

[Udenrigsministeren]

det delegationen at holde udenrigsministeriet løbende underrettet om de vigtigste substans- og procedurespørgsmål og – så vidt muligt med en begrundet indstilling – indhente konkrete instruktioner fra udenrigsministeriet. Der er således ikke tale om, at delegationen i sådanne sager vil kunne træffe den endelige afgørelse om Danmarks stillingtagen ved afstemninger i FN.

I den konkrete sag om Danmarks stemmeafgivning på resolutionsforslaget om handlingsprogrammet for FNs kvindetiår fulgte delegationen den nævnte fremgangsmåde og handlede på grundlag af instruktioner fra udenrigsministeriet.

I ministeriet fandt vi ikke anledning til at forelægge spørgsmålet for det udenrigspolitiske nævn, idet Danmarks stemmeafgivning, som jeg allerede har haft lejlighed til at redegøre for i folketingets spørgetid den 12. ds., skønnedes at ligge inden for rammerne af instruksen for delegationen til FNs 35. generalforsamling, som har været forelagt nævnet. Spørgsmålet om forelæggelse for det udenrigspolitiske nævn blev i øvrigt mig bekendt heller ikke rejst af FN-delegationens parlamentariske repræsentanter.

Spm. nr. 191

Til *justitsministeren* (12/11 80) af:

Ernst Schmidt (FP):

»Hvordan er forholdet mellem antal færdselsulykker, både med og uden dræbte, og forbruget af benzin i årene før, under og efter indførelse af ændringer i hastighedsgrænserne?«

Begrundelse

Spørgsmålet er stillet for at få et billede af, hvad der kan influere på en effektiv og sikker transport i trafikken.

Besvarelse (24/11 80):

Justitsministeren (Henning Rasmussen):

Ved vurderinger af udviklingen i antallet af færdselsuheld anvendes sædvanligvis opgørelser over uheldsfrekvens. Uheldsfrekvensen angiver antallet af uheld pr. 100 mill. vognkilometer. Som bekendt er der i 1979 konstateret et markant fald i uheldsfrekvensen set i forhold til 1978.

Relationen mellem brændstofforbrug og færdselsuheld giver efter justitsministeriets opfattelse ikke et relevant billede af udviklingen i færdselssikkerheden. Brændstofforbruget afhænger således af en række forskelligartede forhold, herunder navnlig antallet af kørte km (trafkarbejdet), hastigheden og bilparkens sammensætning af mere eller mindre benzinøkonomiske biler. For så vidt angår hastighedens indflydelse på brændstofforbruget kan det videre nævnes, at brændstofforbruget påvirkes af såvel gennemsnitshastigheden som den enkelte bilists kørselsmåde, herunder antallet af accelerationer, overhalinger m.v.

Spm. nr. 192

Til *justitsministeren* (13/11 80) af:

Bernhard Baunsgaard (RV):

»Hvornår er ministeriets overvejelser angående revision af politiets samarbejde med Securitas afsluttet?«

Begrundelse

I folketingssamlingen 1977-78 blev forholdet mellem politiet og de private vagtselskaber, herunder Securitas, drøftet gentagne gange i folketinget. Som følge af de oplysninger og spørgsmål, der på denne måde kom frem, drøftede justitsministeriets centrale samarbejdsudvalg for politiet problemkredsen i et møde i december 1978.

I januar 1979 stillede justitsministeriet en række spørgsmål til 54 politikredse om private vagtselskabers samarbejde med politiet.

I april 1979 drøftedes en central revision af samarbejdet. Da samarbejdet udelukkende sker med et enkelt af selskaberne, Securitas, må det naturligvis især have været dette selskab, der drøftedes med. Ved spørgerunden var det blevet oplyst, at i 43 af de 54 politikredse var politifolk på lønningslisten hos ISS Securitas.

Det er naturligvis indiskutabelt, at et sådant forhold – især når det drejer sig om ledende politifolk – kan rumme en fare for konflikt mellem hensyn til pligterne som medlem af politikorpset og hensynet til det private selskab, jfr. bl. a. udtalelser fra politimester Erik Christensen, Århus.

Det er imidlertid også et spørgsmål, om ikke andre private selskaber udsættes for