

Under forhandlingerne i folketingsudvalget blev denne bestemmelse udtaget af forslaget under henvisning til, at spørgsmålet om begrænsning af arbejdstiden for erhvervschauffører bør løses uden for færdselsloven (jfr. Folketingstidende 1954-55, Tillæg B, sp. 640).

Ved forslag nr. 6 til § 31, stk. 4 — hvortil der henvises — ønskes nu tilvejebragt hjemmel til i et regulativ at fastsætte regler om hvileperioden ved transportarbejde. Dette regulativ skal ud fra arbejderbeskyttelsesmæssige hensyn fastsætte hviletidsregler for arbejdstagere. Samtidig vil herved færdselsikkerhedsmæssige hensyn blive varetaget, men kun for så vidt angår arbejdstagere. Hensynet til færdselsikkerheden tilsiger imidlertid at der også fastsættes visse hviletidsregler for vognmænd, der selv fører deres køretøj. Det samme gælder de overordnede funktionærer, der ifølge lovens § 30, stk. 3, ikke er omfattet af lovens hviletidsbestemmelser. Forslaget tilsigter at skabe hjemmel for fastsættelse af sådanne hviletidsregler.

*ad nr. 4.* Forslaget tilsigter at skabe hjemmel for at kunne drage også de beskæftigede til ansvar for overtrædelse af de hviletidsregler, som måtte blive fastsat i medfør af § 31, stk. 4 og stk. 5, jfr. FN-overenskomstens forudsætninger, hvorved bemærkes, at der i de i § 1, stk. 2 f) omhandlede tilfælde vil kunne gøres strafansvar gældende i medfør af § 71.

Det må i denne forbindelse bemærkes, at der ved forhandling med justitsministeren er truffet aftale om, at politiet vil kunne foretage en *stikprøvekontrol* i forbindelse med færdselskontrollen, medens den stikprøvevise kontrol på vognens hjemsted må foretages af arbejdstilsynet. Det må forventes, at det hermed forbundne arbejde vil medføre øgede udgifter for så vel politiet som arbejdstilsynet, der tillige skal tage stilling til de fremkomne *tiltalesager*, jfr. § 71, stk. 3. Indtil erfaringsmateriale foreligger, kan størrelsen af merudgifterne ikke anslås, men man kan henvise til, at der i Sverige, hvor kontrollen i disse sager for nylig er henlagt til arbejdstilsynet, regnes med en vis mandskabsforøgelse til kontrol med hviletidsbestemmelser for erhvervskørsel.

*ad nr. 5.* Forslaget fremkommer efter ønske fra Den danske Bagerstands Fællesorganisation og Bageri- og Konditoriarbejdernes Forbund, der har givet udtryk for, at man gennem dette forslag ønsker at opnå, at der bliver lige adgang til natarbejde i bagerier og konditorier, uanset virksomhedens ejerforhold. Efter gældende lov § 31, stk. 3, vil det i virksomheder, der drives i selskabsform, være lovligt at lade en funktionær eller arbejder arbejde i den påbudte hvileperiode, medens i en

enkeltmandsvirksomhed kun indehaveren må arbejde i hvileperioden. Under hensyn til at § 31, stk. 2, herefter vil give adgang for alle virksomheder til at lade én person arbejde i den påbudte hvileperiode, foreslås bestemmelserne i § 31, stk. 3 og 4, ophævet.

Herudover er organisationerne blevet enige om de foreslåede lempelser i forbudet mod natarbejde i tiden fra torsdag kl. 20 til søndag kl. 20 og for så vidt angår virksomheder, som har væsentlig produktion til sommerferieområder.

*ad nr. 6.* § 31, stk. 4. Hviletidsbestemmelserne i lovens § 31 er gennemført af hensyn til de beskæftigedes sundhed og velfærd, jfr. bl. a. bemærkningerne til § 32 i det i Folketinget den 10. marts 1949 fremsatte forslag til lov om arbejderbeskyttelse (Rigsdagstidende 1949-50 Till. A. sp. 3157 ff.) Dette gælder også for et område som transportarbejde. På dette område og ganske specielt for chaufførers virksomhed har hviletidsbestemmelserne imidlertid også en anden betydning, idet de bidrager til at forebygge, at ikke-udhvilede chauffører forårsager trafikulykker, der rammer andre.

Hensynet til den særlige ulykkesrisiko, som trætte, ikke-udhvilede chauffører frembyder, har ikke givet sig udtryk i forskrifter i færdselsloven om chaufførers arbejdstid, idet det er blevet anset for at være en opgave for en arbejderbeskyttelseslovgivning at fastsætte regler herom.

Imidlertid kan hensynet til denne særlige ulykkesrisiko ikke anses for behørigt fyldstgjort ved den gældende bestemmelse om 11 timers samlet døgnhvile, idet bestemmelsen ofte i praksis vil være for usmidig. På den ene side gør den det lovligt at beskæftige en chauffør i så langt et tidsrum uden afbrydelse, at det vil kunne gøre ham ganske uegnet til at føre automobil. På den anden side forekommer det, at en chauffør i dagens løb har så lange hvilepauser, at det ikke kan anses for ubetinget påkrævet, at der efter arbejds ophør skal gives ham 11 timers samlet hvile, inden han genoptager sit arbejde.

Det må derfor anses for hensigtsmæssigt, at der åbnes mulighed for at etablere en mere smidig hviletidsregel for chaufførers arbejde end den gældende. Efter forhandling med parterne har man for at sikre, at disse deltager i udformning af reglerne, foreslået reglerne fastsat i et regulativ, jfr. lovens § 10. Det tilstræbes herved at sikre, at den tid, i hvilken en chauffør må føre sin vogn, ikke bliver for lang, og på den anden side at åbne mulighed for efter omstændighederne at nedsætte hviletiden mellem 2 døgn arbejde.