

Nr 254

Av herrar Ekström i Iggesund och Mellqvist, om arbetstidsreglering för personal inom den yrkesmässiga biltrafiken, m. m.

Motorismen har under senare år ökat i en oavbrutet stegrad takt, och i fråga om biltäthet intar vårt land för närvarande en av de ledande platserna i världen. Denna utveckling nödvändiggör, att man aldrig får efterätta kravet på åtgärder som syftar till största möjliga trafiksäkerhet. I första hand måste det givetvis vara angeläget, att lagstiftningen anpassas efter de ändrade förhållandena.

Den yrkesmässiga automobiltrafiken regleras enligt kungl. förordningen den 25 oktober 1940, vars 28 § innehåller bestämmelser rörande arbetstiden m. m. för förarpersonal i dylik trafik. Det torde framstå som uppenbart, icke minst med tanke på att förenämnda förordning trädde i kraft för 20 år sedan, att skäl föreligger till en ingående prövning, huruvida lagen för närvarande är tillfredsställande utformad. I det betänkande V som avgavs av arbetstidsutredningen med förslag angående arbetstidslagstiftningen och partiell arbetstidsförkortning togs arbetstidens längd inom det yrkesmässiga bilväsendet icke upp till behandling. Eftersom det på detta område gäller förhållanden som icke endast berör anställda utan även i stor utsträckning egna företagare, ansåg utredningen icke möjligt att inom ramen för den allmänna arbetstidslagen lösa dessa frågor. Landsorganisationen framhöll i sitt den 31 januari 1955 avgivna yttrande över betänkandet nödvändigheten av att arbetsförhållandena för ifrågavarande trafikpersonal blir föremål för en särskild utredning. Det torde i detta sammanhang böra erinras om att en dylik utredning även borde omfatta lastbilchaufförer, som är anställda hos industri- och handelsföretag. För denna grupp av arbetstagare är mången gång den allmänna arbetstidslagen icke tillämplig, eftersom företaget icke har tillräckligt många anställda. Tjänstgöringsförhållandena kan ej heller regleras enligt förordningen om yrkesmässig automobiltrafik. Den enorma utveckling som kännetecknar den s. k. långtradartrafiken torde göra det angeläget, att tjänstgöringsförhållandena, icke minst beträffande arbetstidens längd, även för denna personal innefattas i en utredning.

Det förhåller sig utan tvekan på det sättet, att här berörda yrkesgrupper har tjänstgöringsförhållanden som saknar motsvarighet inom många andra arbetsområden. Utan att närmare ingå på några detaljer bör dock framhållas, att förordningen medger, att förare i exempelvis omnibusstrafik får framföra fordonet under en tid av fem timmar utan uppehåll. Arbetstiden

kan vidare under tjugofyra på varandra följande timmar uppgå till elva timmar, i undantagsfall till tretton timmar. Beträffande förarens vilotid är stadgat, att han skall åtnjuta minst nio timmars sammanhängande vila under varje period av tjugofyra timmar. Denna vilotid kan emellertid två gånger under varje period av sju sammanhängande dygn minskas till sju timmar. I detta sistnämnda fall kan följaktligen tjänstgöringspasset uppgå till sjutton timmar. Det ovan anförda är i stort sett lagens innebörd i fråga om arbetstid. Det måste framstå som en uppenbar olägenhet, att de ibland onormalt långa tjänstgöringspassen splittras i flera inställelser, vilka kan uppgå till ett antal av ända upp till fem. Det torde väl icke råda någon tvekan om att dessa avbrott i tjänstgöringen icke kan ge den vila och avkoppling som är erforderlig för att man skall befinna sig i god kondition, när tjänstgöringen återupptages.

Nedanstående uppgifter, hämtade ur en tjänstgöringsturlista för bussförare, torde ge en uppfattning om den splittring i arbetstiden som kan förekomma:

Tjänstgöringstid		Passets längd	Betald tid
06.05—11.50	17.00—20.30	14 tim 25 min	9 tim 25 min
12.30—16.00	20.50—02.10	13 tim 40 min	8 tim 50 min
07.40—11.00	17.00—19.00	11 tim 20 min	5 tim 20 min
04.50—09.20	14.30—19.30	14 tim 40 min	9 tim 30 min
05.15—08.15		3 tim	3 tim

Denna sammanställning utvisar tydligt och klart att en översyn av lagstiftningen måste komma till stånd, icke bara med tanke på trafiksäkerheten utan även med hänsyn till den personal det här är fråga om. Verks- och andra läkare torde kunna omvittna, att den numera rådande trafikhetsen inverkar menligt på personalens hälsotillstånd.

Med stöd av det ovan anförda, föreslås

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att en utredning tillsättes med uppgift att åstadkomma en arbetstidsreglering för personal i den yrkesmässiga biltrafiken och för lastbilschaufförer inom industri- och handelsföretag, som är avpassad efter numera rådande förhållanden.

Stockholm den 26 januari 1960

Sven Ekström

Sven Mellqvist

i Iggesund