

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

installere en nødtast, før der er sikkerhed for, at denne vil virke efter sin hensigt.

Det er således min indstilling, som i øvrigt også deles af hyrevognsorganisationerne, at de tekniske muligheder for at udvikle en effektiv nødtast må undersøges nærmere. På den baggrund finder jeg det hensigtsmæssigt, at spørgsmålet om en nødtast overvejes yderligere under udvalgsbehandlingen af dette forslag. Jeg vil til brug for disse overvejelser fremkomme med nærmere tekniske oplysninger om sagen, herunder om et pilotprojekt med afprøvning af et alarmsystem, som hyrevognsbranchen er ved at gennemføre i Storkøbenhavn.

Jeg skal for en ordens skyld tilføje, at det efter loven om vagtvirksomhed, der blev vedtaget sidste sommer, normalt ikke vil være tilladt at installere et overfaldsalarmeringsanlæg med direkte forbindelse til politiet. Ifølge Justitsministeriet var baggrunden for indførelsen af dette forbud det overordentlig store antal fejlalarmeringer til politiet, så også dette aspekt må selvfølgelig tages i betragtning under det kommende udvalgsarbejde.

Vedrørende beslutningsforslagets punkt 2 om uddannelse er det fremhævet i bemærkningerne til forslaget, at hyrevognschauffører også bør uddannes i kundepleje og psykologi med henblik på at undgå uønskede diskussioner med kunden. Jeg kan selvfølgelig helt tilslutte mig, at chaufførerne får den bedste uddannelse, herunder naturligvis også i kundepleje. Psykologi er måske et lidt for ambitiøst begreb i denne sammenhæng, men meningen er klar nok. Chaufførerne skal gerne være i stand til at tackle vanskelige kunder, således at man undgår at komme ud i voldsituationer.

Som forslagsstillerne selv er inde på i bemærkningerne til forslaget, har Brancheudvalget for Uddannelse inden for Landtransportområdet allerede udarbejdet et uddannelsesprogram, som foreslås lagt til grund for uddannelsen af hyrevognschaufførerne. Jeg kan umiddelbart støtte en sådan ordning. Hvorvidt uddannelsen skal gøres obligatorisk, må naturligvis også afhænge af, hvorledes hyrevognserhvervet ser på dette spørgsmål, og i den forbindelse må man være opmærksom på, at den eksisterende mangel på chauffører i Storkøbenhavn vil blive forstærket af en obligatorisk ordning.

Arbejdsministeriet, hvorunder uddannelsesspørgsmål på disse områder hører, har oplyst, at det af Brancheudvalget udviklede kursus udgør et fyldestgørende tilbud til udøvere af hyrekørselserhvervet. Det er Arbejdsministeriets opfattelse, at der ikke er behov for at gøre et sådant kursus obligatorisk.

**Arentoft (KF):**

Selvfølgelig skal der gøres noget for hyrevognschaufførernes sikkerhed. De er jo i en helt anden situation end f.eks. buschauffører og togførere, som kører ad faste og store ruter. De bliver tit beordret til at køre langt ud i øde områder og kan dér blive overfaldet osv. Spørgsmålet er bare, hvordan de kan sikres. Man har jo været inde på alle tænkelige alarmsystemer. I øjeblikket har man en knap, som man kan påvirke med foden, men den virker selvfølgelig ikke særlig hensigtsmæssigt, hvis man står uden for vognen og taler med kunden; så er det svært at nå den. Man har også talt om, at man på en eller anden måde skulle få noget hyleri og lys til at fungere, så man påkaldte opmærksomhed fra andre i nærheden, men det kan jo netop gøre en kunde, der ikke kan betale, desperat, så han foretager uhyggelige handlinger.

Som ministeren nævnte, afprøver man også visse ting ved taxaer her i Storkøbenhavn, bl.a. et lille, bærbart alarmsystem, som er på størrelse med en 20-styks cigaretpakke, med en knap, og den har yderligere den egenskab, at hvis den kommer til at ligge vandret i en meget kort periode, går den automatisk i gang. Det vil altså sige, at hvis en chauffør bliver slået ned, går den automatisk i gang.

Men hvad sker der så, når sådan en alarm går i gang? Hvad er reaktionen? Ja, det skal jo opfattes mindst ét sted, at der er noget galt med denne vogn, og det næste er, hvor den befinder sig, altså positionen for vognen. Her eksperimenterer man med Decca, det navigationssystem, som man benytter på søen, og hvormed man kan bestemme sin plads inden for 5 meters afstand med nøjagtighed. Der vil være en lidt større unøjagtighed på land på grund af huse og den slags, men dog kan positionen bestemmes inden for et halvt hundrede meter, og det må være tilstrækkeligt. Man bruger det bl.a. i Saudi-Arabien,