

Nr 33

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

Genom en den 3 mars 1967 dagtecknad proposition, nr 52, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden velat inhämta riksdagens yttrande över vid propositionen 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.

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.

Författningsförslagen

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 mom. I denna förordning förstås med
 arbetstid: tid under vilken
 förare vid tjänstgöring i företag 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 förses 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.

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).

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 förses 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*.

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 inverkande 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 inverkande omständigheter befinnes äga förutsättningar att bedriva *trafikskola* på sådant sätt, att det allmännas krav på god förarutbildning blir tillgodosett.

(Nuvarande lydelse)

2 m o m. Vid *körskola* skall finnas en för skolans utbildningsarbete i dess helhet ansvarig *föreståndare*, vilken godkänts för *uppdraget av länsstyrelsen i det län, där skolan bedrivs eller skall bedrivs*.

Om så erfordras med hänsyn till omfattningen av skolans verksamhet, skall vid skolan, utöver *föreståndaren*, finnas en eller flera av *länsstyrelsen för skolan* godkända *lärare* med kompetens för såväl teoretisk som praktisk undervisning.

Uppsikt över övningskörning, varom förmåles i 30 §, får vid *körskola* icke utövas av annan än *för skolan* godkänd *föreståndare* eller *lärare* eller av särskild av *länsstyrelsen för skolan* godkänd *instruktör*.

3 m o m. Godkännande såsom *föreståndare*, *lärare* eller *instruktör vid viss körskola* må av *länsstyrelse* meddelas endast om sökandens kompetens bestyrkts genom prov, avlagt inför *bilinspektör*, som i 1 § 9 mom. omnämnd *chefmyndighet förklarar behörig anställa prov för körskolepersonal*.

Vid anmälan — — — — — fört bil.

Intyg, som — — — — — och körvana.

För provet skall sökanden tillhandahålla *bilinspektören* lämpligt fordon.

4 m o m. Sökande må av *bilinspektör* förklaras kompetent såsom *föreståndare* och *lärare* 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 konstruktionen och verkningssättet hos motorfordon;

c) äga ingående kännedom om gällande trafikföreskrifter och i de övriga ämnen, i vilka undervisning skall meddelas i *körskola*; samt

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

(Föreslagen lydelse)

2 m o m. Vid *trafikskola* skall finnas en för skolans utbildningsarbete i dess helhet ansvarig *föreståndare*, vilken godkänts av *trafiksäkerhetsverket*.

Om så erfordras med hänsyn till omfattningen av skolans verksamhet, skall vid skolan, utöver *föreståndaren*, finnas en eller flera av *trafiksäkerhetsverket* godkända *lärare* med kompetens för såväl teoretisk som praktisk undervisning.

Uppsikt över övningskörning, varom förmåles i 30 §, får vid *trafikskola* icke utövas av annan än *godkänd föreståndare* eller *lärare* eller av särskild av *trafiksäkerhetsverket* godkänd *instruktör*.

3 m o m. Godkännande såsom *föreståndare*, *lärare* eller *instruktör* må av *trafiksäkerhetsverket* meddelas endast om sökandens kompetens bestyrkts genom prov, avlagt inför *trafikinspektör* eller *bilinspektör* som *verket* bestämmer.

— — — — — fört bil.

— — — — — och körvana.

För provet skall sökanden tillhandahålla lämpligt fordon.

4 m o m. Sökande må förklaras kompetent såsom *föreståndare* och *lärare* 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 konstruktionen och verkningssättet hos motorfordon;

c) äga ingående kännedom om gällande trafikföreskrifter och i de övriga ämnen, i vilka undervisning skall meddelas i *trafikskola*; samt

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

(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 (k o m p e t e n s b e v i s).

5 m o m. 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 anges 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 (k o m p e t e n s b e v i s).

5 m o m. 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 anges 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 trafiksäkerhetsverket 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 trafiksäkerhetsverket 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 trafiksäkerhetsverket 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 trafiksäkerhetsverket 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 trafiksäkerhetsverket återkalla tillståndet för skolan.

Befinnes den, som av trafiksäker-

(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 åttlyda 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 yrkes-
mässig 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.

Det ankommer på 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 skolas 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-

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 (trafiktillstånd).

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 sådan linjetrafik, för vars bedrivande

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 som avses i 5 § fjärde stycket skall läns-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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

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.

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 *biltrafiknämnden* med avvikelse från den allmänna indelningen i lokalområden bestämma särskilt lokalområde för viss trafikutövare eller viss grupp av trafikutövare.

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.

Ansökan om — — — — — meddela trafik tillstånd.

14 §.

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

För linjetrafik hör, efter nödig utredning, turlista i erforderlig omfattning fastställas av *den länsstyrelse*, som meddelat trafik tillståndet.

15 §.

Har biltrafiknämnden meddelat trafik tillstånd, 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 automobilen är för trafiken lämplig samt, därest automobilen icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret. Sökes godkännande av registrerad automobil hos annan länsstyrelse än den, där automobilen registrerats, skall sökanden dessutom företede vederbörligt utdrag ur automobilregistret. 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 automobilen eller släpfordonet.

För befordran — — — — — med fordonet.

Ej må — — — — — försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande, varom — — — — — myndighet återkallas.

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

Anmälan skall göras skriftligen och ingivas, då tillståndet avser beställningstrafik, till länsstyrelsen i det län, varest automobilens stationsort är belägen, eller, då tillståndet avser linjetrafik, till den länsstyrelse, som meddelat trafikillståndet *eller av biltrafiknämnden utsetts att mottaga 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 automobilregistret. Är fordonet icke registrerat, skola i stället meddelas sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret.

Utän 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 automobilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret. Sökes godkännande av registrerad automobil hos annan länsstyrelse än den, där automobilen registrerats, skall sökanden dessutom företede vederbörligt utdrag ur automobilregistret. 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 automobilen eller släpfordonet.

Anmälan skall göras skriftligen och ingivas, då tillståndet avser beställningstrafik, till länsstyrelsen i det län, varest automobilens 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 automobilregistret. Är fordonet icke registrerat, skola i stället meddelas sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret.

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 härutinnan 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.

29 §.

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

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

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

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

— — — — — ytra 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 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 inforas.

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 inforas av dem, samt att i övrigt lämna dessa myndigheter och transportnämnden av dem inforade uppgifter om trafiken.

(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.

(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 hopsamlande eller mottagande av gods till en eller flera uppslagsplatser för transport med automobil eller förmedling av anbud om utförande av godstransporter med automobil eller om tillhandahållande av gods för sådan transport, benämnas, 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 hopsamlande eller mottagande av gods till en eller flera uppslagsplatser för transport med automobil eller förmedling av anbud om utförande av godstransporter med automobil eller om tillhandahållande av gods för sådan transport, benämnas, 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 — — — — —

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.*

— och utövas.

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 besvärinstans' 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 trafikillstånd 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.

Motioner

I samband med propositionen har utskottet behandlat två i anledning av densamma väckta motioner, nämligen de likalydande motionerna I: 746 av herr *Olsson, Johan*, och II: 933 av herrar *Johansson* i Växjö och *Josefson* i Arrie.

Motionärerna anser att det föreslagna stadgandet i 28 b § i vägtrafikförordningen (VTF), som gäller skyldighet att föra anteckningar för kontroll av arbetstid och vilotid samt skyldighet att förvara sådana anteckningar och tillhandahålla dem för granskning, bör utgå ur förslaget. Motionärerna ifrågasätter nämligen om dessa bestämmelser har den trafik-

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.

säkerhetsfrämjande betydelse som departementschefen utgår från i propositionen. Det torde enligt motionärerna kunna betvivlas att detta nya kontrollsystem får större effekt än den nuvarande ordningen. Motionärerna framhåller att arbetstidskontrollen bör ordnas på annat sätt. Beträffande fordon som är försett med färdskrivare torde några problem inte föreligga. När det gäller fordon som inte är utrustat med färdskrivare bör en utredning om arbetstid och vilotid kunna grunda sig på förhör av förare, arbetsgivare eller personal vid företag som anlitat fordonet i fråga. Vidare torde körorder, tid- och ackordskort kunna komma till användning. Enligt motionärerna bör Kungl. Maj:t utfärda närmare bestämmelser om hur de här nämnda medlen skall användas för kontrollen av förarnas arbetstid.

Mot bakgrund av det anförda hemställer motionärerna att »riksdagen vid sin behandling av proposition nr 52 måtte för sin del besluta avslå förslaget till 28 b § vägtrafikförordningen, samt uttala att Kungl. Maj:t må utfärda närmare bestämmelser beträffande kontrollen av stadgandena om arbetstid och vilotid i 28 a § vägtrafikförordningen på i motionen anförda grunder».

Inledning

I propositionen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, inledningsvis följande.

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

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.

i Stockholm, Stockholms stads och läns åkeriförening, Aktiebolaget Stockholms spårvägar och Taxi trafikförening — länsstyrelserna i Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Örebro, Gävleborgs och Västernorrlands 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, Motorvägsmännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Försvarets motorklubb, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund, Kooperativa förbundet, Handelsnäringsorganisationen, Handelsanställdas förbund, Svenska järnvägsmannaförbundet, Svenska kommunalarbetareförbundet och Sveriges lantbruksförbund.

Arbeterskyddsstyrelsen 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, arbetarskyddsstyrelsen, 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 Ake Odén, ordf., polisintendenten Helge Rydberg och överingenjören Gösta Kullberg.

Reglering av arbetstid

Gällande rätt

Utskottet hänvisar till propositionen s. 23—25.

Körtidsutredningen

Utskottet hänvisar till propositionen s. 25—29.

Remissyttrandena

Utskottet hänvisar till propositionen s. 29—33.

Departementschefen

I kampen för en ökad trafiksäkerhet är det naturligt att man söker avlägsna den olycksfaktor som uttröttning 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 sträck-

körningsregelns 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. Upphållet 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 trafiksäkerhetssynpunkt. 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 arbets-

tiden 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 yrkesmässiga. Även jag anser att den arbetstidsreglering som är motiverad av trafiksäkerhetsskäl 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 sådan 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 mening 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 nämligen 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 utanför tillämpningsområdet, skulle syftet med arbetstidsregleringen kunna förfelas i icke oväsentlig grad. Jag vill också framhålla att regleringen bör omfatta även transport med traktor till vilken släpfordon har kopplats. Bestämmelserna 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 oaktsamhet, och det kan ifrågasättas om inte t. o. m. strikt ansvar föreligger. Straffbestämmelserna 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 ansvarskonstruktionen inte är sådan att många överträdelser måste lämnas obeivrade på grund av bevissvårigheter. Arbetsgivarens ansvar för att gällande 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 arbetstid och vilotid bör utformas på motsvarande sätt.

Tillsynsfrågorna

Gällande rätt

Utskottet hänvisar till propositionen s. 37—38.

Körtidsutredningen

Utskottet hänvisar till propositionen s. 38—40.

Färdskrivarutredningen

Utskottet hänvisar till propositionen s. 40.

Remissyttrandena

Utskottet hänvisar till propositionen s. 40—42.

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 uppdaga 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 uppdagas 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 förvaringskyldighet i fråga om färdskrivaruppteckningar 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

Utskottet hänvisar till s. 43—46.

Utskottet

I förevarande proposition 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 icke som nu bara i yrkesmässig trafik. De nya reglerna föreslås skola införas i VTF.

Med arbetstid förstås enligt förslaget inte bara tid som har samband med körning utan även annan tid under vilken förare efter föreskriven vilotid utför arbete i företaget före körning. Begreppet vilotid definieras som tid under vilken förare inte arbetar i företaget.

Det föreslås att arbetstiden får under tjugofyra timmar i följd efter vilotid inte överstiga elva timmar. När tjänstgöring inte kan ordnas lämpligt på annat sätt får arbetstiden utsträckas till tretton timmar, om den under fyrtioåtta timmar i följd efter sådan vilotid inte överstiger sammanlagt tjugotvå timmar.

Vidare innebär förslaget att förare inte får arbeta under längre tid än sex timmar i följd utan minst trettio minuters rast. Under denna får han lämna fordonet eller arbetsstället. I sådan sextimmarsperiod inräknas inte tid under vilken förare inte utför annat arbete än att medfölja fordonet som avlösare.

Beträffande vilotiden föreslås att denna får under tjugofyra timmar i följd inte understiga tio timmar i följd. Vilotiden får dock två gånger under sju tjugofyratimmarsperioder i följd minskas till lägst åtta timmar.

Från nu nämnda bestämmelser om arbetstid och vilotid föreslås vissa avvikelser och undantag.

I propositionen föreslås vidare i 28 b § VTF att det skall ankomma på Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer att med-

delat föreskrifter om skyldighet att föra anteckningar för kontroll av arbetstid och vilotid samt om skyldighet att förvara sådana anteckningar och tillhandahålla dem för granskning.

Slutligen 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.

I de i anledning av propositionen väckta motionerna hemställes att propositionen avslås såvitt gäller det nyssnämnda stadgandet i 28 b §. I motionerna ifrågasätts om propositionsförslaget i denna del får någon väsentlig trafiksäkerhetsbefrämjande betydelse och om det får större effekt än den nuvarande ordningen. Motionärerna, som anser att några problem inte uppstår i de fall fordonen är utrustade med färdskrivare, föreslår att arbetstidskontrollen beträffande fordon utan sådant instrument bör kunna grundas på vad som framkommer vid förhör med förare, arbetsgivare eller personal vid företag som anlitat fordonet. Vidare bör körorder, tid- och ackordskort kunna komma till användning. Det föreslås att Kungl. Maj:t utfärda de närmare bestämmelserna i frågan.

Enligt gällande bestämmelser skall förare i yrkesmässig trafik anteckna arbets- och körtid i en särskild förarbok. Undantagna från denna skyldighet är förare av vissa bussar eller personbilar i linjetrafik och förare av vissa personbilar för beställningstrafik för personbefordran inom stad eller dess närmaste omgivning. Såsom framhålles i propositionen utgör f. n. förarböckerna vid sidan av färdskrivarna underlaget för tillsynen av reglerna om arbetstid för vägtrafik.

Mot den nuvarande ordningen i fråga om förarböcker riktades kritik redan av körtidsutredningen. Denna ansåg att förarboken helt och hållet hade karaktär av »syndaregister». Vidare förelåg enligt utredningen svårigheter att granska böckerna bl. a. därför att förarna inte ålagts att föra anteckningarna löpande och att alltid ha boken till hands under färd. Utredningen förordade att kravet på förarböckerna slopades och att tillsynen i stället skulle grundas på företagets vanliga interna handlingar på området. Där tillsynsorganet inte kunde nöja sig med sådana handlingar borde man så långt som möjligt söka tillgodose behovet av uppgifter genom en utbyggnad av den ordinära internbokföringen, vilket borde ske genom ett system med s. k. arbetskort. Körtidsutredningens förslag tillstyrktes eller lämnades utan erinran av alla remissinstanser utom Svenska transportarbetareförbundet. Detta förordade ett system med personligt utfärdade förarböcker i kombination med en konsekvent genomförd färdskrivarpplikt.

Såsom departementschefen framhåller torde någon form av anteckningar vara nödvändig från kontrollsynpunkt inte minst mot bakgrund av att det

i propositionen föreslagna regelsystemet berör ett väsentligt vidare område än förut. Denna uppgiftsskyldighet torde dock inte behöva bli av alltför omfattande slag. I propositionen uttalas också att förare bör endast i viss utsträckning åläggas att föra anteckningar om arbetstid och vilotid och att för många förare kontroll bör kunna ske även utan sådana anteckningar. De närmare föreskrifterna bör emellertid såsom departementschefen föreslår meddelas av Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer. Vid utformningen av dessa bör enligt utskottets mening i möjligaste mån beaktas vad körtidsutredningen och motionärerna anfört i frågan så att förarna inte onödigtvis belastas med uppgiftsskyldighet. Syftet med motionerna torde genom det sålunda anförda vara i huvudsak tillgodosett även om motionsyrkandet inte bör föranleda någon riksdagens särskilda åtgärd.

Mot innehållet i propositionen i övrigt samt mot de vid propositionen fogade författningsförslagen har utskottet ingen erinran.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte i anledning av propositionen nr 52 och motionerna I: 746 och II: 933 giva Kungl. Maj:t till känna vad utskottet ovan anfört, och

B. att nyssnämnda motioner, i vad de ej kan anses besvarade genom vad utskottet anfört och hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 april 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

HANS LEVIN

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Svante Kristiansson, Erik Jansson, Åkesson, Torsten Hansson* fru Landberg, herrar Svenungsson och Skårman;

från andra kammaren: herrar Levin*, Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Hedin, From, Hammarberg och Josefson i Arrie.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.