

[Arentoft]

vedtage to medarbejderrepræsentanter i dag med stemmeret. Det duer ikke. Det er en af motiveringerne for, at man udsætter det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 82:

Forslag til folketingsbeslutning om sikring af hyrevognschauffører.

Af Erenbjerg (S) m.fl.
(Fremsat 14/1 87).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Beslutningsforslaget om sikring af hyrevognschauffører pålægger regeringen at fremsætte lovforslag om installation af nødtast i alle hyrevogne samt iværksættelse af et uddannelsesprogram for udøvere af hyrevognserhvervet.

Jeg vil gerne indledningsvis understrege, at jeg fuldt ud kan støtte formålet med forslaget, nemlig øget sikkerhed for vognmænd og chauffører i hyrevognserhvervet.

Volden mod hyrevognserhvervets udøvere har været genstand for en del presseomtale i løbet af 1986 og så sandelig også i årene forud for 1986. Der synes at være opstået den opfattelse, at volden har været stærkt stigende gennem de senere år og navnlig i det storkøbenhavnske område, hvor 60-65 pct. af al taxikørsel i Danmark jo finder sted.

I en besvarelse af 21. november 1985 af en række spørgsmål fra udvalget om offentlige

arbejder vedrørende forbedring af sikkerheden for de mennesker, der er udøvere af hyrevognserhvervet, blev det af min forgænger oplyst, at der foretages ca. 25 millioner ture pr. år i Storkøbenhavn. Ifølge oplysninger fra Københavns Politi blev der i 1984 registreret i alt sammenlagt 76 tilfælde af trusler, voldsom adfærd samt vold mod hyrevognschauffører. I 1985 og 1986 blev der i hvert af årene tilsvarende registreret i alt 73 tilfælde.

Der kan således ikke på baggrund af disse taloplysninger fra politiet konstateres nogen stigning i volden gennem de senere år.

Forslagsstillerne anfører i bemærkningerne til forslaget, at der i første kvartal af 1986 blev registreret 248 nødopkald fra hyrevognschauffører til bestillingskontorer, men heraf udgør sager vedrørende betalingsproblemer hovedparten.

Jeg nævner ikke disse tal for at bagatellisere problemerne inden for erhvervet, men alene for at give et billede af problemets omfang, fordi jeg selvfølgelig er enig i, at hyrevognschauffører som alle andre borgere skal beskyttes mod vold, i det omfang det overhovedet er muligt. Det er i denne forbindelse vigtigt, således som forslagsstillerne er inde på, at domstolene idømmer tilstrækkelig alvorlige straffe for disse overfald. Justitsministeriet har om dette spørgsmål oplyst, at der efter nyere domstolspraksis synes at være en tendens til at skærpe sanktionerne for overfald på chauffører, således at gerningsmændene idømmes hårdere straffe end for almindelig udøvet vold.

Vedrørende beslutningsforslagets punkt 1 om en nødtast er det i bemærkningerne til forslaget fremhævet, at det signal, der udsendes ved brug af nødtasten, skal være af en sådan karakter, at man på en skærm eller ved pejling straks kan lokalisere den nødstedte hyrevogn. Jeg er enig i, at et alarmsystem skal kunne fungere således, at det er muligt at finde frem til hyrevognen med det samme. I modsat fald vil systemet selvsagt ikke have nogen større effekt.

I de systemer, som ministeriet og politiet har kendskab til, er lokaliseringen af en vogn imidlertid behæftet med en usikkerhedsmargen på mellem 50 og 200 m. De eksisterende systemer er tillige også ret kostbare. Jeg vil derfor være betænkelig ved at pålægge ejerne af samtlige ca. 6.000 hyrevogne i landet at