

riets opfattelse, at situationer af denne karakter, efterhånden som vognparken fornyes med personvogne forsynet med stødabsorberende frontpartier og kollisionssikrede ratstammer, vil blive endnu sjældnere end i dag.

I besvarelsen af udvalgets spørgsmål 21 er der medtaget en omtale af de seneste erfaringer i Sverige.

Spørgsmål 16:

Ad § 80.

Hvornår påtænker ministeren at sætte denne bestemmelse i kraft?

Svar:

Da alle undersøgelser viser, at øget brug af styrthjelme væsentligt vil mindske antallet af skader i hovedregionen på trafikanter på knallerter og motorcykler, bør § 80 efter justitsministeriets mening træde i kraft så hurtigt dette er praktisk muligt.

Der findes for tiden ca. 36.000 motorcykler og ca. 450.000 knallerter i Danmark. Undersøgelser foretaget af Rådet for trafikikkerhedsforskning viser at 88 pct. af førere af motorcykler anvender styrthjelm, medens dette kun er tilfældet for under 30 pct. af knallertførere (23 pct. ved en undersøgelse i april 1972 og 28 pct. ved en noget større undersøgelse i oktober 1973). Der foreligger ikke tilsvarende undersøgelser fra Danmark vedrørende passagererne på motorcykler, men man må regne med, at kun en mindre del af denne gruppe anvender styrthjelm.

Selv om de anførte tal er forbundet med forskellig usikkerhed, er det et meget stort antal styrthjelme, der skal være til rådighed hos forhandlerne, før § 80 kan træde i kraft. Efter de oplysninger, justitsministeriet har indhentet hos brancheorganisationerne, må det antages, at importørerne og forhandlerne behøver et varsel på ca. 1 år for at sikre forsyningen.

Da det efter behandlingen i folketinget må betragtes som givet, at der er et betydeligt flertal for forslaget i § 80, vil man formentlig kunne advisere branchen allerede inden lovens ikrafttræden, senest til den 1. juni i år.

Justitsministeriet har derfor til hensigt at lade § 80 træde i kraft den 1. juni 1976.

Spørgsmål 17:

Påtænker ministeren at opstille særlige kvalitetskrav til sikkerhedsseler og styrthjelme, f. eks. at sidstnævnte skal være forsynede med reflekser?

Svar:

I. Sikkerhedsseler.

1. Gældende danske bestemmelser.

Efter udstyrsbekendtgørelsens § 8, stk. 7, skal sikkerhedsseler opfylde kravene til Dansk Standard og være forsynet med DS-mærkning.

Nærmere krav er fastsat i DS 768.1 og DS 768.2. Køretøjer skal være forsynet med 3-punkts seler, idet man dog accepterer hoftesele og diagonalsele til siddepladser, hvor anden sikkerhedssele ikke eller kun vanskeligt kan monteres. I øvrigt fastsætter standarden krav til selens konstruktion og styrke, ligesom der fastsættes særlige prøveforskrifter.

2. „E“-mærkede seler.

Justitsministeriet tillader, at køretøjer, der importeres som brugte, er udstyret med „E“-mærkede 3-punkts sikkerhedsseler, uanset at selerne ikke er DS-mærkede.

3. EF-direktiv.

Kommissionen har den 20. december 1974 fremsat forslag om harmoniserede regler om sikkerhedsseler. Såfremt direktivet vedtages i den foreliggende form, vil kravet om DS-mærkning ikke kunne opretholdes for så vidt angår seler, der er godkendt i henhold til direktivet. Det er imidlertid justitsministeriets opfattelse, at direktivforslagets bestemmelser må foretrækkes frem for de krav, der følger af Dansk Standard.

Ifølge direktivforslaget skal sæderne foran være forsynet med 3-punkts seler. Pladserne på bagsædet skal mindst være udstyret med hofteseler. Efter kommissionens opfattelse er direktivforslagets krav til montering og afprøvning bedre end samtlige nationale forskrifter på området.

II. Styrthjelme.

Det er justitsministeriets hensigt i en bekendtgørelse at fastsætte krav til styrthjelme, således at man herigennem kan sikre sig, at de hjelme, der anvendes, har den fornødne tekniske kvalitet. Selv om lovforsla-