

Aalborg d. 27. september 2005

Til Folketingets Skatteudvalg

Husk registreringsafgiften dræber

Jeg vil med denne skrivelse gerne gøre skatteudvalget opmærksom på hvilken betydning registreringsafgiften har for trafikssikkerheden. Jeg skriver også fordi jeg håber at kunne sætte en diskussion i gang om en omlægning af registreringsafgiften.

Det der koster menneskeliv i et bilsammenstød skyldes to ting, de store negative accelerationer (el. nedbremsninger) som er ødelæggende for førerens indre organer, samt bilens deformation som gør at føreren kan blive klempt.

Hvis vi tog et helt stift karrosseri, vil det ikke kunne optage et sammenstød pga. det ikke deformerer. Allerede ved 30 km/t vil det svare til at en fører på 70 kg tog en maveplasker ned på et betongulv fra 3,5 meters højde. Ved 50 km/t skal han op 10 meters højde. Føreren vil ikke blive klempt fast, til gengæld vil de indre organer lide overlast.

Evnen til at optage slaget og samtidig deformere er derfor alt afgørende. Det er også årsagen til at f.eks. en airbag redder liv, fordi førerens hoved nedbremses uden store negative accelerationer, samtidig med at airbaggen deformerer (luften trykkes ud).

Disse to ting er derfor også de største udfordringer i designet af nye biler. Dels skal bilens karrosseri deformere så de store negative accelerationer undgås og dels må bilens karrosseri ikke deformere sådan at føreren bliver klempt.

Bilfabrikanterne er blevet meget bedre og meget hurtigere til at udvikle sikre karrosserier, pga. af større computerkraft og bedre programmer. I forhold til tidligere er det i dag muligt at tegne og opbygge en model af bilen, eller udvalgte komponenter, i et computerprogram. Derefter kan programmet simulere at bilen f.eks. påkøres fra siden eller kører frontalt ind i en mur med en given hastighed. Derved får man et billede af hvorledes bilen deformerer i forskellige situationer, inden man overhovedet er begyndt at bygge den.

Processen gentages indtil man har fundet frem til det sikreste design, hvorefter bilen sættes i produktion.

Gevinsten ved den øgede computersimulering understreges af en stor svensk undersøgelse fra Folksam, der bl.a. bygger på 94.100 bilulykker fra 1994-2004. Den viser at den relative dødsrisiko er 27 % mindre i en bil fra 2000-2004 i forhold til en bil fra slutningen af halvfemserne.

Over en dobbelt så lang årrække, fra slutningen af firserne og frem til slutningen af halvfemserne, faldt den relative dødsrisiko med 13 % og 16 %, og det på trods af at det var i den periode at airbags og ABS bremses blev standard udstyr i bilerne.

Problemet med registreringsafgiften er at der ses helt bort fra det faktum at karrosseriets opbygning er afgørende for sikkerheden, idet det udelukkende er sikkerhedsudstyret der er fritaget for registreringsafgift.

Jeg har selv lige været ude at handle bil, jeg købte en VW Golf fra 1993 for det var hvad der var råd til. Havde det ikke været for registreringsafgiften havde jeg naturligvis købt en nyere, ikke mindst fordi jeg kan øge mine overlevelses chancer med 20 %.

Sidste år var der 369 dræbte i trafikken, hvor mange kunne være reddet hvis vi havde haft en moderne bilpark? - 20 % synes jeg ikke at der er højt sat, det svarer til 74 personer.

Der er gjort meget for at sænke antallet af trafikdræbte, men jeg har endnu ikke oplevet at der har været en saglig diskussion om hvor mange dræbte den forældede bilpark, og dermed registreringsafgiften er skyld i. Det synes jeg at man skylder bilejerne.

Håber at ovennævnte har givet stof til eftertanke. Jeg hører gerne fra jer mht. jeres synspunkter, og om der er en reel udsigt til mere sikre biler på de danske veje.

Med venlig hilsen

Peter Frans Thomsen
Maskiningeniør