

Nr 221.

Av herr **Björck m. tl.**, om beredande av skydd för yrkeschaufförer i persontrafik.

Vid upprepade tillfällen under de senaste åren har man upprörts över de ogärningar, mord, rån och livsfarlig misshandel, som begåtts mot yrkeschaufförer under deras tjänstgöring. Förövarna av dessa dåd ha utgett sig för passagerare, och bilföraren har lojalt fullgjort körningen enligt deras order men har vid flera tillfällen med livet fått plikta för sin godtrogenhet. Det nyligen inträffade fallet vid Hälsingborg, där chauffören mördades under en körning nattetid utanför staden och sedan rånades, har åter aktualiserat frågan om vad som kan och bör göras för att så långt möjligt söka förhindra dylika beklagliga händelser.

Vid tvenne tillfällen, år 1944 och 1946, ha liknande händelser inträffat och frågan om vad som är att göra mot desamma genom motioner förts fram inför riksdagen. I motionen år 1944 (andra kammaren nr 10) yrkades utredning, dels angående skydd för yrkeschaufförer mot överfall och våld från passagerares sida, dels på vad sätt ekonomiskt trygghet skulle kunna åstadkommas för efterlevandes hustrur och minderåriga barn. Motionären anförde olika möjligheter varigenom skydd skulle kunna åstadkommas, såsom chaufförernas beväpning, insättning av skottsäker glasruta bakom förarsätet, rätt att fordra legimitation av passagerare m. m.

Vederbörande utskott hade inhämtat yttrande över motionen från ett flertal myndigheter och organisationer, men dessa hade i regel avstyrkt densamma, enär de ansågo de framförda uppslagen ej voro ägnade att åstadkomma det skydd man önskade. Även utskottet var tveksamt huruvida den väg som föreslagits i motionen var framkomlig när det gällde det åsyftade resultatet, varför utskottet avstyrkte densamma. Kammaren följde utskottet, varför motionen avslogs.

Två år senare återkom frågan genom motion nr 137 i andra kammaren. I denna framhöll motionärerna, att under de två år som gått, sedan frågan sist var före i riksdagen, har det med förfärande tydlighet framgått av inträffade händelser, att chaufförerna i yrkesmässig persontrafik alltjämt utsättas för stora faror till liv och egendom. I motionen föreslogs att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle hemställa att chaufförerna i fråga måtte tillerkännas polismandskydd. Även denna gång avstyrkte utskottet motionen, men framhöll samtidigt att den s. k. straffrättskommittén i sitt den 30 november 1944 avgivna be-

tänkande föreslagit bl. a. möjlighet för Kungl. Maj:t att meddela förordnande, att förare i yrkesmässig automobiltrafik skall åtnjuta samma skydd som ämbetsman. Kammarerna följde utskottet, varför frågan ej heller denna gång föranledde någon åtgärd.

Man torde i någon mån kunna förstå, om den kår av lojala yrkesutövare det här gäller med viss rätt frågar sig, om samhället ej har något intresse av att ge dem det skydd, de anse sig behöva mot de risker, de ständigt utsätts för i sin dagliga gärning. Oss synes det vara samhällets skyldighet att så långt det är möjligt bereda skydd och hjälp åt personer, som i sitt arbete utsätts för risker av den art som de anförda exemplen tydligt visa. I första hand bör man kunna gå med på att ge yrkeschaufförerna polismans skydd. Detta har ju också, såsom framgår av utskottsbetänkandet över motionen II: 137/1946, tillstyrkts av landsorganisationen, droskbilägareförbundet och trafikbilägarnas riksorganisation, varjämte straffrättskommittén — som ovan nämnts — uttalat sig för detsamma. Då detta skydd tillerkänts viss personal, såväl vid statens järnvägar som vid spårvägen i Stockholm, torde man ej kunna förneka att det är av en viss betydelse för dem som erhållit detsamma. Dessutom böra chaufförerna erhålla rätt att vägra en körning, om de ha grundad anledning misstänka att beställaren i fråga endast har för avsikt att söka komma åt chaufförens kassa, t. ex. om körning beställes av en eller flera suspekta personer utåt landsbygden efter mörkrets inbrott. Likaså bör likvid för en körtur kunna avkrävas passagerare i förskott, särskilt om det är fråga om en längre körning som måhända även beställes sent på eftermiddagen. Vill eller kan den som beställt körningen ej betala vid anfordran, bör körning kunna vägras. Då vid de flesta andra trafikrättningar, järnväg, buss, spårväg o. s. v., likvid för resa måste erläggas i förskott, bör detta även i viss utsträckning kunna komma ifråga vid bilkörning, särskilt då det är fråga om längre vägsträckor.

På grund av vad vi här anført tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om utredning snarast möjligt angående skydd för yrkeschaufförer i persontrafik samt att Kungl. Maj:t må vidtaga de åtgärder eller för riksdagen framlägga de förslag vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 23 januari 1947.

John Björck.

P. J. Näslund.

Eskil Albertsson.

Wilh. Annér.

B. A. Nilsson.

Lennart Bondeson.