

be færdselssikkerhed på, er fradragsreglerne for sikkerhedsudstyr til biler, hvis vi ser på selve færdselssikkerhedsaspektet, og ikke støtte til nyindkøb af smarte biler?

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Naturligvis er den sikkerhedsstandard, der er for bilerne i Danmark, helt i orden; det kan der ikke sættes spørgsmålstegn ved med de krav, der stilles i dag.

Men det er også klart, at man altid kan supplere op, og man bliver dygtigere rent teknologisk til at finde veje til yderligere at øge sikkerheden. F.eks. kan biler leveres med ABS-bremser, eller de kan leveres uden ABS-bremser. Begge biltyper er fuldt forsvarlige at køre i, men der er forskel på køreegenskaberne, og der er forskel på bremseegenskaberne. Derfor er der her en teknologisk forskel, og man kan sige, at det kan man forholde sig til som køber af bilen: hvad vil man prioritere? Via afgiftssystemet kan vi være med til at forhindre, at bilimportørerne slet ikke introducerer disse ekstra foranstaltninger i bilerne som en mulighed, når danskerne skal købe bil, og det synes jeg for så vidt er i orden.

Det regnestykke, fru Margrete Auken spørger til, er jeg ikke i stand til at regne ud på nuværende tidspunkt.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg takker for det sidste svar.

Margrete Auken (SF):

Jeg skal fortælle ministeren, at jeg tror, det er et eller andet i retning af 3 mia. kr., der sidste gang blev givet i fradrag. Det var før, ministeren blev minister, at vi kiggede på det i forbindelse med finanslovforhandlingerne.

Men det er altså den værste molbohistorie, der overhovedet er lavet, når det gælder færdselssikkerhed, at vi har de fradrag. Det er fuldstændig utrolig dyrt i forhold til, hvad vi opnår ved det. Men vil ministeren inddrage i den store undersøgelse, der nu bliver lavet, hvad det betyder i denne sammenhæng, og om det er den rigtige måde, samfundet investerer på, hvis hensigten altså er at skabe færdselssikkerhed? Og hvis hensigten ikke er dét, hvad er den så?

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Hensigten er at sikre de danske forbrugere adgang til at købe biler med de nye typer sikkerhedsudstyr, som er udviklet, og nogen

anden hensigt er der for så vidt ikke med de regler. De biler, der introduceres på det danske marked, er under alle omstændigheder forsvarlige, uanset om det ekstra udstyr er til stede eller ej.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 317

6) Til trafikministeren af:

Søren Kolstrup (EL):

»Mener ministeren, at den samfundsmæssige investering i såkaldt trafiksikre motorveje og motortrafikveje er samfundsmæssigt fornuftig, såfremt øget sikkerhed uden om bilisten sløver denne så meget, at det i sig selv medfører flere ulykker?«

Søren Kolstrup (EL):

Trafikministeren nævnte, at den norske undersøgelse netop fremkom med den hypotese, at høj komfort og lavt støjniveau i bilen kan give en falsk tryghed. Hvis man nu kombinerer denne hypotese med det forhold, at vi investerer meget i motorveje og motortrafikveje, og også antager, at disse kan være med til at give en falsk tryghed, vil jeg spørge ministeren, om hun vil overveje, om man kan anvende disse midler på en anden måde. Der er utrolig mange andre måder at skabe trafiksikkerhed på, herunder at investere langt mere i bedre og billigere kollektiv trafik.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Motorveje og motortrafikveje er mere trafiksikre end øvrige vejtyper, men dette forhold har ingen sammenhæng med det sikkerhedsmæssige udstyrsniveau for de biler, der anvender vejnettet. Det skyldes de vej- og trafiktekniske forhold, der er gældende for disse vejtyper, og det er derfor ikke hensigtsmæssigt at lægge bilparkens sikkerhedsmæssige udstyrsniveau til grund for en samfundsmæssig vurdering af den trafiksikkerhedsmæssige effekt af motorveje og motortrafikveje.

Jeg tror, man skal være varsom med at lægge for mange hypoteser sammen og så derudfra forsøge at drage en konklusion. Jeg er meget tilfreds med, at der nu kommer disse adfærdsforskningsprojekter, jeg har henvist til ved de tidligere spørgsmål, og jeg er helt sikker på, at