

[Kaj Hansen.]

ring, hvis de havde haft sikkerhedssele på. Hvis man sætter sig op i en flyvemaskine, er det ganske obligatorisk, at man har sikkerhedssele på, og ingen har gjort vrøvl over det. Den mest farefulde automobilkørsel, der findes, er væddeløbskørsel. Selv om det ikke var obligatorisk, ville ingen væddeløbskører drømme om at sætte sig op i en racervogn uden først at spænde sikkerhedsselen. Jeg tror, at man i denne sag bliver nødt til at se bort fra de meget, meget få undtagelser, hvor sikkerhedsseler måske ikke ville have været det rette, til fordel for de mange gange flere, hvor tab af menneskeliv eller lemlæstelse kunne have været undgået, hvis sikkerhedsseler var brugt.

Jeg kan se, at min tid allerede er ved at udløbe. Jeg havde ellers en del andre ting at sige, men vil gerne sige til sidst: i §§ 104-114 omtales den tvungne ansvarsforsikring. Vi er enige i, at en sådan tvungen ansvarsforsikring skal være der, men vi er ikke enige i, at det skal overlades til private forsikrings-selskaber at tegne disse ansvarsforsikringer. Vi mener, at disse ansvarsforsikringer skal være statslige, kort sagt: de skal nationaliseres. Men da vi har et endnu mere vidtgående forslag, hvad angår forsikringsvirksomhed, skal jeg foreløbig lade dette ligge ved denne lejlighed og blot påpege, at også hvad angår ansvarsforsikring, ønsker vi, at dette område fratages de private forsikrings-selskaber.

I øvrigt kan vi tilsige fortsat god medvirken til lovens udformning.

Wilhelm (VS):

Jeg skal ikke sige meget om dette lovfor-slag. Lad mig begynde med det, der måske har størst interesse for ministeren og ser ud til at være det eneste, der er lidt kontroversielt: hvordan vil de forskellige stille sig til de to forslag om obligatorisk brug af det ene og det andet? Dertil kan jeg sige, at vi er altovervejende positive over for både obligatorisk brug af styrthjelm og over for obligatorisk brug af sikkerhedsseler.

Jeg har et lille spørgsmål til det sidste; det er mere af nysgerrighed, og det kan være, det har været fremme tidligere; så har det undgået min opmærksomhed. Når man ikke gør det obligatorisk at indføre seler i biler fra før 1969, men samtidig pålægger de

biler, der har seler, og som er fra før 1969, at selerne bruges, er det klart, at det vil være en slags barriere mod frivillig indførelse af seler i de biler fremover, når det nu medfører en tvang til at bruge dem. Hvad er det egentlig, der har gjort, at man har holdt sig tilbage for at kræve indførelse af seler i bilerne fra før 1969? Det er ikke noget stort spørgsmål, for de biler dør naturligvis ud, og det kan være, det er det, der er begrundelsen, men det har bare undret mig, at det slet ikke er nævnt i bemærkningerne.

Når vi ser på det i sin helhed, vil jeg sige, at i betragtning af den udvikling, der har været i trafikken og i trafikmidlerne i de 20 år, som vi skal tilbage for at se den sidste gennemarbejdede færdselslov, er det egentlig forunderligt, så små ændringer og få ændringer der er tale om her. Det kan være, fordi der ikke rent færdselsmæssigt er behov for flere, og jeg skal ikke kunne foreslå nogle på stående fod. Men det kunne også være — og det har man en vis mistanke om, når man ser, hvor lidt der her er tale om i forhold til 20 års udvikling, til trods for at der er sket revisioner undervejs af den gamle lov — at man er gået lidt for fantasiløst til dette problem, når de reelle ændringer i virkeligheden er så små.

Andre ordførere, jeg skal ikke gentage dem, men bare referere til dem, hr. Kurt Brauer og hr. Kaj Hansen, har været inde på nogle af de problemer, som overhovedet ikke tages op her, altså spørgsmålet om, hvordan man faktisk favoriserer eller handicapper det ene trafikmiddel, den ene trafikmetode i forhold til den anden gennem en sådan færdselslov. Det smyger sig ind, det er ret umærkbart, men man gør det jo alligevel.

Jeg tror nok, det er for utopiske forventninger at stille, at vores trafikpolitik, for slet ikke at snakke om vores byplanproblemer, skulle blive løst af en færdselslov, for slet ikke at snakke om de mere overordnede menneskelige trafikale målsætninger: skal det være den ene trafikform eller den anden, og hvad er i det hele taget formålet med det hele? Er det formålet, at problemerne skulle blive løst eller bare taget stilling til i en færdselslov? Men man kan da i hvert fald også konstatere, at det er bestemt ikke sket. Den kører i den henseende bevidstløs videre med en accept af, at trafikken og de proble-