

Nr 62

Utlåtande i anledning av väckt motion om arbetstidsreglering för personal inom den yrkesmässiga biltrafiken, m. m.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 254, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herrar *Ekström* i Iggesund och *Mellqvist* hemställt, »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».

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.

Över motionen har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från arbetarskyddsstyrelsen. Yttranden har därjämte på utskottets begäran avgivits av Landsorganisationen i Sverige, Svenska arbetsgivareföreningen och Svenska lasttrafikbilägareförbundet. Svenska arbetsgivareföreningen har vid sitt yttrande fogat yttrande av Biltrafikens arbetsgivareförbund. Redogörelse för yttrandena lämnas i det följande.

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.*

Allmänna arbetstidslagen är tillämplig på rörelse, industriell eller icke, — alltså även å företag för yrkesmässig trafik — samt på hus-, väg- eller vattenbyggnad, vattenavledning eller annat sådant särskilt arbetsföretag, såvitt i rörelsen eller företaget för arbetsgivarens räkning i regel användes flera än fyra arbetare. Från lagens tillämpning undantages emellertid bland annat arbete som utföres i arbetarens hem eller eljest under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över arbetets anordnande, arbete som till sin natur är så oregelbundet att det icke kan förläggas till bestämda tider, arbete som bedrivs av staten, samt

arbete som åligger trafikpersonal vid järnväg, som är upplåten för allmän trafik. Såsom arbetare skall vid lagens tillämpning icke räknas bland annat medlem av arbetsgivarens familj samt befattningshavare i överordnad ställning. Huvudregeln i lagen är den, att den ordinarie arbetstiden får uppgå till högst 9 timmar per dygn samt att den, raster oräknade, inte får överstiga 45 timmar i veckan. Bedrives arbete med regelbunden skiftindelning må annan arbetstid än nyss angivits tillämpas, såframt 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, som å arbetstagaresidan slutits eller godkänts av organisation, vilken enligt lagen om förenings- och förhandlingsrätt är att anse såsom huvudorganisation. Vidare äger arbetarskyddsstyrelsen medgiva undantag från bestämmelserna. Lagen ger därjämte utförliga regler om arbetares användande till arbete å övertid.

På grund av kravet om minst fyra arbetare utom arbetsgivarens familj blir lagen endast i mindre utsträckning tillämplig på företag, som driver yrkesmässig trafik. Under lagen faller dock åtskilliga stora åkeri- och bussföretag.

Arbetarskyddslagen har avseende å varje rörelse, industriell eller icke, vari arbetstagare användes till arbete för arbetsgivarens räkning, ävensom å hus-, väg- eller vattenbyggnad, vattenavledning eller annat dylikt särskilt arbetsföretag, vari arbetstagare användes på sådant sätt. Undantag stadgas dock för vissa fall, bland annat för arbete som utföres i arbetstagarens hem eller eljest under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över arbetets anordnande, samt arbete som utföres av medlem av arbetsgivarens familj. Enligt denna lag skall, då arbetstagare utför arbete under minst 6 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 på grund av samband med mekaniskt driven arbetsprocess eller till följd av annat förhållande kräver ihållande anspänning eller eljest 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 å linjetrafik med omnibus eller å körningar uteslutande inom stationsort. Utöver vad som gäller enligt allmänna arbetstidslagen, skall beträffande förarens arbets- och vilotid iakttagas följande. Förarens arbetstid 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, ävensom 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 9 sammanhängande timmars vila under varje tidrymd av 24 timmar, räknat från vilken tjänstgöring som helst. Vilotiden får emellertid två gånger under varje period av 7 sammanhängande dygn minskas till lägst 7 timmar. Statens biltrafiknämnd äger, då synnerliga skäl därtill föranleder, medgiva avvikelse från dessa bestämmelser. Beträffande såväl arbets- som vilotiden får undantag också göras, såvida olyckshändelse eller annan dylik särskild omständighet, som ej kunnat förutses, föranleder därtill.

Det är att märka att bestämmelserna i yrkestrafikförordningen är tillämpliga endast på förare i yrkesmässig trafik, d. v. s. trafik i vilken bil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Förare som är anställda hos industri- eller handelsföretag faller således utanför förordningen.

Historik

Till grund för den nu gällande yrkestrafikförordningen ligger ett år 1938 av 1936 års trafikutredning framlagt betänkande med förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m. I motiven för stadgandet angående förarens arbets- och vilotid uttalade utredningen bl. a.:

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 trafikotövarna i mycket stor utsträckning själva för sina bilar.

Det föreslagna stadgandet avser liksom gällande föreskrift alla, som föra

bil i yrkesmässig trafik, vare sig de äro anställda eller trafikutövare. 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 ifrågasvarande 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.

Vidare anförde utredningen:

Trafikutredningen har uppmärksammat det fall, att förare av bil i yrkesmässig trafik vid sidan av sin tjänst som förare har annat arbete. De gällande arbetstidsbestämmelserna ha avseende endast å den del av en sådan persons verksamhet, som avser tjänstgöring som förare i yrkesmässig trafik. Vid tillämpningen av dessa föreskrifter skall man sålunda helt bortse från annat arbete. Det föreligger sålunda intet hinder för en person att under samma dygn arbeta åtta timmar på en fabrik och därefter tjänstgöra som förare av exempelvis en personbil under tolv timmar.

En dylik frihet är givetvis ägnad att väcka betänkligheter med hänsyn särskilt till de trafiksäkerhetsintressen, som föranlett föreskrifterna om bilförares arbetstid. Trafikutredningen har emellertid icke ansett sig böra förorda några särskilda bestämmelser rörande dylika »blandade» arbetare. Det torde böra nämnas, att motsvarande situationer ej sällan uppstå, då arbetstidslagen eller lantarbetstidslagen är tillämplig endast å en del av persons verksamhet.

Enligt trafikutredningens mening kan en tillståndshavare icke anses handhava sin trafik på ett lämpligt sätt, om han i densamma använder »blandade» arbetare i sådan utsträckning eller under sådana omständigheter att trafiksäkerheten på grund av förarens överansträngning eller trötthet äventyras. De tillståndsgivande myndigheterna böra därför i görligaste mån hava sin uppmärksamhet riktad på ifrågasvarande förhållanden. Det torde även med fog kunna betraktas som en uppgift för trafikutövarnas sammanslutningar att verka för att medlemmarna bedriva sin verksamhet på ett sätt, som varken ur sociala synpunkter eller med hänsyn till trafiksäkerheten ger anledning till anmärkning.

De i det föregående framförda förslagen hava väsentligen grundats på hänsyn till trafiksäkerheten. Utredningen vill i detta sammanhang framhålla önskvärdheten av att spörsmålet om arbetstiden för förare i icke-yrkesmässig trafik ägnas uppmärksamhet, då ur trafiksäkerhetssynpunkt i stort sett samma skäl tala för en reglering av arbetstiden för dem som för förare i yrkesmässig trafik. Då trafikutredningens uppdrag är begränsat till den yrkesmässiga trafiken, har utredningen icke ansett sig böra närmare ingå på detta spörsmål. Enligt utredningens mening bör emellertid denna fråga snarast upptagas till övervägande. Det torde för övrigt ur allmänna sociala synpunkter kunna ifrågasättas, huruvida icke med hänsyn till arbetets egenartade natur en undersökning bör verkställas rörande behovet och lämpligheten av en särskild arbetstidslagstiftning för anställda bilförare. En dylik särslagstiftning är icke främmande för svensk rätt, då ju särskilda bestämmelser ansetts erforderliga rörande bl. a. lantarbetare

och sjöfolk. Vid en dylik undersökning bör uppmärksamhet ägnas frågan om s. k. blandat arbete.

I *propositionen nr 115 till 1940 års riksdag* framlades för riksdagens yttrande det förslag till yrkestrafikförordning, som allttjämt är i huvudsakliga delar gällande. Beträffande frågan om förarens arbets- och vilotid anförde *föredragande departementschefen* bl. a.:

Det kan givetvis väcka betänkligheter, att arbetstidsbestämmelserna helt bortse från sådana fall, där föraren av bil i yrkesmässig trafik vid sidan av sin tjänst har annat arbete.

Detta är emellertid icke något för den yrkesmässiga biltrafiken särskilt utmärkande. Motsvarande situationer uppstå ej sällan, exempelvis då arbetstidslagen eller lantarbetstidslagen är tillämplig endast å en del av en persons verksamhet. Med hänsyn till trafiksäkerheten är emellertid onekligen nyss angivna förhållande ägnat att väcka större betänkligheter, än vad tillämpningen av övriga ovan berörda författningar förorsakar.

Ehuru jag icke ansett mig kunna för närvarande framlägga något förslag i detta ämne, delar jag trafikutredningens mening, att en tillståndshavare icke kan anses handhava sin trafik på ett lämpligt sätt, om han i densamma använder »blandade» arbetare i sådan utsträckning eller under sådana omständigheter, att trafiksäkerheten på grund av förarens överanstängning eller trötthet äventyras. De tillståndsgivande myndigheterna böra därför i görligaste mån hava sin uppmärksamhet riktad på ifrågavarande förhållanden. Det torde även med fog kunna betraktas som en uppgift för biltrafiknämnden att följa utvecklingen på ifrågavarande område och i sinom tid framlägga förslag till sådana bestämmelser, som på grund av erfarenheten kunna visa sig erforderliga.

Andra lagutskottet uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande, nr 27, att utskottet vid behandlingen av denna fråga inte kunnat undgå att uppmärksamma de faror för trafiksäkerheten, som kunde föranledas av att särskilda bestämmelser icke meddelats för det fall att föraren vid sidan av sin tjänst hade annat arbete, samt fortsatte:

Svårigheterna att på lagstiftningsvägen reglera dylika förhållanden äro otvivelaktigt betydande, och utskottet har icke ansett sig kunna för närvarande framlägga något förslag i detta syfte. Utskottet, inom vilket exempel på vådorna av det nu åsyftade systemet anförts, önskar emellertid understryka departementschefens uttalande, att de tillståndsgivande myndigheterna böra i görligaste mån söka förebygga att en tillståndshavare använder »blandade» arbetare i sådan utsträckning eller under sådana omständigheter, att trafiksäkerheten på grund av förarens överanstängning eller trötthet äventyras, ävensom att biltrafiknämnden bör följa utvecklingen på ifrågavarande område och i sinom tid framlägga förslag till sådana bestämmelser som på grund av erfarenheten kunna visa sig erforderliga.

I skrivelse den 12 december 1952 gjorde *Svenska transportarbetareförbundet* en framställning till Kungl. Maj:t angående vissa missförhållanden inom den fjärrgående lastbilstrafiken. Förbundet vände sig mot de faror

såväl med hänsyn till arbetarskyddet som för trafiksäkerheten, som måste anses uppkomma genom överträdelse av lagbestämmelserna på området och anvisade såsom medel häremot skärpning av stadgandena om indragning av trafiktillstånd och ökade krav på omdöme och ansvar hos förarna, som skulle komma till uttryck i form av ett särskilt tillståndsbevis för dessa, samt framförallt inrättande av en särskild trafikinspektion.

År 1954 framlade *arbetstidsutredningen* sitt betänkande V med förslag till ny arbetstidslagstiftning och partiell arbetstidsförkortning. Bland nyheterna i förslaget må nämnas, att den nya lagstiftningen föreslogs få tillämpning på i princip alla arbetstagare, som mot vederlag användes till arbete för arbetsgivarens räkning. Från regeln gjordes vissa undantag, dock av väsentligt mindre omfattning än de som stadgades i den allmänna arbetstidslagen. De största ändringarna innebar, att arbete som bedrevs av staten infördes under lagstiftningen liksom arbete som utfördes av trafikpersonal vid järnväg, varjämte undantaget för småföretag slopades. I betänkandet uttalades också, att biltrafiken borde läggas under den nya arbetstidslagen. De särskilda i yrkestrafikförordningen intagna föreskrifterna angående förarens arbets- och vilotid gjordes däremot icke till föremål för behandling av utredningen. Skälet härtill var, att det här gällde arbetstids- och trafiksäkerhetsproblem inte endast i avseende på personer i arbetstagarställning utan även för företagarna själva. De kunde därför inte lösas genom bestämmelser i den allmänna arbetstidslagen.

I sitt yttrande den 31 januari 1955 över arbetstidsutredningens betänkande anförde *Landsorganisationen i Sverige*, att frågan om en arbetstidsförkortning för trafikpersonalen inom det yrkesmässiga bilväsendet var av sådan vikt, att den snarast borde göras till föremål för särskilt övervägande.

Genom skrivelse den 20 juni 1957 avlät *Svenska transportarbetareförbundet* en ny framställning till Kungl. Maj:t angående tjänstgöringen i den yrkesmässiga biltrafiken. Förbundet tog denna gång sikte på de faror, som var förknippade med att yrkestrafikförordningen kunde kringgås genom s. k. blandat arbete, d. v. s. genom att bilförare utförde dubbelarbete antingen såsom chaufförer på annat håll i icke yrkesmässig trafik eller genom anställning av annat slag. Enligt förbundets mening var en uttröttad förare en minst lika stor fara i trafiken som en rattfyllerist. Förbundet väntade sig därför, att en utredning skulle komma till stånd rörande frågan om trötthet i trafiken. Förbundet efterlyste också en effektivare kontroll av den i den yrkesmässiga trafiken tjänstgörande extra personalen. En sådan kontroll kunde enligt förbundets mening ernås genom lagändring och ett tillägg till yrkestrafikförordningen, så att även arbetstagare, som inte var att hänföra till arbetstagare i den yrkesmässiga trafiken, föll under samma regler som ordinarie buss-, lastbils- och droskförare. På så sätt skulle dubbelarbete såsom förare hos två eller flera arbetsgivare förhindras, i den mån härigenom de uppställda gränserna för körtid och arbets-

tid skulle komma att överskridas och sålunda en väsentlig minskning av det påtalade dubbelarbetet uppnås. Kvar skulle härefter vara endast fall med blandat arbete.

Sedan transportarbetareförbundets skrivelse varit föremål för remissbehandling, uppdrog Kungl. Maj:t den 22 november 1957 åt *statens trafik-säkerhetsråd* 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 uttrötning 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 en skrivelse den 15 september 1958 till Kungl. Maj:t pekade *Landsorganisationen i Sverige* på arbetstidsförhållandena såväl för chaufförer inom den yrkesmässiga biltrafiken som för chaufförer på lastbilar, som ägs av industri- och handelsföretag. För sistnämnda arbetstagarekategori, underströks det, är i många fall ingen som helst arbetstidsreglering tillämplig, eftersom den inte kommer in under den allmänna arbetstidslagen på grund av att företaget har för få anställda och inte heller faller inom yrkestrafikförordningen. Skrivelsen utmynnade i en hemställan 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 av Kungl. Maj:t den 29 oktober 1958 till trafiksäkerhetsrådet.

Motionen

Motionärerna förmenar, att det, icke minst med tanke på att yrkestrafikförordningen trädde i kraft för tjugo år sedan, föreligger skäl till en ingående prövning, huruvida lagen för närvarande är tillfredsställande utformad beträffande arbetstidsreglering m. m. Sedan motionärerna redogjort för innebörden av de gällande bestämmelserna, fortsätter de:

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 trafikheten inverkar menligt på personalens hälsotillstånd.

Remissyttrandena

Av remissinstanserna tillstyrker Landsorganisationen i Sverige motionen, medan de övriga avstyrker densamma.

Arbetskyddsstyrelsen hänvisar till det utredningsuppdrag, som anförtrots statens trafiksäkerhetsråd, och förmenar, att resultatet av rådets utredningsarbete får avvaktas, innan särskild översyn av arbetstidslagstiftningen på området kan bli motiverad.

Landsorganisationen i Sverige erinrar om sitt yttrande över arbetstidsutredningens betänkande samt om sin skrivelse den 15 september 1958. Under hänvisning till de synpunkter, landsorganisationen därvid framlade, instämmer organisationen bestämt i motionärernas yrkande.

Svenska Arbetsgivareföreningen åberopar som sitt eget yttrande vad Biltrafikens arbetsgivareförbund anför.

Biltrafikens arbetsgivareförbund har begränsat sina synpunkter till den del av motionen, som avser den yrkesmässiga trafiken. Förbundet anför bl. a. följande:

Som motiv för den påyrkade utredningen ha motionärerna främst angivit ökningen av antalet motorfordon och den därmed sammanhängande ökningen av trafikintensiteten. Att därav utan stöd av undersökningar draga den slutsatsen, att detta måste medföra, att tidigare gällande bestämmelse om arbetstiden för förare, som har till yrke att föra bil, måste förändras torde vara förhastat. Någon ökning av olycksfallsfrekvensen inom den yrkesmässiga trafiken har heller icke skett på motsvarande sätt som inom den privata trafiken. Man måste beakta, att jämsides med utvecklingen av antalet fordon har följt en utveckling av fordonens beskaffenhet. Genom nykonstruktioner, tekniska anordningar och successiva förbättringar ha fordonen blivit alltmera lättmanövrerade och bekväma för föraren och därmed avpassade efter trafikutvecklingen. Detta har säkerligen medfört, att såväl den allmänna trafiksäkerheten som förarens egen säkerhet gagnats. Hänsyn måste vidare tagas till att vägar och gator starkt förbättrats, vilket liksom trafiksäkerhetsarbetet i övrigt säkerligen inverkat positivt på trafikarbetet. Beträffande den s. k. långtradartrafiken torde för övrigt den ökade trafikintensiteten spela mindre roll, då denna trafik mestadels är

förlagd till sådana tidpunkter på dygnet, då övrig trafik är inskränkt till ett minimum. Vid bedömandet av nödvändigheten av den begärda utredningen i detta hänseende bör således beaktas, att alla trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder som vidtagas ha kommit och kommer alla fordonsförare till godo. Under alla förhållanden torde man göra sig skyldig till grov generalisering, om man endast under hänvisning till utvecklingen och den tidrymd, som förflutit sedan bestämmelserna trädde i kraft, anser det uppenbart, att skäl föreligger för en utredning.

I motionen har angivits, att tjänstgöringsförhållandena för berörda yrkesgrupper sakna motsvarighet inom andra områden. Tjänstgöringsförhållandena för ifrågakvarande personal sammanhånga med att transportfacket är servicebetonat. Transportmedlen måste stå till förfogande för näringslivet och allmänheten under alla tider på dygnet för att samhällsapparaten skall kunna fungera. De bestämmelser, som äro avsedda att generellt reglera arbetstiden för förare av berörda fordon, måste vara avpassade efter transportnäringens uppgifter och kundernas krav, och en avvägning mellan de olika intressena måste ske. Genom införandet av bestämmelserna i förordningen har en sådan avvägning skett, där såväl trafiksäkerhetsintresset som trafikpersonalens intresse tillvaratagits.

Förbundet anför vidare, att enligt dess uppfattning de nuvarande bestämmelserna väl fyller de krav, som kan ställas på en reglering av arbetstiden. Med hänsyn härtill och då motionärerna enligt förbundets mening synes ha missuppfattat innebörden av gällande bestämmelser finner förbundet, att bärande skäl icke föreligger för den begärda utredningen. Under alla förhållanden bör enligt förbundet den inom trafiksäkerhetsrådet pågående utredningen avvaktas.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet åberopar till stöd för sitt avstyrkande av motionen vad Biltrafikens arbetsgivareförbund sålunda anfört.

Utskottet

Frågan om arbetstid för förare i biltrafik regleras av allmänna arbetstidslagen, arbetarskyddslagen och förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m. Allmänna arbetstidslagen är med vissa undantag tillämplig på varje rörelse, i vilken användes för arbetsgivarens räkning flera än fyra arbetare. Lagen föreskriver, att den ordinarie arbetstiden får uppgå till högst 9 timmar per dygn samt att den, raster oräknade, inte får överstiga 45 timmar i veckan. Från dessa begränsningar får dock avsteg göras genom kollektivavtal. Arbetarskyddslagen har med vissa undantag avseende å varje rörelse, vari arbetstagare användes till arbete för arbetsgivarens räkning. Lagen innehåller vissa bestämmelser om raster, arbetspauser samt natt- och veckovila. Yrkestrafikförordningen slutligen ger vissa föreskrifter med huvudsakligt syfte att minska den fara för trafiksäkerheten, som är förknippad med förarens överanstängning. Föreskrifterna är tillämpliga endast på förare i yrkesmässig trafik, d. v. s. trafik i vilken bil jämte förare mot

ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Förutom bestämmelse att förare icke utan uppehåll om minst 30 minuter i följd får framföra bil under längre tid än 5 timmar, innehåller förordningen stadganden, som skall iakttagas utöver vad som gäller enligt allmänna arbetstidslagen. Förares arbetstid får sålunda 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. Vidare skall förare åtnjuta 9 sammanhängande timmars vila under varje tidrymd av 24 timmar, räknat från början av vilken tjänstgöring som helst. Vilotiden får emellertid två gånger under varje period av 7 sammanhängande dygn minskas till lägst 7 timmar.

Enär allmänna arbetstidslagen gäller endast rörelse, i vilken användes flera än fyra arbetare, blir lagen blott i mindre utsträckning tillämplig på företag, som driver yrkesmässig trafik. Under lagen faller emellertid åtskilliga större åkeri- och bussföretag. Bestämmelserna i yrkestrafikförordningen får genom sin begränsning till endast yrkesmässig trafik icke tillämpning på förare, som är anställd hos industri- eller handelsföretag. Där emot har den avseende å alla förare i yrkesmässig trafik, oavsett om de är arbetstagare eller arbetsgivare.

I förevarande motion framhålles, att den kraftiga utvecklingen av motormismen och den ökade trafikheten gjort gällande bestämmelser otillfredsställande såväl ur trafiksäkerhetssynpunkt som med hänsyn till den personal det här gäller. Motionärerna hemställer därför, att en utredning tillsättes med uppgift att åstadkomma en arbetstidsreglering för förare i den yrkesmässiga biltrafiken och för lastbilschaufförer inom industri- och handelsföretag, som är avpassade efter rådande förhållanden.

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 tjäns göra 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 trötthetsfaktorers 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 uredningsuppdrag. 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 spørsmål 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.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motion, II: 254, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anför.

Stockholm den 8 november 1960

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, fru Carlqvist, herrar Birke, Åkesson, Eric Carlsson och fröken Nordström;

från andra kammaren: herr Jacobsson i Tobo, fröken Wetterström, herr Odhe, fru Ekendahl, fröken Höjer, herrar Johansson i Södertälje, Wahrendorff och Fredriksson.