

I de amerikanske bestemmelser er grænseværdierne for angivelse af fejl 1,5 gange de tilfaldte emissionsgrænser for den ny bil.

Spm. nr. S 4293

Til trafikministeren (9/6 04) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Hvor mange dræbte og kvæstede trafikanter svarer Færdselsstyrelsens vurdering til, og hvordan vil »den marginalt højere ulykkesrisiko« fordele sig på forskellige trafikantgrupper (gående, cyklister, bilister, fører og passagerer i USA-biler m.v.), og hvordan forventes »den marginalt højere ulykkesrisiko« at manifestere sig ved forskellige former for ulykker (f.eks. frontal- eller sidekollision)?«

Begrundelse

Færdselsstyrelsen anfører, at den mener at USA-bilerne kun vil medføre »en marginalt højere ulykkesrisiko«.

Svar (1/7 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Færdselsstyrelsens vurdering er baseret på, at det forventes, at der på årsbasis vil blive importeret højst 200 USA-biler, der er tungere end tilsvarende almindelige personbiler«.

USA-bilerne må imidlertid forventes i vid udstrækning at erstatte andre køretøjer i næsten samme vægt-kategori.

Som eksempler på sådanne biler kan nævnes Chevrolet Trailblazer, Jeep Grand Cherokee og BMW X5, der fremstilles i USA, Porsche Cayenne, der fremstilles i Tyskland, Range Rover, der fremstilles i Storbritannien eller Toyota Landcruiser, der fremstilles i Japan. Alle disse modeller – altså også de tre nævnte amerikanske modeller – er fremstillet med henblik på salg på det europæiske marked.

Det betyder, at der i forhold til bløde trafikanter ikke forventes at være nogen målbar forskel, da alle de nævnte biler er tunge biler.

Tilsvarende forventes der heller ikke at ske nogen ændring i kollisioner med lastbiler og

vogntog, idet forskellen på vægten mellem køretøjerne også her er stor.

Med hensyn til kollisioner med almindelige biler vil risikoen for personer i disse biler blive marginalt forøget, og for personer i USA-biler vil risikoen blive formindsket. Ændringen er så beskeden, at den højst sandsynligt ikke vil være målbar.

Spm. nr. S 4294

Til trafikministeren (9/6 04) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Vil ministeren redegøre for det samlede indtryk af de kollisionstest, der er udført med USA-biler i såvel Europa som i USA?«

Svar (1/7 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Der er dels forskellige testmetoder for kollisionstest, dels forskellige krav til, hvilke biler der skal testes.

I EU er der krav om frontalkollisionstest for personbiler op til 2.500 kg tilladt totalvægt og sidekollisionstest for personbiler med lav sædeplacering. Det er de obligatoriske tests. For varebiler gælder der ikke sådanne krav.

Endvidere er der i Europa en frivillig test nemlig EuroNCAP-testen, der er beregnet på at give forbrugeroplysninger. Danmark har søgt at få denne test med i EU-reguleringen.

EuroNCAP foretager kollisionstest af biler efter et strengere program end det, der er krævet for at få EU-typegodkendt biler. De testede bilers kvalitet i kollisionstest udtrykkes i stjerner, hvor fem stjerner er højeste værdi. Tilsvarende kan der gives ind til fem stjerner for børnesikkerhed. Med hensyn til mål for fodgængervenlighed er den højeste værdi, der kan gives, fire stjerner.

I USA foretages obligatoriske frontalkollisionstest af såvel personbiler som varebiler. Disse obligatoriske tests omfatter altså også store varebiler i modsætning til Europa, hvor der ikke er krav til varebiler. Sidekollisionstest er obligatorisk for personbiler og varebiler op til 2.721 kg.

I USA findes der desuden forbrugeroplysninger svarende til Euro NCAP, der udføres af Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) og Na-