



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2012-518-0280

Dato: 19. juni 2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 618 af 3. maj 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Brian Mikkelsen (KF).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Vil ministeren oplyse, hvilken effekt det vil have på antallet af tilskadekomne i trafikken, hvis de 25 pct. ældste biler i Danmark skiftes ud med tilsvarende nye biler?

Svar:

Jeg har modtaget følgende fra Trafikstyrelsen, som jeg henholder mig til.

”Spørgsmålet stillet af MF Brian Mikkelsen (K) formodes at have baggrund i den rapport, som Danmarks Tekniske Universitet-Transport udgav den 14. marts i år med titlen: ”Udviklingen i bilers passive sikkerhed – Skadesgrad for førere af person- og varebiler”.

Rapporten behandler den forventede reduktion i antal dræbte og tilskadekomne i trafikken som følge af forskellige mulige scenarier for foryngelse af bilparken.

Rapporten behandler ikke scenariet i spørgsmålet, hvor de 25 pct. ældste biler i Danmark skiftes ud med tilsvarende nye biler, men vil kunne beregnes ved hjælp af den udviklede model ved henvendelse til DTU-Transport.

Imidlertid er der i afsnit 6.1 ”Scenarier og effekt af køretøjsårgang” behandlet en række andre illustrative scenarier, som gengives her:

”Undersøgelsen af effekten af køretøjsårgangen beskriver en tænkt situation, hvor alle køretøjer i uheld tilhører en specifik årgang. Dette er ikke en realistisk situation, men analysen kvantificerer den samlede effekt på den betingede skadesgrad af køretøjsårgangen på en simpel måde. Resultaterne er klare: Modellen forudsiger, at nyere årgange af køretøjer er forbundet med en markant lavere sandsynlighed for personskade, givet at der sker et uheld.

For køretøjsårgang 2010 sammenlignet med 2000 reduceres antallet af dræbte med 37 %, alvorligt tilskadekomne med 23 % og let tilskadekomne med 13 %. Resultaterne tyder på, at man opnår den største reduktion i antallet af dræbte ved at fjerne de ældste køretøjer først.

Hvis alle trafikuheld fra 2010 var sket med køretøjer fra årgang 2010 og ikke med de forskellige årgange, som det er tilfældet i virkeligheden, kunne man have sparet halvdelen af de dræbte, en tredjedel af de alvorligt tilskadekomne og en tiendedel af de let tilskadekomne.

Scenarie 3a er det mest radikale med en halvering af antallet af køretøjer, som er over 10 år gamle. Dette er en forholdsvis stor ændring i fordelingen af køretøjer, hvilket også resulterer i en stor ændring i antallet af førere, som pådrager sig personskade: Scenariet reducerer antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og let tilskadekomne førere over en syvårs-periode med henholdsvis 11 %, 6 % og 3 %.

Scenarie 3b, som halverer antallet af køretøjer som er over 15 år gamle, giver en reduktion på 6 %, 3 % og 1 % på henholdsvis dræbte, alvorligt og let tilskadekomne. Denne reduktion er mindre end ved scenarie 1, men scenarie 2

er også mindre radikalt og fjerner godt halvt så mange køretøjer som scenarie 1. Sammenlignelige effekter fås ved at forynge hele bilparken med et år (7 % sparede dræbte).

Scenarie 3c, som halverer antallet af køretøjer, som er over 20 år gamle, er det mindst radikale scenarie med reduktioner på 2 %, 1 % og 0,3 % på henholdsvis dræbte, alvorligt og let tilskadekomne.

Reduktionerne i antallet af personskeer, der som analysen er konstrueret, overføres til flere materielskadeuheld, skyldes med stor sandsynlighed, at sikkerhedsstandarden er accelereret i de sidste 10-15 år (se eksempelvis Sakshaug og Moe 2006).”

På den baggrund må det antages, at reduktionen i dræbte ved udskiftning af de 25% ældste biler med tilsvarende nye ligger i størrelsesordenen 10%.”