

[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

[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 hyrekørsels erhvervet. 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,

[Arentoft]

har jeg fået oplyst, men det er jo noget, teknikerne må kigge på.

Der er mange tekniske spørgsmål, der skal løses, og da vi heldigvis har mange dygtige teknikere i dette land, må de prøve at hjælpe med. Hvad det kommer til at koste, er svært at skyde på, men det kan formentlig blive en dyr historie, og derfor kan man måske spørge sig selv: skal det være et lovgivningsanliggende? Skal det være påbudt alle hyrevogne ved lov? Efter hvad jeg har hørt, kan det komme op på både 15.000 og 20.000 kr. pr. vogn, og det er selvfølgelig temmelig meget.

Men det er jo foreløbig et beslutningsforslag, der foreligger, og at udforme en lov kan nok blive vanskeligt. Jeg tror imidlertid, der er en positiv stemning for, at der skal gøres noget på dette område, men at udforme det som lov tror jeg bliver en vanskelig sag.

En form for uddannelse ser Det Konservative Folkeparti positivt på, og jeg vil indrømme, at jeg også bemærkede dette med psykologi, som ministeren var inde på. Det er da udmærket at kunne optræde psykologisk rigtigt i en alvorlig situation, men om det ligefrem kan læres, og om det skal stå i loven, hvad man skal, osv. osv., er et andet spørgsmål.

Det kan imidlertid blive et spændende udvalgsarbejde, og vi går i alt fald positivt til det.

Helge Sander (V):

Jeg tror, at alle kan være enige i det sigte, Socialdemokraterne har med at fremsætte dette beslutningsforslag, nemlig at sikre en gruppe, der til tider er ret udsat. Det er beviseligt forbundet med en vis risiko at køre hyrevogn, især om natten. Det fremgår af bemærkningerne til beslutningsforslaget og også af en artikel i Fagbladet den 10. december sidste år, hvori det oplyses, at alene i Storkøbenhavn er der hver dag mindst 2 kunder, der opfører sig uheldigt på den ene eller den anden måde.

Alligevel føler Venstre ikke, at dette er et lovgivningsanliggende, og har derfor svært ved at støtte beslutningsforslaget. Vi mener, at problemet primært må klares ude i erhvervet. Det bedste ville være, at vognmænd og chauffører forhandlede sig frem til en løsning. Det vil ikke være særlig hensigtsmæs-

sigt, føler vi, at vi fra centralt hold trækker noget ned over hovedet på parterne.

Det kan godt være, at Socialdemokratiets løsning med en nødtast er den bedste, men så kan parterne sikkert også enes om den. Vognmændene har jo selv en stor interesse i, at sikkerheden er i højsædet, da mange af dem også selv kører hyrevogn.

Jeg må til gengæld sige, at Socialdemokratiet nærer en forbavsende tillid til, at et grundkursus i kundepleje og psykologi kan udrette mirakler. Partiet tror ifølge bemærkningerne, at hvis chaufførerne får et sådant grundkursus, vil de i nogen grad undgå uønskede diskussioner og lignende, der kan udvikle sig til voldshandlinger. Det er måske forslagsstillernes håb, at den fulde passager, som nægter at betale, straks vil føje sig og betale, fordi chaufføren har taget et grundkursus i psykologi og dermed i særlig grad skulle være god til at løse konflikter. O.k., det kan måske hjælpe, men vi tror ikke, det skal overvurderes.

Vi har noteret os Socialdemokratiets ønske om en undersøgelse af mulighederne for at skærpe strafsanktionerne over for betalingsunddragere og voldsmænd.

Angående voldsmænd er vi i Folketinget ved at behandle et forslag fra justitsministeren om ændring af retsplejeloven, således at voldsmænd i et større omfang, end tilfældet er i dag, kan varetægtsfængsles. Ved førstebehandling af ministerens lovforslag var Socialdemokratiet positivt indstillet, og i forlængelse heraf er det jo særdeles glædeligt, at man også i dette forslag fra Socialdemokratiets side udtrykker ønske om, at vi får strammet op på disse områder. Vi kan da kun håbe fra Venstres side, at denne holdning vil holde sig.

Med andre ord: vi er enige i, at der er behov for bedre beskyttelse af hyrevognschauffører, men vi mener afgjort ikke, at det kan være en statsopgave på de to områder, der er pointeret i dette beslutningsforslag.

Ole Henriksen (SF):

I SF undervurderer vi ikke de store problemer, der kan være for hyrevognschauffører i visse situationer, men vi bemærkede også, at ud af de ca. 25 millioner ture, som ministeren nævnte der blev kørt om året i Storkøbenhavn, var antallet af tilfælde med

[Ole Henriksen]

direkte vold omkring 76. Det er ikke mange, men det er selvfølgelig 76 for meget, det er helt givet.

Der dukker også andre problemer op: spørgsmålet om betaling osv., og dér er det klart, at i de tilfælde, hvor kunden ikke betaler, når han har brugt en hyrevogn, kan man også bruge en eller anden form for nød-anlæg; men det må være i voldssager, at det er vigtigst.

Der knytter sig en række problemer til forslaget her, for selv om vi erkender, at taxakørsel er en del af den kollektive trafik, må man nok sige, at chaufførerne her ikke ligesom chaufførerne i den egentlige kollektive trafik – HT-chauffører eller jernbanepersonale – er beskyttede. De er ikke tjenestemænd i funktion, eller hvad det nu hedder. Jeg synes, man skulle prøve at se, om ikke man som led i det uddannelsesmæssige kunne få bestemmelser ind her, som gjorde, at de kom op på nogenlunde samme uddannelsesniveau som en buschauffør i den kollektive trafik og fik noget at vide om, hvordan kunder skulle behandles, og hvordan man tacklede forskellige problemer, og man så samtidig gav dem den retsbeskyttelse, der ligger i, at de er en del af det kollektive trafiksystem og dermed altså også tjenestemænd i funktion. Det ville selvfølgelig også betyde nogle skærpede strafferammer i den forbindelse og kunne måske medvirke til at dæmpe lysten til at gå i gang med at øve vold mod en chauffør.

Forslaget savner jo nok nogle oplysninger om de økonomiske konsekvenser, og det er også svært at regne på, hvad det vil koste at indrette disse knapper i bilerne, men en belastning bliver det for hyrevognserhvervet. Det må selvfølgelig også selv være interesse-rettet i, at der sker et eller andet, men vi er ikke utilbøjelige til at sige, at det nok er hensigtsmæssigt, at erhvervet selv prøver at løse problemerne. Vi ved heller ikke, hvad der er det teknisk bedste system i dag. Det er blevet oplyst over for mig, at Taxa-Ringbilen lige har bestilt et anlæg til 23 mill. kr., som både er et kaldeanlæg og samtidig indeholder et nødsystem af en eller anden mere teknisk raffineret art. Dette system vil blive benyttet af ca. 900 hyrevogne i Storkøbenhavn, og det kan jo udbygges, så der kan tilsluttes andre vognmænd. Men jeg synes, at det i høj grad må være gennem forhandlinger mellem de

forskellige organisationer, der eksisterer inden for erhvervet, at man finder frem til så billigt et system som muligt.

Vi kan altså godt tilslutte os intentionerne i forslaget og vil prøve at få et opklaringsarbejde sat i gang i udvalget både om de økonomiske konsekvenser og om, hvad der teknisk er det bedst mulige og billigst mulige at gennemføre.

Jeg fik vist sagt, at vi også er positive over for, at man gennemfører denne uddannelse af chaufførerne på hyrevognsområdet, så de får en vis standard og bliver kundemindede på en sådan måde, at begge parter er tjent med det.

Bilgrav-Nielsen (RV):

I Det Radikale Venstre deler vi den holdning, der ligger bag beslutningsforslaget. Spørgsmålet er, hvorledes vi når frem til et resultat på området. At behovet er der, fremgår bl.a. af bemærkningerne til beslutningsforslaget, men vi mener som andre ordførere, at der er behov for, at vi nu først og fremmest hører erhvervet selv. Hvilke løsningsforslag har det selv? Vi tror, at på dette område er det meget afgørende, at erhvervsudøverne på området selv er med til at formulere de ordninger, der skal til.

Men vi er enige i hovedhensigten. Det er helt tydeligt, at der er behov for, at der sker noget på området.

Arne Melchior (CD):

Sikkerhed og uddannelse! Er der nogen, der ikke går ind for disse to ting? Det er der næppe, så så langt kan altså alle være enige, og det har jo rækken af ordførertaler også vist. Jeg hælder til den anskuelse, som meget udførligt blev forklaret af hr. Arentoft, at dette næppe er et lovgivningsanliggende. Jeg ønsker, at al brugelig teknik skal anvendes for at sikre udøvere af ikke mindst transporterhverv bedst muligt mod overfald, men jeg mener, at dette glimrende kan løses og løbende løses ad administrativ vej. Der er vel ingen minister for offentlige arbejder gennem årene, der ikke har været lydhør over for erhvervets ønsker og oplysninger om disse ting, og derfor er der også sket en udvikling.

Ligesom andre ordførere lægger jeg megen vægt på, at eventuelle ændringer – hvis det er muligt, og det er jeg sikker på det er –

[Arne Melchior]

sker i nært samarbejde og helst i fuld overensstemmelse med de repræsentative organisationer i faget.

Det er nævnt her af en af ordførerne, at taxachauffører har det vanskeligere end f.eks. buschauffører og togførere, fordi de sidstnævnte kører ad hovedruter og kendte ruter, medens de andre må forville sig ind på mange sideveje. Man skal ikke være uopmærksom på, at både hvad sikkerhed og hvad uddannelse angår, kunne man også pege på f.eks. personalet i banker, på posthuse og i mangfoldige butikker, der også indimellem desværre er udsat for voldelige overgreb, og som også skal kunne tackle – for at tale nudansk – en sådan pludseligt opstående situation, som kan indebære faremomenter. Jeg er ikke sikker på, at det virkelig kan læres til bunds, det tvivler jeg stærkt på.

Vi vil gerne følge udvalgsarbejdet opmærksomt og se, om der skulle komme ting frem, som kan berettige til en lovgivning. Indtil videre har vi tillid til, at minister, ministerium og branchens organisationer selv kan klare de problemer, der foreligger.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Hyrevognskørsel er en del af vores offentlige trafik og lige så vigtig og betydningsfuld som alle de andre offentlige transportmidler, vi har. Der er mange steder, hvor man ikke kan komme frem, uden at man har dette transportmiddel, og derfor er det selvfølgelig også vores opgave – det mener Kristeligt Folkeparti også – at sikre dette erhverv så godt, som vi overhovedet kan.

Vi mener, at det i første omgang må være et spørgsmål, som må tages op f.eks. i fagforeningssammenhæng. Hvad har man fagforeninger til, hvis det ikke er for at sikre ikke bare løn, men også de arbejdsmæssige vilkår? Skal der laves kurser f.eks. i psykologi og pædagogik og andet, var det jo udmærket, at man dér arrangerede sådan nogle ting.

Jeg synes også, det er vigtigt og betryggende, at der er en mulighed for nødopkald i taxavogne, og det må være et spørgsmål, som må indgå i forhandlingerne. Jeg mener i det hele taget, at er der noget, som lovgivningen skal tage sig af, og som ikke fungerer i dag, er det klart, at vi må tage det op, og derfor er det godt, at vi har fået dette beslutnings-

forslag, for det giver os lejlighed til at stille nogle spørgsmål og undersøge nogle ting.

Hvad f.eks. med betaling? Jeg ved af det brev, vi har fået fra taxavognmænd i København, at det hovedsagelig er betalingsproblemer, det er galt med. Så må man jo se, om det fungerer godt nok. Er der mulighed for ved forudbetaling at sikre sig, at kunden har pengene? I hvilket omfang kan man nægte at tage passagerer op, som måske kunne udgøre en trussel?

Der er mange ting, som vi gerne vil drøfte, men det er vigtigt, synes jeg, at slå fast, at erhvervet har stor betydning, fordi det er en del af den offentlige trafik, og hvis ikke vi har det trafikmiddel, er der mange mennesker i vort land, som er dårligt stillet.

Jeg tror, vi alle er indstillet på at skabe så gode vilkår for erhvervet som muligt, og Kristeligt Folkeparti går i hvert fald positivt ind i udvalgsarbejdet.

Dohrmann (FP):

Fremskridtspartiet er enig med forslagsstillerne i, at det er kedeligt og trist, hver eneste gang en hyrevognschauffør kommer til skade på den ene eller den anden måde, bliver overfaldet og lignende, men vi har store betænkeligheder ved, som forslagsstillerne her vil det, at trække en ny, dyr løsning ned over hovedet på erhvervet, også set i lyset af, at man i hvert fald godt kan tillade sig at sætte et stort spørgsmålstejn ved værdien af det, der her foreslås med et alarmsystem. Som der var en af ordførerne, der nævnte, skal en sådan tast vel placeres inde i vognen. Hvad så, hvis overfaldet sker udenfor? Jeg ved ikke, om forslagsstillerne har erfaringer fra andre lande, for så kunne det da være helt rart at høre om dem her i dag.

Jeg synes også, det må ligge inden for de eksisterende muligheder, at de vognmænd, der ønsker det, kan etablere en tast eller et eller andet andet direkte til den pågældende central, således at man eventuelt, hvis det ønskes, kan sikre sig på den måde. Det behøver for så vidt slet ikke at være noget, Folketinget blander sig i. Jeg kan ikke forstå, hvorfor forslagsstillerne mener, at man sådan skal komme med den løftede pegefingert over for et frit erhverv.

Vi skal også lige tænke på, at hver eneste gang man pålægger erhvervet den slags ud-

[Dohrmann]

gifter, skal den investering, der foretages, jo lægges oven i priserne. Det er nu engang sådan, at også taxaerhvervet har sine begrænsninger, forstået på den måde, at jo dyrere det bliver, jo færre kunder vil der være, jo færre har råd til at køre i taxa. Det er jo heller ikke ligefrem ønskværdigt, at f.eks. pensionister ikke skulle have råd til at tage en taxa, hvis de har behov for det.

Vedrørende det andet, der foreslås, nemlig uddannelse, vil jeg godt sige, at jeg synes, at man i almindelighed får en god og rimelig betjening i de taxaer, man sætter sig ind i, og derfor synes jeg ikke, det er nødvendigt, at Folketinget vedtager, at nu skal de enten det ene eller det andet. Hvis erhvervet, chauffører og vognmænd, er enigt om, at det er nødvendigt med uddannelse, jamen så er det da fint. Lad dem selv klare det, men hold Folketinget udenfor!

Der er én ting, jeg mener Folketinget bør hjælpe erhvervet med. Det er det, der er nævnt i henvendelsen fra Storkøbenhavns Taxivognmænd, nemlig at der selvfølgelig skal gælde de samme politimæssige regler for taxachauffører som for buschauffører. Hvis folk ikke vil betale deres taxaregning, skal det ikke være således, at de bliver behandlet blidere end dem, der f.eks. ikke betaler i bus eller tog. Det er aldeles urimeligt, og det burde selvfølgelig være noget, justitsministeren omgående tog sig af. Men det er sådan set også det eneste område, hvor Fremskridtspartiet mener, at Folketinget bør blande sig i denne sag.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Jeg vil i relation til det, både fru Inger Stilling Pedersen og hr. Dohrmann har sagt, starte med at sige, at det selvfølgelig er arbejdsgiverne, der har ansvaret for personalets sikkerhed. Det er også arbejdsgiverne, der må betale det, det koster, for at personalet kan være i sikkerhed på deres arbejdsplads.

VS er enige i sigtet med forslaget, men vi står tøvende og usikre over for, hvordan man når det mål, alle her har sagt de ønsker at nå. Vi synes ikke, at forslaget er specielt detaljeret og siger ret meget om, hvordan man egentlig kan nå målet. Det er lidt uoverskueligt og mangler, som det er blevet sagt, økonomiske konsekvensberegninger, men også

en nærmere beskrivelse af, hvilket system man eventuelt ville kunne bruge.

Men alt det kan vi jo få opklaret under udvalgsarbejdet. Man kan sige, at i det her tilfælde er udvalgsarbejdet ret påkrævet, for at man kan finde frem til den bedste løsning.

Der er flere, der ligesom har angrebet ordet »psykologi«. Jeg ved ikke, om det er en strid om kejserens skæg, men der skal i alle tilfælde en god håndfuld psykologisk sans til for at håndtere et fuldt menneske i en bil; det er ikke noget, man er født til at kunne gøre. Jeg er helt sikker på, at et kursus som det, Socialdemokratiet skitserer, ville forøge chaufførens mulighed for at tackle kunderne, når de blev lidt for ubehagelige, når de var fulde.

Konkluderende: vi er positive over for det, man ønsker.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Det er til fru Elisabeth Bruun Olesen: selvfølgelig har arbejdsgiverne ansvaret, men så vidt jeg ved, er der ikke ret mange, der finder sig i at blive dikteret, hvordan det skal være. Det må afhænge af forhandlinger mellem arbejdsgivere og arbejdstagere, hvordan arbejdsforholdene skal være. Hvis chaufførerne mener, at de og de ting er nødvendige for sikkerheden, må de forhandle, og kan de ikke opnå noget og mener, at det er et lovgivningsspørgsmål, må de gå til Folketinget.

Vi ønsker normalt, at arbejdsgivere og arbejdstagere forhandler om sikkerhed og forholdene på arbejdspladserne. Sådan skal det forstås.

Erenbjerg (S):

Jeg vil gerne takke for en overvejende positiv modtagelse, om end det var med forskellig styrke. Det er i hvert fald glædeligt, at samtlige Folketingets partier er helt på det rene med, at der bør ske noget på området. Men måden, hvorpå man vil sikre udøvere af hyrevognserhvervet, er tilsyneladende forskellig.

Baggrunden for, at vi har fremsat dette forslag, er selvfølgelig det stadig stigende antal nødopkald til bestillingskontorerne. Det var et ret drastisk tal i første kvartal af 1986. Jeg synes også, det må bekymre enhver, at det er, som om volden er blevet gro-

[Erenbjerg]

vere. Disse to ting gør, at man må gøre noget ved problemet.

Man kan anskue problemet under to synsvinkler. Man kan for det første prøve at fjerne nogle af årsagerne til konflikter mellem kunder og chauffører, og for det andet kan man forsøge i så vidt omfang som muligt at beskytte chauffører mod potentielle voldsmænd. Det kan man gøre ved direkte beskyttelse eller ved præventive forordninger.

Det altoverskyggende problem efter både politiets og branchens erfaring er, at de fleste voldssager opstår i forbindelse med en diskussion mellem kunde og chauffør om betaling for en køretur. På baggrund af disse oplysninger må det være rimeligt, at man indskærper politiet, at det tager de midler i anvendelse, der følger af straffelovens § 279.

Det har været sagt af en af ordførerne, at hyrevogne er at betragte som et offentligt transportmiddel, hvorfor unddragelse af betaling for en udført tjeneste må sidestilles med undtagelse af betaling for transport med offentlige trafikmidler. Jeg er helt enig i dette synspunkt.

Der har været talt en del om uddannelse. For os er der ingen tvivl om, at en del voldsepisoder nok kunne undgås gennem en uddannelse af udøvere af hyrevognserhvervet. Det hænger sammen med, at jeg personlig gennem masser af samtaler med ældre chauffører helt klart er blevet bibragt den opfattelse, at mange års erfaring inden for erhvervet har været medvirkende til, at mange af dem har evnet at tale sig ud af problemet.

Det kan godt være, at nogle finder ordet »psykologi« for værdiladet, og jeg vil gerne bruge et andet ord, hvis der er et, der dækker det samme. Det, vi gerne vil udtrykke med det, er, at vi gennem en uddannelse er medvirkende til, at chaufførerne lærer det, som man populært kalder, at snakke sig ud af et problem. Vi mener, at uddannelsen af hyrevognschauffører skal være obligatorisk, fordi vi dermed er med til at højne respekten for erhvervet.

Der har også været talt meget om teknikken, og jeg er selvfølgelig enig i, at vi i udvalget skal få foretaget undersøgelser, få nogle kontakter til danske producenter af et sådant alarmeringssystem, for at man kan få de bedst mulige løsninger.

Hr. Helge Sander havde den opfattelse, at man ikke skulle lovgive med hensyn til dette

spørgsmål, og det samme var ordføreren for Fremskridtspartiet, hr. Dohrmann, inde på. Til det vil jeg godt sige, at jeg synes ikke, Folketinget i andre tilfælde er tilbageholdende med lovgivning for så vidt angår arbejdstagere på arbejdsmarkedet. Her drejer det sig om at beskytte en gruppe på arbejdsmarkedet.

Så siger fru Inger Stilling Pedersen, at det må fagbevægelsen ordne. Jamen problemet er vel nok, at der er ingen, der i grunden ved, hvor mange hyrevognschauffører der er. Vi har i efteråret 1986 stillet nogle spørgsmål i udvalget om offentlige arbejder. Man kan ikke få svar på, hvor mange der i grunden findes, og det hænger selvfølgelig sammen med, at der kører en masse hyrevognschauffører rundt, som ikke er organiserede, og derfor vil det nok være ret omsonst at sige, at det er fagforeningerne og arbejdsgiverne alene, der skal kunne aftale disse forhold.

Jeg er som sagt glad for, at der er en så positiv stemning med hensyn til at gøre noget, og jeg er også sikker på, at vi i udvalget finder frem til nogle løsninger, som kan tilfredsstille alle parter. Det er vort håb med det foreliggende beslutningsforslag, at det kan medvirke til i højere grad at sikre udøvere af hyrevognserhvervet i deres daglige arbejde, og at det kan være medvirkende til at fjerne noget af den angst, udøverne og deres familier daglig føler under udøvelsen af deres erhverv.

(Kort bemærkning).

Arentoft (KF):

Det er da dejligt at konstatere en sådan enighed.

Der har jo været talt en hel del om teknik og om, hvordan man skulle udforme sådan nogle alarmsystemer. Jeg har siddet og spekuleret lidt. Der er jo et begreb, der hedder »brainstorming«, hvor man, når man skal prøve at få noget op at stå og man ikke har noget helt konkret, har lov til at komme med et forslag, som i første omgang måske virker helt tosset, uden at folk behøver at grine ad det. Det kan måske hos en anden afføde en god idé.

Som led i en brainstorming kunne jeg godt tænke mig at spørge: var den allersimpleste løsning egentlig ikke en velafrettet schæferhund eller en dobermann, som var med i

[Arentoft]

vognen? Det tror jeg i og for sig var den alersimpleste løsning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 185:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Afgiftslempelse for hyrevogne med blokeringsfri bremses m.v.).

Af ministeren for skatter og afgifter (Foighel).

(Fremsat 28/1 87).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Lissa Mathiasen (S):

Da vores ordfører, hr. Hans Hækkerup, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne give udtryk for en positiv holdning til lovforslaget. Vi synes, det er fornuftigt, at eldrevne køretøjer fortsat er fritaget for afgift, ligesom vi synes, det er fornuftigt, at man tager hyrevogne med i sammenhængen med blokeringsfri bremses, så de får et fradrag i afgiften, der forholdsvis svarer til afgiftsnedsættelsen for personbiler.

Jeg skal med disse meget få bemærkninger give udtryk for en positiv støtte fra Socialdemokratiets side.

Åagaard (KF):

I Det Konservative Folkeparti finder vi det godt og positivt, at taxier og biler, der bruges til sygetransport, får en afgiftslempel-

se, når de forsynes med blokeringsfri bremses. Siden vi sidste år gennemførte en afgiftslempelse for blokeringsfri bremses på almindelige personbiler, er der for alvor kommet gang i monteringen af dette virkningsfulde udstyr, hvilket forhåbentlig vil afspejle sig i uheldsstatistikkerne i de kommende år.

Vi kan også gå ind for en forlængelse af den midlertidige afgiftsfritagelse for eldrevne motorkøretøjer frem til udgangen af 1989.

Jeg anbefaler lovforslaget til en hurtig udvalgsbehandling.

Birthe Rønn Hornbech (V):

Venstre kan gå ind for dette lovforslag. Vi hilser i Venstre med tilfredshed, at det igangværende danske projekt med elbiler kan fortsætte. Vi er også i Venstre enige i, at taxivognmænd, der installerer særlig sikre bremses, får en lille præmie. Vi kan altså i Venstre støtte forslaget.

Ruth Olsen (SF):

Det ser ud til at være et helt rimeligt lovforslag, som også SF kan støtte. Men jeg kunne godt tænke mig i udvalget at grave lidt i, hvad det nævn egentlig laver, eftersom der skal sidde fem højtbetalte medlemmer.

Bente Juncker (CD):

Også Centrum-Demokraterne kan støtte lovforslaget.

Dohrmann (FP):

Fremskridtspartiet ligeså.

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Må jeg takke for den enstemmige tilslutning til forslaget. Jeg er glad for denne enstemmighed, som jo vedrører både de blokeringsfri bremses og spørgsmålet om forlængelse af den afgiftsfrihed, der eksisterer for elbiler, hvorved vi i høj grad støtter dansk produktion. Endelig for det tredje er jeg glad for, at enstemmigheden også omfatter ændringerne i § 29, som gør det muligt for Danmarks Automobilforhandler Forening fortsat at være medlem af det nævn, som behandler disse afgifter.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning