

tidsregler ikke i første Række tager Sigte paa af Hensyn til Færdselssikkerheden at modvirke Faren for Overanstrengelse og Træthed hos Førerne, maa de dog antages ikke at være uden Betydning i saa Henseende. Overenskomsterne omfatter imidlertid kun de organiserede Arbejdere og Arbejdsgivere.

For den private Personvogns- eller Lastvognskørsel har der efter Sagens Natur ikke kunnet fremskaffes almindelige Oplysninger.

Udvalget har endvidere indhentet Oplysning om Statsbanernes Tjenestetidsregler. Det er oplyst, at Tjenestetiden ved Lokomotivtjeneste er 208 Timer maanedlig. Det er fastsat, at Tjeneste i eller ved Fremførelse af Tog uden passende Afbrydelse ingensinde maa vare over 10 Timer, heri medregnet Forberedelses- og Afslutningstjeneste. Der skal være mindst 9 samlede Hviletimer indenfor Døgnet, d. v. s. mellem to tilstødende Døgns Hovedarbejder, men Antallet af Hviletimer kan dog undtagelsesvis nedsættes til 8 og, naar de tilbringes udenfor Hjemstedet, til 6.

Udvalget har endelig indhentet Oplysninger fra Udlandet om Spørgsmaalet. Det er Udvalget bekendt, at de norske Myndigheder i nogen Tid har haft Spørgsmaalet under Overvejelse, men ved Forespørgsel gennem Udenrigsministeriet er det oplyst, at Overvejelserne endnu ikke har ført til noget Resultat. Der er i indeværende Aar i England og Sverige vedtaget Love, hvorved Arbejdstiden for Chauffører for visse Køretøjer begrænses, medens der, saavidt Udvalget har kunnet bringe i Erfaring, ikke i andre Lande findes Regler om Spørgsmaalet.

I England er der fastsat Begrænsning af Arbejdstiden for Førere af Traktorer o. l., Vare- og Lastmotorvogne og Motoromnibusser. Reglen gaar ud paa, at ingen maa føre et saadant Motorkøretøj eller lade en anden føre det: 1) i et samlet Tidsrum af mere end  $5\frac{1}{2}$  Time, 2) i samlede Tidsrum paa mere end 11 Timer indenfor et Tidsrum af 24 Timer, begyndende 2 Timer efter Midnat, eller 3) saaledes at Føreren ikke har mindst 10 sammenhængende Timer til Hvile indenfor en Periode af 24 Timer, regnet fra Begyndelsen af Kørselstiden. Det er dog tilstrækkeligt, at Føreren indenfor et saadant Tidsrum af 24 Timer har mindst 9 sammenhængende Hviletimer, hvis han til Gengæld i de efterfølgende 24 Timer faar mindst 12 sammenhængende Hviletimer. To eller flere Tidsrum anses for at være et samlet Tidsrum, medmindre de er adskilt ved et Mellemrum af  $\frac{1}{2}$  Time, i hvilken Føreren kan hvile sig. Andet Arbejde i Forbindelse med Køretøjet eller dets Last medregnes som Regel i Køretiden. — Vedkommende Minister kan ændre de fastsatte Tidsrum efter Samraad med visse Organisationer, forudsat at Ændringen efter hans Formening kan ske uden Skade for Færdselssikkerheden.

I Sverige kræves der til »yrkesmässig trafik«, der omfatter al Vognmandskørsel med Automobil, baade Befordring af Personer og Befordring af Gods, en særlig Tilladelse, der meddeles af Lensstyrelsen og for Købstædernes Vedkommende af Politiet. I den nye svenske Motorlov af 20. Juni 1930, der træder i Kraft den 1. Januar 1931, fastsættes det, at der som Vilkaar ved Meddelelse af disse Tilladelser skal foreskrives, at Førernes Arbejdstid indenfor 24 paa hverandre følgende Timer som Regel ikke maa overstige 13 Timer, heri indbefattet Hvilepauser. Den Myndighed, der meddeler Tilladelsen, kan dog begrænse Arbejdstiden yderligere. Af den Kommissionsbetænkning, der ligger til Grund for Loven, fremgaar det, at man er gaaet ud fra, at en Bruttoarbejdstid paa 13 Timer nogenlunde vil svare til 8 Timers Nettoarbejde, idet Chaufførtjenesten som Regel vil være afbrudt af Hvilepauser. Det fremgaar endvidere af Betænkningen, at en Bruttoarbejdstid paa 13 Timer allerede er fastsat for Droskekørslen i Stockholm.

Fælles for de engelske og svenske Regler er, at de søger Spørgsmaalet løst alene ved at fastsætte bestemte Arbejdstidsregler for visse — i de to Lande ikke sammenfaldende — Arter af Motorkørsel. For andre Arter af Motorkørsel findes der overhovedet ikke