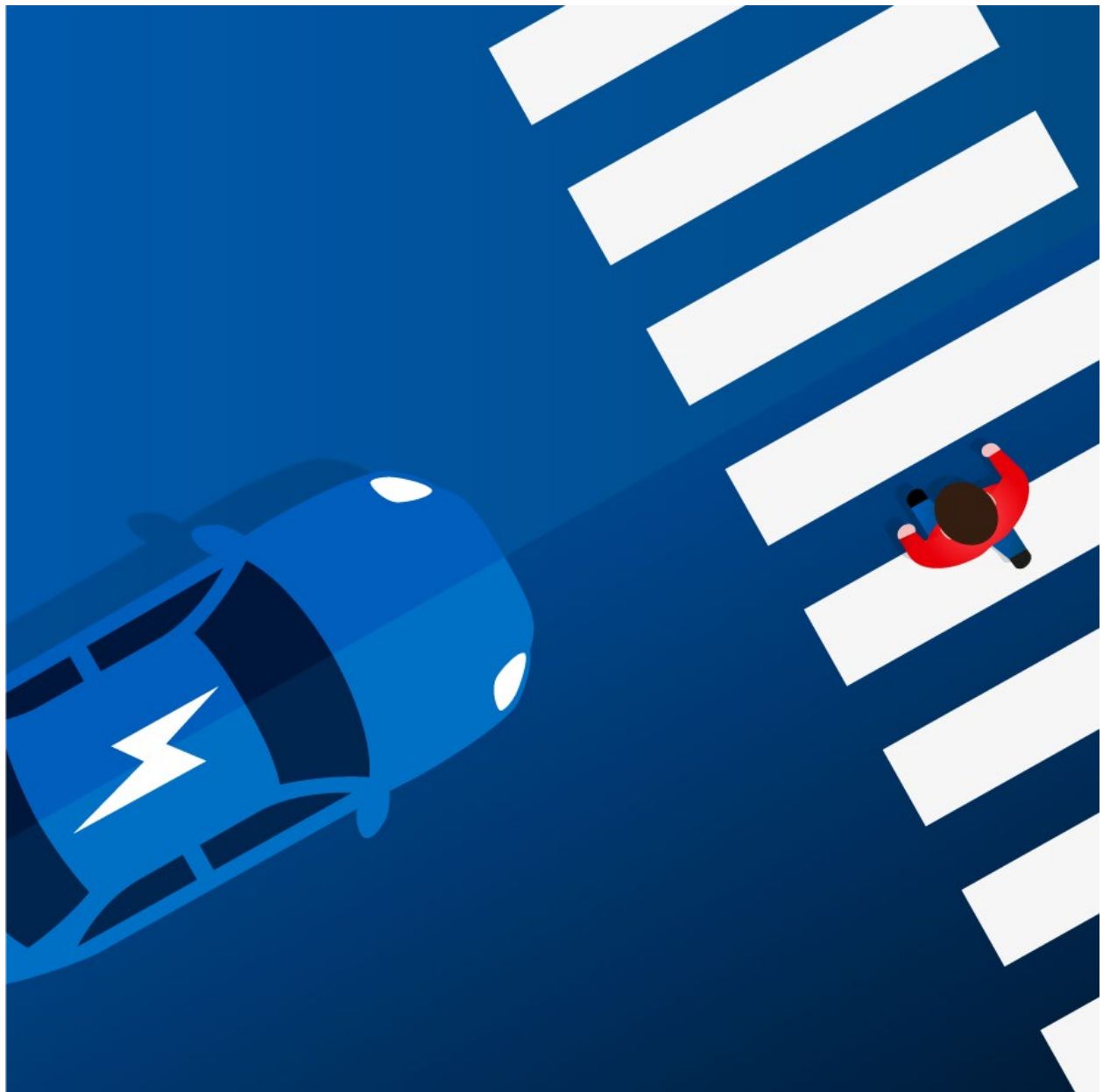


# Ulykker med el- og plug-in hybridbiler



# Indhold

<b>Indledning .....</b>	<b>3</b>
<b>Er elbiler involveret i flere ulykker med påkørsel af fodgængere?.....</b>	<b>6</b>
<b>Er elbiler involveret i flere ulykker med påkørsel af cyklister? .....</b>	<b>8</b>
<b>Hvem er førerne af el- og plug-in hybridbiler? .....</b>	<b>9</b>
<b>Vil elbilernes højere vægt medføre mere alvorlige skader på modparten i ulykker? .....</b>	<b>10</b>
<b>Er elbiler generelt involveret i flere ulykker? .....</b>	<b>11</b>

# Indledning

Det kan i dag være svært at forestille sig, at stormagasinet Illum i København allerede benyttede elbiler<sup>1</sup> til varetransport i starten af 1900-tallet.

Eller at der på Vesterbrogade<sup>2</sup> i samme periode blev solgt "amerikanske person-elektromobiler", der med en tilpas langsom hastighed kunne køre 300 kilometer på en enkelt opladning<sup>3</sup>.

For selvom elbilernes historie i Danmark går længere end 100 år tilbage, er det først i de senere år, at de danske forbrugere har taget elbilerne til sig.

## Hver anden solgte bil er en elbil

Faktisk var det først i 2024, at elbiler udgjorde halvdelen af hele årets bilsalg<sup>4</sup>.

Men med mere end 300.000 elbiler<sup>5</sup> i den danske vognpark, er 1 ud af 10 biler på de danske veje nu elbiler. Det er ca. 10 gange så mange<sup>6</sup>, som der var for bare fire år siden. Derudover er der i dag mere end 125.000 plug-in hybridbiler på de danske veje. Plug-in hybridbilerne har i en periode været et populært alternativ til elbiler, som det beskrives senere i notatet.

Elektriske biler er med andre ord blevet sværere at komme udenom og sværere at overse i statistikkerne, men spørgsmålet er, hvad flere af dem på vejene betyder for ulykkesstatistikken.

Det har Vejdirektoratet nu undersøgt for første gang, og resultaterne er beskrevet i dette notat.



---

<sup>1</sup> [Elbilen var hot i bilismens barndom \(videnskab.dk\)](https://www.videnskab.dk/transport/transport/elbil)

<sup>2</sup> [Hop med på den elektriske vogn - Rene transporttanker fra Løwener – også for 100 år siden \(loewner.dk\)](https://www.loewner.dk/nyheder/2024/04/hop-med-pa-den-elektriske-vogn-rene-transporttanker-fra-loewner-ogsaa-for-100-ar-siden)

<sup>3</sup> [Detroit Electric](https://www.detroit-electric.com/)

<sup>4</sup> [2024 blev et elektrisk bilår \(Mobility Denmark\)](https://www.mobilitydenmark.com/nyheder/2024/04/2024-blev-et-elektrisk-bil-ar)

<sup>5</sup> [Bestanden af transportmidler \(Danmarks Statistik\)](https://www.danmarksstatistik.dk/nyheder/2024/04/bestanden-af-transportmidler)

<sup>6</sup> [NYT: Salget af nye personbiler faldt med 12 pct. i 2020 \(Danmarks Statistik\)](https://www.danmarksstatistik.dk/nyheder/2020/04/nyt-salget-af-nye-personbiler-faldt-med-12-pct-i-2020)



### Datakilde og forudsætninger for ulykkesdata

Det er i dag sparsomt med international viden om trafikulykker med elbiler.

Vejdirektoratet har i undersøgelsen taget udgangspunkt i en række forskellige hypoteser om elbiler og trafiksikkerhed, som det med udgangspunkt i danske ulykkesdata er forsøgt at enten be- eller afkræfte.

Undersøgelsen er baseret på de politiregistrerede person- og materielskadeulykker i perioden 2019-2023. Disse ulykkesdata er koblet sammen med oplysninger fra motorregisteret på datoen for ulykken. En ulykkesdato har været nødvendig

i dette tilfælde, da nummerplader benyttes over tid på forskellige køretøjer, både med og uden el.

I undersøgelsen har Vejdirektoratet kun forholdt sig til, hvornår en el- eller plug-in hybridbil har været involveret i en ulykke. Vejdirektoratet forholder sig ikke til, om føreren af køretøjet var skyldig eller medskyldig i, at ulykken skete.

Derudover skal det nævnes, at el- og plug-in hybridbiler i gennemsnit er markant nyere biler end andre biler i vognparken, og disse biler kan derfor være udstyret med mere moderne advarselsystemer og avancerede bremsesystemer.

### Fokus på både el- og plug-in hybridbiler

I dag er det især elbiler, der sælges flest af, når danskerne køber nye biler, mens plug-in hybridbilerne nu blot udgør en mindre andel<sup>7</sup>. I den periode, som Vejdirektoratet i denne undersøgelse sætter fokus på, har plug-in hybridbilerne dog også været populære, hvorfor der også er fokus på plug-in hybridbilernes andel af ulykkerne.

Der findes forskellige typer af hybridmotorer, og navnet "plug-in" henviser til, at denne type af hybridbil ligesom en elbil kan tilsluttes en ladestander. Plug-in hybridbiler har således også en batteripakke, der gør det muligt at køre udelukkende på el over længere strækninger. Hybrid henviser til, at



Figur 1: Til venstre ses elbilen Nissan Leaf og til højre plug-in hybridbilen Volvo V60.

<sup>7</sup> [Statistik over nyregistreringer - De Danske Bilimportører](#)



bilen også kan aktivere en forbrændingsmotor, når der f.eks. ikke længere er tilstrækkeligt meget strøm tilbage på batteriet.

Batteripakken i plug-in hybridbilerne medfører en forøgelse af plug-in hybridbilens vægt, og når de alene kører på el, er plug-in hybridbilerne lige så støjsvage som elbiler. De to biltyper har dermed karaktertræk, som minder om hinanden.

Der er i undersøgelsen en særlig interesse for person- og materielskadeulykker med personbiler, hvori mindst én af de involverede var en el- eller plug-in hybridbil. Det primære fokus er ulykker, hvor en personbil, enten en el- eller plug-in hybridbil, var et af de primære elementer i ulykken, hvilket vil sige de to elementer, der først støder sammen, hvis mere end to elementer er involveret i ulykken<sup>8</sup>.

I mange af analyserne fokuseres desuden på ulykker, hvor der alene var personbiler blandt de primære elementer.

Datasættet omfatter i alt 74.823 personbiler blandt de primære elementer, som ikke er parkerede. De er fordelt på:

- El: 1.597 personbiler (2%)
- Plug-in hybridbiler: 907 personbiler (1%)
- Andet drivmiddel (benzin, diesel mv.): 55.047 personbiler (74%)
- Ukendt: 17.272 personbiler (23%)

Køretøjer uden oplysninger om drivmiddel omfatter bl.a. udenlandske køretøjer og køretøjer med manglende eller fejlbehæftet inddatering af nummerplade.

I Vejdirektoratets undersøgelse er det valgt ikke at skelne mellem personbiler uden oplysninger om drivmiddel og personbiler med "andet drivmiddel", (som bl.a. omfatter benzin, diesel og brint og er inkl. de øvrige hybridtyper, der ikke er plug-in), selv om en mindre andel af personbiler med "ukendt" drivmiddel må antages at være elbiler eller plug-in hybrid. Vejdirektoratet vurderer dog, at det ikke har nævneværdig betydning for konklusionerne, da langt hovedparten af de ukendte må forventes at køre på "andet drivmiddel". Det medfører dog en minimal underestimering af elbilers og plug-in hybridbilers andel i ulykkerne.

Der er kun meget få el- og plug-in hybridbiler, der benyttes til varekørsel, hvorfor Vejdirektoratet udelukkende koncentrerer sig om personbiler.

---

<sup>8</sup> Et element kan for eksempel være et køretøj eller en fodgænger, og elementets nummer henviser til rollen i ulykken.

# Er elbiler involveret i flere ulykker med påkørsel af fodgængere?

Det er en populær antagelse, at elbiler udgør en større risiko for fodgængere. Med fraværet af en forbrændingsmotor og den konventionelle motorlyd kan elbilen og andre el-køretøjer nemlig forekomme at være næsten lydløse sammenlignet med en konventionel bil.

Når hastigheden overstiger 30 km/t, vil støj fra elbilens dæk dog være så dominerende, at der ingen forskel vil være på støjniveauet fra en elbil og en konventionel bil<sup>9</sup>. Det er derfor især ved lav hastighed, at elbilers støjniveau adskiller sig fra de konventionelle biler.



I forskningen har der været fokus på, hvad det betyder for trafiksikkerheden, at elbilerne støjer mindre ved lav hastighed.

Så sent som i maj 2024 blev der f.eks. offentliggjort en engelsk undersøgelse, hvor det fremgår, at der skulle være en større risiko for at blive ramt af en el- eller hybridbil som fodgænger. Resultaterne af den engelske undersøgelse er beskrevet i flere nyhedsmedier, herunder danske Ingeniøren<sup>10</sup>.

Undersøgelsen har dog en række begrænsninger, f.eks. at den er baseret på ældre

data fra 2013-2017.

## Krav om kunstig lyd

Siden da er der bl.a. indført et EU-krav om<sup>11</sup>, at elbiler skal udsende en kunstig lyd, når de kører under 20 km/t, og der er desuden sket en stor teknologisk udvikling af bilerne og ikke mindst deres sikkerhedsudstyr og automatiske nødbremse. Det sidste gælder både for elbiler og andre biler.

I Danmark har der i perioden fra 2019 til 2023 været 66 ulykker med fodgængere og enten elbiler eller plug-in hybridbiler, som det fremgår af tabel 1. Det svarer til, at elbiler og plug-in hybridbiler var involveret i 5 procent af samtlige ulykker med dræbte og tilskadekomne fodgængere i perioden.

---

<sup>9</sup> [Noise from electric vehicles \(Vejdirektoratet\)](#)

<sup>10</sup> [Den stille dræber: Elbiler er fodgængernes værste fjende \(MobilityTech.dk\)](#)

<sup>11</sup> [Nu ryger en af fordelene ved elbilen: Elbiler skal udsende kunstig motorlyd \(Politiken.dk\)](#)



<b>Antal dræbte og tilskadekomne fodgængere</b>	<b>Dræbte</b>	<b>Alvorligt tilskadekomne</b>	<b>Lettere tilskadekomne</b>	<b>Personskader i alt</b>
I ulykker med konventionelle biler (f.eks. benzin eller diesel)	76	807	379	<b>1.262</b>
I ulykker med elbil	2	24	17	<b>43</b>
I ulykker med plug-in hybrid	1	17	5	<b>23</b>
<b>I alt</b>	<b>79</b>	<b>848</b>	<b>401</b>	<b>1.328</b>
I ulykker med elbil eller plug-in hybrid	3	41	22	<b>66</b>
Andel i ulykker med elbil	3%	3%	4%	<b>3%</b>
Andel i ulykker med el eller plug-in hybrid	4%	5%	5%	<b>5%</b>

Tabel 1: Dræbte og tilskadekomne fodgængere i politiregistrerede ulykker 2019-2023, hvor ulykken er sket mellem en personbil og en fodgænger.

Og da elbilerne samtidig udgjorde omtrent 5 procent af bilerne på vejene i den periode, kan det konkluderes, at elbilerne ikke medfører en øget ulykkesrisiko for fodgængere.

61 af de i alt 66 dræbte og tilskadekomne fodgængere i ulykker med elbiler og plug-in hybridbiler blev dræbt eller kom til skade i en byzone, hvilket svarer til, at 92 procent af ulykkerne var i byzone. Til sammenligning skete 89 procent af ulykkerne med fodgængere og konventionelle biler i en byzone, og dermed er der ingen nævneværdig forskel.



# Er elbiler involveret i flere ulykker med påkørsel af cyklister?

Vejdirektoratets undersøgelse viser heller ingen tegn på, at elbiler og plug-in hybridbiler skulle være overrepræsenterede i ulykker mellem personbiler og cykler.

Tværtimod er der en tendens til, at elbiler kun er involveret i en lille andel af ulykkerne mellem personbil og cykel, sammenlignet med hvor mange elektriske biler, der er på vejene.

Når der sker ulykker, der involverer el- eller plug-in hybridbiler og cykler, er der en tendens til, at det langt oftest sker i byerne, som det også ses med konventionelle personbiler.

At ulykker mellem cykler og el- eller plug-in hybridbiler udgør en lidt større andel af ulykkerne i Østjyllands Politikreds, Nordsjællands Politikreds samt i Københavns og Københavns Vestegns Politikreds kan hænge sammen med, at udbredelsen af de elektrificerede biler i analyseperioden har været større omkring de største byer.

Person- og materielskadeulykker i by mellem cyklist og personbil fordelt på politikredse	Nordjylland	Østjylland	Midt- og Vestjylland	Sydøstjylland	Syd- og Sønderjylland	Fyn	Sydsjælland	Midt- og Vestsjælland	Nordsjælland	Kbh. Vestegn	København	Bornholm	I alt
Ulykke med konventionelle biler (f.eks. benzin eller diesel)	444	909	450	541	437	743	354	426	732	807	1.884	45	<b>7.772</b>
Ulykke med elbil	7	23	8	5	2	15	5	9	35	27	62	1	<b>199</b>
Ulykke med plug-in hybrid	6	13	4	9	2	11	7	9	19	13	16	1	<b>110</b>
<b>I alt</b>	<b>457</b>	<b>945</b>	<b>462</b>	<b>555</b>	<b>441</b>	<b>769</b>	<b>366</b>	<b>444</b>	<b>786</b>	<b>847</b>	<b>1.962</b>	<b>47</b>	<b>8.081</b>
Ulykker med elbil eller plug-in hybrid	13	36	12	14	4	26	12	18	54	40	78	2	<b>309</b>
Andel ulykker med elbil	2%	2%	2%	1%	<1%	2%	1%	2%	4%	3%	3%	2%	<b>3%</b>
Andel ulykker med el- eller plug-in hybrid	3%	4%	3%	3%	1%	3%	3%	4%	7%	5%	4%	4%	<b>4%</b>

Tabel 2: Politiregistrerede person- og materielskadeulykker mellem cyklister og personbiler i by fordelt på politikreds.



# Hvem er førerne af el- og plug-in hybridbiler?

Det er især de unge bilførere fra 18 til 24 år, som generelt har en høj risiko for at komme til skade i trafikken. Men denne aldersgruppe udgør en mindre del af dem, der i elbiler og plug-in hybridbiler bliver involveret i ulykker, viser Vejdirektoratets undersøgelse. Det er i høj grad midaldrende førere af elbiler, fra 35 til 54 år, som bliver involveret i ulykker.

Gennemsnitsalderen på førere af konventionelle biler i person- og materielskadeulykkerne adskiller sig ikke nævneværdigt fra alderen på førere af elbiler, og der er generelt intet i ulykkes-datamaterialet, som indikerer, at førerne af elbiler og plug-in hybridbilerne i højere grad skulle være unge eller mindre erfarne bag rattet end førere af konventionelle biler.

43 procent af førerne af el- og plug-in hybridbiler var i alderen 35-54 år, da de var impliceret i en ulykke, hvilket er bemærkelsesværdigt, da samme aldersgruppe blot udgjorde 31 procent af førerne i konventionelle biler.



## Midaldrende elbilister

At elbiler især har været ført af midaldrende bilister, kan hænge sammen med, at prisen på elbiler indtil nu kan have afholdt mange unge fra at købe elbiler.

Gennemsnitsalderen for førere af plugin-hybridbiler i person- og materielskadeulykkerne er 47 år og dermed lidt højere end gennemsnitsalderen for førere af elbiler, hvilket kan hænge sammen med, at mange ældre bilister har tøvet med at "tage springet" til elbiler og synes at have foretrukket plug-in hybridbiler frem for en elbil, der udelukkende kører på el.

Plug-in hybridbiler er i den forbindelse ofte blevet beskrevet som en overgangsteknologi, da den giver føreren muligheden for at køre en vis distance, hvor bilen alene bruger elmotoren, men der er stadig også mulighed for at køre og tanke bilen på konventionel vis, f.eks. på de lange ture.

Der er da også færre over 64 år blandt de førere af elbiler, der bliver involveret i ulykker, sammenlignet med førere af konventionelle biler. Til gengæld er der ikke færre over 64 år, der bliver involveret i ulykker i plug-in hybridbiler. De ældre førere udgør således 9 procent af de implicerede førere i elbiler, 16 procent af de implicerede i plug-in hybridbiler og 16 procent af de implicerede i ulykker med konventionelle biler.

De 18-24-årige udgør 15 procent af de implicerede førere i ulykker med elbiler, 11 procent af de implicerede i plug-in hybridbiler og 19 procent af de implicerede i ulykker med konventionelle biler, viser Vejdirektoratets opgørelse.

# Vil elbilernes højere vægt medføre mere alvorlige skader på modparten i ulykker?

Det er en anden populær antagelse om elbiler, at de nemt kan blive involveret i ulykker, når der sker noget uventet i trafikken, eller når vejguderne kaster regn eller sne efter dem.

Det skyldes, at mange moderne elbiler på vejene indtil nu har været forholdsvis store biler, som også har en højere vægt pga. batteriet. En af de mest solgte elbiler i Danmark, en Tesla Model Y, vejer f.eks. ca. 2.000 kg., mens en Volkswagen Passat med en benzinmotor vejer ca. 1.500 kg.

Vejdirektoratet har i foråret 2024 foretaget en mindre stikprøve-undersøgelse med 14 dages trafiktælledata fra én tællestation på en trafikeret motorvej, hvor benzinbilerne blev målt til en gennemsnitsvægt på 1.327 kg, og dieslbilerne blev målt lidt højere til 1.549 kg. Elbilerne blev målt til 1.962 kg i gennemsnit.



Men de danske ulykkestal indikerer ikke, at hverken elbiler eller plug-in hybridbiler skulle være overrepræsenterede i f.eks. eneulykker i vådt eller glat føre.

Vejdirektoratet har desuden undersøgt, om frontalulykker mellem personbiler bliver alvorligere, når elbiler er impliceret. Der er dog for få data til, at der kan drages en endelig konklusion.

I frontalkollisioner, hvor den ene part var enten en elbil eller plug-in hybridbil, og den anden ikke var elbil eller plug-in hybridbil,

var der tre gange så mange dræbte og alvorligt tilskadede, som befandt sig i en personbil, der ikke var enten el- eller plug-in hybrid. Det er dog som sagt få data, der er til rådighed, så tallene skal læses med det forbehold.

Denne mulige forskel i frontalkollisioner kan være udtryk for, at elbiler med høj vægt i højere grad påfører personskader til modparten i et køretøj med lavere vægt.

# Er elbiler generelt involveret i flere ulykker?

Salget af elbiler fortsætter som sagt med at stige i Danmark - måned for måned og år for år. I november 2024 var 3 ud af 5 solgte nye biler<sup>12</sup> elbiler.

At elbiler udgør en stigende andel af den samlede danske bilpark, kommer derfor også naturligt til udtryk i ulykkestallene, hvor el- og plug-in hybridbiler ifølge Vejdirektoratets opgørelse udgør en stigende andel.

Personbiler i person- og materielkadeulykker 2019-2023	2019	2020	2021	2022	2023	I alt	Andel af alle
Elbiler	87	105	251	475	679	1.597	2%
Plug-in hybridbiler	17	64	141	330	355	907	1%
Andet drivmiddel*	10.883	10.810	10.922	11.488	10.944	55.047	74%
Ukendt**	4.176	3.455	3.496	3.131	3.014	17.272	23%
<b>I alt</b>	<b>15.163</b>	<b>14.434</b>	<b>14.810</b>	<b>15.424</b>	<b>14.992</b>	<b>74.823</b>	<b>100%</b>
El- og plug-in hybridbiler	104	169	392	805	1.034	2.504	3%
Elbilers andel af de involverede personbiler	1%	1%	2%	3%	5%		2%
El- eller plug-in hybridbilers andel af de involverede personbiler	1%	1%	3%	5%	7%		3%
Elbilers andel af personbilsflåden i Danmark i perioden	<1%	1%	2%	3%	6%		2%
El- og plug-in hybridbilers andel af personbilsflåden i Danmark i perioden	1%	2%	4%	6%	10%		5%

Tabel 3: Alle personbiler, fordelt på drivmiddel, i politiregistrerede person- og materielkadeulykker, med personbiler blandt ulykkens primære elementer, hvor personbil ikke var parkeret.

\* Andet drivmiddel" omfatter bl.a. benzin, diesel og brint.

\*\*"Ukendt" drivmiddel kan bl.a. skyldes, at køretøjet var på udenlandske nummerplader, at der var fejl i indtastning af nummerplade i vejman.dk, eller at nummerplade af en eller anden grund ikke er angivet i vejman.dk.

Den stigende tendens ses for både person- og materielkadeulykker, samt for antallet af dræbte og tilskadekomne.

Når der alene ses på dødsulykker, der involverede mindst én personbil, var el- og plug-in hybridbiler f.eks. ikke involveret i en eneste dødsulykke for fem år siden, som det fremgår af tabel 4. I 2023 var der tale om 10 procent, der blev dræbt i ulykker, der involverede el- eller plug-in hybridbiler.

<sup>12</sup> [Elektrisk bilsalg i november inden årets slutspurt - Mobility Denmark](#)

<b>Antal dræbte</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>I alt</b>
I ulykker uden registreret elbil eller plug-in hybrid	130	111	79	90	99	<b>509</b>
I ulykker med elbil	0	2	4	5	9	<b>20</b>
I ulykker med plug-in hybrid	0	2	0	3	2	<b>7</b>
<b>I alt</b>	<b>130</b>	<b>115</b>	<b>83</b>	<b>98</b>	<b>110</b>	<b>536</b>
I ulykker med elbil eller plug-in hybrid	0	4	4	8	11	<b>27</b>
Andel i ulykker med personbiler, hvor elbil impliceret*	0%	2%	5%	5%	8%	<b>4%</b>
Andel i ulykker med personbiler, hvor el eller plug-in hybrid impliceret*	0%	3%	5%	8%	10%	<b>5%</b>

Tabel 4: Dræbte i politiregistrerede ulykker med personbil blandt ulykkens primære elementer. Ulykker med elbil eller plug-in hybridbil er defineret som ulykker, hvor mindst et køretøj blandt de primære elementer var en elbil eller plug-in hybrid, og hvor denne ikke var parkeret.

\*El- og plug-in hybridbilers andel af bilflåden kan ikke sammenlignes direkte med andelen af ulykker/dræbte i ulykker, hvor el- eller plug-in hybridbil har været involveret, da der i én ulykke kan være flere biler involveret, som ikke er el- eller plug-in hybridbiler.

Hvis man ser helt overordnet på ulykkestallene i perioden fra 2019 til 2023, er dog hverken elbiler eller plug-in hybridbiler overrepræsenterede i ulykkerne, hverken når det gælder materielskadeulykker, personskadeulykker eller dræbte og tilskadekomne.

### Nyere biler med det seneste sikkerhedsudstyr

Elbiler i de ulykker, som Vejdirektoratet har undersøgt, var i gennemsnit 1,7 år, mens plug-in hybridbilerne var endnu nyere. Til sammenligning var de øvrige personbiler 8,8 år i gennemsnit.

Det er altså kendetegnende for elbiler og plug-in hybridbiler, at de generelt er nyere biler og ofte biler af en større klasse, som derfor kan være udstyret med det senest nye sikkerhedsudstyr så som adaptiv fartpilot, avancerede udskridnings- og bremsesystemer og advarselsystemer.

Derfor vil el- og plug-in hybridbiler f.eks. også oftere end konventionelle personbiler være udstyret med et automatisk nødbremsesystem, der med sensorer som radar og kamera kan overvåge trafikken foran bilen med henblik på at forhindre påkørsel af forankørende.

Det er således muligt, at el- og plug-in hybridbilers generelle niveau af sikkerhedsudstyr i forhold til den generelle bilpark i Danmark kan have betydning for el- og plug-in hybridbilernes involvering i personskade- og materielskadeulykkerne, som har været fokus i denne undersøgelse.

Vejdirektoratet er dog ikke bekendt med, hvordan moderne sikkerhedsudstyr påvirker trafikantens adfærd, og hvordan dette i givet fald kan modvirke sikkerhedsudstyrets ulykkesforebyggende og skadesbegrænsende indvirkning.

Der er f.eks. ukendt, om førerassistentsystemer f.eks. får trafikanten til bevidst eller ubevidst at slække på opmærksomheden, og i så fald i hvilken grad. Det har i denne analyse ikke været muligt at undersøge, om sikkerhedsudstyret i bilerne har været aktivt, eller om det har været deaktiveret af føreren.

For mange bilmodeller er det også fortsat i dag muligt at til- og fravælge aktivt og passivt sikkerhedsudstyr ved køb af ny bil, og derfor er der ikke en entydig sammenhæng mellem sikkerhedsudstyr og bilens alder.