

### 1. 2. EF-forslag.

Kommissionen har den 20. december 1974 over for Rådet fremsat forslag til direktiv om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseleer og fastholdelsessystemer i motordrevne køretøjer.

Forslaget er for tiden under forhandling.

Efter forslaget skal lukkebeslaget være således udformet, at ukorrekt anvendelse er udelukket. Udløsningsmekanismen skal være let fattelig, og lukkebeslaget må ikke kunne være halvlåst. Endvidere fastsættes visse afprøvningsforskrifter.

### 1. 3. Betydningen af et EF-direktiv.

En medlemsstat kan ikke nægte godkendelse af et køretøj af grunde, der vedrører sikkerhedsseleer, hvis bestemmelserne i direktivet er opfyldt. Nationale forskrifter kan opretholdes ved siden af de regler, der fastsættes i direktivet, men en medlemsstat kan ikke påberåbe sig *strengere* nationale krav.

### 1. 4. Justitsministeriets overvejelser.

Justitsministeriet er ikke bekendt med, at man i andre lande stiller krav om én standardiseret lukkemekanisme for sikkerhedsseleer. Spørgsmålet har været rejst i ECE af Rusland, men blev forkastet under henvisning til, at man herved standsede den tekniske udvikling.

Et krav herom må tillige antages at rejse en række tekniske og juridiske problemer. Ved udformningen af de tekniske krav må det anses for hensigtsmæssigt, at der inden for den givne ramme levnes konstruktøren mulighed for at udvikle og forbedre produktet, fremfor via en række detaljer at binde den tekniske udvikling. Man bør endvidere undgå at stille krav om én bestemt type, idet man herved vil begunstige ét fabrikat på bekostning af alle andre og herved give det pågældende fabrikat en monopolstilling. Disse synspunkter har gyldighed, både når der tænkes rent nationalt, og når problemet ses i EF-relation.

Det må derfor antages, at Danmark, når det omtalte direktivforslag er vedtaget, ikke kan stille særlige krav, såfremt en ansøger ved en typegodkendelse påberåber sig direktivets bestemmelser.

### 2. Krav om særlig nødudløsningsmekanisme.

#### 2. 1. Danske bestemmelser.

Der er ikke danske bestemmelser om en særlig nødudløsningsmekanisme.

#### 2. 2. EF-bestemmelser.

Der er ikke i direktivforslaget om sikkerhedsseleer optaget bestemmelser om en særlig nødudløsningsmekanisme.

Hvis forslaget vedtages i den foreliggende form, vil Danmark ikke kunne nægte at godkende seleer, der opfylder direktivets krav, under henvisning til et nationalt krav om en særlig nødudløsningsmekanisme.

### 2. 3. Yderligere oplysninger.

Justitsministeriet er ikke bekendt med, at der i udlandet finder overvejelser sted om at indføre en særlig nødudløsningsmekanisme. Justitsministeriet er ikke på det foreliggende grundlag i stand til at vurdere, om det vil være teknisk muligt at gennemføre et krav om en særlig nødudløsningsmekanisme, men det er justitsministeriets opfattelse, at det omtalte direktivforslag i et vist omfang vil tilgodese de hensyn, der kan tale for at stille et sådant krav.

Fra svensk side er det oplyst, at man ikke dér har overvejet spørgsmålet.

### Spørgsmål 21:

Udvalget anmoder om de svenske erfaringer vedrørende obligatorisk brug af sikkerhedsseleer, herunder oplysninger om kontrollen af brugen af selerne.

### Svar:

Den 1. januar 1975 blev brugen af sikkerhedsseleer gjort obligatorisk i Sverige. Erfaringsmaterialet vedrørende lovens virkninger er som følge af det relativt korte tidsrum, hvori loven har været i kraft, beskedne.

Med hensyn til *anvendelsesgraden* af sikkerhedsseleer fremgår det af et materiale udsendt af Trafiksikkerhetsverket den 7. marts 1975, at medens kun 36 pct. af bilisterne i oktober 1974 anvendte sikkerhedsseleer, var den tilsvarende procent 84 i februar 1975. Undersøgelsen er baseret på optællinger foretaget 63 forskellige steder i landet, og undersøgelsen viser endvidere, at sikkerhedssele nu anvendes lige meget i bymæssig bebyggelse og på landevejene.

Med hensyn til *kontrolforanstaltningerne*