

[Justitsministeren.]

bøjler vil være fordelagtigt at anvende seler i de fleste uheldssituationer.

Forsvarsministeriet har i et hørings svar over udkast til bekendtgørelsen om fritagelse for pligten til at anvende sikkerhedsseler udtalt, at anvendelsen af seler i visse tilfælde kan virke imod ønsket om bedre personelsikkerhed. I svaret nævnes således bl. a. kørsel uden for banet vej, hvor kørehastigheden er lav, og kørsel i øvelsesområder.

På forsvarsministeriets forslag har justitsministeriet derfor i sin bekendtgørelse fritaget fører og passager for pligten til at anvende sikkerhedssele under kørsel med lav hastighed på øvelsesområder. Fritagelsen har kun selvstændig betydning i det omfang, området er omfattet af færdselsloven.

Under henvisning til de trafikmedicinske erklæringer og til fritagelsesbestemmelsen i bekendtgørelsen finder justitsministeriet ikke, at der er grundlag for en generel fritagelse for pligten til at anvende sikkerhedsseler under kørsel med jeeps og unimogs.

Justitsministeriet har dog samtidig iværksat en undersøgelse af, hvorvidt der er særlig dårlige erfaringer med anvendelse af sele i de nævnte køretøjer, således som det synes at fremgå af forskellige artikler i dagspressen.

Af *Voigt* (FP) til justitsministeren (8/3 77):

»Vil ministeren foranledige, at politiets nuværende radarudstyr, som anvendes til kontrol af hastighedsgrænsernes overholdelse, bliver undersøgt med hensyn til pålideligheden af nøjagtigheden, hvormed de opgivne hastighedsoverskridelser angives?«

(Spm. nr. 20).

Begrundelse.

Der har nu igennem de sidste år været en del debat omkring dette emne, hvor der er rejst mange kritiske røster mod det igangværende radarudstyr.

F. eks. stod der i Ingeniørens Ugeblad nr. 4 1975: »Politiets udenlandske radar kan fejlbetjenes og er ubrugelig i tæt trafik. Den danske fotofælde, som rigspolitechefen tilsyneladende gør alt for at undgå, kan på en københavnsk udfaldsvej på et par timer afsløre lige så mange fartbilister, som de 300 mand i rigspolitechefens færdselsafdeling tilsammen noterer

over hele landet på en gennemsnitsdag«. Dette citat tyder også på, at man fra de danske myndigheders side ikke anvender det bedste og mest nøjagtige udstyr.

Civilingeniør Carl Pedersen havde ifølge Ingeniørens Ugeblad nr. 2 fra 1973 allerede dengang konstrueret en dansk fotofælde, der automatisk registrerer fartovertrædelser. Apparatet leverer et foto som et juridisk sikkert bevis, og fotoet afslører yderligere eventuelle fejl ved målingen. Da der åbenbart er tvivl om det igangværende udstyrs nøjagtighed, må det være rimeligt, at ministeren foranlediger en undersøgelse og samtidig giver en redegørelse for, hvad der er blevet af den rapport, som retsudvalget efter en demonstration af civilingeniør Carl Pedersens fotofælde i 1974 anmodede justitsministeren om den 18. marts 1974. En anmodning, som især gik på, at man ønskede at lade rigspolitiet foranstalte prøver med dette udstyr og sammenligninger med det i øvrigt anvendte udstyr, herunder i særdeleshed en sammenligning med det radarudstyr, som politiet efter det oplyste ønsker at anskaffe.

I dagbladet *Politiken* fra søndag den 6. marts 1977 er problematikken vedrørende troværdigheden af politiets radarudstyr igen bragt frem. Af artiklen fremgår det, at flere eksperter på området sætter spørgsmålstegn ved nøjagtigheden af de foretagne målinger.

Da der i 1976 blev noteret ca. 85.000 motorkørere for overtrædelse af hastighedsbestemmelserne, har jeg fundet det helt på sin plads at bede ministeren få bragt denne skepsis ud af verden. For hvis politiets udstyr er i orden, så kan det jo kun gavne tilliden til politiet at få undersøgelsen foretaget. Omvendt må det også medføre, at politiet udskifter sit udstyr, hvis det ikke måler korrekt.

Justitsminister *Orla Møllers* svar (14/3 77):

Politiet anvender flere forskellige fabrikater radarudstyr, men fælles for disse er, at de inden ibrugtagning har været underkastet en gennemgribende afprøvning på fabrikationslandets statsprøveanstalt. Når apparaturet har gennemgået prøven med tilfredsstillende resultat, udstedes en typegodkendelse og en rapport om afprøvningen, der bl. a. angiver den måletolerance, som apparaturet arbejder med. Statsprøveanstalten gennemgår, korrigerer og supplerer den betjeningsvejledning, som skal følges for at opnå den angivne måletolerance.