

Nr 25

Utlåtande i anledning av väckta motioner om ökat skydd för taxichaufförer.

I de till allmänna beredningsutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 141 av herr *Mossberger* och II: 173 av herr *Bengtsson* i Halmstad m. fl. föreslås, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att Kungl. Maj:t måtte efter erforderlig utredning lägga fram förslag ägnat att skapa ökad säkerhet åt taxichaufförerna.

I motionerna framhålls att taxibilar visserligen blivit utrustade med en skottsäker glasruta mellan föraren och passagerarna i baksätet, men att denna säkerligen har ett mycket begränsat värde.

Motionärerna anser att en utredning borde bl. a. få undersöka möjligheten att utrusta taxibilarna med en nödradio. En liten transistorsändare som sänder en radionödsignal på en särskild SOS-frekvens skulle lätt kunna gömmas så att den vore svår att tysta.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motion II: 173.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från statspolisintendenten och kriminaltekniska anstalten samt berett Svenska droskbilägareförbundet, Svenska transportarbetareförbundet och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening tillfälle att inkomma med yttrande.

Statspolisintendenten anför:

Frågan om ökat skydd för taxichaufförer har under många år varit föremål för debatt i olika sammanhang. Åtskilliga förslag till åtgärder har därvid kommit fram. Vid strävandena att förebygga överfall och mord på taxichaufförer erbjödes i huvudsak tvenne olika vägar. Ett sätt synes vara att söka undanröja överfallsanledningen. Vid en genomgång av taximorden visar det sig emellertid att motiv och tillvägagångssätt skiftat i betydande grad. Motiven har i regel varit att tillskansa sig pengar eller bil. Det torde utan vidare få anses uppenbart att något säkert sätt att förebygga dessa typer av överfall icke kan erbjudas. En kombination av olika medel torde betinga högst betydande kostnader. Flertalet av de anordningar som kan ifrågakomma är vidare av sådan art att deras införande och nyttjande förutsätter aktiv medverkan av taxichaufförerna och deras organisationer. Enligt vad statspolisintendenten har sig bekant föreslog Svenska Uppfinnarkontoret för något år sedan vissa försök med viss typ av låst kassett för taxichaufförernas kassor att företagas i samarbete med Svenska Droskbilägareförbundet. Det synes lämpligt att avvakta resultatet av detta försök innan ytterligare utredning anbefalles. Det andra sättet att undanröja risken för överfall synes vara att vidtaga åtgärder som ökar risken för upptäckt i sådan omfattning att kän-

nedom härom får en brottspreventiv effekt. Motionärerna har anfört exempel på en sådan anordning. En radiosändare som utsänder särskild nödsignal är emellertid behäftad med svagheter. I många fall inträffar överfallet sedan taxichauffören lämnat förarplatsen. I de fall föraren överhuvudtaget hinner uppfatta det förestående hotet befinner han sig således ofta på sådan plats att han icke får tillfälle att vidtaga någon åtgärd vare sig för att skydda sin person eller tillkalla hjälp. Den ifrågasatta radioutrustningen medför även vissa tekniska problem. De avsedda transistorsändarna har i regel kort räckvidd och begränsad verkningstid och kan därför antagas få mindre betydelse såsom skydd på avsides belägna platser där skyddet bäst behövs. Dessutom förutsättes att landet kan täckas med ett system för mottagning och pejling av nödsignalerna.

Kriminaltekniska anstalten framhåller att många övergrepp mot taxichaufförer under senare år förekommit trots de åtgärder, som vidtagits ur skydds-synpunkt och anför vidare:

Som en direkt följd av grova övergrepp på taxichaufförer under yrkesutövning har frågan beträffande lämpliga skyddsåtgärder vid flera tillfällen blivit föremål för omfattande utredningar. Bland dessa kunna nämnas dels ett den 21 februari 1947 av Kungl. Socialdepartementet lämnat uppdrag åt dåvarande landsfogden G. Österdahl, ombudsmannen i svenska transportarbetarförbundet J. Christensson och föreståndaren för statens kriminaltekniska anstalt, överdirektören H. Söderman (uppdraget slutfört den 4 mars 1948 med överlämnande av en den 30 december 1947 daterad promemoria), dels ett den 11 februari 1955 av svenska uppfinnarkontoret till Kungl. Kommunikationsdepartementet avgivet yttrande över anordningar till skydd för trafikchaufförer och dels ett den 28 april 1958 av statens biltrafiknämnd till Kungl. Kommunikationsdepartementet avgivet yttrande över skydd för droskchaufförer. Utredningarna synas ingående ha behandlat dels åtgärder som syfta till att undanröja motivet till överfall, dels anordningar, som innebära direkt skydd för förarens kropp vid överfall, dels för föraren avsedda försvarsanordningar, dels anordningar för tillkallande av hjälp och dels åtgärder för underlättande av gärningsmannens uppsparande.

Flertalet av de förslag till åtgärder, som framkommit vid dessa utredningar, ha förkastats av berörda myndigheter och intresseorganisationer såsom varande otillfredsställande och praktiskt ogenomförbara. Utredningarna ha dock bl. a. givit till resultat, att i yrkesmässig trafik använda personbilar skola vara försedda med mellanruta av lamellglas (Kungl. kungörelsen nr 257 den 16 maj 1958) och att mindre restriktivitet skall gälla vid tillståndsgivning beträffande taxichaufförers innehav av tårgasvapen (av Kungl. Maj:t den 25 november 1955 och den 26 maj 1961 fastställda »Föreskrifter och anvisningar rörande tillämpningen av vapenförordningen den 10 juni 1949»).

Det aktuella problemkomplexet synes således redan tidigare vara väl bearbetat och några väsentligt nya förslag till skyddsåtgärder ha enligt vad anstalten är bekant icke framkommit. Det förefaller därför tveksamt om ytterligare en utredning omfattande hela det aktuella problemet verksamt kan bidra till ett ökat skydd för taxiförarens person. Däremot synes den av motionärerna omnämnda »nödradion» icke tidigare ha prövats, varför anstalten finner det lämpligt att användbarheten av ett sådant system blir föremål för närmare utredning.

Svenska droskbilägareförbundet påpekar att skyddsfrågan ägnas största uppmärksamhet och att nya förslag kontinuerligt framkommer inom drosk-rörelsen och från allmänheten. Slutresultatet blir i regel, att förslagen förkastas, antingen på grund av att passagerarna skulle komma att reagera mot den misstänksamhet, som visas dem, eller därför att förslagen är komplicerade och kostnadskrävande.

Beträffande olika åtgärder som förbundet vidtagit i sitt arbete för ökat skydd för droskförare anför förbundet:

a) Åtgärder, som syftar till att undanröja motivet till överfall.

Då det visat sig, att motivet till många överfall varit att åtkomma pengar, har förbundet rekommenderat medlemmarna och deras anställda att endast medföra oundgängligen erforderlig växelkassa och att använda sig av checksystem samt att avlämna kassorna i bankernas serviceboxar eller vid stationen, då en längre körning förestår. Nämda rekommendation efterföljes i stor utsträckning.

Förbundet har även i sina råd och anvisningar pekat på den rätt, som förefinnes för en förare att mot kvitto begära förskottsbetalning, då en längre körning utanför stationsorten beställes eller då anledning bedömes föreligga att passageraren icke kan betala en körning. Denna möjlighet användes ganska allmänt och åtgärden har visat sig välbetänkt. Tyvärr uppstår härigenom då och då en ofta oförklarlig irritation hos passageraren.

De allt som oftast återkommande förslagen om att förvara pengar i särskilda skyddskassetter i bilarna har ansetts orealistiska att genomföra och även bedömts icke kunna undanröja motiven för överfall.

Det har även vid flera tillfällen framkommit, att bilen varit motivet för överfallet. Ovan angivna åtgärder har då givetvis icke varit tillfyllest.

b) Anordningar, som innebär ett direkt skydd för droskförarens kropp vid överfall.

Den genom Kungl. Maj:ts kungörelse 257/1958 anbefallda mellanrutan har icke visat sig innebära ett skydd under alla förhållanden. Visserligen försvårar mellanrutan hugg eller slag mot kroppens övre del från en våldsvärkare, som befinner sig i baksätet, men samtliga mord och svårare överfall efter mellanrutans införande har förövats på förare i bilar med här berört skydd. Överfallen har i allmänhet skett antingen utanför bilen eller från plats bredvid föraren. Mellanrutan har tyvärr orsakat skador — i många fall av svår beskaffenhet — på passagerare i baksätet på grund av att dessa vid kollisioner eller plötsliga inbromsningar kastats mot mellanrutan. Skadefrekvensen har varit störst i storstäderna med sin intensiva och hårda trafik.

Mellanrutan har för övrigt varit till avsevärd nackdel för landsbygdens trafikutövare, för vilka skolskjutsar och sjuktransporter utgör den dominerande delen av transporterna.

c) Utrustande av förarna med »vapen».

Förbundet har i sina råd och anvisningar till medlemmarna rekommenderat anskaffning av tårgaspistoler och batonger. Sådana »vapen» har också anskaffats ganska allmänt. Det har emellertid i några fall visat sig, att tår-

gaspistolen använts vid situationer, då det senare vid prövning bedömts, att större våld använts än nöden krävde. Detta har medfört, att tveksamhet uppstått rörande rätten att skydda sig med användning av tårgaspistol, varigenom värdet av detta skyddsmedel kan komma att förminska.

d) Anordningar för tillkallande av hjälp.

Åtskilliga vägar att genom tekniska anordningar på bilen — sirener och särskild belysning — påkalla uppmärksamhet har prövats vid många tillfällen utan att förbundet ansett sig kunna till allmänt bruk rekommendera någon viss anordning.

Förbundet har slutligen med all kraft verkat för anskaffning av kommunikationsradio till taxibilarna. Orsaken därtill är att förbundet hyser den bestämde uppfattningen, att förekomsten av en taxiradio i bilarna utgör ett starkt återhållande moment för en presumtiv brottsling. Upptäckten av att taxiföraren står i ständig förbindelse med sin huvudstation (beställningskontoret) synes göra en person, som planerar ett överfall, tveksam och det bedömes därför, att radion medverkat till att förhindra många överfall.

Förbundet kan med största tillfredsställelse konstatera att dess strävanden att hos medlemmarna väcka förståelse för värdet av kommunikationsradion vinner mer och mer terräng. För att belysa detta kan nämnas, att antalet taxibilar med radio den 1/1 1958 var ca 1 500 och fem år senare — den 1/1 1963 — omkring 3 200. Under 1963 tillkom ytterligare ca 500 radioutrustade taxibilar. Det är givet, att radion på ett verksamt sätt bidrager till att förbättra möjligheterna för medlemmarna att erbjuda allmänheten en bättre taxiservice och att detta är huvudanledningen till att numera flertalet större och medelstora taxistationer har anskaffat detta hjälpmedel. Medlemmarna är samtidigt medvetna om, att de på detta sätt skapat sig ökade möjligheter att vid kritiska tillfällen kunna påkalla hjälp. Effektiviteten i detta avseende beror emellertid på, om huvudstationen är bevakad dygnet runt. Många mindre taxistationer tvingas av ekonomiska skäl att avstå från att hålla huvudstationen bemannad de tider på dygnet, då körfrekvensen är låg, d. v. s. nattetid.

Anskaffning av kommunikationsradio är emellertid förenat med betydande kostnader. Den gemensamma huvudstationen vid beställningscentralen betingar sålunda med montering m. m., alltefter storleken, en kostnad på 6 000—12 000 kronor, medan en mobil anläggning i vagnarna belöper sig till omkring 3 000 kronor per styck. Taxistationer med ett fåtal vagnar och enskilda droskägare utanför taxicentralerna — i huvudsak på landsbygden — som i allmänhet har låga årliga inkörssummor har därför ringa möjlighet att av kostnadsskäl anskaffa radioanläggningar. Här skall emellertid vitsordas, att en del småstationer och ett avsevärt antal företagare på landsbygden ändå försett bilarna med taxiradio.

Taxistationer med radio använder i allmänhet ett särskilt kods-system för att påkalla hjälp, då en förare bedömer sig kunna bli utsatt för ett överfall. Den tjänstgörande telefonisten skall, då föraren tar nämnda system i anspråk, utan tidsutdräkt alarmera såväl polis som andra taxiförare till hjälp. Något enhetligt system över hela landet förekommer icke, vilket ansetts vara en fördel.

Olika förslag har prövats att genom särskilda anordningar i bilen kunna väcka huvudstationens uppmärksamhet i sådana fall, då föraren exempelvis genom pistolhot förhindras att sätta sig i förbindelse med stationen. Någon

fullgod teknisk lösning till rimlig kostnad har emellertid ännu icke kommit fram.

I detta sammanhang bör omnämnas att förbundet sedan flera år tillbaka arbetar för att försöka åstadkomma sammanslagning av mindre stationer till större sådana liksom att sammanföra enskilda droskägare till stationer med gemensamt beställningskontor och att dessa samtidigt skall utrustas med radio. Detta arbete stödes av myndigheterna och röner även förståelse från medlemmarna, varför ej obetydliga resultat kan redovisas. Stora avstånd mellan de enskilda droskägarnas stationsorter, de starkt varierande betingelserna för näringens utövande samt en förstälig tveksamhet om värdet av en sådan centralisering motsvarar de därmed förenade kostnaderna utgör dock ett starkt återhållande moment.

Det av motionärerna framförda förslaget om en speciell nödradio i taxibilar, som skulle stå i förbindelse med vissa centraler, varigenom nödsignaler skulle kunna avlyssnas och bilens läge bestämmas, synes värt allt beaktande.

Förbundet hälsar med största tillfredsställelse att frågan om skyddet för taxichaufförer under tjänstgöring ansetts vara av sådan stor betydelse, att det bedömts angeläget att upptaga den till allsidig prövning. Huruvida en sådan skall ske helt fristående eller som ett led i den översyn av drosktrafiken, som i enlighet med det i Kungl. Maj:ts proposition nr 191/1963 framförda och av riksdagen godkända förslaget skall utföras inom kommunikationsdepartementet, torde böra övervägas vid den fortsatta handläggningen av här förevarande fråga.

Svenska transportarbetareförbundet erinrar om den utredning som chefen för inrikesdepartementet år 1947 redovisade och anför:

Det enda förslag, som satts i praktisk tillämpning, är det om mellanruta, varom Kungl. Maj:t fattade beslut den 16 maj 1958.

Enligt förbundets uppfattning har mellanrutan verksamt reducerat möjligheterna för en våldsman att iscensätta ett överfall från droskbilens bakre utrymme. Förbundet hade visserligen fullt fog för sin kritik i skrivelse till Kungl. Maj:t den 28 november 1958 mot olika länsstyrelser tillämpning av bestämmelser om mellanrutan, i synnerhet de dispenser som gavs, men det kan i dagens läge konstateras, att tillämpningen av bestämmelsen blivit mer tillfredsställande.

På grund av räntabilitetshänsyn har det dock i drosktrafiken börjat insättas bilar av sådan mindre storleksordning, som försvårar monteringen av mellanrutan, vartill kommer att genom stolarnas placering i dessa mindre bilar öppningar uppstår vid sidorna om mellanrutan. Därigenom får bestämmelsen om mellanruta inte avsett skyddsvärde.

Det måste sägas vara beklagligt att dessa mindre vagntyper undantränger de mer ändamålsenliga bilarna Austin Cambridge och Checker. Speciellt den senare är mycket lämplig som droskbil även sett ur skyddssynpunkt.

I sammanhanget kan nämnas, att i London, där polismyndigheten helt bestämmer utformningen av droskbilarna, utgöres droskbilparken av biltyper, som dels är mycket lämpliga som arbetsplats för föraren, dels genom bland annat mellanruta ger mycket gott skydd för föraren. Även om det kan finnas andra orsaker till den ytterst låga frekvensen av överfall på droskförare i London, uttalar förbundet den meningen, att droskbilens utformning har stor förtjänst i detta förhållande.

Bland den rika flora av förslag till skydd för droskförare, som presenterats

under årens lopp, har förbundet tidigare givit sin anslutning till penningkassetten samt tårgaspistolen kombinerad med batong. Kassetten är speciellt värdefull ur den synpunkten, att den eliminerar det motiv till droskföraröverfall som penningbegäret utgör; ett försök att bryta upp kassetten leder till att inneliggande pengar förstörs av en färgvätska.

På allt fler tätorter införs nu kommunikationsradio för drosktrafiken, och det bör vara möjligt att genom riktiga instruktioner möjliggöra för föraren att anlita den i befarade nödsituationer. Föraren har då möjlighet att ge exakta positionsuppgifter och det på ett sätt, som inte väcker den presumtive våldsmannens misstänksamhet.

På de platser, där kommunikationsradio saknas, måste det anses mycket lämpligt att droskbilarna förses med den av motionärerna tänkta transistor-sändaren, med vars nödsignaler en droskbils position kan pejlas in. Om existensen av sådana sändare i droskbilar bleve allmänt känd, skulle — som motionärerna också framhåller — det rent psykologiska skyddet bli avsevärt.

Ett fullkomligt skydd mot överfall av droskförare är på grund av praktiska skäl otänkbart. Som ovan nämnts har emellertid redan det nu obligatoriska skyddet — mellanrutan — fått ett allt mindre värde, och det vore därför tacknämligt om man genom statsmakternas försorg finge en effektivisering till stånd av droskförarskyddet. Förbundet ger därför sitt fulla stöd till motionen, men det uttalar samtidigt den förhoppningen, att den utredning motionen syftar till ger bättre praktiska resultat än vad 1947 års utredning gjort.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening framhåller att effektiva åtgärder bör vidtagas för att skydda taxiförare mot överfall och anför vidare:

Förutom vissa organisatoriska åtgärder: begränsning av tillgängliga växelkassor etc., införande av mellanruta i droskbilar och anskaffning av tårgaspistoler och andra »vapen» bör särskilt uppmärksammas införandet av kommunikationsradio i allt fler taxibilar, vilket ger föraren möjlighet att under körningen hålla kontakt med droskstationen och meddela eventuella farhågor för överfall. I de fall sådan radio finnes torde också som regel särskild rutin finnas utarbetad för förarens resp. stationens rapportering.

Kommunikationsradios användning som överfallsskydd begränsas emellertid av att åtskilliga fordon särskilt på landsbygden ej har radio, att kommunikationsradion endast är användbar inom den egna taxistationens sändningsräjong samt av att ett flertal stationer ej kan hållas kontinuerligt bevakade nattetid. För att göra kommunikationsradion mera användbar skulle självfallet en särskild för hela landet användbar nödfrekvens kunna övervägas. Denna frekvens borde i så fall även ha anknytning till polisens radiostationer, så att larmet omedelbart kan nå polisen även om närmaste droskstation skulle vara obemannad. Om det därtill skulle kunna vara praktiskt möjligt att utrusta de bilar som ej är utrustade med kommunikationsradio med särskild nödsändare och att med hjälp av särskild utrustning lokalisera det nödsignalerande fordonet undandrar sig föreningens bedömande.

En utbyggnad av taxiförarskyddet av ovan antytt slag medför självfallet ett flertal problem av teknisk, organisatorisk och ekonomisk art. Dessa problem bör enligt föreningens uppfattning bli föremål för fortsatta utredningar. I samband härmed bör självfallet även andra former för utökad taxiförarskydd prövas.

Utskottet

I motionerna föreslås en utredning i syfte att få fram förslag till åtgärder för ökat skydd för taxichaufförer.

Bakgrunden till motionärernas förslag är de grova övergrepp mot taxichaufförer som förekommit särskilt under de senaste åren och som i vissa fall resulterat i mord. Av de ovan i detta utlåtande redovisade uppgifterna framgår att olika åtgärder till förbättrande av chaufförernas skydd prövats eller övervägts. Det synes dock som om någon tillfredsställande lösning av frågan ännu icke framkommit. Hittills prövade eller föreslagna åtgärder har antingen visat sig vara eller bedömts som otillräckliga eller ock har svårigheterna för deras omsättning i praktiken visat sig vara alltför stora. Detta gäller såväl förebyggande som andra åtgärder.

Utskottet delar helt motionärernas uppfattning att stora ansträngningar bör göras för att bereda taxichaufförerna så effektivt skydd som möjligt. Kungl. Maj:t har i skrivelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 16 maj 1958 i samband med då företagna ändringar i föreskrifterna om mellanruta uppdragit åt styrelsen att följa upp frågan om skydd för taxichaufförerna. Det åligger styrelsen att till Kungl. Maj:t ingiva de framställningar som kan föranledas härav och att i övrigt bl. a. genom överläggningar med organisationerna på området verka för befrämjande av här ifrågavarande intressen. Utskottet har vid sina överväganden av motionärernas förslag icke känt sig övertygat om att det f. n. skulle vara mest ändamålsenligt att tillsätta en särskild utredning i denna fråga. Det är emellertid av största vikt att det uppdrag som lämnats väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fullföljes energiskt och målmedvetet. Utskottet förutsätter att så kommer att ske och att i övrigt goda resurser ställes till förfogande för lösande av här föreliggande problem.

Utskottet anser sig således icke f. n. böra tillstyrka motionärernas förslag men vill med hänsyn till ärendets vikt hemställa,

att riksdagen i anledning av de likalydande motionerna I: 141 och II: 173 i skrivelse till Kungl. Maj:t giver till känna vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 21 april 1964

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Möller, Schött, Sörlin, Hellebladh, Tage Johansson, Wallmark, Wååg, Hedlund och Kilsmo;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herrar Skoglösa, Jacobsson i Sala, Dickson, Svensson i Kungälv, Hamrin i Kalmar, Lundmark, Börjesson i Glömminge, Lundkvist, fröken Anderson i Lerum, fru Forsling och herr Nordstrandh.