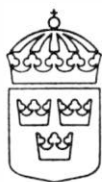


Motion till riksdagen

1987/88:T8

av Bengt Silfverstrand och Hans Pettersson i
Helsingborg (s)

om trafikpolitiken inför 1990-talet
(prop. 1987/88:50)



Mot.
1987/88
T8-14

Arbetstider för yrkesbilsförare

År 1972 tillsattes en utredning för att se över bilarbetstiderna. Utredningen framlade i januari 1977 betänkandet "Bilarbetstider" (SOU 1977:2). En helt enig utredning förordade bl. a. en begränsning av sträckarbetstiden från 6 till 5 timmar i följd, en sänkning av dygnsarbetstiden från 11 till 10 timmar och en ökning av dygnsvilans längd från 10 till 11 timmar.

Utredningen ledde aldrig fram till något direkt regeringsförslag, men i prop. 1983/84:65 om vissa yrkestrafikfrågor redovisade regeringen en rad förslag i syfte att motverka regelöverträdelser och illojal konkurrens inom yrkestrafiksektorn. Denna proposition innehöll också ett avsnitt om bilarbetstider. I den delen tog regeringen emellertid inte ställning utan gav riksrevisionsverket i uppdrag att belysa de kostnadsmässiga konsekvenserna av föreslagna ändringar i bilarbetstidslagen.

RRV redovisade i rapporten 1983:1142 sin kostnadsanalys. Enligt RRV:s uppfattning skulle genomförandet av den bilarbetstidslagstiftningen medföra en kostnadsökning om ca 328 milj. kr., uttryckt i 1983 års kostnadsläge, varav ca 129 milj. kr. skulle falla på busstrafiken. RRV betonade emellertid samtidigt att merparten av beräkningarna grundade sig på ett statistiskt betraktelsesätt, och att i det dynamiska perspektivet vissa anpassningsåtgärder som minskar kostnadskonsekvenserna torde kunna vidtagas.

I motion 1985/86:T258 hemställdes att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändrade arbetsvillkor för yrkesbilsförare i enlighet med bilarbetstidsutredningens förslag. Trafikutskottet skriver i sitt betänkande 1986/87:7 med anledning av motionen bl. a.: "Utskottet förutsätter . . . att bilarbetstidsfrågorna kommer att behandlas i samband med det trafikpolitiska översynsarbete som inletts i kommunikationsdepartementet."

Enligt vad vi erfarit har en enmansutredare av regeringen fått uppdraget att göra en översyn av bestämmelserna angående yrkesbilsförarnas arbetstider, men om denna översyn kommer att resultera i en proposition sägs vara oklart.

Den synnerligen viktiga frågan om yrkesbilsförarnas arbets- och vilotider har utretts och diskuterats i mer än 15 år, utan att kunna bringas till någon lösning. Arbetstiderna för landets ca 250 000 yrkesförare avviker väsentligt från vad som gäller på arbetsmarknaden i övrigt. Yrkesförarens vardag präglas i många fall av onormalt långa arbetspass, högt uppdrivet arbetstempo, psykisk press och ofta otillräcklig vila.

Arbetstiden kan spridas över 16 timmar per dygn, och laglig rätt till måltidsrast föreligger först efter sex timmars sträckarbetstid. För andra arbetstagar är sträckarbetstiden maximerad till fem timmar enligt arbetsmiljölagen.

Snävt tilltagna tidtabeller medför stora psykiska påfrestningar för yrkesförarna. Det har t. ex. inom busstrafiken förekommit att yrkesförare statt inför valet att antingen köra i 100 km/tim. på vägar med högsta tillåtna hastighet av 70 km/tim. för att klara tidtabellen, eller komma 10 till 15 minuter för sent och bli utsatt för klander av resenärerna.

Arbetskyddsstyrelsen har i brev till SJ av den 23-2-1981 beträffande viss dispens från gällande arbetstidsregler bl. a. skrivit: "Dispensen innebär inte något generellt medgivande till undantag från regeln om högst 11 timmars arbetstid under en 24-timmarsperiod. Styrelsen har i annat sammanhang uttalat att det inte kan anses tillåtet att planera för en till 13 timmar utsträckt arbetstid. Detta ställningstagande har dock inte prövats av högre instans."

Undersökningar från SJ:s busstrafik i nordvästra Skåne visar att busstörare i flera fall hållt körtider på mellan sex och åtta timmar utan någon rast. Ingen av berörda buschaufförer har rätt uppsöka toalett förrän efter fem timmars arbetstid. Sådana arbetsförhållanden måste betraktas som minst sagt djupt otillfredsställande.

I sammanhanget kan nämnas att endast Finland internationellt sett har en reglering som medger så lång körning som sex timmar utan uppehåll.

Vid internationella vägtransporter ställs långt större krav på rimliga arbets- och vilotider för yrkestörare. Enligt föreskrifter i arbetskyddsstyrelsens meddelande 1975:25 är längsta tillåtna sammanhängande körtid fyra timmar och längsta sammanlagda dagliga körtid åtta timmar. Dock får körtiden två gånger i veckan utsträckas till nio timmar för vissa fordon.

Inte heller den just framlagda propositionen 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet redovisar någon lösning på denna viktiga trafiksäkerhets- och arbetsmiljöfråga.

Departementschefen konstaterar dock att Sverige bör verka för att enhetliga kör- och vilotidsregler skall gälla för den internationella landsvägstrafiken i Europa. Han meddelar samtidigt sin avsikt att ta initiativ till diskussioner med berörda parter i Sverige i syfte att uppnå sådana regler.

Statsanställdas förbund uppvaktade i december 1987 kommunikationsministern med krav på att ny bilarbetstidslag snarast utarbetas och att lagen i princip skall bygga på bilarbetstidsutredningens förslag om arbetstidsbegränsningar, raster och vilotider samt tillämpningsområde.

Ingen torde kunna bestrida att arbetsvillkoren för stora grupper av landets yrkesförare är klart otillfredsställande och att frågan om en reformering av arbets- och vilotidsreglerna dragit alltför långt ut på tiden. Det är därför ytterst angeläget att regeringen nu utan ytterligare dröjsmål presenterar ett samlat förslag till lösning av problemen.

Hemställan

Mot. 1987/88

T8

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändrade arbetsvillkor
för yrkesbilförare i enlighet med bilarbetsutredningens förslag.

Stockholm den 20 januari 1988

Bengt Silfverstrand (s)

Hans Pettersson (s)

i Helsingborg