

den øvrige offentlige sektor et udvalg af fordelagtige rammeaftaler i forbindelse med køb af IT-udstyr – såvel hardware som software. Ved indgåelse af aftalerne med IT-leverandørerne har der fra SKI's side været lagt vægt på koordinering og standardisering. Dels for at sikre sig, at de forskellige IT-udstysvarianter kan »tale sammen«, dels for at sikre, at den offentlige sektor opnår stordriftsfordele ved koordineret fællesindkøb.

Rammeaftalerne afspejler samtidig et hensyn til ikke at lukke markedet, hvilket ville være en risiko, hvis det offentlige alene anvender én leverandør af IT-udstyr.

Med hensyn til en opprioritering af arbejdet med at sikre en forbedret kommunikation mellem offentlige myndigheder, har en fælles offentlig »Task Force«, forankret i Finansministeriet, i samarbejde med IT- og Forskningsministeriet fået i opdrag at styrke den elektroniske kommunikation.

I øvrigt henvises til Forskningsministeriets besvarelse af spørgsmål nr. S 3456 for så vidt angår sammenhæng og kommunikation mellem myndigheder.

Spm. nr. S 3537

Til trafikministeren (13/8 01) af:

Peter Skaarup (DF):

»Hvordan vil ministeren forklare den voldsomme forskel på antallet af trafikdræbte i Danmark og Sverige, og vil ministeren medvirke til i den forbindelse at nedsætte afgiften på biler med tilstrækkeligt sikkerhedsudstyr alternativt forbyde meget farlige biler?«

Begrundelse

Spørgeren henviser til, at der i 1999 var 516 trafikdræbte i Sverige mod 499 i Danmark (og 303 i Norge). Forholdsmæssigt giver det en alvorlig overdødelighed i Danmark, der muligvis kan forklares ved den forholdsvis aldrende bilpark i landet.

Svar (22/8 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

I forbindelse med besvarelsen af dette spørgsmål har jeg kontaktet Danmarks Transport-Forskning, der oplyser, at instituttet kan bekræfte, at der – når indbyggertallet tages i betragtning – er betydelig forskel på antallet af dræbte i de to lande. Blandt de lande, vi normalt sammenligner os med, har Sverige, England, Norge, Holland og Finland lavere drabsrater end Danmark, hvorimod blandt andet Tyskland og Frankrig har højere drabsrater end Danmark.

Danmarks TransportForskning har desuden oplyst, at der kan være mange årsager til forskellen mellem landene: Trafiksystemets udformning, geografi, vejforhold, trafikultur m.m. Danmarks TransportForskning er ikke bekendt med, at der er udført analyser af disse forskelles betydning for drabsraten.

Med hensyn til spørgsmålet om nedsættelse af afgifterne på biler med tilstrækkeligt sikkerhedsudstyr kan jeg oplyse, at en arbejdsgruppe under Skatteministeriet i juni 2001 afgav »Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende mulig omlægning og forenkling af registreringsafgiften«. Arbejdsgruppen har blandt andet foreslået en omlægning af registreringsafgiften, der skal fremme sikkerheden i bilerne. Regeringen er i øjeblikket ved at overveje forslagene i rapporten.

Endelig kan jeg oplyse, at Trafikministeriet i forskellige internationale fora – herunder ikke mindst EU – arbejder for at skærpe de sikkerhedsmæssige krav til køretøjers indretning.

Spm. nr. S 3546

Til justitsministeren (13/8 01) af:

Peter Skaarup (DF):

»Finder ministeren, at Rigspolitechefen efterlever flerårsaftalen 2000-2003 om den øgede styrkelse af politiindsatsen i nærområderne med bl.a. en tilførelse af 300 årsværk til nærpoltiindsatsen, når nærpolitiet på Østerbro i København gennem en længere periode har været nede på en bemanning på to betjente, selv om normeringen er otte, og vil ministeren drage omsorg for, at bemanningen snarest forøges, i stedet for den lukning af nærpolitistationen der ifølge Østerbro Avis den 8. august 2001 lægges op til?«