



Hot och våld mot taxiförare

Folder 1 ■ 2007

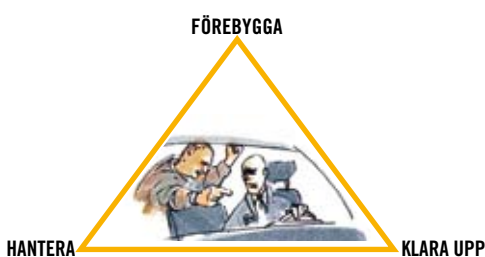
UPPFÖLJNING AV ETT TYA-PROJEKT FRÅN 1999/2000



1999 - 2000 genomförde TYA projektet Hot och våld mot taxiförare för att skapa klarhet om arbetsmiljön för taxiförare med avseende på hot och våld.

En enkätundersökning genomfördes för att kartlägga förekomsten av hot och våld inom taxiföraryrket. Projektet föreslog åtgärder för att förbättra situationen.

Utgångspunkten är att våld inte ska mötas med våld. Fokus ligger i stället främst på taxiföretagets och förarens förutsättningar för att *förebygga* hot och våld och *hantera* en hotfull eller våldsamt situation.



För de fall då hot och våld mot taxiförare ändå inträffar har projektet velat bidra till bättre förutsättningar för att brott *klaras upp* samt till att mildra följd effekterna för förare som blivit brottsoffer. Under 2007 pågår en uppföljning av projektet.

I projektet deltog följande organisationer:

- Biltrafikens Arbetsgivareförbund
- Svenska Taxiförbundet
- Svenska Transportarbetareförbundet
- Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd, TYA

Enkätundersökning till 3 000 taxiförare

Statistiska centralbyrån genomförde på uppdrag av TYA en enkätundersökning för att beskriva omfattning och typ av hot och våld mot taxiförare under 1998.

Hot vanligt

22 procent av kvinnorna och 35 procent av männen uppgav att de minst någon gång under 1998 varit utsatta för hot i sitt arbete som taxiförare.

Sparkar och knuffar

8 procent av de kvinnliga taxiförarna uppgav att de varit utsatta för våld under 1998. Bland de manliga förarna var andelen något högre – 13 procent. Både kvinnliga och manliga förare uppgav att slag, sparkar och knuffar samt skadegörelse på bilen var vanligast.

Rutiner okända

12 procent av de kvinnliga förarna och 21 procent av de manliga uppgav att det finns särskilda rutiner för stöd i samband med hot och våld hos deras arbetsgivare eller vid beställningscentral. Ungefär 40 procent av kvinnorna och 44 procent av männen sade sig inte veta om det fanns några särskilda rutiner.

Skillnader i landet

Män i Stockholm, Göteborg och Malmö var oftare utsatta för våld än män som körde i andra delar av landet. Kvinnor som körde i mellanstora städer var mer utsatta än kvinnor som körde i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Knappt hälften har velat sluta

Drygt fyra av tio taxiförare hade minst någon gång under de senaste 12 månaderna haft tankar på att sluta som taxiförare på grund av risk för hot eller våld. Cirka 4 procent uppgav att de nästan dagligen haft tankar på att sluta.

Mer utbildning

En majoritet av taxiförarna sade att de skulle vilja ha mer utbildning i eller kunskap och erfarenhet av att hantera konflikter och att hantera personer som inte vill betala för sig. De ville även kunna mer om hur man bemöter personer som är hotfulla och aggressiva, drogpåverkade eller berusade liksom om hur man bemöter fysiskt/psykiskt sjuka. Det fanns även önskemål om ökade kunskaper om teknisk utrustning.

Förslag mot våld

Förbättrade larmsystem och skyddskamera i bilen var de åtgärder för att minska våld som flest taxiförare trodde på. Många nämnde även personlig skyddsutrustning och bättre utbildning för att bemöta hotfulla personer.

Projektets förslag

TYA föreslog i projektet följande åtgärder för att minska omfattningen av hot och våld mot taxiförare:

- taxiföraren ska i lagens mening betraktas som trafiktjänsteman
- skyddskamera i taxifordon bör möjliggöras
- taxiförare bör utbildas i bemötande vid konflikt-situationer
- utrustning för positionsbestämning (GPS) med tillhörande larm bör installeras i taxifordon
- kontanthantering bör begränsas och göras säker

De olika förslagen spänner över ett brett område och bedöms tillsammans kunna minska förekomsten av hot och våld mot taxiförare.

		Förebygga hot och våld	Hantera hot och våld	Klara upp inträffade situationer
MOT HOT OCH VÅLD	Taxiföraren trafiktjänsteman	X		X
	Möjliggör skyddskamera	X		X
	Utbildning för konfliktsituationer	X	X	
	GPS med larm			X
	Säker och begränsad kontanthantering	X	X	

TYA lämnade även följande förslag till hur följderna för taxiförare som utsatts för hot eller våld ska kunna lindras:

- klara rutiner för rapportering och uppföljning av hot- och våldshändelser
- beredskapsplan vid händelse
- beredskap för krisstöd till taxiförare vid behov

TYAs produkter och kurser för att genomföra projektets förslag:



Taxiföraren som trafiktjänsteman

■ "Guide för anmälan av vissa brott mot taxiförare" (vad som bör ingå i en polisanmälan)

Utbildning för konfliktsituationer

■ Endagskursen Hot och våld mot taxiförare startade år 2000. 460 personer har deltagit t o m januari 2007

Rapportrutiner

■ "Om det händer" (handledning för krisarbete vid hot och våld)

Beredskapsplan

■

Stödresurser och krisstöd

■ Kurs för kamrattstödjare (provkurs för Taxi Stockholm åren 2000-2001)



Vad som hänt efter projektet

TYAs projekt om hot och våld mot taxiförare har rönt mycket stor uppmärksamhet i samhället. I samband med projektrapporten i juni 1999 informerade TYA press och övriga massmedier. Rapportens innehåll väckte stort intresse och frågan om hot och våld mot taxiförare uppmärksammades såväl i nyhetssändningar i radio och TV och i övriga riksmidier som i regionala och lokala medier.

När hot och våldshändelser därefter har inträffat har TYA-rapporten och SCB-undersökningens resultat aktualiserats och lyfts fram.

Rapporten har även utgjort underlag för motioner i riksdagen. TYA-projektets förslag mot hot och våld mot taxiförare som helhet har bildat underlag för riksdagsmotioner mellan 1999 och 2003. Förslaget angående skyddskamera i taxi har bildat underlag för riksdagsmotioner varje år från och med 1998/99. Motionärerna har bland annat påtalat att det bör bli lättare för taxiföretag att få tillstånd att använda skyddskamera.

TYAs rapport har använts som underlag i det rättsliga efterspelet till olika hot- och våldshändelser och därmed bidragit till att stärka taxiförarnas rättsliga ställning.

Brott mot taxiförare = Brott mot tjänsteman

Rättsväsendet har vid flera tillfällen slagit fast att hot och våld mot taxiförare ska bedömas som våld eller hot mot trafiktjänsteman.

I flera tingsrättsdomar i mål där taxiförare varit målsägande (bland annat Norrköpings tingsrätt i juni 1999, mål nr B 619-99, och Solna tingsrätt september 1999, mål nr B 1054-99) har den tilltalade ansetts skyldig till våld och hot mot tjänsteman. I domskälen har särskilt anmärkts att berörda förare genom såväl synliga attribut, kläder mm, som sin tjänsteutövning ska uppfattas som taxiförare. Med hänvisning till brottsbalken, ordningslagen, yrkestrafiklagen samt förarbetena till lagstiftningen i prop. 1992/93:210 har det ansetts att hotet och våldet som utövats ska bedömas som riktat mot trafiktjänsteman.

Information hämtad från TYAs projektrapport 1999 har varit till stöd för denna bedömning i rättsprocesserna.

Utsatt arbetssituation

Högsta domstolen väger i en dom i december 2001 (mål nr B 2732-01) också in taxiförarnas utsatta arbetssituation med risk för övergrepp från allmänhetens sida. Bakgrunden var att Skövde tingsrätt dömt en man som attackerat en taxiförare till en månads fängelse för bland annat våld mot tjänsteman.

Våld mot tjänsteman

Hovrätten ändrade domen till misshandel och menade att våld mot tjänsteman inte förelåg. Taxiföraren utövade vid tillfället ifråga visserligen tjänsteutövning men inte på ett sätt som innefattar myndighetsutövning. Myndighetsutövning är det när en trafiktjänsteman upprätthåller ordning och säkerhet i trafiken, menade hovrätten.

Högsta domstolen ogillade hovrättens tolkning och slog fast att det handlat om våld mot tjänsteman i Skövdefallet. Högsta domstolen pekade också på att det i lagstiftningssammanhang beträffande taxiförare ”påtalats deras arbetssituation och att de löper särskild risk för övergrepp från allmänhetens sida”.

ATT VARA TRAFIKTJÄNSTEMAN

Brottsbalken garanterar tjänstemän en särskild ställning vid bedömningen av ett brott som riktas mot dem i deras tjänsteutövande. Den bakomliggande tanken är att de i sin tjänst ägnar sig åt myndighetsutövning. I lagstiftningen framgår att denna särskilda ställning ska gälla även för trafiktjänstemän.

Skillnaden mellan brott mot trafiktjänsteman å en sidan och misshandel och olaga hot å andra sidan är att beviskraven är lägre vid hot eller våld mot tjänsteman. Våldet behöver inte vara lika grovt. Påföljden vid våld mot tjänsteman kan också bli strängare än vid misshandel av annan person.



Möjliggör skyddskamera!

Taxiägare har rätt att efter tillstånd från länsstyrelsen använda skyddskamera i taxibilar i samband med att passagerare kliver in i och stiger ut ur bilen.

Under senare delen av 90-talet fick taxiägare avslag ända upp i regeringsrätten på sina ansökningar om att använda skyddskamera. Motivet var skyddet av passagerarnas personliga integritet.

På senare tid har dock länsstyrelserna i både Stockholms och Västra Götalands län beviljat taxi-företag tillstånd att använda skyddskamera. Justitiekanslern överklagade dock till respektive kammarrätt och yrkade att de skulle begränsa tillståndet till allmän kameraövervakning på så sätt att bilder som förmedlas från kameror i taxifordon får behandlas och bevaras endast i samband med att överfallslarmet har utlöst. Kammarrätterna avlog justitiekanslerns överklagande och gav länsstyrelserna rätt.

Kameraövervakningsutredningen fastslog i sitt betänkande 2002 att intresset att bedriva kameraövervakning i taxibilar får anses väga tyngre än den enskildes intresse av att inte bli övervakad.

Justitiekanslern meddelade i december 2003 att han hade för avsikt att upphöra att schablonmässigt överklaga länsstyrelsernas beslut om tillstånd till kameraövervakning i taxibilar.

Erfarenheterna från taxiföretag som använder skyddskamera är goda. Inom Taxi Göteborg monterades skyddskameror sommaren 2003. Mängden utlösta nödlarm minskade drastiskt därefter. Taxi Göteborgs bedömning är

- att skyddskamera har haft en preventiv effekt genom att personer som övervägt brottsliga handlingar undvikit att åka med Taxi Göteborg på grund av risken att bli fotograferad
- att förarnas ökade känsla av trygghet inneburit ett bättre beteende i konfliktsituationer vilket bidragit till att hotfulla situationer lugnats ned.

ATT ANVÄNDA SKYDDSKAMERA

Användning av skyddskamera i taxi innebär att digitala stillbilder tas automatiskt när en passagerare stiger in i och ut ur bilen. Bilderna sparas krypterade i en minnesenhet och tas fram när polis eller åklagare så begär.

Utbildning om konfliktsituationer

I projektet framkom önskemål om en utbildning för att möta hot och våld i arbetet som taxiförare. Kompetens att bemöta hotfulla och drogpåverkade personer är viktig för att förebygga att en konflikt uppstår eller övergår till våld.

Kursen Hot och våld mot taxiförare är en endagsutbildning som togs fram av TYA år 2000. Till och med februari 2007 har ca 460 personer deltagit.

Syftet är att ge taxiförarna insikt om faktorer som kan bidra till att en hot- eller våldssituationer uppstår. Kursen syftar också till att utveckla ett personligt förhållningssätt som förhindrar att farliga situationer uppstår eller som skapar en beredskap för att hantera dessa situationer på ett framgångsrikt sätt. Kursen innehåller bland annat lagstiftning, arbetsmiljöansvar, brottsstatistik, konflikter, värderingar, kommunikation, larmrutiner, inre säkerhet, nödvärnsrätt samt praktiska övningar och exempel.



GPS med larm

Många taxiföretag har installerat utrustning för GPS-navigering och övervakning av taxitrafiken.

Det primära målet har varit att öka effektiviteten vid beställningar och trafikplanering. En positiv bieffekt är att fordonet blivit snabbt och effektivt lokaliserbart i en nödsituation. Detta ökar taxiförarens känsla av trygghet, underlättar eventuella räddningsinsatser och gör fordonet mindre stöldbegärligt.



Säker och begränsad kontanthantering

Minskad kontanthantering i taxibranschen genom ökad kortbetalning ger större säkerhet för taxiförarna.

En viss kontanthantering kommer man inte ifrån men det är angeläget att upplysa allmänheten om att kontantmängderna i bilen är begränsade. Då även mindre penningmängder kan vara av intresse för den som vill stjäla är det också viktigt att inte sprida detaljerade uppgifter om exempelvis vilka summor som en rånare eventuellt lyckats få med sig.

Röster från taxibranschen

Vid Taxiforum Mitt/Öst 2006 var åtgärder för att motverka hot och våld mot taxiförare en viktig fråga. Med hjälp av grupparbeten fångades erfarenheter och synpunkter från taxiförare och personal vid beställningscentraler.



Många deltagare uppgav att deras bolag hade installerat skyddskameror i bilarna. Alla grupper såg positivt främst på den avskräckande verkan en sådan kan ha, även de grupper vars bolag inte hade installerat dem. Kameran gör dessutom att våldsvärkaren blir identifierad och att förarens trygghet ökar.

De flesta deltagare uppgav att de visste vad trafik-tjänstemannabegreppet innebär. En grupp påpekade vikten av att vara reglementsenligt klädd. Kunskapen var mer blandad om hur anmälan ska ske för att ett brott ska klassificeras som brott mot trafik-tjänsteman.

De flesta deltagarna angav att det på deras arbetsplatser finns stödrutiner, att dessa fungerade, att personalen kände till dem och att de hade använts.

Alla gav förslag på vad som kan göras för att minska omfattningen av våld och hot i arbetet. Nästan alla grupper satte samma fyra förslag främst. Minskad kontanthantering, utbildning i konflikt-hantering, skyddskamera och larmknapp är de åtgärder som deltagarna anser tydligast skulle förbättra förarnas situation.

Några påtalade behovet av specialutbildning i att hantera drogpåverkade och berusade människor och att samhällets attityd till våld måste förändras. Bland övriga förslag märks:

- Taxibilarna måste ha insyn, solfilm bör undvikas
- Föraren bör stanna i bilen vid smärre trafikincidenter
- Taxiföraryrkets status måste höjas
- Vardagliga rutiner borde tillämpas mer, såsom att alltid backa in på gårdar för att snabbare kunna komma därifrån eller att alltid hålla dörrarna låsta tills kunden kommit
- Ta hjälp av massmedia
- Mer samarbete med polisen.

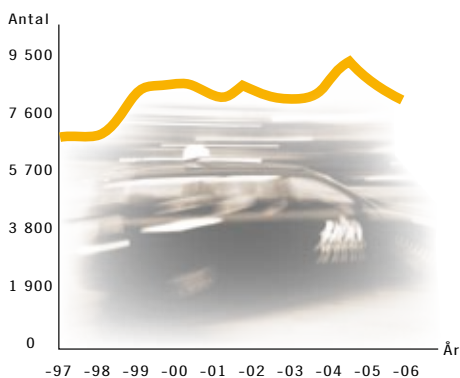
Taxirånen i siffror

Enligt tillgänglig statistik (BRÅ) har antalet polisanmälda rån i allmänhet ökat mer än antalet anmälda taxirån.

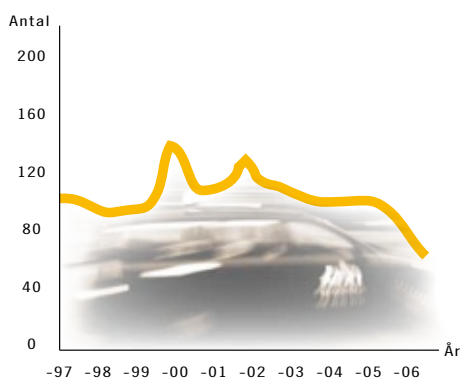
Statistik från Brottförebyggande rådet visar att under perioden 1997 – 2006 har antalet anmälda rån i allmänhet ökat från drygt 6 600 (75 per 100 000 invånare) till drygt 8 500 (95 per 100 000 invånare).

Under samma period har antalet taxirån pendlat omkring 100 stycken (1 per 100 000 invånare). År 2006 inträffade 56 rån mot taxi. Sedan år 2002 märks en nedåtgående trend men under 2007 års fyra första månader har 29 taxirån anmälts, vilket kan tyda på att trenden bryts.

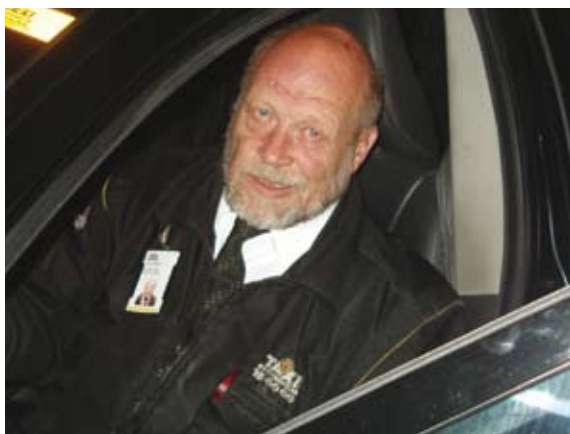
Vissa systemförändringar i statistikredovisningen och strukturförändringar inom polismyndigheterna påverkar i viss mån den statistik som redovisas för vissa år. Mer information finns hos Brottsförebyggande rådet, www.bra.se



Den gula linjen i diagrammet ovan visar kurvan för det totala antalet anmälda rån i hela landet. I diagrammet nedan visar den gula linjen utvecklingen för antalet anmälda rån mot taxi. Se siffrorna i tabellen nederst.



År	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Antal rån inkl. grova	6640	6731	8629	8999	8540	8977	8575	8590	9398	8584
Antal rån mot taxi	103	82	87	138	94	126	117	86	91	56



RÄDDAD AV KAMERAN

Kjell Kroné vet vad det vill säga att bli våldsdrabbad i jobbet. Fem gånger på fem år har han råkat ut för överfall. Vapen har han sluppit tack vare skyddskameran i bilen.

- Överfall kan inträffa vid alla tider på dygnet, säger Kjell. Den enda gemensamma nämnaren är att överfallen inte har utlösts av något som jag har gjort. Jag har inte provocerat.

TVå händelser påminner om varandra. Det handlar om irritation i trafiken. I ett fall var det ett par killar som inte tålde att hamna bakom Kjells bil på ett långsamt vägavsnitt. I ett annat var det några som gick mot röd gubbe som blev irriterade när Kjell reflexmässigt signalerade.

I båda fallen slet gärningsmännen upp bildörren och sparkade så att Kjells axel och överarm skadades.

Han har också fått ta emot hårda slag mot ansikte och hals från baksätet i en tvist om en femtiolapp.

Kameran avskräckte

Vid ett tillfälle kom ett par killar i 20-25-årsåldern ut genom porten. De skulle bara åka till andra sidan kvarteret, 200 meter, och hade inget tungt att bära.

- Trots att han försökte dölja den såg jag att den ena hade en lång brevkniv i handen. Den andra hoppade in i framsätet. Men så såg han kameran. ”Har du kamera”, frågade han, och så dröp de av.

- Det blev varken rån eller åka av.

Utbildning viktig

Kjell vet hur en polisanmälan ska göras så att brottet ses som riktat mot trafiktjänsteman.

- Det ska klart framgå bland annat genom klädseln att man är taxiförare.

Utbildning kan bidra till att minska förekomsten av hot och våld.

- Det är jag fullständigt övertygad om! Du ska få veta av någon med erfarenhet vad som kan hända när du har hoppat in i bilen och kanske blir trakasserad eller hotad och hamnar i olika situationer. Det är svårt att förutse när man är grön.

TYA är en samarbetsorganisation som ägs av arbetsmarknadens parter inom transportbranschen.



Transportfacket Yrkes- och Arbetsmiljönämnd
Box 186 171 26 SOLNA 08-734 52 00
info@tya.se www.tya.se