

Bilag 3.

N. H. ARNFRED

lærer

Himmergården, Ollerup

Den 16. april 1975.

Angående forslaget om at påbyde brug af sikkerhedsseler i biler.

Formålet med denne henvendelse er at gøre opmærksom på et aspekt ved påbudt brug af sikkerhedsseler, som måske ikke er taget i betragtning i lovforslaget, men som forekommer mig vigtigt, nemlig: *standardisering af åbne-mekanismen*. (Grunden til at jeg frygter, det ikke er kommet med, er, at de to debattører i forbrugerudsendelsen „tæt på“ i fjernsynet i torsdags (d. 10. ds) om tvungen brug af sikkerhedsseler slet ikke berørte det).

Selv bruger jeg sikkerhedsseler og beder altid mine forsædepassagerer benytte dem, idet jeg viser dem, hvordan selen åbnes. Men jeg har været ude for, at man vægrede sig ved at bruge sele med motiveringen: „så længe lukke-tøjet ikke er ens i alle slags seler, vil jeg ikke have sådan en på, for man skal også kunne komme hurtigt ud af den“. Og jeg måtte erkende, at synspunktet ikke kan afvises.

I en akut fare-situation handler man ganske overvejende „pr. rygmarv“ — og det er også ofte det eneste, der er tid til. — Derfor gælder det om at formindske risikoen for forsinkelse ved åbning af sikkerhedsselen — hvad enten det skal gøres af den fastspændte passager selv eller af hjælpere — til et absolut minimum, og så vidt jeg kan se, kan det kun opnås ved en standardisering af lukketøjet på alle sikkerhedsseler.

Det står mig helt klart, at alene et forslag om sådan en standardisering vil mobilisere en hel mængde kapitalinteresser, hvorved chancerne for at få den bedste løsning gennemført, formindskes. Imidlertid skal jeg tillade mig at skitsere en utraditionel løsning, som jeg skønner må være økonomisk gennemførlig: Forud for undersøgelsen af, hvilken type der bør autoriseres,

eksproprieres alle patenter angående lukketøjer på sikkerhedsseler. (Erstatningerne må evt. delvis kunne dækkes af licenser til fremstilling af den autoriserede type). Det ville være et velgørende eksempel på, at forbrugernes velfærd kan prioriteres højere end producenternes interesser, hvis noget sådant gennemførtes.

Da man sikkert må forudse mange indvendinger mod tanken, vil jeg foregribe to, som jeg selv har tænkt på. Den første er, at en autorisation vil hindre en udvikling af evt. bedre typer. Så vidt jeg kan se, behøver det ikke at blive tilfældet, hvis man træffer de rigtige forholdsregler. Disse kunne f.eks. bestå i en passende præmiering af nye forslag — og så naturligvis autorisation af en enkelt ny type, hvis der fremkommer én med så åbenbare fordele, at de kan begrunde dette skridt. Hvis fremgangsmåden ved åbningen af det „nye“ lukketøj er den samme som ved det „gamle“, er der naturligvis ingen problemer forbundet med en nyautorisation; og hvis blot den nye type er tilstrækkelig forskellig fra den gamle — både at se og føle på — kan man vel regne med, at brug af to typer i en overgangsperiode vil kunne indlæres — også pr. rygmarv — af de aller fleste mennesker. Under alle omstændigheder vil et maximum på to typer være langt at foretrække for tingenes nuværende tilstand.

Den anden indvending, jeg kunne tænke mig, går ud på, at hvis man vil være helt konsekvent med hensyn til kravene om størst mulig chance for at kunne komme hurtigt ud af en bil i en nødsituation, burde kravene om standardisering af åbne-mekanismen til én type (højst to typer) også udstrækkes til bilernes dørgreb. Det er nok