

Nr 52

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), m. m.; given Stockholms slott den 3 mars 1967.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till

1) förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648),

2) förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

3) förordning angående ändring i förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder,

4) förordning angående ändring i förordningen den 10 juni 1949 (nr 341) om explosiva varor.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,

enligt Dess nådiga beslut:

BERTIL

Olof Palme

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås vissa ändringar i regleringen av arbetstid för vägtrafiken i syfte att främja trafiksäkerheten. Reglerna föreslås bli tillämpliga på företag som driver förvärvsverksamhet, i vilken personer eller gods befordras med motordrivet fordon, och således inte som nu bara i yrkesmässig trafik. Med arbetstid förstås enligt förslaget inte endast tid som har samband med körning utan även annan tid under vilken förare efter föreskriven vilotid utför arbete i företaget före körning. Med vilotid förstås tid under vilken förare inte arbetar i företaget. Det föreslås att arbetstiden under tjugofyra timmar i följd efter föreskriven vilotid inte skall få överskrida elva timmar. Förare skall inte heller få arbeta mer än sex timmar i följd utan rast om minst trettio minuter. Vilotiden skall enligt förslaget vara minst tio timmar under en tjugofyrtimmarsperiod. Undantag från dessa regler föreslås för vissa fall.

Vidare föreslås att tillsynen över efterlevnaden av reglerna om arbetstid och vilotid skall ske i anslutning till den inspektionsverksamhet som yrkesinspektionen redan bedriver enligt arbetarskyddslagstiftningen samt genom polisens försorg.

Bestämmelserna skall enligt förslaget träda i kraft den 1 januari 1968.

1) Förslag
till
Förordning
om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, *dels* att i 1 § 9 mom., 10 § 6 mom., 12 § 2 och 4 mom., 13 § 4 mom., 24 a §, 27 § 4 mom., 29 § 4 mom., 37 § 2 mom. samt 57 § 2 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ ordet »bilinspektör» skall ersättas med orden »trafikinspektör, bilinspektör», *dels* att i 23 §, 31 § 1 och 2 mom., 65 § 7 mom. samt 74 § förordningen² ordet »bilinspektör» eller form av detta ord skall ersättas med orden »trafikinspektör eller bilinspektör» eller motsvarande former därav, *dels* att i 24 § 1 mom., 30 §, 36 § 6 och 7 mom. samt 66 § 1 mom. förordningen³ ordet »körskola» skall utbytas mot ordet »trafikskola», *dels* att i 45 § 7 mom. och 49 § 2 mom. förordningen⁴ orden »väg- och vattenbyggnadsstyrelsen» skall utbytas mot orden »statens trafiksäkerhetsverk», *dels* att i 61 § 1 mom. och 63 § 1 mom. förordningen⁵ orden »väg- och vattenbyggnadsstyrelsen» skall utbytas mot orden »statens vägverk», *dels* att 3 § 6 mom., 23 a §, rubriken omedelbart före 36 §, 36 § 1—5, 8 och 9 mom., 40 § 2 mom., 61 § 3 mom., 62 § 1 och 2 mom. samt 66 § 2 mom., förordningen⁶ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, *dels* att till 1 § förordningen skall fogas ett nytt moment, 12 mom., med nedan angiven lydelse, *dels* att i avdelning III förordningen skall, närmast efter rubriken »2 kap. Särskilda bestämmelser om förare av vissa motordrivna fordon», införas en ny rubrik, »Arbetstid och vilotid», samt två nya paragrafer, 28 a § och 28 b §, med nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

12 m o m. I denna förordning förstås med

arbetstid: tid under vilken förare vid tjänstgöring i företaget som avses i 28 a §

a) för motordrivet fordon,

b) utför arbete med fordonets skötsel eller med på- eller avlast-

¹ Senaste lydelse av 1 § 9 mom., 10 § 6 mom., 12 § 2 och 4 mom., 13 § 4 mom., 24 a §, 27 § 4 mom., 29 § 4 mom., 37 § 2 mom. samt 57 § 2 mom. se 1964: 420.

² Senaste lydelse av 23 §, 31 § 1 och 2 mom., 65 § 7 mom. samt 74 § se 1964: 420.

³ Senaste lydelse av 24 § 1 mom. se 1964: 420 samt av 30 § 1 mom. och 36 § 7 mom. se 1958: 222.

⁴ Senaste lydelse av 45 § 7 mom. och 49 § 2 mom. se 1966: 561.

⁵ Senaste lydelse av 61 § 1 mom. se 1966: 561 och av 63 § 1 mom. se 1964: 732.

⁶ Senaste lydelse av 3 § 6 mom., 23 a §, 36 § 1, 3, 4 och 8 mom. samt 40 § 2 mom. se 1964: 420, av 61 § 3 mom. samt 62 § 1 och 2 mom. se 1964: 732 samt av 66 § 2 mom. se 1966: 390.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

ning av gods som befordras med fordonet,

c) efter sådan vilotid som föreskrives i 28 a § antingen utför annat arbete före färd med fordonet eller medföljer vid sådan färd;

vilotid: annan tid än

a) arbetstid,

b) tid under vilken föraren i övrigt utför arbete i företaget.

I arbetstid inräknas rast som understiger trettio minuter och längre rast under vilken föraren ej får lämna fordonet eller arbetsstället.

3 §.

6 m o m. På buss, som är byggd för befordran av flera än 30 personer (passagerare) utöver föraren, och på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, skall, därest Konungen så förordnar, finnas instrument, som på ett varaktigt sätt upptecknar dels vid varje tidpunkt under färd bilens hastighet, dels körtiden, dels ock den tillryggalagda väglängden (färdskrivare). Uppteckningen skall av bilens ägare föras med anteckningar i enlighet med vad därom bestämmes av myndighet som Konungen förordnar samt bevaras *under ett år*. Det åligger bilens ägare och förare att på anmodan överlämna av honom innehavda uppteckningar till *bilinspektör eller polisman eller i övrigt till den myndighet Konungen förordnar*.

Färdskrivaren skall — — — statens provningsanstalt.

6 m o m. På buss, som är byggd för befordran av flera än 30 personer (passagerare) utöver föraren, och på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, skall, därest Konungen så förordnar, finnas instrument, som på ett varaktigt sätt upptecknar dels vid varje tidpunkt under färd, bilens hastighet, dels körtiden, dels ock den tillryggalagda väglängden (färdskrivare). Uppteckningen skall av bilens ägare föras med anteckningar i enlighet med vad därom bestämmes av myndighet som Konungen förordnar samt bevaras *i bilen under en vecka*. Det åligger bilens ägare och förare att på anmodan överlämna av honom innehavda uppteckningar till *trafikinspektör, bilinspektör, tjänsteman vid yrkesinspektionen eller polisman*.

23 a §.

Bilinspektör äger företaga inspektion hos den, som driver handel med fordon, för kontroll av beskaffenhet och utrustning hos begagnade motordrivna fordon och släpfordon, som förvaras i lager eller hållas till salu i rörelsen (i n s p e k t i o n hos försäljare).

Trafikinspektör eller bilinspektör äger företaga inspektion hos den, som driver handel med fordon, för kontroll av beskaffenhet och utrustning hos begagnade motordrivna fordon och släpfordon, som förvaras i lager eller hållas till salu i rörelsen (i n s p e k t i o n hos försäljare).

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

mar i följd räknat från början av vilken tjänstgöring som helst icke understiga tio timmar i följd. Vilotiden får två gånger under sju tjugofyrtimmarsperioder i följd minskas till lägst åtta timmar.

Avvikelse från bestämmelserna i andra—fjärde styckena får ske, om det är påkallat av olyckshändelse eller annan sådan särskild omständighet som icke kunnat förutses.

När särskilda skäl föranleda det medgiver Konungen eller den myndighet Konungen bestämmer undantag från bestämmelserna i andra—fjärde styckena.

28 b §.

Om skyldighet att föra anteckningar för kontroll av arbetstid och vilotid samt om skyldighet att förvara sådana anteckningar och tillhandahålla dem för granskning meddelas föreskrifter av Konungen eller den myndighet Konungen bestämmer.

Körskola**Trafikskola**

36 §.

1 m o m. Yrkesmässig utbildning av bil- eller motorcykelförare (*körskola*) får ej bedrivas utan tillstånd av länsstyrelsen i det län, där verksamheten skall äga rum.

Över ansökan om dylikt tillstånd skall länsstyrelsen inhämta yttrande av bilinspektör, som i 1 § 9 mom. omnämnd chefsmyndighet förklarar behörig avgiva sådana yttranden.

Tillstånd må meddelas viss fysisk eller juridisk person, som med hänsyn till vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes äga förutsättningar att bedriva *körskola* på sådant sätt, att det allmännas krav på god förarutbildning blir tillgodosett.

Tillstånd skall — — — — — tills vidare.

1 m o m. Yrkesmässig utbildning av bil- eller motorcykelförare (*trafikskola*) får ej bedrivas utan tillstånd av statens trafiksäkerhetsverk.

Över ansökan om dylikt tillstånd skall trafiksäkerhetsverket inhämta yttrande av länsstyrelsen i det län, där skolan skall drivas.

Tillstånd må meddelas viss fysisk eller juridisk person, som med hänsyn till vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes äga förutsättningar att bedriva *trafikskola* på sådant sätt, att det allmännas krav på god förarutbildning blir tillgodosett.

(Nuvarande lydelse)

Sökande må förklaras kompetent såsom instruktör endast om han efter prov under olika trafikförhållanden samt förhör befinnes

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt god körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga,

b) vara väl förtrogen med verkningssättet hos motorfordon;

c) äga för praktisk undervisning i *körskola* nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter; samt

d) hava erforderlig förmåga att i *körskola* meddela praktisk undervisning.

Har sökande vid avlagt prov befunnits kompetent såsom föreståndare, lärare eller instruktör, skall *bilinspektören meddela sökanden bevis härom (kompetensbevis)*.

5 mom. Ansökan *hos länsstyrelse* om godkännande såsom föreståndare, lärare eller instruktör skall göras skriftligen och innehålla upplysning om sökandens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress samt om nummer å sökandens *körkort*.

Vid ansökan skola, *där annat ej följer av nästkommande stycke* fogas

a) kompetensbevis, som angives i 4 mom.;

b) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningen, av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, att sökanden under de senaste två åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt samt med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig att handhava undervisning i *körskola*; samt

c) om sökandens *körkort utfärdats av annan länsstyrelse*, utdrag av körkortsregistret beträffande sökanden.

Där den, som är av länsstyrelse godkänd såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid viss körskola,

(Föreslagen lydelse)

Sökande må förklaras kompetent såsom instruktör endast om han efter prov under olika trafikförhållanden samt förhör befinnes

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt god körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga;

b) vara väl förtrogen med verkningssättet hos motorfordon;

c) äga för praktisk undervisning i *trafikskola* nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter; samt

d) hava erforderlig förmåga att i *trafikskola* meddela praktisk undervisning.

Har sökande vid avlagt prov befunnits kompetent såsom föreståndare, lärare eller instruktör, skall *sökanden erhålla bevis härom (kompetensbevis)*.

5 mom. Ansökan om godkännande såsom föreståndare, lärare eller instruktör skall göras skriftligen och innehålla upplysning om sökandens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress.

Vid ansökan skola fogas

a) kompetensbevis, som angives i 4 mom.;

b) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningen, av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, att sökanden under de senaste två åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt samt med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig att handhava undervisning i *trafikskola*; samt

c) utdrag av körkortsregistret beträffande sökanden.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

hos samma länsstyrelse söker enahanda godkännande för annan körskola, skola under a) och b) angivna handlingar ingivas allenast då länsstyrelsen så anser nödigt.

I fråga — — — — — motsvarande tillämpning.

Sökande är skyldig att, där länsstyrelse eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under tid, som avses under b).

Efter prövning av de av sökanden ingivna handlingarna och efter den ytterligare utredning, som må anses erforderlig, äger länsstyrelsen att för sökande, som innehar gällande körkort för bil samt i övrigt befunnits lämplig, meddela godkännande såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid viss körskola.

8 m o m. Innehavare av körskola skall föra särskilda anteckningar angående undervisningen vid skolan samt årligen före februari månads utgång till länsstyrelsen i det län, där skolan bedrivs, insända redogörelse för undervisningen under nästföregående år. Närmare föreskrifter angående anteckningar och redogörelse, som nyss sagts, meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Körskola skall inspekteras av bilinspektör, om möjligt minst en gång årligen, samt vara underkastad den tillsyn i övrigt varom länsstyrelsen förordnar. Över verkställd inspektion skall bilinspektören insända rapport till länsstyrelsen.

9 m o m. Befinnes innehavare av körskola vara olämplig härtill eller bedrivs utbildning i körskola i strid mot gällande föreskrifter eller eljest på ett otillfredsställande sätt, eller har undervisning vid skolan ej bedrivits under de senaste tolv månaderna, må länsstyrelse, som meddelat tillstånd för körskolan, återkalla detsamma.

Befinnes den, som av länsstyrelsen

Sökande är skyldig att, där trafik-säkerhetsverket eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under tid, som avses under b).

Efter prövning av de av sökanden ingivna handlingarna och efter den ytterligare utredning, som må anses erforderlig, äger trafik-säkerhetsverket att för sökande, som innehar gällande körkort för bil samt i övrigt befunnits lämplig, meddela godkännande såsom föreståndare, lärare eller instruktör.

8 m o m. Innehavare av trafikskola skall föra särskilda anteckningar angående undervisningen vid skolan samt årligen före februari månads utgång till trafik-säkerhetsverket insända redogörelse för undervisningen under nästföregående år. Närmare föreskrifter angående anteckningar och redogörelse, som nyss sagts, meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Trafikskola skall stå under tillsyn av trafik-säkerhetsverket och om möjligt inspekteras minst en gång varje år.

9 m o m. Befinnes innehavare av trafikskola vara olämplig härtill eller bedrivs utbildning i trafikskola i strid mot gällande föreskrifter eller eljest på ett otillfredsställande sätt, eller har undervisning vid skolan ej bedrivits under de senaste tolv månaderna, må trafik-säkerhetsverket återkalla tillståndet för skolan.

Befinnes den, som av trafik-säker-

(Nuvarande lydelse)

godkänts såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid körskola, olämplig härtill, skall länsstyrelsen återkalla godkännandet.

Har innehavare av körskola eller föreståndare, lärare eller instruktör vid sådan skola gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse av tillstånd eller godkännande, men kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas.

Beslut om återkallelse eller varning skall genom länsstyrelsens försorg delgivas den, som avses med beslutet. Varning må ej överklagas.

(Föreslagen lydelse)

hetsverket godkänts såsom föreståndare, lärare eller instruktör, olämplig härtill, skall *verket* återkalla godkännandet.

Har innehavare av *trafikskola* eller föreståndare, lärare eller instruktör vid sådan skola gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse av tillstånd eller godkännande, men kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas.

Beslut om återkallelse eller varning skall genom *trafiksäkerhetsverkets* försorg delgivas den, som avses med beslutet. Varning må ej överklagas.

40 §.

2 m o m. Vägtrafikanter skall — — — — rörande trafiken.

Förare av motordrivet fordon skall åtlyda bilinspektörs tecken att stanna.

Förare av motordrivet fordon skall stanna på tecken av trafikinspektör, bilinspektör eller tjänsteman vid yrkesinspektionen.

61 §.

3 m o m. Det åligger länsstyrelse eller trafiknämnd, vilken meddelat föreskrift, som i denna paragraf avses (lokal trafikföreskrift), att införa föreskriften i en för ändamålet avsedd liggare samt att underrätta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om föreskriftens innehåll. Om föreskrift av trafiknämnd skall länsstyrelsen omgående underrättas. Föreskrift, som icke skall tillkännagivas genom vägmärke, skall skyndsamt införas i länskungörelserna eller, om den utfärdats av trafiknämnd, i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för orten införas.

3 m o m. Det åligger länsstyrelse eller trafiknämnd, vilken meddelat föreskrift, som i denna paragraf avses (lokal trafikföreskrift), att införa föreskriften i en för ändamålet avsedd liggare samt att underrätta statens trafiksäkerhetsverk och statens vägverk om föreskriftens innehåll. Om föreskrift av trafiknämnd skall länsstyrelsen omgående underrättas. Föreskrift, som icke skall tillkännagivas genom vägmärke, skall skyndsamt införas i länskungörelserna eller, om den utfärdats av trafiknämnd, i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för orten införas.

62 §.

1 m o m. Det åligger länsstyrelse att före mars månads utgång varje år utfärda kungörelse om vägar och gällande lokala trafikföreskrifter inom länet enligt de närmare grun-

1 m o m. Det åligger länsstyrelse att före mars månads utgång varje år utfärda kungörelse om vägar och gällande lokala trafikföreskrifter inom länet enligt de närmare grun-

(Nuvarande lydelse)

der väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer. Vad nu sagts om länsstyrelse skall i Stockholm gälla trafiknämnden.

Kungörelsen, vilken skall mot ersättning tillhandahållas allmänheten, skall översändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt chefen för försvarsstaben. Av trafiknämnden i Stockholm utfärdad kungörelse skall därjämte insändas till överståthållarämbetet.

2 m o m. För allmänheten skall i Stockholm hos polismyndigheten och eljest hos länsstyrelsen hållas tillgänglig en i lämplig skala upprättad karta, varå, enligt de närmare grunder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer, upptagits de allmänna vägar inom länet, vilka äro tillåtna för trafik med motordrivna fordon.

Kopia av kartan skall före juni månads utgång varje år insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Om ändringar icke skett i senast insända karta eller ändringarna äro av ringa omfattning, må dock anmälan därom, i sistnämnda fall innefattande uppgift om ändringarna, vara tillfyllest.

(Föreslagen lydelse)

der statens trafiksäkerhetsverk bestämmer. Vad nu sagts om länsstyrelse skall i Stockholm gälla trafiknämnden.

Kungörelsen, vilken skall mot ersättning tillhandahållas allmänheten, skall översändas till statens trafiksäkerhetsverk, statens vägverk, transportnämnden samt chefen för försvarsstaben. Av trafiknämnden i Stockholm utfärdad kungörelse skall därjämte insändas till överståthållarämbetet.

2 m o m. För allmänheten skall i Stockholm hos polismyndigheten och eljest hos länsstyrelsen hållas tillgänglig en i lämplig skala upprättad karta, varå, enligt de närmare grunder vägverket bestämmer, upptagits de allmänna vägar inom länet, vilka äro tillåtna för trafik med motordrivna fordon.

Kopia av kartan skall före juni månads utgång varje år insändas till trafiksäkerhetsverket, vägverket och transportnämnden. Om ändringar icke skett i senast insända karta eller ändringarna äro av ringa omfattning, må dock anmälan därom, i sistnämnda fall innefattande uppgift om ändringarna, vara tillfyllest.

66 §.

2 m o m. Med dagsböter — — — — om körkort.

Den, som — — — — femhundra kronor.

Förare, som bryter mot 28 a § eller mot föreskrift som meddelats med stöd av 28 b §, straffes med dagsböter. Även arbetsgivaren är förfallen till sådant straff, om han ej visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen.

Arbetsgivare som bryter mot föreskrift som meddelats med stöd av 28 b §, straffes med dagsböter.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1968.

Tillstånd att driva körskola avser efter förordningens ikraftträdande trafikskola.

2) Förslag

till

Förordning

om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, *dels* att 9 § 2 mom., 28 §, 29 § 6 mom. och 30 § förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.¹ skall upphöra att gälla, *dels* att i 27 § 2 mom. förordningen² ordet »bilinspektör» eller form av detta ord skall ersättas med orden »trafikinspektör eller bilinspektör» eller motsvarande former därav, *dels* att i 27 § 6 mom. och 42 § förordningen³ ordet »bilinspektör» skall ersättas med orden »trafikinspektör, bilinspektör», *dels* att 3, 5, 8, 13, 14, 15 och 16 §§, 25 § 1, 2, 3 och 5 mom., 29 § 4 och 5 mom., 31 §, 32 § 3 och 7 mom., 33 § 1, 2 och 3 mom., 34 § 2 mom. samt 39 och 44 §§ förordningen⁴ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

3 §.

Det ankommer på *en central myndighet — statens biltrafiknämnd — samt* länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken.

Biltrafiknämnden skall bestå av minst fem och högst sju ledamöter, vilka förordnas av Konungen för viss tid. Konungen utser en av ledamöterna till ordförande samt en till ställföreträdare för denne. För annan ledamot än ordförande förordnar Konungen ersättare.

Till ledamöter och ersättare skola utses personer med insikt eller erfarenhet i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- eller näringsintressen, som beröras av den yrkesmässiga trafiken. Av ledamöterna skall en vara lagkunnig.

Avgår ledamot eller ersättare, förordnar Konungen annan för åter-

Det ankommer på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken.

¹ Senaste lydelse av 28 § 2 mom. se 1944: 606.

² Senaste lydelse av 27 § 2 mom. se 1964: 422.

³ Senaste lydelse av 27 § 6 mom. och 42 § se 1964: 422.

⁴ Senaste lydelse av 5 § se 1965: 910, av 14 § se 1946: 224, av 15 §, 25 § 1 och 5 mom. samt 39 och 44 §§ se 1964: 733, av 16 § samt 25 § 2 och 3 mom. se 1957: 474, av 32 § 3 mom. se 1964: 103 och av 34 § 2 mom. se 1964: 422.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

stående delen av den tid, för vilken den avgångne varit utsedd.

Biltrafiknämnden skall hava sitt säte i Stockholm.

Närmare föreskrifter angående biltrafiknämndens verksamhet meddelas av Konungen.

5 §.

Yrkesmässig trafik — — — tillstånd (trafik tillstånd).

Trafiktillstånd skall — — — — — släpfordon befordras.

Släpfordon, som — — — — — yrkesmässig trafik.

Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 8 000 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 12 000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län meddelas av länsstyrelsen i det län, där längsta delen av vägsträckan är belägen.

Tillstånd att — — — — — skall förläggas.

I övriga — — — — — skall förläggas.

8 §.

Över ansökan om sådant tillstånd till linjetrafik, som det tillkommer länsstyrelse att bevilja, skall länsstyrelsen ej mindre höra vederbörande polismyndighet samt trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig automobiltrafik, som beröras av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, på lämpligt sätt lämna vederbörande vägstyrelse, kommuner och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Avser ansökningen rätt till linjetrafik med omnibus uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning, skall dylikt tillfälle alltid beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i staden.

Över ansökan om tillstånd till linjetrafik skall länsstyrelse ej mindre höra vederbörande polismyndighet samt trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig automobiltrafik, som beröras av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, på lämpligt sätt lämna vederbörande vägförvaltning, kommuner och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Avser ansökningen rätt till linjetrafik med omnibus uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning, skall dylikt tillfälle alltid beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i staden.

Över ansökan om tillstånd till sådan linjetrafik, för vars bedrivande

Över ansökan om tillstånd som avses i 5 § fjärde stycket skall läns-

(Nuvarande lydelse)

biltrafiknämndens tillstånd erfordras, skall nämnden infordra yttranden av vederbörande länsstyrelser, som hava att verkställa erforderlig utredning under tillämpning av bestämmelserna i första stycket.

(Föreslagen lydelse)

styrelsen inhämta yttrande av länsstyrelsen i annat län som beröres av den ifrågasatta trafiken.

13 §.

Vid meddelande — — — — — flera län.

Det ankommer på *biltrafiknämnden* att efter länsstyrelsernas hörande och i övrigt erforderlig utredning indela riket i lokalområden.

Då med hänsyn till stationsortens belägenhet samt omständigheterna i övrigt så finnes lämpligt, äger *biltrafiknämnden* med avvikelse från den allmänna indelningen i lokalområden bestämma särskilt lokalområde för viss trafikutövare eller viss grupp av trafikutövare.

Ansökan om — — — — — meddela trafikillstånd.

Det ankommer på *transportnämnden* att efter länsstyrelsernas hörande och i övrigt erforderlig utredning indela riket i lokalområden.

Då med hänsyn till stationsortens belägenhet samt omständigheterna i övrigt så finnes lämpligt, äger *transportnämnden* med avvikelse från den allmänna indelningen i lokalområden bestämma särskilt lokalområde för viss trafikutövare eller viss grupp av trafikutövare.

14 §.

För linjetrafik bör, efter nödig utredning, turlista i erforderlig omfattning fastställas av *myndighet*, som meddelat trafikillståndet. *I fråga om trafik, vartill biltrafiknämnden medgivit tillstånd, må dock nämnden uppdraga åt länsstyrelse att fastställa turlista.*

För linjetrafik bör, efter nödig utredning, turlista i erforderlig omfattning fastställas av *den länsstyrelse*, som meddelat trafikillståndet.

15 §.

Har biltrafiknämnden meddelat trafikillstånd, skall delgivning av beslutet verkställas

om tillståndet avser linjetrafik, med länsstyrelserna i de län, där linjesträckningen framgår, samt med polismyndighet, som biltrafiknämnden finner böra underrättas om tillståndet,

om tillståndet avser beställningstrafik, med polismyndighet å stationsorten samt med länsstyrelse i län, inom vilket det för trafiken angivna lokalområdet är beläget.

Har *biltrafiknämnden* bestämt särskilt lokalområde, skall underrät-

Har *transportnämnden* bestämt särskilt lokalområde, skall underrät-

(Nuvarande lydelse)

telse därom tillställas länsstyrelse, som beslutet angår.

Har länsstyrelse meddelat trafik-tillstånd, skall beslutet delgivas biltrafiknämnden samt, om tillståndet avser beställningstrafik, polismyndigheten å stationsorten.

Av trafiknämnd meddelat beslut om trafiktillstånd skall delgivas *biltrafiknämnden och* länsstyrelsen. I Stockholm skall dock sådant meddelande icke tillställas överståthållarämbetet.

Vad sålunda — — — — i trafiktillstånd.

Om anslag — — — — i 44 §.

16 §.

Hos biltrafiknämnden skall föras register över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik, vartill tillstånd meddelats av denna myndighet.

Hos länsstyrelserna skola på det sätt och i den omfattning, som *biltrafiknämnden* finner skäl föreskriva, föras förteckningar över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik samt över automobiler och släpfordon, som godkänts i dylik trafik eller som av tillståndshavare anmälts jämlikt 25 § 2 mom.

25 §.

1 m o m. Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik för personbefordran utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet, *eller, i fråga om trafik, vartill tillstånd lämnats av biltrafiknämnden, av länsstyrelse, som nämnden bestämmer.* Då godkännande sökes skall

(Föreslagen lydelse)

telse därom tillställas länsstyrelse som beslutet angår.

Har länsstyrelse meddelat tillstånd till linjetrafik, skall beslutet delgivas dels polismyndighet som länsstyrelsen finner böra underrättas om tillståndet, dels, om trafiken berör även annat län, länsstyrelsen i det länet.

Av länsstyrelse meddelat tillstånd till beställningstrafik skall delgivas polismyndigheten å stationsorten, och, om det för trafiken angivna lokalområdet är beläget även i annat län, länsstyrelsen i det länet.

Av trafiknämnd meddelat beslut om trafiktillstånd skall delgivas länsstyrelsen. I Stockholm skall dock sådant meddelande icke tillställas överståthållarämbetet.

Hos länsstyrelserna skola på det sätt och i den omfattning, som *transportnämnden* finner skäl föreskriva, föras förteckningar över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik samt över automobiler och släpfordon, som godkänts i dylik trafik eller som av tillståndshavare anmälts jämlikt 25 § 2 mom.

1 m o m. Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik för personbefordran utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Då godkännande sökes skall företes intyg av besiktningsman att automobilen är för trafiken lämplig samt, därest automobilen icke är registre-

(Nuvarande lydelse)

företes intyg av besiktningsman att bilen är för trafiken lämplig samt, därest bilen icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om bilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret. Sökes godkännande av registrerad bil hos annan länsstyrelse än den, där bilen registrerats, skall sökanden dessutom förete vederbörligt utdrag ur bilregistret. Ej heller må i yrkesmässig trafik användas släpfordon för personbefordran utan att fordonet blivit i angiven ordning för trafiken godkänt. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med bilen eller släpfordonet.

För befordran — — — — — med fordonet.

Ej må — — — — — försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande, varom — — — — — myndighet återkallas.

2 m o m. Bil eller — — — — — anmälan därom.

Anmälan skall göras skriftligen och ingivas, då tillståndet avser beställningstrafik, till länsstyrelsen i det län, varest bilens stationsort är belägen, eller, då tillståndet avser linjetrafik, till den länsstyrelse, som meddelat trafikillståndet eller av biltrafiknämnden utsetts att motta sådan anmälan. Anmälan skall innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer samt, därest anmälan skall göras hos annan länsstyrelse än den, där fordonet registrerats, åtföljas av vederbörligt utdrag ur bilregistret. Är fordonet icke registrerat, skola i stället meddelas sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret.

Utan hinder — — — — — skall ske.

3 m o m. I yrkesmässig — — — — — i trafiken.

Närmare anvisningar för tillämpningen av stadgandet i första stycket andra punkten meddelas av biltra-

(Föreslagen lydelse)

rad, meddelas sådana uppgifter om bilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret. Sökes godkännande av registrerad bil hos annan länsstyrelse än den, där bilen registrerats, skall sökanden dessutom förete vederbörligt utdrag ur bilregistret. Ej heller må i yrkesmässig trafik användas släpfordon för personbefordran utan att fordonet blivit i angiven ordning för trafiken godkänt. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med bilen eller släpfordonet.

Anmälan skall göras skriftligen och ingivas, då tillståndet avser beställningstrafik, till länsstyrelsen i det län, varest bilens stationsort är belägen, eller, då tillståndet avser linjetrafik, till den länsstyrelse, som meddelat trafikillståndet. Anmälan skall innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer samt, därest anmälan skall göras hos annan länsstyrelse än den, där fordonet registrerats, åtföljas av vederbörligt utdrag ur bilregistret. Är fordonet icke registrerat, skola i stället meddelas sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret.

Närmare anvisningar för tillämpningen av stadgandet i första stycket andra punkten meddelas av trans-

(Nuvarande lydelse)

fiknämnden efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

5 m o m. Om beslut, varigenom länsstyrelse godkänt automobil eller släpfordon för användning i sådan yrkesmässig trafik för personbefordran, vartill tillstånd meddelats av biltrafiknämnden, så ock om härtutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelsen underrätta nämnden. Motsvarande underrättelse skall av trafiknämnd, som godkänt fordon för användning i sådan trafik, lämnas länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses hava sin hemort.

Om beslut, varigenom länsstyrelse lämnat medgivande som avses i 3 mom. första stycket, skall länsstyrelsen underrätta nämnden i sådant fall, då denna meddelat trafiktillståndet.

4 m o m. Allmänna grunder för uppställning av taxor fastställas av biltrafiknämnden efter länsstyrelsens hörande.

5 m o m. Före fastställande — — — — — yttra sig.

Därest lokalområde omfattar delar av flera län, skall därjämte länsstyrelse, som äger fastställa taxa, över förslag till taxa höra övriga vederbörande länsstyrelser.

Utöware av yrkesmässig trafik skall vara skyldig att föra transporthandlingar och driftstatistik i enlighet med bestämmelser, som biltrafiknämnden må finna skäl meddela, ävensom att till nämnden eller myndighet, som meddelat honom trafiktillstånd, insända sådant sammandrag av driftstatistiken eller de uppgifter angående trafiken i övrigt, som av dem infordras.

(Föreslagen lydelse)

portnämnden efter samråd med statens vägverk.

5 m o m. Trafiknämnd, som godkänt automobil eller släpfordon för användning i yrkesmässig trafik, skall om beslutet underrätta länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses hava sin hemort.

29 §.

4 m o m. Allmänna grunder för uppställning av taxor fastställas av transportnämnden efter länsstyrelsens hörande.

— — — — — yttra sig.

Därest linjetrafik berör mer än ett län eller lokalområde omfattar delar av flera län, skall länsstyrelse, som äger fastställa taxa, över förslag till taxa höra övriga vederbörande länsstyrelser.

31 §.

Utöware av yrkesmässig trafik skall vara skyldig att föra transporthandlingar och driftstatistik i enlighet med bestämmelser, som meddelas av transportnämnden i fråga om transporthandlingar och av statistiska centralbyrån i fråga om driftstatistik. Det åligger trafikutöware att till statistiska centralbyrån eller myndighet, som meddelat honom trafiktillstånd, insända sådant sammandrag av driftstatistiken, som infordras av dem, samt att i övrigt lämna dessa myndigheter och transportnämnden av dem infordrade uppgifter om trafiken.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

I övrigt — — — — — så påfordras.

Allmänna grunder för uppställning av transporthandlingar och driftstatistik fastställas av *biltrafiknämnden*.

Allmänna grunder för uppställning av transporthandlingar och driftstatistik fastställas av *transportnämnden såvitt avser transporthandlingar och av statistiska centralbyrån såvitt avser driftstatistik*.

32 §.

3 m o m. Tillstånd må — — — — — handhava densamma.

Prövning av — — — — — 3 500 kilogram.

Vad i — — — — — om uthyrningsrörelse.

Tillstånd kan — — — — — ej överklagas.

Innefattar beslut meddelande av tillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallelse av förut meddelat tillstånd, skall beslutet genom länsstyrelsens försorg delgivas *biltrafiknämnden samt* vederbörande polismyndighet.

Innefattar beslut meddelande av tillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallelse av förut meddelat tillstånd, skall beslutet genom länsstyrelsens försorg delgivas vederbörande polismyndighet.

Beslut om — — — — — med beslutet.

7 m o m. Utövare av — — — — — densamma infordras.

Anteckningarna skola hållas tillgängliga för granskning av *biltrafiknämnden*, vederbörande länsstyrelse eller polismyndighet när helst så påfordras.

Anteckningarna skola hållas tillgängliga för granskning av vederbörande länsstyrelse eller polismyndighet när helst så påfordras.

Allmänna grunder — — — — — Konungen förordnar.

33 §.

1 m o m. Rörelse, varigenom någon yrkesmässigt åt allmänheten ombesörjer hopsamlade eller mottagande av gods till en eller flera upplagsplatser för transport med automobil eller förmedling av anbud om utförande av godstransporter med automobil eller om tillhandahållande av gods för sådan transport, benämnes, därest genom dylik rörelse förmedlas regelbundna transporter mellan vissa orter, i denna förordning *t r a n s p o r t f ö r m e d l i n g*. Transportförmedling må, med undantag som nedan under 2 mom. angivas, drivas endast efter tillstånd av *biltrafiknämnden*.

1 m o m. Rörelse, varigenom någon yrkesmässigt åt allmänheten ombesörjer hopsamlade eller mottagande av gods till en eller flera upplagsplatser för transport med automobil eller förmedling av anbud om utförande av godstransporter med automobil eller om tillhandahållande av gods för sådan transport, benämnes, därest genom dylik rörelse förmedlas regelbundna transporter mellan vissa orter, i denna förordning *t r a n s p o r t f ö r m e d l i n g*. Transportförmedling må, med undantag som nedan under 2 mom. angivas, drivas endast efter tillstånd av *länsstyrelsen i det län, där rörelsen skall drivas*.

Regelbunden transport — — — — — samma riktning.

2 m o m. Skyldighet att — — — — — en automobil.

(Nuvarande lydelse)

I fråga om godsbefordran uteslutande inom visst område eller å viss vägsträcka äger *biltrafiknämnden*, därest förhållandena därtill föranleda, medgiva, att regelbunden transport enligt denna paragraf skall anses föreligga allenast vid större antal turer än vad i 1 mom. angivits eller eljest förordna, att vad om transportförmedling är stadgat icke skall äga tillämpning.

3 m o m. Ansökan om — — — — — och utövas.

Om behandling av ansökan om tillstånd skall gälla vad om ansökan om linjetrafik är i 8 § *sista stycket* stadgat.

(Föreslagen lydelse)

I fråga om godsbefordran uteslutande inom visst område eller å viss vägsträcka äger *länsstyrelsen*, därest förhållandena därtill föranleda, medgiva, att regelbunden transport enligt denna paragraf skall anses föreligga allenast vid större antal turer än vad i 1 mom. angivits eller eljest förordna, att vad om transportförmedling är stadgat icke skall äga tillämpning. *Är området eller vägsträckan belägen inom mer än ett län, ankommer det på länsstyrelsen i det län, där största delen av området eller vägsträckan är belägen, att besluta efter hörande av länsstyrelsen i annat län som beröres av transportförmedlingen.*

Om behandling av ansökan om tillstånd skall gälla vad om ansökan om linjetrafik är i 8 § stadgat.

34 §.

2 m o m. Bryter någon — — — — — åligger honom, eller bryter förare mot vad i 28 § är stadgat eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av samma paragraf, eller använder innehavare av trafik tillstånd förare till arbete i strid mot vad i samma paragraf eller i dylik föreskrift är stadgat, eller åsidosätter — — — — — med dagsböter.

39 §.

Finner *biltrafiknämnden*, länsstyrelse eller polismyndighet anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafik tillstånd eller trafik kort eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i denna förordning förmäles, skall myndigheten, därest befogenhet i sådant avseende icke tillkommer denna, därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta i ärendet.

Biltrafiknämnden äger med iakt-

Finner länsstyrelse eller polismyndighet anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafik tillstånd eller trafik kort eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i denna förordning förmäles, skall myndigheten, därest befogenhet i sådant avseende icke tillkommer denna, därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta i ärendet.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

tagande av stadgad besvärstid under vederbörande besvärsinstans' prövning draga beslut, som av länsstyrelse eller trafiknämnd enligt denna förordning meddelats.

44 §.

Talan mot beslut av trafiknämnd enligt denna förordning föres hos länsstyrelsen genom besvär. Mot beslut av *biltrafiknämnden* eller länsstyrelse med stöd av förordningen och mot länsstyrelses beslut i ärende angående yrkesmässig trafik, vilket från trafiknämnd hänskjutits till länsstyrelse, föres talan hos Konungen genom besvär. Beslut som nu sagts, skall, med nedan angivna undantag, gälla utan hinder av besvär, intill dess annorlunda förordnas.

Talan mot beslut av trafiknämnd enligt denna förordning föres hos länsstyrelsen genom besvär. Mot beslut av *transportnämnden* eller länsstyrelse med stöd av förordningen och mot länsstyrelses beslut i ärende angående yrkesmässig trafik, vilket från trafiknämnd hänskjutits till länsstyrelse, föres talan hos Konungen genom besvär. Beslut som nu sagts, skall, med nedan angivna undantag, gälla utan hinder av besvär, intill dess annorlunda förordnas.

Beslut, som ————— beslutets dag.

Beslut om ————— erhållit del.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1968.

Sådant trafiktillstånd eller tillstånd till transportförmedling som meddelats av statens biltrafiknämnd men enligt 5 och 33 §§ i deras nya lydelse skall prövas av länsstyrelse anses efter ikraftträdandet vara meddelat av länsstyrelsen.

3) Förslag

till

Förordning**angående ändring i förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder**

Härigenom förordnas, *dels* att i 5 § 1 och 2 mom., samt 6 § förordningen den 5 maj 1960 om mopeder¹ orden »väg- och vattenbyggnadsstyrelsen» skall utbytas mot orden »statens trafiksäkerhetsverk», *dels* att i 9 § förordningen och i övergångsbestämmelsen till förordningen² ordet »bilinspektör» skall ersättas med orden »trafikinspektör, bilinspektör».

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1968.

4) Förslag

till

Förordning**angående ändring i förordningen den 10 juni 1949 (nr 341) om
explosiva varor**

Härigenom förordnas, att i 51 § förordningen den 10 juni 1949 om explosiva varor³ orden »statens biltrafiknämnd» skall utbytas mot orden »statens trafiksäkerhetsverk».

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1968.

¹ Senaste lydelse av 6 § se 1964:421.

² Senaste lydelse av 9 § och övergångsbestämmelsen se 1964:421.

³ Senaste lydelse av 51 § se 1963:185.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott
den 3 mars 1967.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *reglering av arbetstid för vägtrafiken, m. m.* och anför.

Inledning

Körtidsutredningen,¹ som tillsattes år 1963, har den 30 juni 1965 avlämnat betänkandet »Arbetstid och arbetsinspektion för vägtrafiken» (SOU 1965: 48). I betänkandet föreslås bl. a. en regel om längsta tillåtna körtid, en skärpt bestämmelse om obligatorisk vilotid och en väsentlig utvidgning av tillämpningsområdet för regleringen i förhållande till vad som nu gäller i fråga om den yrkesmässiga trafiken. Vidare föreslås att kontrollen över att reglerna efterlevs skall utövas genom arbetsinspektion i första hand. Syftet med förslagen är att öka trafiksäkerheten.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av justitiekanslern (JK), riksåklagaren (RÅ) — efter hörande av länsåklagarna i Östergötlands, Malmöhus, Västernorrlands och Jämtlands län — Svea hovrätt, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, arbetarskyddsstyrelsen, medicinalstyrelsen, postverket, statens järnvägar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens biltrafiknämnd, statens trafiksäkerhetsråd, statens högertrafikkommission, statskontoret, statistiska centralbyrån, kontrollstyrelsen, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen, kommerskollegium — efter hörande av åtta handelskammare — statens provningsanstalt, arbetsmarknadsstyrelsen, överståthållarämbetet (ÖÄ) — efter hörande av polischefen i Stockholm, Stockholms stads och läns åkeriförening, Aktiebolaget Stockholms spårvägar och Taxi trafikförening — länsstyrelserna i Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Örebro, Gävleborgs och Västernorrlands

¹ Ledamöter landshövdingen Gösta Elfving, ordf., verkställande direktören i Biltrafikens arbetsgivareförbund Erik Elmstedt, riksdagsmännen Göran Karlsson och Lars Schött samt ombudsmannen i Svenska transportarbetareförbundet Hjalmar Svensson.

län, 1963 års arbetstidskommitté, de svenska ledamöterna av nordisk vägtrafikkommitté, trafikmålskommittén, Svenska stadsförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska landstingsförbundet, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska arbetsgivareföreningen, Svenska taxiförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska transportarbetareförbundet, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Kungl. automobilklubben, Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Försvarets motorklubb, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund, Kooperativa förbundet, Handelsn arbetsgivareorganisation, Handelsanställdas förbund, Svenska järnvägsmannaförbundet, Svenska kommunalarbetareförbundet och Sveriges lantbruksförbund.

Arbetskyddsstyrelsen har bifogat yttranden från tre yrkesinspektörer. Länsstyrelserna har bifogat yttranden från bilägareföreningar inom länen. Flera länsstyrelser har bifogat yttranden från bl. a. länsläkare och länsåklagare eller polismyndigheter samt bilinspektörer.

Jag kommer nu att ta upp utredningens förslag om reglering av arbetstiden och de tillsynsfrågor som sammanhänger med dess förslag om arbetsinspektion. Frågan om organisation för arbetsinspektionen kommer jag att behandla vid anmälan senare i dag av fråga om inrättande av statens trafiksäkerhetsverk, m. m.

Jag kommer också att nu anmäla färdskrivarutredningens¹ den 9 maj 1966 avlämnade betänkande »Utredning angående de tekniska möjligheterna att utnyttja maskinella hjälpmedel för efterhandsgranskning av färdskrivardiagram samt därmed sammanhängande organisatoriska och andra frågor» (Stencil K 1966: 1).

Efter remiss har yttranden över färdskrivarutredningens betänkande avgetts av rikspolisstyrelsen, arbetskyddsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens biltrafiknämnd, statskontoret, statens provningsanstalt, länsstyrelserna i Kronobergs, Värmlands och Västernorrlands län, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska transportarbetareförbundet och Aktiebolaget Svensk Bilprovning.

På uppdrag av färdskrivarutredningen har Aktiebolaget Svensk Bilprovning utfört en stickprovsundersökning av tillförlitligheten hos färdskrivarapparater. Utredningen har redovisat resultatet av undersökningen med skriftelse den 2 december 1966.

¹ Ledamöter kanslichefen Åke Odén, ordf., polisintendenten Helge Rydberg och överingenjören Gösta Kullberg.

Reglering av arbetstid

Gällande rätt

Arbetsförhållandena inom vägtrafiken regleras i första hand genom den allmänna sociala lagstiftningen.

Lagen den 16 maj 1930 (nr 138) om arbetstidens begränsning (ArbTL) innehåller bestämmelser om bruttoarbetstiden, bestämd främst för vecka och för dygn. Lagen är enligt 1 § första stycket i princip tillämplig på varje rörelse. Vidsträckta undantag föreskrivs dock, bl. a. för arbete som bedrivs av staten, för skogsarbete, för arbete som utförs under sådana förhållanden att det inte kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över hur arbetet anordnas och för arbete som till sin natur är så oregelbundet att det inte kan förläggas till bestämda tider. Vidare är lagen tillämplig endast på rörelse eller företag där flera än fyra arbetare i regel används till arbete för arbetsgivarens räkning. Den ordinarie arbetstiden var tidigare enligt huvudregeln i 4 § högst 45 timmar i veckan och högst 9 timmar för dygn. Genom ändring av 4 §, som trädde i kraft den 1 februari 1967 (SFS 1966: 616), har veckoarbetstiden nedsatts till 42 timmar 30 minuter. Nedsättningen skall ske successivt fram till den 1 januari 1969. I arbetstiden inräknas inte raster. Avsteg från begränsningarna av arbetstiden kan enligt 4 a § göras genom kollektivavtal. Arbetarskyddsstyrelsen kan också enligt 5 § medge undantag från bestämmelserna i 4 §.

Vid sidan av ArbTL finns speciella arbetstidslagar för bl. a. detaljhandeln, för hotell, restauranger och kaféer samt för lantarbete.

Närmare bestämmelser om arbetstidens anordnande ges i *arbetarskyddslagen den 3 januari 1949 (nr 1)* — ArbSkL. Lagen är tillämplig på varje verksamhet, i vilken arbetstagare används till arbete för arbetsgivares räkning (1 § första stycket). Undantag finns men de är betydligt färre än enligt ArbTL. I detta sammanhang är av intresse endast undantaget för arbete som utförs under sådana förhållanden att det inte kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över hur arbetet anordnas (3 §). Med arbetstagare förstås enligt 1 § andra stycket var och en som utför arbete för annans räkning utan att i förhållande till denne vara att anse såsom självständig företagare. Av de materiella reglerna i ArbSkL kan i detta sammanhang nämnas de som avser rast (17 §), nattvila (19 §) och vekovila (21 §). Arbetstagare, som arbetar under minst 6 timmar om dygnet, skall i den utsträckning som behövs få en eller flera lämpligt förlagda raster av tillräcklig varaktighet. Med rast förstås sådant avbrott i arbetstiden vars varaktighet är på förhand bestämd och under vilket arbetstagaren fritt förfogar över sin tid och inte är skyldig att stanna på arbetsstället. Arbetstagare skall vidare få behövlig ledighet för nattvila. I denna ledighet skall ingå tiden mellan klockan 24 och klockan 5. Ytterligare skall arbetstagare få 24 timmars sammanhäng-

ande ledighet för varje period om sju dagar, om möjligt på söndag. Från samtliga dessa regler medges undantag under vissa förhållanden.

Utöver denna allmänna reglering av arbetstiden ges speciella regler för yrkestrafiken i *förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF)*.

Med yrkesmässig trafik förstås enligt 1 § YTF trafik i vilken bil och förare tillhandahålls allmänheten för person- eller godsbefordran mot ersättning. Från tillämpningsområdet undantas i 2 § transporter med ambulans som ägs av det allmänna, vissa jordbrukstransporter, samåkning till eller från arbetsplats, renhållningstransporter, transporter av snö och is i samband med snöröjning, vissa transporter med traktortåg i skogsbruket samt transporter med bärgningsbil.

Arbetstidsförhållandena inom den yrkesmässiga trafiken regleras i 28 § YTF. Denna inleds med en regel som avser att hindra olämplig sträckkörning. Förare får inte köra under längre tid än 5 timmar utan uppehåll om minst 30 minuter. Kortare uppehåll räknas som körtid. Undantag medges för linjetrafik med buss och körningar uteslutande inom stationsort (1 mom.). De egentliga arbetstidsreglerna finns i 2 mom. Huvudregeln är att förarens arbetstid under 24 timmar i följd inte får överstiga 11 timmar. Arbetstiden kan emellertid utsträckas till 13 timmar, om tjänstgöringen inte kan ordnas lämpligt på annat sätt och arbetstiden under 48 timmar inte överskrider 22 timmar. I arbetstiden inräknas all den tid som föraren till följd av sin tjänstgöring tillbringar på bil som används i trafiken. Dessutom inräknas tid som föraren använder för bilens skötsel och för på- eller avlastning samt rast som är kortare än 30 minuter eller under vilken föraren inte får avlägsna sig från bilen. Dessa arbetstidsregler kompletteras av vilotidsregler. Förare skall ha minst 9 timmars sammanhängande vila under varje period om 24 timmar, räknad från början av vilken tjänstgöring som helst. Två gånger under varje period om sju sammanhängande dygn får vilotiden minskas till lägst 7 timmar.

Sträckkörningsregeln, arbetstidsreglerna och vilotidsreglerna får frångås om olyckshändelse eller annan oförutsedd särskild omständighet föranleder det. Statens biltrafiknämnd får medge avvikelser från arbetstids- och vilotidsreglerna, om synnerliga skäl föranleder det.

Ansvar för överträdelse av bestämmelserna i 28 § YTF föreskrivs i 34 § 2 mom. Både förare och innehavare av trafik tillstånd, som använder förare i strid mot bestämmelserna, kan straffas med dagsböter.

Huvudsyftet med reglerna om arbetsförhållandena för förare i yrkesmässig trafik är att motverka den fara för trafiksäkerheten som orsakas av förarens uttröttnings. Denna fara har beaktats också i den allmänna trafiklagstiftningen. I 28 § 1 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)* — VTF — föreskrivs bl. a. att fordon inte får föras på väg av nå-

gon som på grund av uttrötning saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet. Om polisman anser att någon uppenbarligen saknar nödiga förutsättningar att föra fordon, kan han enligt 28 § 2 mom. förbjuda honom och, om förbudet inte följs, hindra honom att föra fordonet. VTF saknar bestämmelser om ansvar för överträdelse av förbudet i 1 mom. Sådan överträdelse kan emellertid beivras enligt bestämmelserna om vårdslöshet i trafik i 1 § *lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott*.

Det bör också nämnas att en *Europeisk överenskommelse rörande arbetsförhållanden för besättningar på fordon vid internationella transporter på väg* (AETR) för Sveriges del undertecknades den 19 juni 1962. Diskussioner pågår om åtgärder för att sätta överenskommelsen i kraft. Den äger tillämpning på sådana internationella vägtransporter som utförs med fordon vars högsta tillåtna totalvikt överstiger 3,5 t. Av de materiella reglerna kan följande nämnas i detta sammanhang.

Förare skall ha haft minst 10 timmars sammanhängande vila under varje tidrymd av 24 timmar räknat bakåt från vilken som helst tidpunkt då han för fordonet. Vilotiden kan förkortas till 8 sammanhängande timmar högst en gång under sju dagar (art. 6). Förare får inte föra fordon under längre sammanhängande tid än 5 timmar. Körtid i vilken längre avbrott än 30 minuter i följd inte skett anses såsom sammanhängande. Den sammanlagda körtiden får inte för någon förare överstiga 9 timmar under vilken som helst tidrymd av 24 timmar (art. 7).

Körtidsutredningen

Utredningen konstaterar i sina allmänna synpunkter på frågan att begreppet arbetstid i vägtrafik inrymmer arbetstids- och delvis även arbetarskyddsförhållanden för vägtrafikens arbetstagare, kör- och vilotiders inverkan på motorförarens körförmåga och därmed på trafiksäkerheten m. m. Olika sociala synpunkter och trafiksäkerhetssynpunkter gör sig gällande. Även ekonomiska faktorer måste uppmärksammas, främst de som avser konkurrensförutsättningarna för olika trafikmedel.

Vid valet mellan olika typer av system för lagreglering av arbetstid i vägtrafik har utredningen tagit hänsyn till det uppdrag som lämnats 1963 års arbetstidskommitté. Denna utreder möjligheterna till en allmän arbetstidsförkortning och skall därutöver framlägga förslag till en ny allmän arbetstidslag. Utredningen uttalar att den självfallet inte kunnat gå in på arbetstidskommitténs område. Hela den sociala regleringen i ArbTL har därför lämnats åt sidan. Regleringen av ordinarie arbetstid och övertidsarbete för dygn, vecka eller längre begränsningsperioder är lösningar, som typiskt faller inom ArbTL:s ram och därmed inom området för arbetstids-

kommitténs uppdrag. Av uppställda olika typer av lagregler om arbetstid i vägtrafik återstår endast speciell trafikreglering.

En speciell arbetstidslag för vägtrafiken skulle, anser utredningen, passa mindre väl samman med arbetstidskommitténs direktiv. I dessa sägs nämligen att det bör eftersträvas att avskaffa de nu gällande speciella arbetstidslagarna och föra in de områden som berörs av dessa lagar under en ny allmän arbetstidslag.

Enligt utredningen är en grundläggande social reglering en förutsättning för dess förslag. Utredningen understryker särskilt att den har räknat med att arbetstidskommittén kommer att föreslå slopande av den nu gällande begränsningen av antalet arbetare för ArbTL:s tillämpning. Utredningen har därför utgått från att för ifrågavarande arbetstagare inom ett fåtal år kommer att gälla en arbetstidslag med regler om högst 45 timmars arbetsvecka, högst 200 timmar »ordinarie» övertid etc.

Efter denna avgränsning av utredningens uppgift redovisar utredningen frågan om vilka synpunkter som varit vägledande vid utarbetandet av dess förslag. Utredningen anser att det inte förekommer sådana sociala förhållanden inom trafikens arbetsområde, som motiverar en längre gående social arbetstidsreglering än enligt ArbTL och ArbSkL. Utredningen framhåller att den grundat sina förslag på trafiksäkerhetssynpunkter och inte på några fristående sociala synpunkter.

Utredningen berör också de ekonomiska synpunkternas betydelse och fäster uppmärksamhet på konkurrenshänsynen. Ett viktigt led i den av 1963 års riksdag antagna nya trafikpolitiken är strävan efter friare konkurrens. Detta förutsätter lika villkor bl. a. i fråga om arbetstidsregleringen, anför utredningen. Även de ekonomiska faktorerna har därför kunnat positivt påverka utredningens förslag.

Förslaget bör enligt utredningen uppfattas såsom en del i ett större regelsystem, som i övrigt avses omfatta en allmänt-social arbetsreglering i arbetstidslag och arbetarskyddslag för berörda arbetstagare.

Regelsystemet bör enligt utredningen vara enkelt, gå lätt att tekniskt passa samman med den allmänt-sociala regleringen i ArbTL och ArbSkL samt innebära största möjliga enhetlighet mellan olika trafikområden.

Enligt utredningens mening är önskvärdheten av en sträckkörningsregel uppenbar. Att man inte bör kunna föra ett motorfordon hur lång tid som helst utan ett avbrott, anser utredningen självklart. De vetenskapliga utredningar som hittills gjorts om trötthet i trafik har också, anför utredningen, gett klara belägg för behovet av en sträckkörningsregel.

Utredningen uppfattar en sträckkörningsregel såsom en ordningsregel, som förare borde iaktta av sig själva. Den utgör för yrkesförare en konkretisering av ArbSkL:s föreskrifter om raster och arbetspauser. En sådan

konkretisering synes utredningen vara väl motiverad på vägtrafikens område, särskilt när yrkestrafiken liberaliseras och konkurrensen skärps. Utredningen förordar att en sträckkörningsregel av huvudsakligen samma innebörd som enligt YTF skall gälla för all trafik med personbil, lastbil och buss.

Utredningen erinrar om att vilotidsregler infördes i svensk rätt först i samband med YTF:s tillkomst. Reglerna synes då, anför utredningen, ha uppfattats närmast som ett slags säkerhetsanordning, en logiskt nödvändig komplettering, vilken s. a. s. »låste bakdörren» genom att hindra en olämplig spridning av den tillåtna dygnsarbetstiden. Utredningen har för sin del velat tillägga en vilotidsreglering större betydelse. En vilotidsregel anser utredningen vara lättare att övervaka och upprätthålla än en som direkt reglerar arbetstiden, och problemet »blandade arbetare», dvs. förare som vid sidan av sin tjänst har annat arbete, finner utredningen utomordentligt svårt att lösa på annat sätt än genom en vilotidsregel.

Beträffande de gällande vilotidsreglerna i 28 § YTF anser utredningen att 9 timmars dygnsvila är en för kort tidsperiod att ställa upp som huvudregel, särskilt om man beaktar att förarens färd till och från bostaden m. m. avgår från den effektiva vilotiden. I AETR har som huvudregel upptagits 10 timmars dygnsvila. Utredningen förordar att detta timantal anges som huvudregel. Det bör emellertid vara tillåtet att minska dygnsvilan från 10 till 8 timmar två gånger varje vecka.

Utredningen har fäst stor vikt vid att en vilotidsdefinition införs. Sådan saknas i YTF. Definitionen anses böra utformas snävt. Föraren bör i princip åläggas att helt avstå från förvärvsarbete under den föreskrivna vilotiden. Sådant arbete som uppenbarligen saknat inverkan på förarförmågan skall dock inte anses avbryta vilotiden.

Utredningen diskuterar vidare frågan om körtids- och arbetstidsregler. Med körtidsregel avses en regel som begränsar den tid under vilken fordon framförs, och med arbetstidsregel avses en regel som begränsar bruttoarbetstiden. Båda dessa bestämmingar gäller dock bara i princip, framhåller utredningen. Vissa variationer kan följa av det sätt på vilket begreppen körtid resp. arbetstid definieras.

Utredningen, som erinrar om att svensk lagstiftning upptagit arbetstidsmen inte körtidsregler, har kommit till den uppfattningen, att en av dessa bör tas upp men inte båda. Man bör ha någon lagbestämmelse som positivt begränsar det aktiva arbetet. Flera bestämmelser skulle ge ett alltför invecklat system som inte skulle kunna vare sig efterlevas eller övervakas.

En körtidsregel anser utredningen vara otjänlig för en social reglering. Skall sociala synpunkter beaktas, talar dessa alltså för en arbetstidsregel. Begränsar man sig däremot såsom utredningen gjort till att endast anlägga trafiksäkerhetssynpunkter, anser utredningen en körtidsregel klart över-

lägsen. Utredningen redovisar vissa anmärkningar mot en arbetstidsregel. Det är enligt utredningens mening ologiskt att reglera vissa trötthetsskapande faktorer, när man ändå inte kan komma åt mer än ett fåtal. En arbetstidsregel kan komma att till övervägande del reglera annat än körtid, dvs. den risktid som är det från trafiksäkerhetssynpunkt centrala, och den kan dessutom medföra inskränkningar i handlingsfriheten utan att något som helst trafiksäkerhetsintresse påkallar det. Vidare påpekar utredningen att en arbetstidsregel i sak kommer nära ArbTL:s regler, varför det med visst fog kan sägas att en sådan dygnsbegränsning borde ske inom ArbTL:s ram, om den anses behövlig.

Ingen av dessa anmärkningar kan, anför utredningen, göras mot en körtidsregel. En sådan riktar sig endast mot själva risktiden i trafiken och är genom sin konstruktion oberoende av tillämpningsområdet och artskild från sociallagstiftningens regeltyper.

Att utredningen funnit sig böra avvisa möjligheten av en fortsatt arbetstidsreglering efter mönster av den nuvarande 28 § YTF är, anför utredningen, högst naturligt med hänsyn till bestämmelsens bakgrund och förutsättningar. Den har tillskapats uteslutande med sikte på yrkestrafiken. Vad lagstiftaren haft för ögonen har varit sådan trafik där förarnas huvudsysselsättning är att köra. Problemet »blandade arbetare» har inte särskilt beaktats vid avfattningen. Bestämmelsen har också fungerat som socialreglering för ett stort antal yrkesförare i företag där ArbTL inte är tillämplig. I den mån dessa förutsättningar inte ändras, finns det enligt utredningens mening knappast bärande skäl för att avskaffa 28 § YTF. Vill man begränsa sig till att bara reglera yrkestrafiken, kan man behålla den nuvarande arbetstidsregeln t. v. Efter tillkomsten av en ny arbetstidslag, som omfattar alla yrkestrafikens arbetstagare, bör man emellertid gå över till en körtidsregel. Och om även annan trafik anses böra regleras synes det utredningen ofrånkomligt att välja en körtidsregel.

Utredningen föreslår alltså en körtidsregel. Härvid hänvisas också till AETR, som har en sådan regel. Den upptar 9 timmar som längsta körtid per dygn. Detta timantal förefaller utredningen välavvägt och föreslås därför.

Som körtid skall enligt utredningens förslag räknas även sådant kortare avbrott i förandet, som beror av trafiken.

För övergångstiden, tills den allmänt-sociala arbetstidslagstiftningen kommer att omfatta även hela den yrkesmässiga trafiken, förordar utredningen att den nuvarande arbetstidsregeln i 28 § YTF fortfarande skall gälla för anställda förare såsom en socialt motiverad regel.

I fråga om tillämpningsområdet för de föreslagna reglerna föreslår utredningen, såsom förut nämnts, att sträckkörningsregeln skall gälla för all trafik med personbil, lastbil och buss.

Beträffande vilotids- och körtidsreglerna framhåller utredningen bl. a.

att en gränsdragning mellan firmatrafik — dvs. annan i materiell mening yrkesmässig trafik än den som faller under YTF — och yrkesmässig trafik, enligt vilken den ena lämnas helt oreglerad medan den andra regleras efter ett enhetligt mönster, är konstlad och utan trafiksäkerhetsmotivering. Utredningen anser att en sådan gränsdragning inte bör behållas och föreslår därför att firmatrafik med buss och lastbil skall föras in under samma regel-system som gäller för yrkesmässig trafik med buss, lastbil och personbil.

Utredningen anser att det närmast är en lagteknisk fråga om vilotids- och körtidsreglerna bör gälla även privattrafiken med buss och lastbil. Ytterst är det en fråga om var reglerna skall placeras. Vill man föra in dem i YTF, måste de göras generella och således omfatta all trafik med buss och lastbil. En begränsning till yrkes- och firmatrafik förutsätter enligt utredningen en särskild förordning, vilket utredningen anser vara en nackdel.

Remissyttrandena

Utredningens allmänna synpunkter på frågan hur reglerna om arbetstid för vägtrafiken bör utformas berörs av flera remissinstanser.

Statens trafiksäkerhetsråd anser att de frågor som utredningen behandlat är av stor betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt och att en väl avvägd lösning av dem är ägnad att bidra till en ökad säkerhet på vägarna. Utredningens förslag innebär enligt rådets mening i huvudsak en godtagbar lösning av frågorna.

1963 års arbetstidskommitté anser det uppenbart att en allmän arbetstidslagstiftning inte bör belastas med specialföreskrifter med begränsad tillämpning och med andra syften än huvudreglerna. Man bör inte heller bryta ut trafiken ur denna allmänna lagstiftning och sammanföra såväl de av sociala skäl som de av trafiksäkerhetsskäl betingade arbetstidsreglerna i en särskild lag. I den mån man anser det motiverat att begränsa fordonsförarens arbetstid utöver den reglering som finns i en allmän arbetstidslag för att därigenom tillgodose trafiksäkerhetsfaktorer som föranleds av förarnas uttrötning, bör man enligt kommitténs mening följa körtidsutredningens förslag att föra in sådana bestämmelser i trafiklagstiftningen. Kommittén framhåller vidare att vissa skäl numera kan anföras för att gällande, tämligen stränga reglering inte längre behöver vidmakthållas. Med anledning av körtidsutredningens förmodan att arbetstidskommittén kommer att föreslå att den nuvarande begränsningen av antalet arbetare slopas anför kommittén att den inte kan lämna bestämda besked om sina kommande förslag. Vid prövning av frågan om arbetstiden för vägtrafiken bör man inte överskatta värdet av att den sociala arbetstidslagstiftningen utsträcks till arbetstagare inom vägtrafiken, påpekar kommittén. Möjligheten att denna lagstiftning kommer att sakna t.ex. begränsning av den dagliga arbetstidens längd kan f. n. inte uteslutas. Reglerna om den ordinarie arbetstiden kommer också

att — liksom redan är fallet — vara dispositiva med möjlighet för parterna att avtala om avsteg. Kommittén anför att den för sin del inte vill hålla för uteslutet att inordnandet av trafiken under den sociala arbetstidslagstiftningen kan bli en tämligen betydelselös reform från trafiksäkerhetssynpunkt.

Arbeterskyddsstyrelsen framhåller att man inte kan komma ifrån att frågan om säkerhet i trafiken också bör betraktas från arbetarskyddssynpunkt. Det är enligt styrelsens mening en avgjord fördel att utredningen försökt mönstra ut socialt betingade arbetssynpunkter och byggt uteslutande på vad trafiksäkerheten kan fordra. Även *LO* är positiv till principen att trafiksäkerhetssynpunkterna skall vara avgörande för lagstiftningen om arbetstiden för vägtrafiken, medan *medicinalstyrelsen* menar att man inte alltför strängt kan tillämpa indelningen i trafiksäkerhetssynpunkter och sociala synpunkter. Inte endast under körtiden utan under arbetstiden i dess helhet ökar tröttheten och påverkas körförmågan, påpekar styrelsen.

JK anser det vara en brist att en betydande del av yrkestrafiken faller utanför den allmänna sociala arbetstidslagstiftningen. Det är enligt *JK:s* mening uppenbart att särskilda regler utöver de i allmänhet gällande kan motiveras endast av hänsyn till trafiksäkerheten. *JK* påpekar vidare att den s. k. trötthetsfaktorn redan i och för sig är något ytterligt svårbestämt, att dess betydelse som olycksorsak är föga utredd och att dess beroende av arbetstidens längd är inmängt med en rad ovissa faktorer. Att på ett så diffust område genomföra en lagreglering anser *JK* både fruktlöst och svårt. Han avvisar därför tanken på en sådan reglering. Om en lagstiftning likväl skall komma till stånd, anser *JK* att tillämpningen bör begränsas till ett fåtal särskilda områden. De internationella transporter och fjärrtrafiken inom landet är de områden som då närmast kommer i blickfältet. Även *kommerskollegium* är negativt till utredningens förslag och framhåller att det måste bli vanskligt att upprätthålla respekten för de föreslagna reglerna. Kollegiet anser att svagheter i förslaget är så påtagliga att det inte bör genomföras.

Av liknande skäl som de *JK* anför anser *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* att det är mycket problematiskt om ett genomförande av utredningens förslag i någon nämnvärd grad kommer att råda bot på missförhållandena på området. *LO* anser sig inte kunna ta ställning till utformningen av den föreslagna lagstiftningen förrän arbetstidskommitténs förslag föreligger. Körtidsutredningens förslag om arbetstidsfrågorna bör därför enligt *LO:s* mening inte f. n. läggas till grund för lagstiftning. Detsamma anser *Svenska lokaltrafikföreningen* såvitt lagstiftningen skulle omfatta lokaltrafiken. Föreningen anser nämligen att en lagstiftning enligt förslaget skulle medföra betydande svårigheter för lokaltrafikföretagen att inom ramen för hittillsvarande personalstyrka uppehålla tillfredsställande trafik inom de större tätorterna.

Ingen av remissinstanserna har någon invändning mot att en sträckkörningsregel fortfarande skall finnas. I fråga om tillämpningsområdet för en sådan regel är dock meningarna delade. Jag återkommer längre fram till detta.

Utredningens förslag om vilotidsregler tillstyrks eller lämnas utan erinran av det övervägande antalet remissinstanser. Utvidgningen av huvudregeln från 9 till 10 timmars sammanhängande vila godtas av samtliga instanser, medan *Svenska järnvägsmannaförbundet* anser att möjligheterna att nedsätta vilotiden till 8 timmar två gånger i veckan inte är tillfredsställande. Enligt förbundet visar erfarenheten att föraren måste ta i anspråk två eller tre timmar av vilotiden för resor, personlig hygien och förtäring. Endast om föraren övernattar på annan ort än hemorten, bör vilotiden enligt förbundets mening kunna nedsättas, eftersom bilen då normalt uppställs i anslutning till övernattningsställe.

Den föreslagna definitionen av begreppet vilotid kritiseras av *Svea hovrätt*, *arbetarskyddsstyrelsen*, *statens biltrafiknämnd*, *Svenska stadsförbundet* och *Svenska transportarbetareförbundet*. Kritiken går ut på att det kan bli svårt att avgöra vad för slags arbete som enligt definitionen skall anses tillåtet under vilotid. Hovrätten påpekar också att vilotidsbestämmelsen inte hindrar någon att köra privat bil längre sträckor eller att utföra ett ansträngande fritidsarbete omedelbart innan han börjar köra i förvärvsmässig trafik.

Flera remissinstanser framhåller att de godtar förslaget om vilotidsregler under förutsättning att det kommer att finnas möjlighet att få dispens från reglerna.

Utredningens förslag i fråga om körtids- och arbetstidsregler, dvs. att införa en körtidsregel och att slopa den gällande arbetstidsregeln, tillstyrks eller lämnas utan erinran av alla remissinstanser utom tre.

Svenska transportarbetareförbundet anser att den samlade arbetstiden måste tillmätas avgörande betydelse för säkerheten i trafiken. Möjligheterna att genom en allmän arbetstidslagstiftning reglera de speciella problem som sammanhänger med arbetstiden i trafiken torde enligt förbundet vara ytterligt begränsade. Förbundet anser att utredningens förslag till körtidsregel inte är tillräckligt underbyggt. Vidare påpekas att förslaget medger ett maximalt arbetstidsuttag inom trafiken på 13 timmar per dygn och två gånger i veckan på 15 timmar per dygn, vilket enligt förbundets mening är en från trafiksäkerhetssynpunkt icke oväsentlig försämring av gällande arbetstidsregler inom den yrkesmässiga trafiken. *Handelsanställdas förbund* anser att även tidsåtgången för andra arbetsuppgifter än körtiden bör medräknas vid fastställandet av »risktiden» i trafiken och avstyrker en körtidsregel. *Svenska stadsförbundet* avstyrker också men endast i fråga om buss i linjetrafik.

Domänstyrelsen anser att en arbetstidsregel skulle få många olämpliga konsekvenser. Inom många näringsgrenar, bl. a. skogsbruket, skulle de ekonomiska återverkningarna bli betydande.

Viss kritik riktas mot körtidsregelns utformning. *Svenska stadsförbundet* påpekar att körtidsregeln inte skulle medge t. ex. två 5-timmarspass, det ena kl. 12—17 en dag och det andra kl. 7—12 nästa dag. Inte heller skulle en förare kunna börja förararbetet förrän kl. 12 om han dagen innan kört buss 9 timmar mellan kl. 12 och kl. 22. Förbundet påpekar vidare vissa inkonsekvenser i förslaget. En arbetare skulle efter 9 timmars arbetsdag i ansträngande industriarbete, t. ex. nattetid vid skiftgång, få tjänstgöra 5 å 6 timmar som förare, medan en bussförare efter 9 timmars körtid — med lämpligt inlagda raster — inte skulle få utföra någon som helst körning inom 24 timmar. Däremot skulle bussföraren kunna utföra motsvarande industriarbete i 5 å 6 timmar per dygn, vilket också skulle kunna utföras omedelbart före körtiden. *Svenska järnvägsmannaförbundet* anmärker att körtidsregeln genom anknytningen till 24 timmar i följd kommer att medföra betydande svårigheter vid skiftning från kvälls- till morgontjänst.

Svenska taxiförbundet, *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* och *Svenska omnibusägareförbundet* är tveksamma om lämpligheten av att arbetstidsregeln i 28 § YTF under en övergångstid skall gälla vid sidan av körtidsregeln.

Även i fråga om körtidsregeln framhåller flera remissinstanser behovet av dispensmöjlighet.

I fråga om tillämpningsområdet för regelsystemet har förslaget att utvidga sträckkörningsregeln till all trafik med personbil, lastbil och buss tillstyrkts endast av *Svenska transportarbetareförbundet*, *Motormännens riksförbund* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund*. De två motororganisationerna anser att en sådan utvidgning skulle minska svårigheterna att bevisa uttröttning hos en förare och att tillämpa bestämmelserna om uttröttning i 28 § VTF.

Av övriga remissinstanser avstyrker ett tjugotal att sträckkörningsregeln görs tillämplig på privatbilismen. *RÅ* åberopar som skäl för sitt avstyrkande svårigheterna att kontrollera efterlevnaden av en sådan regel för privatbilismen. Författningsbestämmelser som inte kan kontrolleras bör enligt *RÅ* inte införas. Regeln kan också enligt *RÅ*:s mening leda till att trafiksäkerhetskravet anses uppfyllt även vid dygnslånga körningar, om bara 30 minuters rast tas efter varje körpass om 5 timmar. Samma eller liknande skäl anförs av *Svea hovrätt*, *postverket*, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *kommerskollegium*, *statens trafiksäkerhetsråd*, *trafikmålskommittén*, *rikspolisstyrelsen* och *NTF*.

Alla remissinstanser utom tre tillstyrker eller lämnar utan erinran att vilotids- och körtidsreglerna tillämpas även på firmatrafik. *RÅ* anser att

reglerna bör gälla endast för sådan firmatrafik som utövas av bokförings-skyldig företagare. *Svea hovrätt* och *Handelsanställdas förbund* anser att firmatrafiken helt bör ställas utanför regelsystemet.

Departementschefen

I kampen för en ökad trafiksäkerhet är det naturligt att man söker avlägsna den olycksfaktor som uttröttnings innebär. En allmän regel om förbud att i uttröttat tillstånd föra fordon finns också i 28 § VTF. Bestämmelserna om arbetstid och vilotid för förare i all slags förvärvsmässig trafik bör utformas med dessa förhållanden i sikte. De gällande bestämmelserna i 28 § YTF avser endast yrkesmässig trafik, dvs. trafik i vilken bil och förare mot ersättning tillhandahålls allmänheten för person- eller godsbefordran. Flera slags yrkesmässiga transporter är dessutom undantagna. Det har under senare år ofta framhållits att bestämmelserna i 28 § YTF tillkommit vid en tidpunkt när trafikintensiteten inte var så stark som nu och att trafiksäkerheten kräver skärpta regler. En utvidgning av reglernas tillämpningsområde har också krävts.

Körtidsutredningen har grundat sina förslag på trafiksäkerhetssynpunkter och även fäst uppmärksamheten på de ekonomiska synpunkterna. Där emot har utredningen inte tagit upp fristående sociala synpunkter. Enligt min mening är det uteslutande intresset att öka trafiksäkerheten som bör bli avgörande för en särskild reglering av arbetstiden för vägtrafiken. Andra synpunkter på denna fråga beaktas i andra författningar, främst ArbTL och ArbSkL.

Arbetstidsreglerna för vägtrafiken måste anpassas efter utvecklingen på trafikens område och den ökade betydelse för trafiksäkerheten som arbetsförhållandena fått. Av skäl som jag kommer att ange i det följande anser jag också att dessa regler i princip bör gälla all trafik i förvärvsverksamhet, vare sig den är yrkesmässig i YTF:s mening eller ej.

I utredningens regelsystem ingår en sträckkörningsregel av i huvudsak samma utformning som den i 28 § YTF. Utredningen föreslår att sträckkörningsregelns tillämpningsområde skall utvidgas till att omfatta all motorfordonstrafik. Detta förslag har från flera håll blivit starkt kritiserat under remissbehandlingen. Enligt min mening är regeln redan sådan den nu föreligger mindre lämpligt utformad. Det uppehåll om minst 30 minuter som skall ske efter 5 timmars körning behöver inte vara en rast i egentlig mening. Ingenting hindrar att föraren då utför annat arbete. Enligt min mening kräver trafiksäkerheten en föreskrift om obligatorisk rast både vid körning och under annat arbete som föraren utför före körning. Sträckkörningsregeln bör alltså göras om till en regel om längsta sammanhängande tid för arbete. Eftersom allt arbete bör beaktas anser jag att regeln, med viss anknytning till bestämmelsen i 17 § ArbSkL, bör utvidgas till 6

timmar. I praktiken torde detta innebära att själva körtiden ofta inte blir mer än ungefär 5 timmar. Uppehållet enligt sträckkörningsregeln bör ändras till en rast om minst 30 minuter. Under rasten skall föraren få lämna fordonet eller annat arbetsställe.

Principerna bakom de överväganden jag nu gjort kan tillämpas också vid valet mellan en körtids- och en arbetstidsregel. Utredningen föreslår en körtidsregel därför att en sådan riktar sig mot själva risktiden i trafiken och genom sin konstruktion är oberoende av tillämpningsområdet och artskild från sociallagstiftningens regeltyper. Majoriteten av remissinstanserna har godtagit detta förslag men några har ställt sig avvisande till att betrakta endast körtiden som en risktid. Även jag anser att man måste utgå från arbetstiden i dess helhet. Arbete som utförs före körning kan skapa ett trötthetstillstånd som ger sig till känna under körningen. Härtill kommer att det enligt arbetstidskommitténs yttrande inte alls är säkert att sociallagstiftningen kommer att föreslås innehålla en effektiv spärr mot en daglig arbetstid som överstiger vad som kan anses försvarligt från trafik-säkerhetssynpunkt. Jag anser det med hänsyn till det anförda inte möjligt att undvara en arbetstidsregel för vägtrafiken. I likhet med utredningen anser jag det vidare inte lämpligt att ha ett regelsystem byggt på såväl arbetstider som körtider.

Jag föreslår att arbetstidsregeln liksom enligt 28 § YTF skall innebära att arbetstiden under en tjugofyrtimmarsperiod får uppgå till högst 11 timmar med viss möjlighet att öka den till 13 timmar. Tjugofyrtimmarsperioden bör räknas från utgången av föreskriven vilotid, för att undvika de olägenheter vid skiftarbete som Svenska stadsförbundet och Svenska järnvägsmannaförbundet påpekat.

Med utgångspunkt från principen att allt arbete som föregår körning kan inverka menligt på förarens körförmåga, bör definitionen av arbetstid inte behållas med den innebörd begreppet har enligt 28 § YTF. I första hand skall givetvis i arbetstid ingå själva körtiden och den tid föraren använder för de göromål som vanligen åvilar honom i egenskap av förare. I arbetstiden bör därför liksom enligt 28 § YTF inräknas tid för bilens skötsel och för på- och avlastning av gods som befordras med bilen. Även vanligt avslutningsarbete efter slutad körning bör inräknas. Härutöver bör arbetstiden omfatta tid under vilken föraren efter föreskriven viloperiod före färd med fordonet utför annat arbete i samma verksamhet. Sådant arbete — det kan bestå t. ex. i arbete på lager eller expedition — kan inverka menligt på förarens körförmåga. Om arbete av detta slag utförs efter körning men före viloperiod torde det däremot i regel inte kunna inverka på förmågan att efter viloperioden föra fordon och bör därför inte tas med i arbetstidsberäkningen. Den tid under vilken förare under sin tjänstgöring medföljer fordon bör liksom enligt 28 § YTF inräknas i arbetstiden.

I den mån en förare före körning utför annat arbete i samma verksamhet bör det vara ganska lätt att kontrollera att arbetstidsbestämmelserna iakttas. Förhållandet är ett helt annat i fråga om bisysslor och fritidssysselsättning. Även i dessa fall kan det inträffa att förare före körning utför annat arbete som kan inverka menligt på hans körförmåga. Det är givetvis önskvärt att arbetstidsbestämmelserna tillämpas även i sådana fall. Förutsättningarna att effektivt kontrollera att så sker är emellertid f. n. mycket små. Att trots detta nu göra bestämmelserna formellt tillämpliga också på bisysslor och fritidssysselsättningar, skulle enligt min mening inte främja respekten för reglerna och därmed inte heller gagna trafiksäkerheten. Jag återkommer till denna fråga i specialmotiveringen.

Såsom utredningen påpekar fordras bestämmelser om vilotid inte minst för att förhindra en olämplig spridning av den tillåtna dygnsarbetstiden. I 28 § YTF föreskrivs minst 9 timmars sammanhängande vila under varje tidrymd av 24 timmar räknad från början av vilken tjänstgöring som helst. Vilotid får två gånger under varje period av sju sammanhängande dygn minskas till lägst 7 timmar.

Utredningen anser att 9 timmars dygnsvila är alltför kort som huvudregel, särskilt om man beaktar att förarens färd till och från bostaden m. m. avgår från den effektiva vilotiden. I AETR har upptagits 10 timmars dygnsvila. Utredningen förordar detta timantal som huvudregel med möjlighet att två gånger under sju sammanhängande dygn nedsätta vilotiden till 8 timmar.

Genom en förlängning av vilotiden motverkas en icke önskvärd splittring av arbetstiden på flera tjänstgöringspass. Den sammanhängande fritiden och därmed tiden för vila och rekreation blir längre, vilket uppenbarligen är till fördel för trafiksäkerheten. Under remissbehandlingen har framhållits att en skärpt vilotidsregel skulle medföra svårigheter för busstrafiken, framför allt i de större tätorterna. De torde dock inte bli av sådan betydelse att de bör få hindra en skärpning som är motiverad från trafiksäkerhetssynpunkt. Jag förordar därför att vilotidens längd bestäms enligt utredningens förslag. Däremot kan jag liksom flera remissinstanser inte godta den föreslagna definitionen av vilotid. För att undvika besvärliga tillämpningsproblem måste definitionen vara så entydig som möjligt. Föraren bör under vilotiden vara fri från allt arbete i verksamheten. Av samma skäl som anförts i fråga om arbetstidsregeln anser jag det inte tillrådligt att låta bestämmelserna omfatta bisysslor och fritidssysselsättning.

Jag övergår nu till att behandla tillämpningsområdet för det regelsystem jag förordat. Av särskilt intresse är den s. k. firmatrafiken, dvs. annan i materiell mening yrkesmässig trafik än den som avses i YTF. Mot utredningens förslag att regleringen av arbetstiden för vägtrafiken skall gälla

även firmatrafik har endast tre remissinstanser haft invändningar. Firma- trafik torde ofta drivas på sådant sätt och i sådan omfattning, att trafiken inte till sin karaktär avviker från vad som förekommer inom den yrkesmäs- siga. Även jag anser att den arbetstidsreglering som är motiverad av tra- fiksäkerhetsskäl bör gälla inte bara yrkesmässig trafik i YTF:s mening utan också annan förvärvsmässig trafik för befordran av personer eller gods. Jag vill också erinra om att vissa transporter, som enligt definitionen i 1 § YTF är att anse som yrkesmässig biltrafik, enligt 2 § YTF är undantagna från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig trafik. Den som utför så- dan transport är alltså inte skyldig att iaktta bestämmelserna i 28 § YTF. Vid tillämpningen av 28 § behöver man inte heller ta med i beräkningen tid som använts för transporter för vilka bestämmelserna i YTF inte gäller, t. ex. transporter av vissa jordbruksprodukter. Föreskrifterna i 28 § kan i sådana fall bli mer eller mindre illusoriska.

Förvärvsmässigt bedriven trafik med buss och lastbil bör enligt min me- ning således behandlas lika i fråga om arbetstidsregleringen, oavsett om YTF är tillämplig eller ej. Jag anser emellertid att tillämpningsområdet inte kan begränsas till — förutom droskbilar — bussar och lastbilar. Det är näm- ligen inte ovanligt att skåpbilar eller s. k. herrgårdsvagnar, som kan vara klassificerade som personbilar, eller personbilar i vanlig mening används för transport av gods i viss verksamhet. Lämnades sådana transporter utan- för tillämpningsområdet, skulle syftet med arbetstidsregleringen kunna för- felas i icke oväsentlig grad. Jag vill också framhålla att regleringen bör om- fatta även transport med traktor till vilken släpfordon har kopplats. Be- stämmelserna bör därför utformas så att de blir tillämpliga i fråga om alla slags motordrivna fordon.

Reglerna om arbetstid och vilotid för vägtrafiken riktar sig inte bara till föraren utan också till hans arbetsgivare. Båda kan enligt 34 § 2 mom. YTF straffas för överträdelse. Ansvar torde inträda redan vid bevisad oaktsam- het, och det kan ifrågasättas om inte t. o. m. strikt ansvar föreligger. Straff- bestämmelserna bör enligt min mening vara formulerade så att ingen tvekan behöver uppkomma om deras räckvidd. Med hänsyn framför allt till den betydelse reglerna har för trafiksäkerheten, är det vidare angeläget att an- svarskonstruktionen inte är sådan att många överträdelser måste lämnas obeivrade på grund av bevissvårigheter. Arbetsgivarens ansvar för att gäl- lande föreskrifter följs är härvid av särskilt intresse. Liknande problem förelåg tidigare i fråga om överträdelse av föreskrifterna om maximilast på fordon. Fr. o. m. den 1 januari 1966 har dessa föreskrifter ändrats bl. a. så att fordonsägaren skall straffas, när han inte visar att han gjort vad som ankommit på honom för att förekomma förseelsen. Ändringen motiverades huvudsakligen av sådana skäl som jag nu anfört (prop. 1965: 170 s. 17). Jag anser att arbetsgivarens ansvar för överträdelse av reglerna om arbets- tid och vilotid bör utformas på motsvarande sätt.

Tillsynsfrågorna

Gällande rätt

Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i ArbTL utövas av yrkesinspektionens tjänstemän. Arbetarskyddsstyrelsen och under dess överinseende och ledning yrkesinspektionens tjänstemän och kommunala tillsynsmän utövar tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i ArbSkL.

Övervakningen av att de särskilda reglerna om arbetstid för vägtrafiken efterlevs sker genom biltrafiknämnden och polisen med färdskrivare och förarböcker som hjälpmedel.

Den grundläggande bestämmelsen om skyldighet att på vissa fordon föra färdskrivare finns i 3 § 6 mom. VTF. Om Kungl. Maj:t förordnar det, skall färdskrivare finnas på buss som är byggd för flera än 30 passagerare och på lastbil vars totalvikt överstiger 7 t. Med färdskrivare förstås ett instrument som på ett varaktigt sätt upptecknar dels vid varje tidpunkt under färd bilens hastighet, dels körtiden, dels den tillryggalagda vägsträckan. Bilens ägare skall förse färdskrivaruppteckning med anteckningar enligt särskilda bestämmelser och bevara uppteckningen under ett år. Ägaren och förare skall på anmodan överlämna uppteckning till bilinspektör eller polisman eller till den myndighet som Kungl. Maj:t förordnar. Färdskrivare skall vara av typ som godkänts av statens provningsanstalt.

Med stöd av denna bestämmelse har utfärdats *kungörelsen den 29 juni 1956 (nr 427) om skyldighet att å vissa motorfordon föra färdskrivare*. Sådan skyldighet föreligger enligt 1 § under vissa förutsättningar för bussar och lastbilar som avses i 3 § 6 mom. VTF. I fråga om bussar skall färdskrivare föras bl. a. om bussen godkänts för användning i beställningstrafik eller i sådan linjetrafik som går fram inom mera än ett län. Beträffande lastbilar föreligger färdskrivarplikt om bilen är införd i bilregistret och dessutom dess egen maximilast överstiger 6 t. eller sammanlagda maximilasten för bilen med släpfordon överstiger 10 t. och bilens egen totalvikt överstiger 7 t. I 3 § föreskrivs bl. a. att färdskrivare skall vara sådan att dess uppteckning endast med svårighet kan göras missvisande genom yttre påverkan och att de tidpunkter när förarbyte sker kan registreras på uppteckningen genom anordning på färdskrivaren. Färdskrivaruppteckning skall enligt 5 § ges in till och granskas av biltrafiknämnden eller länsstyrelsen. I 6 § har biltrafiknämnden bemyndigats att efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statspolisintendenten meddela de ytterligare föreskrifter om färdskrivare som kan behövas. Sådana har meddelats i *statens biltrafiknämnds föreskrifter den 26 januari 1957 (nr 15) angående färdskrivaruppteckningar i yrkesmässig trafik*. Där ges främst en närmare reglering av skyldigheten att tillhandahålla sådana uppteckningar. Bestämmelser om handhavande av

färdskrivare och uppteckningar ges i *statens biltrafiknämnds samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens föreskrifter den 14 juni 1957 (nr 388) om färdskrivare*.

I 65 § 1 och 3 mom. VTF meddelas ansvarsbestämmelser i fråga om både ägare och förare vid överträdelse av föreskrifterna om färdskrivare. Straffet är dagsböter.

Enligt 30 § YTF meddelar Kungl. Maj:t eller den myndighet som Kungl. Maj:t förordnar bestämmelser om skyldighet att i yrkesmässig trafik föra anteckningar angående förares arbetstid och om skyldighet att uppvisa sådana anteckningar för offentlig myndighet och förvara dem under viss tid. Bestämmelser av detta slag har meddelats genom *statens biltrafiknämnds kungörelse den 20 juni 1941 (nr 603) angående skyldighet för vissa förare av automobil i yrkesmässig trafik att föra anteckningar angående arbetstid m. m.*

Enligt 1 § skall föraren anteckna arbets- och körtid i en särskild förarbok, och mer än en sådan bok får inte samtidigt användas. I 2 § medges undantag från skyldigheten vid körningar dels med buss eller personbil i linjetrafik enligt turlista, som fastställts av offentlig myndighet, dels med bil huvudsakligen inom stad eller dess närmaste omgivning enligt trafik-tillstånd som meddelats av polismyndighet i stad (numera trafiknämnd) för beställningstrafik för personbefordran. Bestämmelser om förarboks utseende ges i 3 §. Föraren skall enligt 4 § ha med sig förarboken under färd vid vilken det kan finnas anledning att göra anteckning. På begäran skall han tillhandahålla boken åt tillståndsbeviljande myndighet, besiktningsman (numera bilinspektör) eller polismyndighet. Enligt 5 § skall föraren förvara boken under minst ett år från den dag som den sista anteckningen avser.

För överträdelse av bestämmelserna om förarbok kan förare straffas med dagsböter enligt 34 § 2 mom. YTF.

Det kan i detta sammanhang också nämnas att förare av motordrivet fordon enligt 40 § 2 mom. VTF är skyldig att lyda polismans och bilinspektörs tecken att stanna.

Körtidsutredningen

Utredningen påpekar att samma skäl som anförts till förmån för de föreslagna reglerna om arbetstiden, dvs. hänsynen till trafiksäkerheten, talar för behovet av en effektiv tillsyn över efterlevnaden. Enligt utredningens mening föreligger sådana brister i det nuvarande tillsynssystemet att det är nödvändigt att försöka finna en bättre ordning. Utredningen anser att en lösning av tillsynsfrågorna kan nås bara om man anlägger en helt annan grundsyn än den som ligger bakom den nuvarande ordningen, vilken utgår från att det ytterst gäller att uppdaga och beivra lagöverträdelser genom

polisutredning, åtal och bötesstraff. Denna inställning är enligt utredningens mening inte fruktbar. Enda utvägen för att komma till rätta med problemen är enligt utredningens uppfattning att angripa dem från mera positiva synpunkter än f. n. Grundprincipen bör vara att verka efter yrkesinspektionens mönster, arbetsinspektionsprincipen.

I fråga om underlag för tillsynsverksamheten framhåller utredningen att varje arbetstillsyn normalt förutsätter ett visst underlag i handlingar.

Utredningen anser att färdskrivarna t. v. bör finnas kvar i ungefär samma utsträckning som nu. Vissa detaljustyckningar föreslås dock i fråga om färdskrivarplikens närmare avgränsning. För busstrafikens del innebär bestämmelserna i 1 § färdskrivarkungörelsen bl. a. en särreglering av linjetrafik, som går fram inom mera än ett län. Bärande skäl för en sådan ordning förligger enligt utredningens uppfattning inte. Vidare innebär bestämmelserna att skyldighet att föra färdskrivare föreligger så snart en buss är godkänd för användning i beställningstrafik, alltså oavsett den faktiska användningen. Denna konstruktion är enligt utredningens mening felaktig. Utredningen påpekar också att det för färdskrivarplikten i fråga om lastbil kan bli avgörande om släpfordon kopplats till den eller ej. Enligt utredningens mening är bestämmelsen härom principiellt oriktig och dessutom illa utformad och svår att övervaka. Den föreslås därför utgå. Utredningen rekommenderar ett förbättrat typprovnings- och besiktningsförfarande av färdskrivarna och anser att man bör överväga att införa bestämmelser om plombering av färdskrivare. Vidare föreslår utredningen en bättre ordning för förvaring av färdskrivaruppteckningar samt en förkortning av den obligatoriska förvaringstiden till tre månader.

I fråga om förarboken anser utredningen att allvarliga brister föreligger. Bl. a. framhålls att förarboksplikens innebörd och konstruktion är sådan att boken inte har någon positiv funktion alls för vare sig förare eller trafikutövare. Den har helt och hållet karaktär av »syndaregister». En annan allvarlig brist hos förarbokssystemet anser utredningen vara svårigheterna att granska böckerna, bl. a. därför att förarna inte ålagts att föra anteckningarna löpande och att alltid ha boken med under färd.

Utredningens slutsats i fråga om förarbokssystemet är att förarböckerna måste avskaffas till följd av alla de brister som vidlåder dem, men att man måste finna någon ersättning för dem. Vid sina överväganden i denna del har utredningen stannat för ett kombinerat system, som främst går ut på att uppgiftsplikten bör inskränkas till det för tillsynen nödvändiga och att uppgiftslämnarna ges största möjliga frihet vid uppgiftsplikens fullgörande. Utredningen förordar att tillsynen skall utgå från företagets vanliga interna handlingar, varav följer att företagskontakter genom företagsbesök blir en av tillsynsorganets viktigaste uppgifter. Där tillsynsorganet inte kan nöja sig med dessa interna handlingar bör man så långt som möj-

ligt söka uppfylla uppgiftsbehovet genom en utbyggnad av den ordinära internbokföringen. Detta skall enligt förslaget ske genom ett system med blanketter, s. k. arbetskort. I systemet skulle som det väsentliga ligga att korten skulle uppta vissa obligatoriska för arbetsinspektionen nödvändiga uppgifter men att varje företag skulle ha rätt att detaljutforma sina kort på det sätt som bäst passar dess egna behov för den interna redovisningen. För vissa fall skulle föreskrivas skyldighet att föra arbetskort av visst utseende, s. k. standardkort.

Färdskrivarutredningen

Utredningen anser att färdskrivarna utgör ett mycket betydelsefullt instrument för att förbättra trafiksäkerheten. Fordonsägarnas kostnad för färdskrivare och diagramblad är betydande. De trafikövervakande organen bör därför få tillräckliga resurser för att utvinna den bästa effekten av färdskrivarsystemet.

Utredningen föreslår att granskning i efterhand av hastighetsuppteckningar slopas. Hastighetskontroll bör i stället ske på vägen genom polisens försorg. Däremot anser utredningen att den i efterhand verkställda granskningen av färdskrivardiagrammen i fråga om kör-, arbets- och vilotid bör intensifieras. Statsverkets kostnad för denna granskning uppgår enligt utredningen till mindre än 1 % av det totala investerade beloppet för anskaffning av färdskrivare och till 4 % av fordonsägarnas kostnader för underhåll och diagram.

Utredningen framhåller att ingen nu existerande färdskrivare är konstruerad för maskinell avläsning. Om man önskar ett system med maskinell avläsning, är det nödvändigt att en ny färdskrivare konstrueras. Eftersom körtidsutredningens förslag till regelsystem kan påverka sättet för granskning av färdskrivaruppteckningar, anser utredningen att beslut om regelsystemets utformning bör avvaktas innan slutlig ställning tas till frågan om maskinell bearbetning av färdskrivaruppteckningarna.

Remissyttrandena

Ett stort antal remissinstanser ansluter sig till körtidsutredningens uppfattning att tillsynsfrågorna bör lösas efter arbetsinspektionsprincipen.

Kommerskollegium anser däremot att det föreslagna kontrollsystemet måste leda till krångel och för långt gående ingripanden i enskild rätt samt till besvär och kostnader som inte står i rimlig proportion till syftet med systemet.

Övriga remissinstanser lämnar förslagen i denna del utan erinran. *Statens trafiksäkerhetsråd* framhåller dock att man inte bör överskatta värdet

av principen. Den bygger liksom förarbokssystemet på medverkan av förare och enskilda företag, påpekar rådet.

Ingen av remissinstanserna har någon invändning mot att färdskrivarna behålls t. v. *Rikspolisstyrelsen* och *länsstyrelsen i Kronobergs län* understryker färdskrivarnas betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt.

Statens biltrafiknämnd anser att färdskrivaruppteckningarna bör förvaras minst ett år. Övriga remissinstanser har ingen erinran mot den föreslagna förkortningen av förvaringstiden.

Kontrollstyrelsen framhåller att färdskrivaruppteckningarna skulle bli värdefulla för skattekontrollen, om de försågs med nödvändiga identifieringsuppgifter och instrumentet plomberades. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* påpekar att bolaget redan kontrollerar färdskrivarnas funktion vid registreringsbesiktning och framhåller att bolaget utan extra arrangemang kan påtaga sig att i samband med kontrollbesiktning pröva funktionsdugligheten av färdskrivarna och även plombera dem. Bolaget förutsätter att den extra kostnad som detta kan föranleda får debiteras fordonsägaren.

Övriga förslag av körtidsutredningen i fråga om färdskrivare föranleder ingen erinran från remissinstanserna.

I samtliga yttranden över färdskrivarutredningens betänkande tillstyrks förslaget att efterhandsgranskningen av hastighetsuppteckningarna slopas. Några remissinstanser tillstyrker att kontrollen över efterlevnaden av reglerna om arbetstid intensifieras, medan några andra anser att beslut i anledning av körtidsutredningens förslag bör avvaktas innan ställning tas till den frågan. Färdskrivarutredningens uppfattning i fråga om maskinell bearbetning av färdskrivaruppteckningarna delas av samtliga remissinstanser.

Körtidsutredningens förslag att avskaffa *förarboken* tillstyrks eller lämnas utan erinran av alla remissinstanser utom *Svenska transportarbetareförbundet*. Förbundet anser att det föreslagna systemet med arbetskort knappast torde medföra sådana fördelar att det skulle vara att föredra framför andra former av uppgiftsplikt. Den kontroll av dubbelarbete som föranleds av att det förekommer s. k. blandade arbetare i trafikarbete torde inte i någon större utsträckning kunna ske genom användningen av arbetskort. Däremot synes det förbundet mera sannolikt att personligt utfärdade förarböcker i kombination med en konsekvent genomförd färdskrivarplikt skulle ge större möjligheter till insyn i arbetsförhållandena och dessutom ge likartade möjligheter till sådan insyn inom olika företagstyper. Förbundet anser att detta skulle vara av väsentlig betydelse inom ifrågavarande arbetsområde. Inte minst bör systemet enligt förbundets mening innebära väsentliga fördelar i fråga om kontroll och tillsyn

vid små företag, där överträdelse mot arbetstidsbestämmelserna i trafiken sannolikt har en större frekvens.

Mot förslaget om arbetskort har i övrigt inte gjorts invändningar annat än av *arbetarskyddsstyrelsen*, som anser det tveksamt om arbetskortet kommer att bli ett någorlunda effektivt kontrollmedel.

Departementschefen

Körtidsutredningen anser att övervakningen av att reglerna om arbetstiden för vägtrafiken efterlevs bygger på en grundsyn som inte leder till önskad effektivitet. Det gäller nämligen enligt nuvarande ordning ytterst att uppdagga och beivra överträdelser. I stället bör tillsynen enligt utredningens mening verka efter yrkesinspektionens mönster. Jag ansluter mig till denna uppfattning. Det är enligt min mening av stor betydelse att den principella utformningen av tillsynen kan påräkna stöd och förståelse från dem som berörs av regleringen. Att det kan bli fallet om arbetsinspektionsprincipen läggs till grund för tillsynen, visar remissinstansernas positiva inställning.

Som jag anfört i inledningen kommer jag att senare i dag behandla den organisatoriska sidan av tillsynsfrågan. Jag avser att då förorda att tillsynsverksamheten förläggs inom den nuvarande yrkesinspektionens ram. Arbetstidsinspektionen bör normalt ske i anslutning till den inspektionsverksamhet på arbetsställena som yrkesinspektionen redan bedriver enligt arbetarskyddslagstiftningen. För att ge arbetarskyddsverket möjligheter att fullgöra dessa uppgifter kommer jag också att föreslå en särskild förstärkning av arbetarskyddsstyrelsens och yrkesinspektionens resurser. Tillsynen över efterlevnaden av de trafiksäkerhetsfrämjande arbets- och vilotidsreglerna bör också ske genom polisens försorg i anslutning till dess allmänna åligganden i fråga om trafikövervakningen och i samband med flygande inspektion.

I likhet med körtidsutredningen anser jag att färdskrivarna bör behållas t. v. De har betydelse vid hastighetskontroller och kan också fylla en uppgift för stickprovskontroll av arbetstiden. I fråga om förvaringstiden för färdskrivaruppteckningar bygger både nuvarande bestämmelser och utredningens förslag på att tillsynen över arbetstiderna sker huvudsakligen genom efterhandskontroll av uppteckningarna. Detta innebär att sådan överträdelse av arbetstids- eller hastighetsbestämmelserna, som uppdragas vid granskningen av färdskrivaruppteckningarna, ofta inte kan beivras förrän mycket lång tid efter förseelsen. En sådan ordning anser jag otillfredsställande. Efterhandskontroll är inte heller förenlig med ett tillsynssystem som bygger på arbetsinspektionsprincipen. Jag förordar därför att efterhandskontrollen upphör. Kontrollen bör ske i första hand genom avläsning

av löpande diagram. Det finns då ingen anledning att föreskriva förvarings-skyldighet i fråga om färdskrivarppteckningar ens för den kortare tid som utredningen föreslår. Främst för att hindra att kontrollmöjligheterna omintetgörs genom att löpande diagram tas ut och ersätts med ett nytt, bör fordonsägaren dock vara skyldig att förvara färdigskrivet diagram i fordonet under en vecka.

Vad körtidsutredningen föreslagit i fråga om färdskrivarpliktens närmare utformning anser jag välmotiverat. Jag delar också utredningens uppfattning att ett förbättrat typprovnings- och besiktningsförfarande bör övervägas liksom möjligheterna att föreskriva skyldighet att plombera färdskrivare. Det föreligger emellertid inte nu underlag för något förslag i dessa ämnen.

Vid sidan av färdskrivarna utgör f. n. förarböckerna underlag för tillsynen av reglerna om arbetstid för vägtrafiken. Körtidsutredningen riktar skarp kritik mot förarböckerna och föreslår att de slopas. Någon form av anteckningar är emellertid nödvändig från kontrollsynpunkt. Detta är ännu mer angeläget med ett sådant regelsystem som jag tidigare förordat och som berör ett betydligt vidare område än det som omfattas av den yrkesmässiga trafiken. I viss utsträckning bör förare åläggas att föra anteckningar om arbetstid och vilotid. För många förare bör dock kontroll kunna ske även utan sådana anteckningar. För vissa fall kan det visa sig lämpligt att ålägga arbetsgivaren skyldighet att i annan form registrera arbetstiden. Det bör ankomma på Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet att föra anteckningar m. m. för kontroll av arbetstid och vilotid.

Specialmotivering

Reglerna om arbetstid för vägtrafiken kommer med den av mig förordade ordningen att gälla inte bara för trafik som är yrkesmässig i YTF:s mening. I själva verket utgör den yrkesmässiga trafiken en betydligt mindre del än den som enligt förslaget skall föras in under regelsystemet. Med hänsyn härtill och till att bestämmelserna grundas på trafiksäkerhetsskäl anser jag att de bör placeras i VTF och inte i YTF. 28 § YTF bör därför upphävas.

Bestämmelserna om arbetstid och vilotid bör lämpligen placeras i en ny paragraf efter 28 § VTF, som innehåller förbud bl. a. mot att i uttröttat tillstånd föra fordon. För att göra den nya paragrafen, 28 a §, kortare och överskådligare torde det vara en fördel att placera de nödvändiga definitionerna av arbetstid och vilotid i 1 § som ett nytt moment, 12 mom.

Utöver vad som framgår av det föregående vill jag anföra följande i fråga om arbetstid och vilotid.

Reglerna bör omfatta företag som driver förvärvsverksamhet i vilken personer eller gods befordras på väg med motordrivet fordon. Härigenom fångar man in det område av trafiken inom vilket förarna kan antas mer än på andra löpa risk att bli uttröttade. Dit torde utan tvivel höra den befordran av personer eller gods med motordrivna fordon som ingår i förvärvsmässig driven verksamhet.

Med företag avses inte bara sådant som drivs med anlitanade av anställda förare utan även enmansföretag, där innehavaren av företaget själv för fordonet. Den som driver affärs- eller agenturrörelse faller under begreppet företag. Begreppet är alltså vidsträckt men betydelsen härav begränsas genom att endast vissa företag skall omfattas av bestämmelserna, nämligen de som driver förvärvsverksamhet i vilken ingår befordran av personer eller gods.

Med förvärvsverksamhet avses sådan verksamhet som drivs i förvärvssyfte. Det är uppenbart att den trafik som drivs yrkesmässigt i YTF:s mening vanligen blir att hänföra till förvärvsverksamhet. Undantagslöst gäller detta inte. Avgörande för om trafik faller under begreppet yrkesmässig är inte om trafiken utövats i förvärvssyfte eller ej, utan den omfattning trafiken haft. Enligt min mening bör emellertid syftet vara avgörande. Den som mot ersättning tar med sig arbetskamrater i sin bil vid färd till eller från arbetsstället bör inte anses utöva förvärvsverksamhet även om det sker regelbundet och befordringen hänförs till yrkesmässig. Tydligt är att vanlig handelsrörelse bör falla inom tillämpningsområdet, om förutsättningar i fråga om person- eller godsbefordran föreligger. Detsamma bör gälla byggnadsverksamhet samt industri- och fabriksrörelse. Den omständigheten att verksamheten drivs i statlig eller kommunal regi kan inte få medföra att den skall vara undantagen. Drivs den förvärvsmässigt, såsom av de affärsdrivande verken, bör den vara underkastad regleringen.

Sådan verksamhet i vilken befordringen av personer eller gods är mera ovidkommande bör inte anses falla inom tillämpningsområdet. Om en handelsresande i sin bil tar med sig varuprover, kan detta inte anses som befordran av gods. Detsamma bör gälla om bil används i reparationstjänst och föraren tar med sig maskindelar o. d. som behövs för reparationsarbete, eller om den som i sitt hem tillverkar produkter för annans räkning vid leveransen transporterar dessa i sin bil.

Som jag tidigare antytt i fråga om begreppet arbetstid anser jag att denna liksom enligt gällande rätt skall omfatta även den tid under vilken förare på flerbemannat fordon följer med i detta medan annan kör. Tid under vilken förare inte utför annat arbete än att följa med fordonet som avlösare bör dock inte inräknas i den sextimmarsperiod som jag föreslagit såsom maximum för arbete i en följd utan minst 30 minuters rast. Med denna ordning tillgodoses trafiksäkerhetssynpunkterna samtidigt som svårigheter för långtradartrafiken undviks.

Kortare rast eller annan rast under vilken föraren inte får lämna fordonet eller annat arbetsställe bör inräknas i arbetstiden. Motsvarande gäller nu enligt 28 § YTF.

Att avvikelser från reglerna om arbetstid och vilotid bör få ske om det påkallas av olyckshändelse eller liknande omständighet som inte kunnat förutses, torde vara klart utan särskild föreskrift. Bestämmelser av detta slag finns emellertid i 28 § YTF, och om frågan nu lämnades oreglerad skulle det möjligen kunna leda till missförstånd. Jag förordar därför en bestämmelse av detta innehåll. Likaså bör Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer kunna medge undantag från reglerna när särskilda skäl föranleder det.

Reglerna om arbetstid och vilotid bör, som jag förut anfört, anknyta till arbetet inom det företag där föraren är anställd, beroende på svårigheterna att annars effektivt kunna kontrollera efterlevnaden. Arbete som utförs i annan verksamhet kan alltså inte beaktas vid bedömningen om reglerna i visst fall överträts. Av förbudet i 28 § VTF att i uttröttat tillstånd föra fordon följer emellertid att körning inte får ske när det finns risk att arbete eller annan verksamhet som föraren utfört dessförinnan kan ha lett till uttrötning. Detta bör beaktas även av arbetsgivaren, bl. a. vid anställning av extraförare. En undersökning av frågan om särskilda bestämmelser i syfte att hindra från trafiksäkerhetssynpunkt olämpligt dubbelarbete bör närmare övervägas.

I enlighet med vad jag tidigare anfört bör arbetsgivaren kunna straffas för överträdelse av reglerna om arbetstid och vilotid, om han inte visar att han gjort vad som ankommit på honom för att förekomma förseelsen. Ofta har arbetsgivaren ingen möjlighet att personligen kontrollera att hans förare inte överträder reglerna. Har t. ex. en förare brutit mot bestämmelserna om längsta tillåtna tid för arbete i en följd utan rast, bör åkaren undgå ansvar om han kan visa att han otvetydigt och med tillräcklig skärpa tillhållit föraren att följa bestämmelserna. Ansvarig ledning i transportföretag bör på motsvarande sätt kunna undgå ansvar genom att konsekvent och uttryckligen tillhålla sina förare att följa reglerna om arbetstid och vilotid.

Straffbestämmelserna bör fogas in som ett nytt stycke i 66 § 2 mom. VTF.

Vad jag föreslagit i fråga om skyldigheten att förvara färdskrivarupteckning föranleder ändring i 3 § 6 mom. VTF. De ändringar i färdskrivarkungörelsen som föranleds av vad jag i övrigt anfört beträffande färdskrivarna kommer jag senare att anmäla för Kungl. Maj:t.

Bestämmelserna om skyldighet att bl. a. föra anteckningar för kontroll av arbetstid m. m., motsvarande dem i 30 § YTF, torde lämpligen placeras i en särskild paragraf, 28 b § VTF, alltså omedelbart efter bestämmelserna om arbetstid och vilotid. 30 § YTF skall då upphävas. De närmare föreskrifterna om formen för sådana anteckningar och om skyldighet att upp-

visa och förvara dem kräver ej riksdagens medverkan. Jag avser att i senare sammanhang föreslå sådana föreskrifter för Kungl. Maj:t.

Förare av motordrivet fordon är enligt 40 § 2 mom. VTF skyldig att stanna på tecken av polisman och bilinspektör. Som framgår av det föregående skall yrkesinspektionens tillsyn i fråga om arbetstiden normalt bedrivas i samband med den inspektion av arbetsställena som yrkesinspektionen utövar enligt arbetarskyddslagstiftningen. Detta bör dock inte utesluta att yrkesinspektionens tjänstemän får möjlighet att stanna fordon för kontroll. Den nämnda bestämmelsen bör kompletteras så att förare blir skyldig att stanna även på tecken av tjänsteman hos yrkesinspektionen. För att skyldigheten skall inträda måste krävas att det fullt tydligt framgår att den som ger tecknet är sådan tjänsteman.

Jag har i inledningen anfört att jag senare i dag kommer att ta upp frågan om inrättande av statens trafiksäkerhetsverk. Förutom förslag härom kommer jag även att föreslå att biltrafiknämnden skall upphöra och att dess kvarstående uppgifter överförs till en ny myndighet, transportnämnden, och till länsstyrelserna. Förslagen föranleder vissa författningsändringar. Jag har ansett lämpligt att i förevarande sammanhang anmäla dessa för Kungl. Maj:t.

De nya bestämmelserna bör träda i kraft den 1 januari 1968.

Hemställan

Under återopande av vad jag tidigare anfört hemställer jag att Kungl. Maj:t måtte inhämta riksdagens yttrande över förslag som upprättats inom kommunikationsdepartementet till

- 1) *förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648),*
- 2) *förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,*
- 3) *förordning angående ändring i förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder,*
- 4) *förordning angående ändring i förordningen den 10 juni 1949 (nr 341) om explosiva varor.*

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten