



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 3. april 2020
J. nr. 2020-2301

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 9. marts 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 392:

Hvad agter ministeren at foretage sig på baggrund af, at der fortsat er 13.000 trafikanter, der kører rundt uden den lovpligtige ansvarsforsikring?

Svar:

Jeg vil gerne starte med at slå fast, at indførelse af dagsgebyrordningen har været en succes. Det har nedbragt antallet af uforsikrede køretøjer med 70 pct. Det er glædeligt, da det er utrolig asocialt at køre uden den lovpligtige ansvarsforsikring.

Det er korrekt, at der ifølge oplysninger fra DFIM fortsat er 13.000 uforsikrede køretøjer i Danmark. Det udgør imidlertid under 1 pct. af det samlede antal af de forsikringspligtige køretøjer i Danmark. Der er således tale om en meget høj efterlevelseshøjde af færdselslovens krav om tegning af ansvarsforsikring, og der er nok ikke tvivl om, at det bliver vanskeligt at komme længere ned.

En forhøjelse af dagsgebyret, der pt. på bekendtgørelsesniveau er fastsat til 250 kr. pr. dag et køretøj er uforsikret, er under alle omstændigheder ikke en mulig vej at gå.

Baggrunden herfor er, at formålet med indførslen af dagsgebyrordningen er at sikre finansiering af DFIM's udbetaling af erstatning for skader forvoldt af uforsikrede køretøjer, således at de ikke skal finansieres over præmiebetalinger hos almindelige, lovlydige forsikringstagere.

Det fremgår derfor af forarbejderne til den lovændring, der indførte dagsgebyrordningen, at dagsgebyrets størrelse skal fastsættes med udgangspunkt i DFIM's udgifter til erstatningsudbetalinger for skader forvoldt af såvel uforsikrede som ukendte køretøjer samt administration af ordningen (personale, IT mv.). Det er således forudsat, at der skal være balance mellem DFIM's indtægter fra indkomne dagsgebyrer og de samlede udgifter.



Dagsgebyrerne skal dog også have en motiverende effekt på de personer, der vælger at køre uforsikret. Det fremgår derfor af lovforarbejderne, at man på den ene side ikke skal kunne spekulere i ikke at betale forsikringspræmien, men at dagsgebyret på den anden side ikke skal kunne fastsættes til et urimeligt højt niveau.

Lovforarbejderne sætter derfor visse begrænsninger for fastsættelse af dagsgebyrets størrelse, idet det er forudsat i forarbejderne, at DFIM's indtægter og udgifter i forbindelse med ordningen skal balancere over en årrække.

Dagsgebyrets størrelse kan således ikke hæves alene med det formål at animere til yderligere forsikringstegning, hvis det samtidig medfører væsentligt øgede indtægter i forhold til DFIM's udgifter.

Med de indtægter, som DFIM får fra dagsgebyrordningen, er der i dag rigeligt med midler til at dække de forpligtelser, som DFIM har som erstatningsorgan. Det betyder med andre ord, at alle vil få erstatning, hvis man har været involveret i en trafikulykke med et uforsikret køretøj, og at disse erstatningsudbetalinger ikke finansieres af de lovlydige forsikringstagere via præmierne. Det var et af hovedformålene med indførelse af ordningen, og det er til fulde opfyldt.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht