

[Justitsministeren]

ves en betydelig prioritet i det igangværende færdselssikkerhedsarbejde. Det bør imidlertid understreges, at gennemførelsen af øgede krav til køretøjers indretning og udstyr må løses i international sammenhæng, ikke mindst i samarbejde med de øvrige EF-lande.

Blandt de bestræbelser, der er i gang på dette område, kan jeg pege på de tunge køretøjer. Med henblik på en bedre afskærmning af lastbiler vil der med virkning fra 1. april 1986 blive fastsat krav om, at nyindregistrerede lastbiler og påhængskøretøjer hertil skal være forsynet med bagkofangere, der giver beskyttelse ved påkørsel bagfra. Jeg forventer, at indførelsen af dette krav vil vise sig at være en værdifuld færdselssikkerhedsmæssig gevinst.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at der i nordisk sammenhæng er iværksat forskellige forskningsprojekter om kørsel med tunge køretøjer. Justitsministeriet deltager i disse projekter. Et af projekterne vedrører afskærmning af lastbiler i form af sidebeskyttelsesbøjler langs højre side, som der bl.a. er stillet forslag om i den færdselssikkerhedspolitiske redegørelses 2. del. Når resultatet af dette projekt foreligger, vil der være grundlag for at beslutte, om dette forslag bør gennemføres.

Endvidere har justitsministeriet med virkning fra 1986 indført nye, skærpede krav til indretning af busser. Det drejer sig om krav vedrørende nødudgangsdøre og anvendelse af ikke-brandbart materiale.

Der er gennem de senere år sket en række alvorlige uheld med brede og langsomtkørende køretøjer (traktorer, motorredskaber m.v.). For at opnå en forbedring af færdselssikkerheden ved kørsel med sådanne køretøjer blev der med virkning fra 1. juli 1984 indført nye bestemmelser, hvorefter de nævnte køretøjer skal anvende gult blinklys ved kørsel i lygte-tændingstiden. Som en fortsættelse af dette arbejde overvejer justitsministeriet for tiden at indføre krav om en særlig refleksafmærkning af visse langsomtkørende køretøjer og vogntog. I disse overvejelser indgår endvidere spørgsmålet om en forbedring af afmærkningen af lastbiler og af containere, der henstilles på vej.

Herudover kan der peges på spørgsmålet om øgede krav til bremses og spejle. Dette er punkter, hvor justitsministeriet til stadighed

arbejder for at opnå forbedringer. Der er endvidere grund til at nævne, at der med virkning fra den 1. januar 1985 er givet mulighed for afgiftslempelser for sikkerhedsudstyr i person- og varebiler. Denne ordning omfatter bl.a. nakkestøtter og sikkerhedsseler på bagsædet. Det kan i denne forbindelse nævnes, at justitsministeriet med virkning fra 1. april 1986 har gjort nakkestøtter obligatoriske i nyindregistrerede person- og varebiler.

Spirituskørsel.

Fra samfundets side udøves en vedholdende og omfattende indsats mod spirituskørsel. Dette gælder såvel for politiets indsats som for andre tiltag i form af information, undervisning og kampagner. Denne indsats kan i nogen grad aflæses i de statistiske oplysninger om udviklingen i antallet af sager om spirituskørsel. Antallet af færdselsuheld med personskaade, hvori spirituspåvirket fører har været indblandet, har således været jævnt faldende i de senere år, fra 2.564 sigtelser i 1980 til 1.940 sigtelser i 1984.

Selv om der således kan spores en vis positiv udvikling, er situationen ikke tilfredsstillende, idet spirituskørsel fortsat er årsag til en uforholdsmæssig stor del af færdselsuheldene. Det er derfor vigtigt at komme videre på dette område. Justitsministeriet og rådet for trafikikkerhedsforskning igangsætter derfor i slutningen af 1985 en undersøgelse blandt personbilister med henblik på at opnå øget viden om spirituskørsels virkelige omfang og fordeling m.v. En bedre og mere sikker viden på dette område vil give grundlag dels for at bedømme effekten af den nuværende indsats, dels for beslutninger om nye initiativer.

Øvrige initiativer.

I den færdselssikkerhedspolitiske redegørelses 2. del foreslås det, at der som optakt til senere lovkrav gennemføres intensiverede kampagner om sikkerhedsudstyr for børn i biler. Disse kampagner er iværksat af Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Fra dansk side er der endvidere taget initiativ til, at der på nordisk plan nedsættes en arbejdsgruppe, der har til opgave at indsamle og vurdere nordiske og udenlandske erfaringer i øvrigt om børns sikkerhed i biler. Arbejdsgruppen skal samtidig overveje, hvilke