

tional Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) – i øvrigt med to forskellige testmetoder.

Der er ifølge Færdselsstyrelsen kun udført et begrænset antal kollisionstest af USA-biler i Europa, hvis resultater er tilgængelige.

Disse tests er udført af den nævnte Euro-NCAP, som bl.a. har testet Chrysler PT Cruiser og Jeep Cherokee. De fik henholdsvis tre og fire stjerner og opfyldte dermed også EU-direktivet.

Endelig skal nævnes, at blandt andet BMW og Mercedes-Benz også bygger biler i USA, og disse har også været EuroNCAP-testet med godt resultat.

Årsagen til, at der er forholdsvis få tests i Europa, er som nævnt, at de såkaldte Euro-NCAP-tests ikke er obligatoriske. De gennemføres for begrænsede midler, hvilket indebærer, at det er de mest populære biler, der testes. Da USA-biler sælges i et meget begrænset antal i Europa, bliver disse biler typisk ikke testet.

På baggrund af de amerikanske tests og de tilfælde, hvor USA-biler har gennemgået europæiske tests med højere krav end EU-kravene, vurderes det, at USA-biler er lige så sikre som de europæiske og østasiatiske biler, der sælges i EU. Hertil kommer, at der er en udvikling i USA, således at både personbilers og varebilers kollisionssikkerhed hele tiden forbedres.

#### Spm. nr. S 4295

Til trafikministeren (9/6 04) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Der ønskes en vurdering af, hvad Færdselsstyrelsens »marginalt større luftforurening« reelt indebærer af udslip af CO<sub>2</sub> samt andre luftskadelige substanser, samt en vurdering af, om en sådan forøgelse af CO<sub>2</sub>-udslippet vil være i overensstemmelse med Kyoto-aftalens krav om reduktion af drivhusgasser samt Kommissionens aftale med den europæiske og den fjernøstlige bilindustri om at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet til 140 g/km i 2008 for nye biler.«

#### Svar (1/7 04)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Det er vurderingen, at der hjemtages højst 200 store amerikanske biler per år, der er tungere end »almindelige personbiler«.

På grund af den øgede vægt vil bilernes CO<sub>2</sub>-udslip øges med ca. 60 g/km for dieslebiler og 80 g/km for benzinbiler i Færdselsstyrelsens årlige opgørelse af CO<sub>2</sub>-udslip.

Hvis bilerne kører 20.000 km årligt, vil det samlet betyde, at udslippet øges med 240-320 tons CO<sub>2</sub>/år, afhængig af fordelingen mellem diesel og benzin. Da det primært vil være dieslebiler, vil tallet ligge i den lave ende.

Af Danmarks Miljøundersøgelses opgørelser af Danmarks CO<sub>2</sub>-udslip fremgår det, at CO<sub>2</sub>-udslippet i 2002 var på 50.351.000 tons, heraf 12.300.000 tons fra transport. Det årlige øgede udslip fra amerikanske biler vil maksimalt udgøre 0,003% af transportens udslip af CO<sub>2</sub> og 0,0006% af det totale udslip af CO<sub>2</sub>. De øgede CO<sub>2</sub>-emissioner er således yderst marginale og vil dermed ikke påvirke opfyldelsen af Kyoto-aftalen.

Kommissionen har indgået en aftale med den europæiske og fjernøstlige bilindustri men ikke den amerikanske bilindustri om at nedbringe det gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udslip fra nye personbiler til 140 g/km i 2008. Biler fra USA, er således ikke omfattet af aftalen.

Det skal understreges, at i forbindelse med Færdselsstyrelsens vurdering af, hvilke USA-standarder der kan accepteres, blev det vurderet, at luftforureningsstandarderne ikke kan accepteres, fordi de ikke er ligeværdige med de europæiske bestemmelser. Derfor kræves der dokumentation for overholdelse af europæiske luftforureningsbestemmelser. Det vil sige, at USA-bilerne som hovedregel underlægges de samme krav som øvrige biler. De vil derfor ikke forurene mere end tilsvarende europæiske eller østasiatiske biler for så vidt angår anden luftforurening end CO<sub>2</sub>.

#### Spm. nr. S 4296

Til trafikministeren (9/6 04) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Vil ministeren fremlægge overvejelser om, hvordan USA-biler kan gøres mere sikre end de