt försökt skapa garantier för en enhetlig och tillfredsställande rättstillämpning. Biltrafiknämnden hade sålunda i nu förevarande hänseenden erhållit i viss mån samma funktion som arbetsrådet enligt arbetstidslagen.

I den proposition (1940: 115), varigenom riksdagens yttrande inhämtades över det förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik, som sedermera föranledde lagstiftning, gjorde föredragande departementschefen ej någon erinran mot 1936 års trafikutrednings förslag, att bestämmelserna om förares arbetstid skulle avse alla förare, alltså även i företag som fölle under allmänna arbetstidslagen. Däremot ansåg departementschefen, att biltrafiknämnden icke borde tilläggas befogenhet att besluta om utvidgning av arbetstiden; därest sådan utvidgning ansåges erforderlig, borde tillstånd därtill sökas i form av dispens hos Kungl. Maj:t.

I enlighet härmed innehöll det genom propositionen framlagda författningsförslaget ej någon föreskrift om att bestämmelserna om bilförares arbetstid (28 §) skulle vara begränsade att avse företag som ej fölle under allmänna arbetstidslagen. Beträffande möjligheten till avvikelser från arbetstidsbestämmelserna föreslogs, att biltrafiknämnden skulle äga att, då synnerliga skäl därtill föranledde, i erforderlig omfattning föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden samt jämväl i övrigt medgiva avvikelser från bestämmelserna.

I sitt utlåtande (nr 27) i anledning av propositionen gjorde andra lagutskottet ej någon erinran mot de av Kungl. Maj:t föreslagna bestämmelserna i denna del. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

Över motionen ha på begäran av utskottet yttranden avgivits av *arbetsrådet, statens biltrafiknämnd, Sveriges trafikbilägares riksorganisation* och *Svenska transportarbetareförbundet*. Yttrandena finnas såsom bilagor fogade vid detta utlåtande.

Biltrafiknämnden har, såsom framgår av dess yttrande, vid detta fogat vissa av nämnden infordrade yttranden. I de av *Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska droskbilägarförbundet* och *Biltrafikens arbetsgi-varförbund* sålunda avgivna yttrandena anläggas samma synpunkter som i det från förstnämnda organisation till utskottet inkomna yttrandet. *Svenska transportarbetareförbundet* åberopar sitt till utskottet avgivna yttrande.

Svenska järnvägsföreningen förklarar sig ha svårt att förstå, att ändringar på ifrågakommande område skola vara påkallade, varför motionen avstyrkes. Enligt föreningens mening måste nämligen tillfredsställande garantier mot missbruk vid de större företagen redan vara för handen dels genom de restriktioner, som allmänna arbetstidslagen stadgar, och dels genom att de på förevarande område starka personalorganisationerna övervakade, att orimligheter i tjänstgöringshänseende ej förekomme. Skulle bifall till motionen komma i fråga, syntes det föreningen angeläget, att undantag gjordes för fall, då vederbörande huvudorganisationer annorledes överenskomme.

Svenska lokaltrafikföreningen yttrar:

Alla rimligen ifrågakommande åtgärder till förbättrande av här berörda arbetsförhållanden böra givetvis vidtagas och ur säkerhetssynpunkt kan icke någon berättigad invändning göras mot motionen. Även om föreningen sålunda vill understryka de av motionärerna anförda synpunkterna, hör man emellertid icke underlåta att väga fördelarna mot uppkommande nackdelar. I förevarande fall torde särskilt de ekonomiska konsekvenserna noga beaktas. Dessa innebära bl. a. att förarpersonalen vid genomförandet av de föreslagna bestämmelserna icke kan utnyttjas på ett fullt rationellt sätt.

Den speciella verksamhet, varom här är fråga, är i vad angår föreningens medlemmar till sin natur sådan, att den icke kan utövas vid vilken tid på dygnet som helst. Vid trafik inom och i närheten av städer och större samhällen når sålunda trafikens omfattning sin höjdpunkt *dels* på morgonen innan folk normalt börjat sitt arbete, *dels* på eftermiddagen efter arbetets slut. Skillnaden mellan denna högtrafik och trafiken under dagens övriga timmar kan vara relativt betydande och på vissa busslinjer i Stockholm var t. ex. före kriget antalet trafikvagnar ända till 3 à 4 gånger det normala. Under nu rådande förhållanden inom buss- och trådbussdriften har denna proportion ytterligare ökats så att i dag under högtrafiken mer än sex gånger så många vagnar gå i trafik som under normaltrafiken.

Men variationerna hänföra sig icke endast till trafikdygnet utan återspelas även under veckan. Sålunda är trafiken på söndagens eftermiddag och kväll avsevärt större än under dagens första del och vidare trafiken

på lördagseftermiddagarna betydligt mera utsträckt än under de övriga vardagarnas eftermiddag.

Alla dessa variationer under dygnet och under veckan göra att trafikföretagen ofta ha svårt att utan en för förarpersonalen icke önskvärd uppdelning av tjänstgöringstiden utnyttja den enligt arbetstidslagen och i avtal fastställda tjänstgöringstiden.

Bestämmelsen att en förares arbetstid under 24 på varandra följande timmar icke må överskrida 11 timmar — eller 13 timmar, då tjänstgöringen ej på annat sätt kan lämpligen ordnas — kommer att medföra svårigheter att vid speciella trafiktillfällen låta förare tjänstgöra på s. k. dubbla tjänster. Dylika trafiktillfällen avse i första hand lördagar och helgdagsaftnar, då högrafiken som ovan nämnts i allmänhet sträcker sig över en betydligt längre tidrymd än under övriga vardagar, varvid samma förare i undantagsfall kan få köra både ett morgonpass och ett kvällspass på samma dag. En dylik åtgärd, som under normala tider hör till undantagen, måste som en följd av inkallelser, sjukdom och andra exceptionella orsaker då och då tillgripas under nu rådande förhållanden. Att för sådana tillfällen hålla erforderlig reservpersonal torde icke vara genomförbart, då denna personal icke skulle kunna helt utnyttjas. Möjligheter att i undantagsfall tillgripa dubbla tjänster måste sålunda enligt föreningens mening finnas, när i motsatt fall en alltför stor personalstyrka måste hållas tillgänglig med därav ökade kostnader.

Även bestämmelsen om 9 timmars sammanhängande vila — eller 7 timmars två gånger under sju på varandra följande dygn — kommer att innebära vissa organisatoriska svårigheter och ekonomiska konsekvenser, särskilt för de större busstrafikföretagen. När som ovan framhållits söndagstrafiken är störst på eftermiddagen och kvällen måste understundom vissa förare, som normalt skulle ha tjänstgjort på morgonen, i stället göra detta på kvällen, varefter de påföljande dag enligt sin tjänst åter skola tjänstgöra på morgonpass. Härvid kommer vilotiden ibland att understiga 7 timmar, eftersom kvällstjänsten slutar mellan kl. 24 och 1 och morgonpasset börjar mellan kl. 5 och 8. I möjligaste mån ordnas dock tjänstgöringen så att vilan blir den längsta tänkbara. Skulle bestämmelsen om 9 resp. 7 timmars vila sålunda genomföras, innebär detta, att en förare, som genom passbyte tjänstgjort på söndagskvällen icke kan återgå till morgontjänsten, varigenom hela den cirkulerande tjänstgöringsgruppen kommer att brytas. Därtill kommer att bestämmelsen medför svårigheter för en förare att erhålla tjänstebyte med annan förare, när han av t. ex. personliga skäl önskar få ändring till stånd. För att möjliggöra ett uppfyllande av vilotidsbestämmelsen tvingas därför trafikföretagen hålla extrapersonal även för ovanberörda tillfällen.

De ifrågasatta bestämmelserna med avseende på arbets- och vilotiden för bussförare komma sålunda som en följd av ett försämrat utnyttjande av förarpersonalen att innebära en ökad ekonomisk belastning av trafikföretagen, genom att extrapersonal måste hållas tillgänglig. På grund härav är det ofrånkomligt att de ökade omkostnaderna för personal komma att återverka även på räntabiliteten. I mer eller mindre grad tvingas företagen då att begära compensation genom vissa justeringar av taxorna uppåt, något som i dagens läge väl bör undvikas.

Det torde kunna ifrågasättas, om icke på andra sätt än genom ändrade lagbestämmelser de åsyftade förbättringarna i bussförarnas arbets- och

vilotider kunna erhållas. Normala tider böra dock under alla förhållanden avvaktas. Enligt föreningens åsikt är det lämpligt att i kollektivavtalen bestämmelser intagas i dylik riktning, dock icke med kategorisk innebörd, utan möjligheter skola fortfarande förefinnas att vid t. ex. inkallelser, sjukdom och välmotiverade önskemål om tjänstebyten i undantagsfall frångå bestämmelserna.

Under hänvisning till vad ovan anförts får föreningen, som väl inser det ur säkerhetssynpunkt berättigade i kraven på i viss mån ändrade tjänstgöringsförhållanden för bussförare, yrka avslag på förevarande motion, men samtidigt föreslå, att genom biltrafiknämndens försorg — när normala tider åter inträtt inom bussrörelsen — vägledande anvisningar i här föreslagen riktning utfärdas. Vid exceptionella tillfällen böra dock trafikföretagen äga rätt frångå vad härutinnan kan komma att stipuleras.

Överståthållarämbetet anför bl. a.:

Även om de större trafikföretagen med flera än fyra anställda, vilkas förare icke inbegripas under yrkesmässiga trafikförordningens arbetstidsbestämmelser, som regel icke torde använda förare till arbete i större utsträckning än vad som är medgivet enligt förordningen, torde fall säkerligen ej saknas, där förarna med stöd av arbetstidslagens undantagsbestämmelser utnyttjas långt över gränsen för vad förordningen skulle tillåta, därest dennas föreskrifter härutinnan vore tillämpliga. Ofta äro förarna själva intresserade av ökad tjänstgöring med hänsyn till utgående övertidsersättning. Då förordningens föreskrifter, som ovan framhållits, huvudsakligen tjäna trafiksäkerhetens intresse och det ur trafiksäkerhetssynpunkt kan medföra vådor att undantaga en stor grupp av förare från trafikförordningens strängare föreskrifter om arbetstid och vila, finner överståthållarämbetet sig böra tillstyrka, att förordningens bestämmelser härutinnan utsträckas att i enlighet med motionärernas förslag gälla *samtliga* förare i yrkesmässig trafik. Den enhetlighet, som härigenom skulle vinnas beträffande samtliga i yrkesmässig trafik tjänstgörande förare, måste även ur andra synpunkter anses vara en fördel.

Huruvida genomförandet av den av motionärerna föreslagna lagändringen skulle komma att medföra svårigheter för de större trafikföretagen — särskilt omnibusbolagen — dels i vad avser upprätthållandet av trafiken i erforderlig utsträckning och dels med hänsyn till det förhållandet att genomförandet av den föreslagna lagändringen skulle medföra att olika lagbestämmelser beträffande arbetstiden bleve gällande för bilförarna och övrig trafikpersonal, äger överståthållarämbetet för närvarande ej möjlighet att bedöma. — Emellertid finner sig ämbetet böra i anslutning härtill fästa uppmärksamheten på att trafikförordningens föreskrifter om förares arbetstid för närvarande gälla för den av järnvägsstyrelsen i synnerligen stor omfattning över hela landet bedrivna yrkesmässiga biltrafiken, i vilken förarna äro anställda genom kollektivavtal.

Från Aktiebolaget Stockholms spårvägar har dock under hand uppgivits, att bolaget vid beräknade större tillfälliga trafikrusningar tvingas anlita bussförarna under arbetstid utöver vad förordningen om yrkesmässig trafik skulle tillåta, därest denna varit tillämplig för bolagets vidkommande. För att möjliggöra en utökad arbetstid för sådana speciella tillfällen vill överståthållarämbetet, därest motionen vinner bifall, förorda att i 28 § 2 mom. förordningen om yrkesmässig trafik införes en föreskrift om möjlighet att

åtminstone för särskilda fall erhålla dispens från bestämmelserna om arbetstid med rätt att utsträcka arbetstiden inom skäliga gränser. Denna dispensrätt synes böra tilldelas biltrafiknämnden, som enligt nu gällande bestämmelser äger att föreskriva ytterligare begränsning av i paragrafen stadgad arbets- och vilotid.

Överståthållarämbetet finner sig slutligen böra framhålla att ett eventuellt införande av den föreslagna utvidgningen av trafikförordningens föreskrifter om arbetstid även torde nödvändiggöra en sådan ändring av allmänna arbetstidslagen att från densamma tillämplighetsområde undantages arbete såsom förare i yrkesmässig trafik. Det torde nämligen i praktiken icke vara görligt att begagna båda författningarna vid sidan av varandra. En dylik lagändring kommer bland annat att medföra att yrkesinspektionen, som enligt arbetstidslagen har att utöva tillsyn över dennas efterlevnad, kommer att helt avkopplas från den av det allmänna utövade tillsynen över bilförarens arbetstid. Någon fara för en ökning av överträdelsena mot arbetstidsbestämmelserna torde detta emellertid icke behöva innebära.

Länsstyrelsen i Stockholms län tillstyrker den i motionen föreslagna författningsändringen och anför som skäl härför, att densamma synes ägnad att bidra till ökad trafiksäkerhet.

Länsstyrelsen i Malmöhus län förklarar, att de såsom grund för motionen åberopade synpunkterna i varje fall icke för närvarande torde äga större aktualitet inom länet. Emellertid hade det tidigare, enligt vad länsstyrelsen erfarit, exempelvis beträffande de s. k. långtraderna visat sig, att det rentav med en viss regelbundenhet förekommit längre arbetstid för bilförarna än den som angivits i här förevarande bestämmelser. Dylika företeelser måste ur trafiksäkerhetssynpunkt anses vara otillfredsställande. Länsstyrelsen funne fördenskull ett genomförande av den i motionen föreslagna författningsändringen önskvärd.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser det principiellt riktigast, att säkerhetsbestämmelserna äro lika, vare sig företagen äro av större eller mindre storleksgrad. I vad mån verkligt behov gjort sig gällande av en sådan författningsändring som motionärerna föreslagit, kunde emellertid icke klart utläsas av motionen. Ej heller innehölle denna någon utredning angående verkningarna av en dylik ändring. I varje fall syntes kunna antagas, att frågan ägde mindre aktualitet under nu rådande restriktioner beträffande bilväsendet, då åtminstone de långväga lastbilskörslorna praktiskt taget bortfallit. Länsstyrelsen förmenade under dessa omständigheter, att frågan om den föreslagna författningsändringen lämpligen borde anstå, tills närmare utredning kunnat förebringas rörande dess behövlighet och verkningarna av dess genomförande. Att en dylik utredning borde taga sikte på normala trafikförhållanden, syntes länsstyrelsen uppenbart.

Länsstyrelsen i Västmanlands län har intet att erinra mot den i motionen föreslagna författningsändringen.

De i 28 § 2 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässiga automobiltrafik m. m. givna bestämmelserna om arbets- och vilotiden för förare av automobil i yrkesmässig trafik ha tillkommit huvudsakligen för att minska den fara för trafiksäkerheten som är förenad med förarens överansträngning. Bestämmelserna äro emellertid icke tillämpliga beträffande företag, som falla under allmänna arbetstidslagen. I ett sådant företag kan automobilförare användas till arbete under längre tid per 24-timmarsperiod än den i trafikförordningen medgivna och förarens arbetstid förläggas så att han icke erhåller den i förordningen föreskrivna minsta sammanhängande vilotiden. Utskottet.

Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen äro ifrågavarande bestämmelser i trafikförordningen såvitt angår undantaget beträffande företag, som falla under allmänna arbetstidslagen, avfattade med frågande av Kungl. Maj:ts av riksdagen tillstyrkta förslag i ämnet.

Fastän allmänna arbetstidslagen har förhållandevis ringa tillämpning inom den yrkesmässiga automobiltrafiken och möjligheten att enligt lagen uttaga längre arbetstid än den i trafikförordningen medgivna är relativt begränsad, böra enligt utskottets mening trafikförordningens ur trafiksäkerhetssynpunkt tillkomna bestämmelser om arbets- och vilotid i princip äga generell giltighet. Det synes knappast vara tillfredsställande att föreskrifter, som äro meddelade till skydd för liv och egendom, skola äga tillämpning endast beträffande mindre företag. Såsom framhållits i de yttranden som avgivits av arbetsrådet och statens biltrafiknämnd utgör den numera så gott som allmänt genomförda gengasdriften av automobiler med därav följande risker ur hälsosynpunkt för förarna ett särskilt skäl för att de i trafikförordningen meddelade bestämmelserna om arbets- och vilotid böra erhålla generell giltighet.

Genom strängare föreskrifter rörande arbetstiden i större företag kunna, i synnerhet under nuvarande förhållanden, svårigheter uppstå för trafikföretagen. Detta utgör emellertid enligt utskottets mening ej skäl för att de i trafikförordningen givna bestämmelserna skulle kunna okontrollerat efter sättas men torde nödvändiggöra ett stadgande om möjlighet att erhålla dispens. Lämpligen torde biltrafiknämnden böra givas befogenhet att, då synnerliga skäl därtill föranleda, medgiva förlängning av arbetstiden ävensom annan avvikelse från ifrågavarande bestämmelser.

Arbetsrådet har i sitt yttrande föreslagit, att om 28 § 2 mom. trafikförordningen bleve tillämpligt även beträffande företag, som falla under allmänna arbetstidslagen, biltrafiknämndens beslut i anledning av framställning om avvikelse från bestämmelserna i författningsrummet skulle, såvitt anginge sådana företag, fattas efter samråd med arbetsrådet. Häremot har utskottet intet att erinra.

Den omständigheten att samtliga företag för yrkesmässig automobiltrafik

bliva underkastade trafikförordningens arbetstidsregler bör enligt utskottets mening ej föranleda, att de större företagen undantagas från allmänna arbetstidslagens tillämpningsområde. Denna lag synes böra gälla, i den mån den innefattar strängare föreskrifter än trafikförordningen.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motion måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville vidtaga sådan ändring av 28 § förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., att de i 2 mom. lämnade bestämmelserna bliva tillämpliga även beträffande företag, på vilka lagen om arbetstidens begränsning är att tillämpa, och i samband därmed stadga befogenhet för statens biltrafiknämnd att efter samråd med arbetsrådet medgiva avvikelser från bestämmelserna.

Stockholm den 8 juni 1944.

På andra lagutskottets vägnar:

KERSTIN HESSELGREN.

Vid ärendets behandling hava närvarit

från första kammaren: herrar *Wistrand*, *Mannerskantz*, *Hage**, *Hallagård*, *Nils Elowsson*, *Söderkvist**, *Holmbäck** och *Helgesson**;

från andra kammaren: fröken *Hesselgren*, herrar *Pettersson* i *Hällbacken**, *Ryberg*, *Cruse**, *Holm**, *Hagård**, *Jansson* i *Hällefors** och *Andersson* i *Eskilstuna**.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Bilaga A.

Till Riksdagens andra lagutskott.

Genom remiss den 11 februari 1944 har Kungl. Maj:t anbefallt *arbetsrådet* att till andra lagutskottet avgiva yttrande över en av herr Helgesson m. fl. väckt motion (I: 210) om viss ändring i bestämmelserna rörande arbets- och vilotid för automobilförare i yrkesmässig trafik.

I anledning härav får arbetsrådet anföra följande.

I 28 § 1 mom. kungl. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. föreskrives, att förare av automobil i yrkesmässig trafik ej må utan uppehåll om minst 30 minuter i följd framföra bilen under längre tid än 5 timmar, såvida icke olyckshändelse eller annan dylik särskild omständighet, som ej kunnat förutses, till annat föranleder. Andra momentet innehåller bestämmelser om förarens arbets- och vilotid beträffande sådant företag för yrkesmässig trafik, på vilket lagen om arbetstidens begränsning den 16 maj 1930 (allmänna arbetstidslagen) icke är tillämplig. Enligt andra stycket i nämnda moment må förarens arbetstid under 24 på varandra följande timmar, där ej särskilda omständigheter annat påkalla, icke överskrida 11 timmar; dock att arbetstiden i vissa fall må utsträckas till 13 timmar, därest den under en tidrymd av 48 timmar ej överstiger sammanlagt 22 timmar. Vidare lämnas i tredje stycket föreskrift om den tid, som skall inräknas i arbetstiden, varjämte i fjärde stycket ytterligare föreskrives, att förare skall åtnjuta minst 9 sammanhängande timmars vila under varje tidrymd av 24 timmar. Slutligen stadgas i femte stycket att statens biltrafiknämnd, då synnerliga skäl därtill föranleda, äger föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden.

Motionärerna föreslå, att den i 2 mom. av ovannämnda paragraf meddelade bestämmelsen att förarens arbetstid under 24 på varandra följande timmar ej får överskrida 11 timmar skall gälla jämväl för företag, varå allmänna arbetstidslagen äger tillämpning.

Den allmänna arbetstidslagen, vilken äger tillämpning å rörelse, vari i regel användas flera än fyra arbetare, stadgar som huvudregel en begränsning av arbetstiden till 48 timmar i veckan med högst 9 timmar för dygn (ordinarie arbetstid). Härutöver äger arbetsgivare — bortsett från övertid för s. k. nödfallsarbete — jämlikt 7 § 1 och 2 mom. i lagen uttaga övertid dels för förberedelse- och avslutningsarbeten med högst 7 timmar i veckan och dels i övrigt, då arbetsgivaren finner detta påkallat, (s. k. allmän övertid) med högst 200 timmar för kalenderår, dock högst 48 timmar för en tidrymd av fyra kalenderveckor i följd. Efter ansökan av arbetsgivare äger arbetsrådet, därest trängande behov föreligger, med stöd av 7 § 3 mom. i lagen medgiva ytterligare övertid med högst 150 timmar för kalenderår. — Jämlikt 7 § 5 mom. i lagen åligger det arbetsgivaren att vid uttagandet av övertidsarbete tillse, att icke arbetaren genom användande till dylikt arbete utsättes för överansträngning eller ohälsa.

Av vad ovan anförts framgår, att arbetsgivare, som driver yrkesmässig åkerirörelse och däri sysselsätter flera än fyra arbetare, med tillämpning av bestämmelserna om övertidsarbete är oförhindrad att använda bilförare

till arbete under längre tid än 11 timmar för dygn. På grund av de i 7 § 2 mom. arbetstidslagen angivna begränsningarna i möjligheten att uttaga s. k. allmän övertid kan emellertid ett överskridande av nyssnämnda tid av 11 timmar endast ske i relativt begränsad omfattning. Det må i anslutning här till omnämnas, att endast i undantagsfall till arbetsrådet inkommit framställning om övertid jämlikt 7 § 3 mom. allmänna arbetstidslagen från åkeriägare och andra i motionen avsedda arbetsgivare.

Enligt arbetsrådets mening synes icke något större behov föreligga av att i förordningen om yrkesmässig trafik m. m. införa ett stadgande om dygnsbegränsning av arbetstiden för bilförare i företag, som på grund av arbetarantalet falla under den allmänna arbetstidslagen. Med hänsyn emellertid till att den i 28 § 2 mom. av nyssnämnda förordning givna bestämmelsen om begränsning av arbetstiden till i regel 11 timmar under 24 på varandra följande timmar tillkommit ur trafiksäkerhetssynpunkt, torde å andra sidan något bärande skäl icke kunna anföras mot att nämnda begränsning generellt blir gällande för förare i yrkesmässig trafik, oberoende av om denne är anställd i rörelse, som omfattas av den allmänna arbetstidslagen, eller i rörelse, som med hänsyn till arbetarantalet är därifrån undantagen. Den numera på grund av rådande krisförhållanden allmänt införda gengasdriften av automobiler med därav betingade risker ur hälsosynpunkt för bilförare talar, utöver vad nyss angivits, för att nämnda begränsning av arbetstiden får generell giltighet. Arbetsrådet anser sig på grund av vad ovan anförts böra tillstyrka, att den av motionärerna föreslagna lagändringen genomföres.

Det i motionen intagna förslaget till ändrad lydelse av 28 § 2 mom. i ovannämnda förordning innebär emellertid ej blott, att den förenämnda begränsningen av arbetstiden till 11 timmar under 24 på varandra följande timmar skall gälla jämväl beträffande företag, som falla under den allmänna arbetstidslagen, utan även att de i tredje, fjärde och femte styckena av nämnda moment givna bestämmelserna skola erhålla allmän giltighet. Då även sist angivna bestämmelser äro tillkomna ur trafiksäkerhetssynpunkt och dessa sålunda torde böra tillämpas, oavsett om den allmänna arbetstidslagen i det särskilda fallet är tillämplig eller ej, synes med nedan angivna inskränkning intet vara att erinra häremot.

I femte stycket av 28 § i förenämnda förordning stadgas, att biltrafiknämnden, då synnerliga skäl därtill föranleda, äger föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden. Då en dylik begränsning av arbetstiden — under förutsättning av bifall till det i motionen intagna förslaget — kan komma att omfatta företag, som faller under den allmänna arbetstidslagen, synes i förevarande lagrum böra intagas bestämmelse om att biltrafiknämndens beslut skall fattas efter samråd med arbetsrådet.

I handläggningen av detta ärende hava, förutom undertecknad Nordin, deltagit ledamöterna Bosaeus, Gabrielson, Söderbäck, Rudenstam, Molander och Thörnberg.

Stockholm den 22 februari 1944.

På arbetsrådets vägnar:

JOHN NORDIN.

Filip Rune.

Bilaga B.

Till Riksdagens andra lagutskott.

Genom remiss den 11 februari 1944 har Kungl. Maj:t anbefallt *statens biltrafiknämnd* att till andra lagutskottet avgiva yttrande över en av herr Helgesson m. fl. väckt motion (I: 210) om viss ändring i bestämmelserna rörande arbets- och vilotid för automobilförare i yrkesmässig trafik.

Biltrafiknämnden har i ärendet erhållit yttrande från Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska droskbilägarförbundet, Biltrafikens arbetsgivarförbund, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska järnvägsföreningen, Svenska lokaltrafikföreningen, Överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus och Västmanlands län.

Med överlämnande av de av förenämnda myndigheter och organisationer avgivna yttrandena¹ får biltrafiknämnden för egen del härmed anföra följande.

I 28 § 1 mom. Kungl. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. föreskrives, att förare av automobil i yrkesmässig trafik ej må utan uppehåll om minst 30 minuter i följd framföra bilen under längre tid än 5 timmar, såvida icke olyckshändelse eller annan dylik särskild omständighet, som ej kunnat förutses, till annat föranleder. Andra momentet innehåller bestämmelser om förarens arbets- och vilotid beträffande sådant företag för yrkesmässig trafik, på vilket lagen om arbetstidens begränsning den 16 maj 1930 (allmänna arbetstidslagen) icke är tillämplig. Enligt andra stycket i nämnda moment må förarens arbetstid under 24 på varandra följande timmar, där ej särskilda omständigheter annat påkalla, icke överskrida 11 timmar; dock att arbetstiden i vissa fall må utsträckas till 13 timmar, därest den under en tidrymd av 48 timmar ej överstiger sammanlagt 22 timmar. Vidare lämnas i tredje stycket föreskrift om den tid, som skall inräknas i arbetstiden, varjämte i fjärde stycket ytterligare föreskrives, att förare skall åtnjuta minst 9 sammanhängande timmars vila under varje tidrymd av 24 timmar. Slutligen stadgas i femte stycket att statens biltrafiknämnd, då synnerliga skäl därtill föranleda, äger föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden.

Motionärerna föreslå, att de i 2 mom. förenämnda paragraf givna bestämmelserna skola gälla jämväl för företag, varå allmänna arbetstidslagen äger tillämpning.

Den allmänna arbetstidslagen, vilken äger tillämpning å rörelse, vari i regel användas flera än fyra arbetare, stadgar som huvudregel en begränsning av arbetstiden till 48 timmar i veckan med högst 9 timmar för dygn (ordinarie arbetstid). Härutöver äger arbetsgivare — bortsett från övertid för s. k. nödfallsarbete — jämlikt 7 § 1 och 2 mom. i lagen uttaga övertid dels för förberedelse- och avslutningsarbeten med högst 7 timmar i veckan och dels i övrigt, då arbetsgivaren finner detta påkallat (s. k. allmän övertid), med högst 200 timmar för kalenderår, dock högst 48 timmar för en tidrymd av fyra kalenderveckor i följd. Efter ansökan av

¹ Här uteslutna.

arbetsgivare äger arbetsrådet, därest trängande behov föreligger, med stöd av 7 § 3 mom. i lagen medgiva ytterligare övertid med högst 150 timmar för kalenderår. — Jämlikt 7 § 5 mom. i lagen åligger det arbetsgivaren att vid uttagandet av övertidsarbete tillse, att icke arbetaren genom användande till dylikt arbete utsättes för överansträngning eller ohälsa.

Av det anförda framgår, att arbetsgivare, som driver yrkesmässig åkerirörelse och däri sysselsätter flera än fyra arbetare, med tillämpning av bestämmelserna om övertidsarbete är oförhindrad att använda bilförare till arbete under längre tid än 11 timmar för dygn. På grund av de i 7 § 2 mom. arbetstidslagen angivna begränsningarna i möjligheten att uttaga s. k. allmän övertid kan emellertid ett överskridande av nyssnämnda tid av 11 timmar endast ske i relativt begränsad omfattning.

Bestämmelser om arbetstid för förare av automobil i yrkesmässig trafik inflöto i 1930 års motorfordonsförordning 27 § 2 mom. Det framhölls i samband med tillkomsten av nämnda författningsrum, att ett fastställande av maximiarbetstid för automobilförare i yrkesmässig trafik i främsta rummet vore att betrakta från trafiksäkerhetssynpunkt. 1927 års motorfordonssakkunniga betonade särskilt vikten av att bestämmelser meddelades i syfte att avlägsna eller inskränka de riskmoment, som kunde bero på att körtiden för yrkesförare vore för lång. De sakkunnige ansågo det ligga nära till hands att låta åttatimmarslagen bli normgivande i fråga om arbetstidens begränsning på sådant sätt, att begränsningen komme att avse viss bruttoarbetstid, så beräknad, att den härinom fallande genomsnittliga arbetstiden uppginge till cirka 8 timmar per dygn. Sakkunnige funno denna tid lämpligen böra sättas till 13 timmar under 24 på varandra följande timmar.

I proposition till 1933 års riksdag framhöll vederbörande departementschef, att gällande bestämmelser om arbetstiden för förare i yrkesmässig trafik icke inneburo tillräckliga garantier, att dylik föräres tjänstgöring inskränktes i den omfattning, som ur trafiksäkerhetssynpunkt vore erforderlig. Departementschefen föreslog dels att föräres arbetstid under 24 på varandra följande timmar skulle inskränkas till 12 timmar och dels att förare av automobil i yrkesmässig trafik icke finge utan uppehåll om minst 30 minuter framföra automobil under längre tid än 6 timmar, såvida icke särskilda omständigheter därtill föranledde. 1933 års riksdag beslöt i enlighet med departementschefens förslag, och bestämmelserna om arbetstid för förare i yrkesmässig automobiltrafik intogos i sin genom förordningen den 14 juni 1933 ändrade lydelse i 27 § 7 mom. 1930 års motorfordonsförordning.

I 1932 års trafikutredningsförslag till förordning angående allmän automobiltrafik hade i 35 § upptagits ett stadgande om arbetstid, i huvudsak överensstämmande med då gällande bestämmelser. Paragrafen skulle emellertid enligt sin lydelse gälla endast företag, på vilka lagen om arbetstidens begränsning icke vore att tillämpa. Detta tillägg avsåg enligt de sakkunnigas uttalande »att utmärka, att, på sätt redan tidigare varit fallet, förevarande bestämmelser gälla subsidiärt i förhållande till arbetstidslagens föreskrifter».

1936 års trafikutredning upptog i sitt förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. under § 28 bestämmelser angående arbetstiden för förare i yrkesmässig trafik. Utredningen framhöll därvid, att lagen om arbetstidens begränsning hade mycket ringa tillämpning

inom den yrkesmässiga trafiken, om man bortsåge från omnibustrafiken. Lagen avsåge nämligen endast företag med mer än fyra arbetare och gällde ej arbetsgivaren och dennes familj. Det av utredningen föreslagna stadsgandet avsåge liksom då gällande föreskrifter alla, som förde bil i yrkesmässig trafik, vare sig de vore anställda eller trafikutövare. I de fall åttatimmarslagen över huvud taget vore tillämplig å trafikföretag, skulle denna gälla i den mån den innefattade strängare föreskrifter än de föreslagna bestämmelserna i 28 §. Omvänt finge ifrågavarande bestämmelser komplettera åttatimmarslagen i den mån de innefattade mera vittgående föreskrifter. Utredningen framhöll vidare, att motivet för den föreslagna paragrafen och för den allmänna arbetstidslagen vore i viss mån olika. Lagen vore betingad av sociala hänsyn under det att paragrafen åtminstone huvudsakligen motiverats med trafiksäkerhetssynpunkter. Detta vore orsaken till att paragrafen förlänats en mera generell giltighet och undantagslöst skulle lända till efterrättelse för alla förare.

1936 års trafikutredning avsåg sålunda, att bestämmelserna rörande arbets- och vilotid beträffande den yrkesmässiga automobiltrafiken skulle gälla, oavsett om trafikföretaget hade sådan omfattning att allmänna arbetstidslagens bestämmelser vore för företaget tillämpliga eller icke. Förslaget innehöll vidare i 28 § sista stycket en föreskrift därom, att biltrafiknämnden skulle, då synnerliga skäl därtill föranledde, äga i erforderlig omfattning föreskriva ytterligare begränsning eller utvidgning av arbetstiden samt jämväl i övrigt medgiva avvikelser från bestämmelserna i 28 §.

Det förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., varöver Kungl. Maj:t (prop. nr 115/1940) inhämtade riksdagens yttrande, erhöi med vissa undantag, varom här ej är fråga, samma lydelse som trafikutredningens förslag. Det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget avsåg sålunda även företag, som voro underkastade allmänna arbetstidslagens bestämmelser, och upptog även föreskrift om att biltrafiknämnden skulle kunna medgiva avvikelser från bestämmelserna i 28 §.

Gentemot författningsrummets lydelse gjorde andra lagutskottet icke någon erinran, och det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget tillstyrktes av riksdagen i denna del.

Genom att 28 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. erhållit sin nuvarande lydelse har Kungl. Maj:t med frångående av sitt av riksdagen tillstyrkta förslag dels undantagit de företag, som äro underkastade allmänna arbetstidslagen, från tillämpningen av de nu i 2 mom. intagna bestämmelserna angående arbets- och vilotid dels ock lämnat biltrafiknämnden behörighet att besluta om avvikelser från de i 28 § givna föreskrifterna endast i så måtto att nämnden äger föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden.

Om anledningen till att författningsrummet erhållit ifrågavarande slutliga utformning saknar biltrafiknämnden kännedom.

Därest den av herr Helgesson m. fl. väckta motionen bifalles, skulle förenämnda 28 § i fråga om arbets- och vilotid erhålla i stort sett samma innehåll som av 1940 års riksdag tillstyrktes.

Motionärerna framhålla, att vissa företag utnyttjat det nu medgivna undantaget från bestämmelserna i 28 § 2 mom. på sådant sätt, att anställda fått utföra arbete ända upp till ett tjugotal timmar i sträck. Att detta förekommit framgår jämväl av Svenska transportarbetareförbundets yttrande jämte därvid fogade bilaga. Även om av handlingarna icke framgår, huru-

vida ett dylikt utnyttjande av arbetskraften förekommer i större utsträckning, kan ett sådant förfaringssätt befaras komma att medföra ur såväl sociala som trafiksäkerhetssynpunkter icke önskvärda konsekvenser. Å andra sidan böra rimliga hänsyn tagas även till svårigheten för arbetsgivarna att inom ramen av de i författningsrummet givna föreskrifterna rationellt och på ett ekonomiskt förnuftigt sätt utnyttja den tillgängliga arbetskraften. I synnerhet i fråga om linjetrafik torde dessa svårigheter komma att ofta göra sig gällande.

Eftersom i de flesta fall, då trafikutövaren har fler än fyra personer anställda i sin rörelse, kollektivavtal torde ligga till grund för överenskommelse mellan arbetsgivare och arbetare, kan det synas tänkbart, att i dylikt kollektivavtal intaga bestämmelser jämväl i avseende å arbets- och vilotid i nära anslutning till de i 28 § 2 mom. givna föreskrifterna. Det kan dock knappast anses tillfredsställande att fråga om tillämpning av en bestämmelse, som dock tillkommit ur trafiksäkerhetssynpunkt och sålunda är av betydande allmänt intresse, regleras genom avtal mellan arbetsgivare- och arbetarparterna. En tillfredsställande ordning torde dock kunna ernås, därest på sätt jämväl av 1936 års trafikutredning och i proposition till 1940 års riksdag föreslagits bestämmelserna i 28 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. göras tillämpliga även på företag, som äro underkastade föreskrifterna i allmänna arbetstidslagen. Såsom trafikutredningen framhållit torde härav bliva en följd, att där arbetstidslagen är tillämplig å ett trafikföretag, denna skall gälla i den mån den innefattar strängare föreskrifter än paragrafen, medan omvänt dess bestämmelser komplettera arbetstidslagen i den mån de innefatta mera vittgående föreskrifter. Huruvida svårigheter härigenom kunna uppkomma för företagarna, torde med hänsyn till de olika uppfattningar, som härutinnan gjort sig gällande, böra närmare undersökas. I allt fall torde för ett rationellt utövande av trafikrörelse i ett betydande antal fall dispens från bestämmelserna angående arbets- och vilotid visa sig erforderlig, särskilt i fråga om linjetrafik, där under vissa förhållanden arbetstiden kan överskridas respektive vilotiden underskridas utan att trafiksäkerheten eftersättes. En förutsättning för den i motionen föreslagna ändringen bör därför vara att, på sätt föreslagits av 1936 års trafikutredning biltrafiknämnden erhåller behörighet att jämväl medgiva utvidgning av arbetstiden eller eljest avvikelser från bestämmelserna i 28 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Svenska lokaltrafikföreningen har i sitt yttrande förklarat sig anse, att någon ändring i bestämmelserna icke bör under nu rådande förhållanden genomföras utan att härmed bör anstå till dess normala tider åter inträtt inom bussrörelsen. Biltrafiknämnden beaktar tillfullo, att genom införande nu av strängare bestämmelser rörande arbetstiden, svårigheter kunna uppstå för trafikföretagen dels genom den av inkallelser och andra orsaker uppkomna bristen på personal och dels genom att med rådande prisstoppbestämmelser kompensation för ökade omkostnader svårigen kan erhållas. Ett förhållande, som man, när det gäller frågan, huruvida med genomförande av bestämmelserna bör tills vidare anstå, dock icke får bortse ifrån är, att den numera så gott som helt genomförda gengasdriften av motorfordon medför åtskilliga risker ur hälsosynpunkt för dem, som äro sysselsatta såsom förare av sådant fordon.

Under åberopande av vad sålunda anförts, vill biltrafiknämnden för sin

del förorda, att 28 § 2 mom. förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. ändras på sådant sätt, att de i nämnda författningsrum givna bestämmelserna göras tillämpliga jämväl i fråga om företag, underkastade allmänna arbetstidslagens bestämmelser, under förutsättning dock, att biltrafiknämnden tillägges behörighet att medgiva jämväl utvidgning av arbetstiden eller eljest avvikelse från bestämmelserna i samma författningsrum.

I beslut om avgivande av förestående utlåtande hava deltagit nämndens ordförande och ledamöterna C. A. Eriksson, Helgesson, Malmquist och Wahlstedt samt ersättaren Ternström.

Stockholm den 18 mars 1944.

Statens biltrafiknämnd

TORSTEN PETERSSON.

Åke Odén.

Bilaga C.

Till Riksdagens andra lagutskott.

Sedan utskottet genom skrivelse den 9 februari 1944 lämnat *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* tillfälle inkomma med yttrande över en inom riksdagens första kammare väckt motion, nr 210, om viss ändring i bestämmelserna rörande arbets- och vilotid för automobilförare i yrkesmässig trafik, få vi anföra följande.

Det kan vid första påseendet förefalla märkligt, att de i 28 § 2 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. givna bestämmelserna beträffande förarens arbets- och vilotid icke gälla för företag, på vilka lagen om arbetstidens begränsning är att tillämpa.

Vid närmare begrundande framstår emellertid detta undantag såsom helt naturligt, i det att arbetstidslagen ålägger de av denna lag berörda företagen restriktioner i fråga om den anställda arbetskraftens utnyttjande, som i olika avseenden äro vida strängare än de, som följa av här ifrågasvarande bestämmelser.

Det är visserligen riktigt, att det kan uppletas sällsynta fall, sådana som det av motionärerna nämnda, då en tillämpning av bestämmelserna i 28 § 2 mom. förordningen angående yrkesmässig biltrafik m. m. innebär strängare begränsning av arbetskraftens användande än vad som följer av arbetstidslagen, men då i det ojämförliga flertalet — praktiskt taget alla — fall en jämförelse mellan de två författningarnas tillämpning ger motsatt resultat, kunna vi icke finna det annärkta förhållandet i och för sig vara av beskaffenhet att böra föranleda en författningsändring.

Tvårt om förefaller det i hög grad obilligt att de företag, som redan äro bundna av de särskilt för trafikutövande företag mycket olägliga bestämmelserna i arbetstidslagen, skulle beredas ytterligare svårigheter genom att de skulle åläggas att samtidigt iakttaga även biltrafikförordningens föreskrifter i de fall, då dessa ledde till strängare resultat.

Vi tillåta oss i detta sammanhang kraftigt framhålla önskvärdheten och det verkliga behovet av att arbete, som utföres vid biltrafikföretag, helt undantages från arbetstidslagens tillämpning, såsom alltsedan 1919 är fallet beträffande arbete, som åligger trafikpersonal vid järnväg, som är upplåten för allmän trafik. När detta undantag tillkom, befann sig biltrafiken ännu på ett i alla avseenden synnerligen outvecklat stadium, och detta förhållande torde utgöra den enda förklaringen till att icke biltrafikpersonalen likaväl som järnvägarnas trafikpersonal redan från början undantogs från lagstiftningens tillämpning.

Det har även i praktiken visat sig att en strikt tillämpning av arbetstidslagens bestämmelser icke är möjlig i avseende å åtskilliga former av biltrafik. I all synnerhet gäller detta drosktrafik på landsbygden samt buss- och lastbilslinjetrafik på längre avstånd. Beträffande drosktrafiken på landsbygden är att märka, att körtillfällena äro synnerligen ojämnt fördelade och ofta mycket glesa, varför en bruttoarbetstid om 9 timmar per dag å ena sidan är otillräcklig att göra företaget lönande och å andra sidan mycket väl kan betydligt utsträckas utan att bliva för arbetaren betungande. Vad åter angår linjetrafiken på längre avstånd, äro förhållandena ofta sådana, att genomförandet av en tur kräver väsentligt längre tid än 9 timmar men avlösning av arbetarna ute på linjen icke är möjlig. I samtliga nu nämnda fall kan trafiken icke anordnas med iakttagande av arbetstidslagens föreskrifter *dels* att den arbetstid, som överstiger 9 timmar per dag, är att betrakta som övertid, *dels ock* att övertid må uttagas allenast i strängt begränsad omfattning. Det torde icke kunna betecknas såsom ett samhällsintresse eller eljest lämpligt att trafik av här angivna slag skall kunna bedrivas endast av sådana företag, som i regel icke använda flera än fyra arbetare.

Under åberopande av vad sålunda anförts få vi för vår del förorda en utredning rörande undantag från allmänna arbetstidslagens tillämpning av arbete, som utföres av biltrafikföretags personal, och under förutsättning att en sådan utredning leder till positivt resultat ha vi icke något att erinra emot att 28 § 2 mom. förordningen angående yrkesmässig biltrafik m. m. ändras på sätt föreslagits i här ifrågasvarande motion.

Stockholm den 29 februari 1944.

Sveriges trafikbilägares riksorganisation

GÖSTA WAHLSTEDT.

Oscar Byström.

Bilaga D.

Till Riksdagens andra lagutskott.

Sedan vi beretts tillfälle att lämna yttrande över den av herr Helgesson med flera väckta motionen rörande sådan ändring i 28 § 2:a momentet första stycket i Kungl. Maj:ts förordning angående yrkesmässig biltrafik, innebärande att begränsningen av arbetstiden i företag, som icke lyda under arbetstidslagen, skulle bortfalla, få vi härmed anföra följande:

Ifrågavarande undantag måste ur säkerhetssynpunkt anses såsom i hög grad otillfredsställande. Om en chaufför anställs hos en arbetsgivare, vars arbetareantal uppgår till över 4, måste en begränsad arbetstid för en sådan chaufför i lika hög grad förorsaka risker ur säkerhetssynpunkt som om föraren vore anställd hos en arbetsgivare med 4 eller mindre antal arbetare. Vi förutsätta, att bestämmelsen infördes därför att man ansett, att lagen om arbetstidens begränsning skulle medföra, att arbetstiden icke uttogs i sådan utsträckning per dag att den uppgick till motorfordonsförordningens föreskrivna 11 timmar. Vi ha emellertid under de år bestämmelsen gällt kunnat konstatera, att företag, som lyda under lagen om arbetstidens begränsning, använda sig av den möjlighet dennas § 4 2:a stycket angiver till att uttaga en arbetstid, som ligger långt över den normala. Vi ha sålunda haft anledning att göra anmärkning mot stora företag inom lastbilsbranschen, som uttagit arbetstid av sina anställda ända upp till 20 timmar under loppet av 24 på varandra följande. Samma förhållande råder inom omnibusbranschen, där man uttager arbetstid, som ligger långt över 11 timmar per dygn. Vi ha fall, där arbetstiden uttagits på ett sådant sätt, att en man, som varit borta från arbetet i över två månader på grund av militärtjänstgöring ändå gjort 447³/₄ timmar i övertid under den övriga delen av året. Vi närsluta en lista¹, som upprättats över en sådan anställds arbetstid år 1942 och som visar, att ordinarie dagtid och övertid uppgått till 20¹/₂ timma. Denna arbetstid uttages i ett så stort företag inom branschen som G. D. G. Biltrafiks AB, och vi ha i dagarna fått in uppgifter från en annan arbetsplats i samma företag, där arbetstiden uttages med 17 å 18 timmar i sträck. Vi anse därför att skäl föreligger för det i motionen framförda förslaget och hemställa om bifall till densamma.

För Sv. transportarbetareförbundet

JOHN CHRISTENSSON.

¹ Här utesluten.