

[Otto Mørch.]

ind med en meget effektiv propaganda, og derfor har man også taget hensyn til i lovforslagets økonomiske dispositioner at tilstille rådet de nødvendige midler, så det med det samme kan gå i gang med en effektiv propaganda. Netop på vigepligtsområdet har vi de mange ulykker, og derfor er det vigtigt, at de bliver stærkt og godt indarbejdet.

Med hensyn til sikkerhedsselerne har vi haft en meget langvarig debat igennem årene. Det bliver et af de afgørende spørgsmål, vi skal tage stilling til her ved afstemningen om lidt, og det er ønsket, at denne afstemning skal foregå ved navneopråb, hvilket jeg da også kan tiltræde.

Jeg tror, vi stort set er færdige med at debattere for og imod sikkerhedsselerne. Det, jeg vil nævne, er, at vi finder, det er nødvendigt med en række fritagelser, og her har vi forlods fritaget det, der hedder hyrevognskørsel, og så har vi ellers overladt til justitsministeriet at finde frem til andre fritagelsesordninger, som er nødvendige på forskellige områder. Jeg synes også, man skal understrege, at justitsministeren har lovet, at en række fritagelsesregler vil blive gennemført i nært samarbejde med sundhedsstyrelsen. Det finder jeg meget betryggende.

Med hensyn til den endelige beslutning om sikkerhedsseler har vi en hel del kendsgerninger, som jeg synes det er passende at få markeret her før afstemningen.

Vi ved, at værdien af sikkerhedsseler har været undersøgt i næsten alle lande, som har en væsentlig biltrafik. Vi ved, at eksperter med vidt forskellig baggrund rundt om i laboratorier, på hospitaler og på ulykkessteder har foretaget deres undersøgelser. Og hvad er så konklusionen af disse undersøgelser? Ja, konklusionen har hver gang, efter hver eneste undersøgelse, været den, at der kan reddes menneskeliv, der kan forhindres kvæstelser, hvis man bruger sikkerhedssele.

De bedste undersøgelser, som vi har på det område, er en svensk undersøgelse, den såkaldte Volvo-undersøgelse, hvor man har et undersøgelsesmateriale på ikke mindre end 28.000 ulykker med og uden personskade, med og uden sele. Og hvad er resultatet af denne undersøgelse? Det er, at s-selen

reducerer risikoen for kvæstelser med 40 pct. og risikoen for dødelige kvæstelser med mere end 75 pct. Eller sagt på en anden måde, som man blandt andet har gjort det fra FDMs side: i den ulykke, hvor en bilist uden s-sele bliver dræbt, vil en bilist med s-sele have 3 chancer mod 1 for at overleve.

Jeg er klar over, at der også går stærke følelser ind i dette spørgsmål om sikkerhedssele, og man kan stille det spørgsmål: har vi da ikke kunnet klare det ved en stærkere propaganda, ved en mere intensiv oplysningskampagne? Her må vi også tage til os som en kendsgerning, at resultaterne af oplysnings- og propagandaarbejdet på et vist tidspunkt var ret opmuntrende. Men eksperterne glemte, at flertallet af bilister ikke til hverdag, når de sidder bag rattet, bryder sig om at tænke på, at nu er det dem, det går ud over. Man sidder ikke og tænker på ulykker, når man sætter sig ind i sin bil bag rattet. Derfor ligger det som en stærk kendsgerning, at trods millionkampagner er der intetsteds i verden, hvor det ad frivillighedens vej er lykkedes at få brugen af sikkerhedssele op over ca. 35 pct. Og når det ene middel ikke slår til, er det klart, at så må man prøve et andet middel, og derfor har det vist sig i en række lande, hvor man har gennemført obligatorisk brug af sikkerhedssele, at dér har man virkelig opnået meget betydelige resultater, dér har man reddet mange menneskeliv, og dér har man undgået kvæstelser af mange mennesker.

Derfor skal min afrundende bemærkning vedrørende sikkerhedsselerne være den, som også FDM har givet stærkt udtryk for i den sidste tids debat, at jeg og flertallet, i al fald i mit parti, foretrækker at spare menneskeliv, vi foretrækker at reducere antallet af alvorligt kvæstede, og derfor anbefaler vi at acceptere det indgreb, der ligger ved at indføre obligatorisk brug af sikkerhedssele.

Den ordning, som vi nu er enedes om i udvalget, går på, at det er en forsøgsordning over 2 år. Det synes jeg er meget tilfredsstillende ligesom også det løfte, der ligger fra ministeriet om, at trafikikkerhedsforskningen skal hurtigt ind i billedet og søge at analysere de resultater, der kommer til at ligge i den 2-årige periode.

Vi har naturligvis også drøftet sanktionsformerne, og her vil jeg gerne sige som min mening, at når nu vi indfører obligatorisk