

nævnes, at en omfattende schweizisk undersøgelse fra maj 1977 har konkluderet, at risikoen for at pådrage sig sværere skader som følge af anvendelse af selen i forhold til ikke-anvendelse i samme situationer er mindre end 0,65 pct.

Siden 1971 har Rådet for Trafiksikkerhedsforskning 3 gange om året foretaget stikprøvevise tællinger af *sikkerhedsselebrugen*. Disse tællinger har vist en betydelig forøgelse af brugstallene såvel efter påbudets indførelse som efter det tidspunkt, hvor overtrædelse blev sanktioneret med bøde (1. april 1976).

Antallet af biler, hvor føreren brugte sele i procent af samtlige biler med sele monteret, lå tidligere mellem 20 pct. og 28 pct. I marts 1976 var tallet 61 pct., i juli 1976 87 pct., og dette tal har været nogenlunde stabilt siden. Ved tællinger i november 1977 var procenten 83.

Antallet af biler, hvor føreren brugte sele i procent af samtlige observerede biler, steg fra 14 – 20 pct. før 1976 til 51 pct. i marts 1976 og 75 pct. i juli 1976. Procenten har været nogenlunde af denne størrelse siden og var i november 1977 76 pct.

For at belyse den *virkning*, loven om obligatorisk sikkerhedsselebrug har haft på *antallet af dræbte og tilskadekomne førere og forsædepassager*, har der været iværksat en række undersøgelser af færdselsuheld i 1975 og 1976. En rapport om samtlige undersøgelser forventes at udkomme i begyndelsen af februar 1978. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har på baggrund af det samlede materiale fremsat en udtalelse om lovens virkning (bilag 3). Konklusionen heraf er følgende:

»Det kan fastslås, at både antallet og arten af skader, som bilisterne har fået i trafikken i 1976, er påvirket af den stærkt forøgede selebrug. Trods stigende trafik i 1976 har skadestallet for bilisterne været faldende, medens skadestallet for andre trafikarter har været svagt stigende. Målt i forhold til den del af bilisterne, som er blevet selebrugere, er antallet af hospitalsbehandlinger for bilister faldet med 20–30 pct.

Derimod har antallet af trafikdødsfald blandt

bilisterne været næsten uændret. Tallene tillader ikke nogen slutning om lovgivningens virkning hverken i positiv eller negativ retning.

Sammenfattende kan det konstateres, *at selebrugen er steget stærkt under indtryk af påbudet, at erfaringer fra udlandet antyder, at selebrugen vil falde, hvis påbudet ophæves, at de bilister, som er begyndt at benytte sele i 1976, har haft en betydelig relativ nedgang i skadestallet, at der ikke har kunnet konstateres negative virkninger i form af mindre hensynsfuld kørsel blandt selebrugerne.*«

Tilsvarende undersøgelser har været foretaget i udlandet, herunder Sverige. Resultaterne varierer en smule, men konklusionerne er i alle tilfælde positive med hensyn til en forøgelse af selebrugen og en nedgang i antallet af kvæstelser og dødsfald under ét for selebrugernes vedkommende.

#### Til § 2

Ikrafttrædelsen af det permanente påbud om brug af sikkerhedssele (§ 1, nr. 5) foreslås indført straks.

For at give Rådet for Større Færdselssikkerhed fornøden tid til at tilrettelægge og gennemføre den nødvendige propaganda for de nye færdselsregler i færdselslovens § 14, stk. 2, § 26, stk. 6, og § 29, stk. 1, nr. 7, foreslås det, at disse bestemmelser træder i kraft den 1. november 1978. Et ikrafttrædelsestidspunkt, der vil nødvendiggøre, at rådet skal gennemføre propaganda i sommermånederne, medens en stor del af befolkningen holder ferie, er uhenigtsmæssigt. Ved ikrafttræden den 1. november vil der også være rimelig tid til at gennemføre de ændringer i den eksisterende afmærkning, som bliver nødvendige.

Udvidelsen af standsnings- og parkeringsforbud, som kan sanktioneres ved pålæggelse af afgift, kræver ændring i de administrative regler om parkeringsafgifter.