

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg må konstatere, at vi heller ikke i denne sag kommer længere med statsministeren i dag.

Jeg vil blot spørge statsministeren, hvad han mener med, at den sag med Domstolens indgreb i konflikttretten er løst. Hvad mener statsministeren med det? Mener statsministeren, at Domstolen skulle have ændret sine afgørelser eller ophævet dem? Eller har statsministeren fået en aftale med Domstolen om, at Danmark ikke vil blive dømt i en tilsvarende sag? Jeg må indrømme, at måske er statsministeren en betydelig tryllekunstner, men ligefrem borttrylle en EU-dom overstiger vel trods alt statsministerens evner?

Statsministeren (Poul Nyrup Rasmussen):

Hr. Keld Albrechtsen ved også godt, at der var en diskussion om, hvorvidt der skulle gribes ind fra EU's side over for en lokal fransk konflikt eller ej. Det er slået fast blandt ministrene i EU-landene, at det ikke er en sag for EU. Det er det, jeg gerne vil understrege, og det ved hr. Keld Albrechtsen også godt.

Vi kan med andre ord ikke se en udvikling for os, hvor EU-samarbejdet udvikler sig til, at Kommissionen eller andre skal kunne blande sig i en national dansk konflikt. Det kommer ikke til at ske, og det er i øvrigt også en direkte konsekvens af den såkaldte sociale protokol, som nu er en del af Amsterdam, hvor der eksplicit tales om, at disse ting er det selvfølgelig op til hver enkelt land at tage sig af. Så den danske model lever godt, og den lever måske ekstra godt i Amsterdamtraktaten.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 315**4) Til trafikministeren af:****Søren Kolstrup (EL):**

»Hvad er ministerens kommentar til det norske forskningsprojekt, som afslører, at nye biler er impliceret i flere ulykker end gamle biler, og findes der tilsvarende danske undersøgelser, som siger noget om, hvorvidt nye eller gamle biler er mest udsat for ulykker på det danske vejnet, og vil ministeren i benægtende fald iværksætte en sådan undersøgelse?«

Skriftlig begrundelse

I det norske blad Samferdsel nr. 3 fra 1998 bringes resultatet af et forskningsprojekt, hvor ulykkeshyppigheden hos mere end 200.000 biler forsikret i Gjensidige Forsikring er undersøgt.

Resultatet viser overraskende, at ulykkeshyppigheden er størst blandt nye biler. Blandt de mulige forklaringer anføres det, at den øgede sikkerhed, som nye biler er omgærdet med, medfører mindre opmærksomhed og dermed mindre trafikikkerhed hos den enkelte bilist.

Søren Kolstrup (EL):

Nye biler er mere involveret i ulykker end gamle biler, både når det gælder materielle skader og personskader. Det er den konklusion – måske for mig en lidt overraskende konklusion – som en undersøgelse, Norges Transportøkonomiske Institut har lavet i samarbejde med Gjensidige Forsikring efter henstilling fra det norske vejdirektorat, når frem til.

Jeg synes, undersøgelsens resultat må vække til eftertanke. Hvis undersøgelsen har almindelig gyldighed, kan den jo tænkes at have dybtgående følger for vores trafikpolitik, herunder den statslige direkte og indirekte støtte til privatbilisme og til forskellige typer af sikkerhedsudstyr i særdeleshed. Derfor mit første spørgsmål.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Hr. Søren Kolstrup henviser i sit spørgsmål til et norsk forskningsprojekt, som jeg ikke har afrapporteret fra. Derimod har jeg set den interessante omtale af projektet i bladet Samferdsel, som hr. Søren Kolstrup også refererer til.

Jeg kan oplyse, at der ikke findes helt tilsvarende danske undersøgelser, der kan underbygge de norske resultater. I Danmark er der dog i 1992 foretaget en mere enkel analyse af uheldsfrekvensens afhængighed af bilens alder og vægt samt førerens alder, og den er offentliggjort af Danmarks Statistik i »Færdssuheld 1992«, kapitel 4.

Denne undersøgelse kan ikke bekræfte de norske konklusioner, men viser netop, at de dengang nyere biler havde en lavere skadekvote målt i antal dræbte og tilskadekomne pr. 100 millioner km end de ældre biler. Den danske undersøgelse tager dog ikke hensyn til forskelle