

er det fra Sverige oplyst, at man ikke har i-værksat særskilte kontrolforanstaltninger, men at kontrollen indgår i politiets rutinemæssige opgaver. Af tidsmæssige grunde standser man kun sjældent bilister alene for at påtale undladelse af at efterkomme påbudet.

Overtrædelse af påbudet om anvendelse af sikkerhedsseler er belagt med bødestraf, og bøden er maksimeret til 500 sv. kr. Den almindelige bødetakst i praksis ligger på 50 sv. kr. Bøden pålægges på stedet.

I en overgangsperiode på ca. 1 måned har man undladt at pålægge bødestraf, men alene givet mundtlige irettesættelser for overtrædelse af påbudet.

Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at udtale sig med sikkerhed om, hvilken betydning påbudets indførelse har haft for *skadestallene*.

I svaret til udvalgets spørgsmål 14 er der nærmere redegjort for selens negative virkning. I Sverige undersøger man løbende dette spørgsmål.

Ved Lunds retslægestation foretager man således på grundlag af politirapporter, fotografier og beskrivelser i øvrigt af færdselsuheld undersøgelser af, om brugen af sikkerhedsseler har negative virkninger. Undersøgelsen vil fortsætte året ud.

På nuværende tidspunkt udtaler undersøgelseslederen, professor Vogt, at man ikke har fundet negative virkninger ved anvendelse af 3-punkts-selen.

Videre udtaler han, at opgørelserne over trafikdræbte i første kvartal af 1975 sammenholdt med den procentvise anvendelse af sikkerhedssele klart viser 3-punkts-selens effekt.

Der blev således i første kvartal af 1975 dræbt 100 personer i trafikken. Heraf benyttede 38 sikkerhedssele, medens 62 ikke benyttede sikkerhedssele. Anvendelsesgraden var ca. 80 pct., således at kun 38 ud af de 80 pct. af bilister, der benyttede sikkerhedssele, blev dræbt, medens 62 af de resterende, der ikke benyttede sikkerhedssele, blev dræbt.

#### *Spørgsmål 24:*

Ministerens kommentar til vedlagte leder i „Motor“ fra den 1. marts 1975.

#### *Svar:*

I den vedlagte leder i „Motor“ fra den 1. marts 1975 redegør F.D.M. for Nordisk Trafiksikkerheds Råds rapport nr. 8 om motorcykel- og knallerthjelme, som af justitsministeriet har været forelagt F.D.M. til udtalelse.

I lederen redegøres der for nogle af de synspunkter, som F.D.M. har anført i sit svar til justitsministeriet.

Et væsentligt spørgsmål, der behandles i lederen, er spørgsmålet om *børns anvendelse af styrthjelm*.

Dette spørgsmål er aktuelt for motorcyklers vedkommende, idet det er lovligt på motorcykel at transportere barn på bagsædet samt i sidevogn på de motorcykler, der er forsynet hermed.

I § 80 i lovforslaget (§ 1, nr. 7, i det foreløbige udkast af 18. april 1975) har justitsministeriet i overensstemmelse med den nordiske betænkning foreslået, at pligten til at bære styrthjelm kun skal gælde for passagerer, der er fyldt 15 år.

F.D.M. foreslår, at det forbydes at medtage børn under en vis alder, f. eks. under 12 år, på en motorcykels bagsæde, medens børn fra 12 til 14 år kun bør medtages, såfremt de på førerens ansvar anvender styrthjelm.

Justitsministeriet er enig med F.D.M. i, at børn, der medtages som passagerer på motorcykel, bør bære styrthjelm, og som anført på side 59 i hovedlovforslaget er det justitsministeriets opfattelse, der gennem oplysningsvirksomhed bør gøres opmærksom på vigtigheden af, at også børn i muligt omfang anvender styrthjelm.

Det er endvidere korrekt som forudsat af F.D.M., at den valgte grænse på netop 15 år bl. a. er blevet foreslået under hensyntagen til, at personer under denne alder ikke kan straffes.

Imidlertid er der andre og mere væsentlige grunde til, at man ikke har ment at burde foreslå, at anvendelsespåbudet også skal omfatte børn.

De styrthjelme, der er i handelen, er 50 cm eller mere i omkreds. Disse hjelme vil kunne passe de fleste børn fra 10-12 års alderen og praktisk taget alle fra 14-15 års alderen.

Vil man lade et eventuelt forbud omfatte børn under 15 år, må man herefter se i øjne-