

helt overvældende interesse for at bruge selerne.

Et vigtigt tal at få fastslået er efter min mening det, der angiver i hvor mange pct. af de voldsommere færdselsuheld *undladelse* af at bruge sele kunne have været reddende.

Jo mindre dette tal er, desto flere bilister vil man få i selen.

Tidspunktet for statistik kan forpasses

Hvis tvangsparagraffen vedtages nu, umuliggøres en statistisk undersøgelse af, i hvor mange tilfælde undladelse af selebrug kan virke reddende.

Jeg nærer såmænd ingen tvivl om, at det samlede resultat af selens gunstige virkning vil bestå i sparede liv og kvæstelser, og i glæden over det lægger man vel ikke mærke til, at enkelte har måttet betale for det gode resultat med deres liv eller førlighed.

Hvor der handles, der spildes.

Seledebatten får ofte en forkert drejning, idet tilhængerne af tvangen indirekte beskylder modstanderne for også at være modstandere af selebrug og derfor anstrenger de sig for at bevise selens ulykkesmindskende værdi, men det er jo ikke herom uenigheden består.

Jeg er ligesom en masse andre bilister tilhænger af selebrug, men jeg er modstander af, at politiets og retsmaskineriets arbejdsområde nu søges forøget med nogle tusinde rapporter og sager om året.

Vi drukner efterhånden i paragraffer og sager og administration.

Ansvar og erstatning

Hvis tvangsparagraffen bliver en realitet, pådrager lovgiverne sig da ikke tilmed et vist ansvar? Hvis selen bevisligt har hindret brugeren i at redde sig, hvad så?

Selv om det kun er få tilfælde, der kan blive tale om, berettiger det så til, at spørgsmålet ignoreres?

I rapport nr. to „Bilbelter“ behandles spørgsmålet om erstatningsreduktion ved eventuel tilskadekomst uden selebrug men også her ser man fuldstændig enøjet på problemet, idet man går ud fra, at undladelse af at bruge sele *altid* medfører forøget personskade, hvilket i mange tilfælde er forkert og i hvert fald svært at bevise.

Mange kollisioner har en sådan karakter

i stødretninger og voldsomhed, at bilisten uanset sele eller ej ville være dræbt eller alvorligt skadet.

Netop denne omstændighed indfører en usikkerhedsfaktor i de beregninger, man udfører med hensyn til, hvor mange menneskeliv der kunne være reddet, hvis selerne havde været brugt. I et stort antal grænsetilfælde spiller skønnet ind, og da kan der være fare for, at den fanatiske tilhænger af tvungen selebrug skønner værdien af selen til at være større end den faktisk er.

Hvad kan udtrages af australsk statistik

I Victoria, Australien, hvor seleanvendelse blev påbudt fra december 1970, har man konstateret, at en tidligere stigning i antallet af dræbte bilister efter indførelse af påbudet afløstes af et betydeligt fald.

En total-opgørelse af politirapporterede trafikdødsfald og personskader (bilister og *ikke*-bilister) fra 1971 viste et fald på ca. 15 pct. dødsfald og ca. 12 pct. tilskadekomne i forhold til 1970.

Bilistgruppen alene (såvel selebrugere som *ikke*-selebrugere) viste de første seks måneder efter lovens ikrafttræden et fald på ca. 18 pct. i ulykkeshyppighed.

Disse tal skal naturligvis ikke drages i tvivl, men skeptikeren vil nok spørge, om det nu også skyldtes selebrugen. Kunne indflydelsen af en forstærket politi-overvågen ikke tænkes?

En ting er vel klar, nemlig at totalantallet af færdselsuheld ikke påvirkes af selebrug eller ej.

Bilerne vil støde sammen, påkøre, skride ud og vælte uafhængigt af selerne. De materielle skader vil være, som de plejer at være, men personskadernes procentvise andel vil nok falde.

Hvorfor falder uhelds-tallet?

Her i Danmark har vi kunnet glæde os over, at færdselsuhedens antal siden 1971 har været stærkt faldende, og at antallet af dræbte og svært skadede personer efter opgørelsen for 1974 er det laveste siden 1960.

Og hvad kan det så skyldes? Oliekrisen, hastighedsbegrænsningen, øget politi-ind-sats på lur med radaren, eller hvad?

FDM er ikke sikker på, at det er hastighedsbegrænsningen som sådan, der er årsag til det glædelige fald.