

Spm. nr. S 4649

Til trafikministeren (6/7 04) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Vil ministeren i EU arbejde for vægt- eller andre begrænsninger, f.eks. for udledning af CO₂, ud over de foreslåede kofangerregler, som skal overholdes i EU, for at sikre at importerede såkaldte USA-biler er sikre og miljømæssigt forsvarlige?«

Svar (20/7 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Hvad angår CO₂-udledning, har EU-Kommissionen opnået en aftale med den europæiske og fjernøstlige bilindustri om en plan for nedsættelse af det gennemsnitlige CO₂-udslip for de biler, der sælges i EU.

Det er den måde, som CO₂-udslip håndteres på inden for EU. Der er altså tale om et gennemsnit, og der vil derfor være en del biler, der giver mindre CO₂ end den gennemsnitlige værdi, og der vil også være et lille antal biler, der giver betydligt mere CO₂.

Der er ikke indgået aftale med USA's bilindustri om CO₂-udslip for de biler, der importeres fra USA til EU. Da der er tale om import af et meget lille antal USA-biler, vil fraværet af en aftale ikke give anledning til nogen målelig forskel, hvad angår den europæiske bilparks CO₂-udslip.

Jeg vil gøre opmærksom på, at der for personbiler er indført energimærkning og forbrugsafhængig ejerafgift. Det indebærer, at forbrugerne i deres valg af bil også har mulighed for at orientere sig om bilernes miljøpåvirkning og lade det indgå i overvejelserne.

Der er nu også vedtaget et direktiv om måling af brændstofforbrug (og dermed CO₂) for varebiler.

Hvad angår andre emissioner (end CO₂), findes allerede EU-krav, som skal opfyldes af hver enkelt bil – store som små. De skal dermed også opfyldes af de USA-biler, der registreres i Danmark, så på dette punkt er USA-biler miljømæssigt forsvarlige.

Hvad angår sikkerhed, gælder kravene også hver enkelt bil, og jeg vil som nævnt tidligere arbejde for, at reglerne skærpes, uanset hvor bilerne kommer fra.

Der er efter min opfattelse en række virkemidler til stadig forbedring af bilers sikkerhed

og miljøpåvirkning, og jeg finder derfor ikke grundlag for at arbejde for vægtbegrænsninger eller andre CO₂-begrænsninger i EU.

Spm. nr. S 4650

Til trafikministeren (6/7 04) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Hvor mange USA-biler skal der importeres om året til Danmark, før størrelsen af de såkaldt marginalt større risici, som Færdselsstyrelsen antager, der er ved kollision med fodgængere og andre køretøjer, kan identificeres?«

Svar (20/7 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Indledningsvis skal jeg præcisere, at den marginalt øgede risiko, som Færdselsstyrelsen har nævnt i sit notat, ikke vedrører alle USA-biler, men kun de særligt tunge, og at den ikke vedrører fodgængere, men andre bilister i almindelige biler.

Færdselsstyrelsens antagelse er, at risikoen for personerne i de almindelige biler forøges, og at risikoen for personerne i de tunge USA-biler formindskes, dog således at nettoresultatet bliver en marginalt forøget risiko.

For at afprøve den antagelse, ville der f. eks. skulle foretages uheldsanalyser på mindst 25 uheld, hvor tunge USA-biler indgår, og sammenlignes med 25 andre tilsvarende uheld, hvor der indgår lettere, men stadig relativt tunge europæiske/asiatiske biler.

Der sker ca. 1.600 kollisioner med personskade årligt, hvor der er person- og/eller varebiler involveret. Da der er i alt ca. 2.180.000 person- og varebiler i Danmark, svarer det til en kollision pr. 1.360 biler.

En pålidelig uheldsanalyse forudsætter efter Færdselsstyrelsens opfattelse et materiale på mindst 25 uheld, som involverer en bestemt biltype, som så skal sammenlignes med et tilsvarende antal uheld med andre typer.

Færdselsstyrelsen antager, at de amerikanskproducerede biler har den samme gennemsnitlige uheldsfrekvens som andre biler – altså en kollision pr. 1.360 biler. Med denne uheldsfrekvens vil der altså i teorien skulle importeres 34.000