

[Birgitte Oxdam.]

vet af professor Jørgen B. Dalgaard i marts måned i år fra retsmedicinsk institut i Århus, om resultatet af de gældende bestemmelser om frivillig anvendelse af sikkerhedssele og styrthjelme. Ca. 190 overflødig dræbte pr. år og mindst 10 gange så mange kvæstet så hårdt, at de vil få mén af det resten af livet. Dette, og også tænkende på Volvo-undersøgelsen, er en vigtig faktor for mig for at kunne gå ind for den tvungne brug af sikkerhedssele.

Der er ikke under udvalgsarbejdet for mig fremkommet oplysninger, der kan rokke ved min opfattelse af sikkerhedsselelernes effekt, senest undersøgelserne foretaget af trafik-sikkerhedsverket i Sverige i 1975. Det afgørende for mig er, at mange forskellige undersøgelser klart har dokumenteret, at et betydeligt antal menneskeliv årligt vil blive sparet ved indførelsen af tvungen sikkerhedssele. Hertil kommer, at når vi er et solidarisk samfund, som sammen stiller hospitalsressourcer til rådighed for syge personer, må vi også stå sammen om en relevant udnyttelse heraf og også af denne grund skride til begrænsning af antallet af trafikofre mest muligt. Der er tale om beløb af størrelsesordenen 250 mill. kr. på årsbasis.

Det for mig mest betænkelige ved et påbud om anvendelse af sikkerhedssele har været den uensartethed, der hersker blandt de eksisterende seletyper, navnlig med hensyn til åbne mekanismer. Det bør være således, at alle seleer kan åbnes ved et let greb, og at låsen er klart synlig og let tilgængelig for brugeren og for eventuelle tilfælde i tilfælde af en trafikulykke. Begge dele er imidlertid indeholdt i det forslag til det EF-direktiv, som i december 1974 blev forelagt af EF-Kommissionen for Rådet, og det bør tilstræbes, at disse regler hurtigst muligt finder indpas i de danske bestemmelser om sikkerhedsudstyr for biler.

Spørgsmålet om anvendelse af styrthjelm er der også delte meninger om i venstre; dog kan den overvejende mening beskrives som, at man er tilhænger af, at knallert- og motorcykelførere skal bære fastspændt styrthjelm, og at passagerer over 15 år i overensstemmelse med forslaget ligeledes skal bære fastspændt styrthjelm. Dog har der rejst sig røster om, at personer under 18 år som passagerer skal bære styrthjelm, men at perso-

ner derudover i fortsættelse af den principielle holdning om frihed til anvendelse af sikkerhedssele og styrthjelm selv må vælge, om de vil bære fastspændt styrthjelm eller ej.

Personlig har jeg stillet et underændringsforslag, nr. 9, som går ud på, at personer over 12 år, som beføres som passagerer på en motorcykel, skal anvende fastspændt styrthjelm, ud fra den betragtning, at det uanset alder er enormt risikofyldt at lade sig transportere som passager på motorcykel. Børn under 12 år — her har jeg også FDM i ryggen — burde aldrig transporteres som passagerer på motorcykel, og personer derover skal i hvert fald søges sikret med styrthjelm. Jeg ved af egen erfaring som scooterpassager, at en umiddelbar konfrontation mellem et ubeskyttet hoved og vejbelægningen normalt belaster sygehussektoren og ikke de kommunale vejdogter.

Det har været hævdet, at man ikke kan få dækket behovet for styrthjelme til personer mellem 12 og 15 år. Hvis det stilles som et lovkrav, at personer i den aldersgruppe skal bære styrthjelm, kan de selvfølgelig også fremstilles, nøjagtig på samme måde som man kan fremstille ridehjelme til personer i alle aldersgrupper.

Det er med ublandet glæde, jeg hilser det nye institut: betinget frakendelse af førerbekendelse, velkommen. Vi skal selvfølgelig alle ved gensidig hensynsfuldhed overholde færdselsreglerne med pinlig nøjagtighed, men en enkeltstående bommert, som beskrevet i § 70, bør kun udløse den rimelige reaktion fra samfundets side, som den betingede frakendelse af kørekort er. Noget andet er, at man forsætlig har voldt skade på andres person eller ting, forsætlig har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motorkøretøj på særlig hensynsløs måde. Her bør hensynet til andre trafikanter selvfølgelig diktere ubetinget frakendelse af kørekortet. Efter ubetinget frakendelse af kørekort skal der aflægges orienterende køreprøve, og i forslaget § 18, stk. 2, foreslås det, at der også efter betinget frakendelse af kørekort skal aflægges orienterende køreprøve. Venstre er af den opfattelse, at når man i øvrigt indfører en lempende bestemmelse som betinget frakendelse af kørekort, bør man af hensyn til trafikikkerheden i hvert fald fastholde den gældende praksis for oriente-