

man forholdsvis nemt kan føre bevis for, at mennesker med den samme livsstil ændrer adfærd, når de får en ny bil, så man i virkeligheden nogle gange – uden at det selvfølgelig er tilsigtet – fremmer en øget bilkørsel og dermed en øget miljøbelastning og samtidig en øget risiko for uheld ved at fremme køb af nye biler.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Vi er her lidt ude i teorien, men jeg kan ikke afvise på forhånd, at fru Margrete Auken kan have ret i, at der kan være noget om snakken. Jeg er helt overbevist om, at det også er nogle af de overvejelser, man nu gør sig i dette projekt, fordi den sociologiske side af projektet faktisk er meget vigtig

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 316

5) Til trafikministeren af:

Søren Kolstrup (EL):

»Mener ministeren, at samfundet får tilstrækkelig nytte af den store subventionering, som skatteborgerne i dag finansierer over for bilerne i form af sænkede afgifter på sikkerhedsudstyr i biler, såfremt det er korrekt, at nye biler med meget sikkerhedsudstyr er impliceret i flere ulykker end gamle biler, således som en nylig norsk undersøgelse afslører?«

Søren Kolstrup (EL):

Spørgsmålet er velbegrunderet – ud fra den erkendelse, at det er sådan, at der i dag gives såvel direkte som indirekte tilskud til finansiering af sikkerhedsudstyr.

Hvis man fastholder, at en af de hypoteser, som stilles op i den norske undersøgelse, og som man forhåbentlig også kommer ind på i de danske undersøgelser – nemlig at investering i bedre sikkerhedsudstyr kan friste til at køre hurtigere – skulle være rigtig, står vi jo over for en mere dybtgående overvejelse over, om det er formålstjenligt at give skattepenge til sådan noget, og det er det, jeg gerne vil høre ministerens kommentar til.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Den norske undersøgelse er refereret for at fastslå, at nye biler med tidssvarende sikkerhedsudstyr giver en langt bedre beskyttelse end ældre biler. Alene på den baggrund er det ikke

traffiksikkerhedsmæssigt tilrådeligt at ændre reglerne.

Princippet i de sænkede afgifter på sikkerhedsudstyr i nye biler bygger på et ønske om at introducere nye sikkerhedsforanstaltninger hurtigt og undgå, at bilfabrikanterne på grund af de danske afgifter leverer biler, der sikkerhedsmæssigt er af lavere standard end dem, andre landes borgere får stillet til rådighed, til det danske marked.

Nye biler bliver pr. definition ældre, så mere sikre nye biler bliver naturligvis også med tiden til mere sikre brugte biler. Jeg ser gerne, at danskerne har biler med meget sikkerhedsudstyr, men jeg ser også gerne, at de bruger bilen med dens sikkerhedsudstyr på en bedre måde. At øge førernes usikkerhed med dårligere bremses, dårligere sikkerhedsseler osv. kan muligvis medvirke til at få sænket hastighederne, men det er ikke en strategi, jeg ønsker at lægge op til.

Som jeg nævnte ved min besvarelse af det forrige spørgsmål, har den norske undersøgelse ikke fastslået årsagen til, at kørsel i nyere biler giver anledning til flere uheld og flere personskader i Norge. Skyldes det mere sikkerhedsudstyr, skyldes det øget komfort, er nybilførernes adfærd af andre grunde speciel, eller er det noget helt fjerde?

Jeg finder således ikke, at den norske undersøgelse kan danne grundlag for en vurdering af den samfundsøkonomiske effekt af den danske afgiftslempelse på traffiksikkerhedsudstyr. En vurdering heraf ville være overordentlig kompliceret og vanskelig at gennemføre, og de nævrende regler hviler da heller ikke på en så detaljeret effektberegning.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil godt lige spørge ministeren, om det er sådan, at det sikkerhedsudstyr, der er lovligt i Danmark, ikke er forsvarligt. Hvis det er tilfældet, skal det jo ikke være et spørgsmål om afgifter eller ikke afgifter, så skal det bare fastslås, at sikkerhedsudstyret skal være i orden, for vi kan ikke have biler med dårlige bremses og sikkerhedsseler, der ikke virker. Det siger sig selv, så vi skal lige være sikre på, at ministeren kan sige, at det sikkerhedsudstyr, der er påbudt i Danmark, er forsvarligt.

Nu ved jeg godt, at det ikke er økonomien, spørgsmålet går på. Men hvis man ser på økonomien i det, kan ministeren så bekræfte, at den absolut dyreste måde overhovedet, vi kan ska-