



**Til  
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet**

Rådet for Sikker Trafik  
Lersø Parkallé 111  
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39  
[www.sikkertrafik.dk](http://www.sikkertrafik.dk)

Den 12. januar 2018

**Høringssvar vedr.: Udkast til forslag til Lov om ændring af Færdselsloven og lov om registrering af køretøjer. (Indførelse af dagsgebyr ved manglende betaling af ansvarsforsikringspræmie for motordrevne køretøjer).**

Rådet for Sikker Trafik har fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet modtaget ovenstående lovforslag i høring, idet ministeriet har anmodet bl.a. Rådet om eventuelle bemærkninger hertil.

I den anledning skal Rådet for Sikker Trafik fremkomme med følgende bemærkninger:

Rådet for Sikker Trafik skal helt overordnet bemærke, at Rådet finder det fremsatte forslag særdeles relevant og hilser forslaget velkommen.

En ordning som den foreslåede vil utvivlsomt bidrage til at højne retsfølelsen hos de lovlydige borgere, der efterlever kravet om at være i besiddelse af en ansvarsforsikring. Og Rådet for Sikker Trafik er enig i, at det ganske enkelt ikke er rimeligt, at de uforsikrede ejere/varige brugere af et køretøj ikke selv betaler for de skader, som de forvolder, men at udgiften hertil i stedet betales af de køretøjsejere, der har tegnet en lovpligtig ansvarsforsikring.

**Rådet foreslår, at der knyttes et økonomisk konsekvensforslag til ordningen.**

Lovforslaget er i sin grundtanke baseret på en forudsætning om, at den nye ordning skal være udgiftsneutral.

De forventede samlede udgifter til administration og erstatningsudbetalinger for de uforsikrede motordrevne køretøjer ved gennemførelse af lovforslaget er ansat til 53 millioner kroner årligt. Dagsgebyret er forudsat at skulle have en størrelse, der dækker disse anslåede omkostninger, således at DFIM får dækket de omkostninger, der forventes at knytte sig til ordningen.

Samtidig er det et politisk ønske, at gebyret skal have en størrelse, der virker motiverende på ejerne/de varige brugere af uforsikrede køretøjer set i forhold til at betale selve forsikringspræmien, uden at dagsgebyret dog bliver urimeligt højt. Dette giver god mening. På den baggrund forventer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at størrelsen af det daglige gebyr vil blive fastsat til 250 kr.

Antallet af uforsikrede motordrevne køretøjer har gennem en længere årrække ligget på ca. 50.000 ejere/varige brugere. Hvis dette tal ikke afgørende ændres, og den gennemsnitlige periode, hvori køretøjerne er uforsikrede, sættes til blot 4 dage, vil det akkumulere en årlig indtægt til DFIM på 50 mio. kr. Dette ville altså i al væsentlighed dække de anslåede omkostninger ved administrationen af ordning og de tilknyttede erstatningsudbetalinger (for hvilke der fortsat vil være en regresadgang for DFIM).

Gennemførelse af en ordning som den foreslåede vil dog utvivlsomt indebære, at antallet af uforsikrede køretøjer vil falde betragteligt. Det viser erfaringerne fra Sverige med al tydelighed, og det er jo også hele formålet med den foreslåede ændring af retstilstanden.

Rådet for Sikker Trafik anser det imidlertid for sandsynligt, at der (fortsat) – også efter ordningens ikrafttræden - vil være et endog ganske stort antal tilfælde af uforsikrede køretøjer, hvor den manglende forsikringsdækning hos en række ejere/varige brugere vil strække sig over længere perioder. Dermed er der også en vis sandsynlighed for, at det beløb, der vil blive indbetalt til DFIM, vil overstige de anslåede omkostninger, som er forbundets med ordningens administration.

DFIM er hverken en offentlig myndighed eller virksomhed, men en garantifond, og det er ikke med ordningens gennemførelse et mål i sig selv at tilvejebringe et overskud til fonden.

Heroverfor står, at de samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker beløber sig til mange-cifret milliardbeløb.

Finansministeriet har for nylig fastsat den statiske værdi af et tabt liv til 32 mio. kr. I 2016 blev 211 personer dræbt i trafikulykker.

De samfundsøkonomiske konsekvenser ved at eliminere eller nedbringe antallet af personskader i trafikken er enorme. I Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan fra 2013 "*Hver ulykke er én for meget*" er de samfundsøkonomiske besparelser ved hver undgået ulykke med personskade opgjort til mere end 4,6 mio. kr. Et beløb, som i øvrigt bl.a. påpeget af COWI faktisk er for lavt sat. Hvert år kommer flere tusinde mennesker til skade i trafikken!

Samfundet har altså eksorbitant store omkostninger - fordelt på stat, regioner og kommuner – som følge af trafikulykker.

Langt hovedparten af alle ulykker – mere end 90 % - skyldes decideret ulovlig eller uhensigtsmæssig adfærd fra trafikanternes side. Derfor er politiets kontrolvirksomhed

fortsat vigtig. Men vigtig er så afgjort også målrettede adfærdsrelaterede kampagner, som uafviseligt har effekt på langt de fleste trafikanter.

Netop kampagner har haft en særdeles stor betydning for eksempelvis befolkningens meget ændrede tilgang til spritkørsel hen over de seneste årtier, ligesom eksempelvis de seneste års (pose)kampagner mod uopmærksomhed aktuelt er med til at skabe en holdningsændring, hvor uopmærksomhed fordømmes, og der i langt videre omfang er skabt en respekt om og forståelse for budskabet om "at køre bil, når man kører bil". Tilsvarende holdningspåvirkninger kan påvises på en række andre områder.

På finansloven har FT i 2018 afsat et beløb på 21,8 mio. kr. til kampagner i regi af Rådet for Sikker Trafik, der tjener et trafiksikkerhedsmæssigt - eller færdselsrelateret formål. Beløbet rummer i øvrigt en reguleringsmekanisme, der gør, at beløbet nedskrives hvert år.

Når henses til de enorme samfundsøkonomiske omkostninger, der knytter sig til at begrænse antallet af personulykker, jf. ovenfor, er der ingen tvivl om, at det er en særdeles god business case fra samfundets side at investere i trafiksikkerhed.

På den baggrund skal Rådet for Sikker Trafik foreslå, at det til lovforslaget overvejes at knytte et vilkår om, at midler fra et eventuelt overskud hos garantifonden DFIM ved administrationen af ordningen kan anvendes til trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger, herunder adfærdsregulerende kampagner. Dermed vil de bilister, der udviser en høj grad af ansvarsløshed ved ikke at være ansvarsforsikret, bidrage til en generel højnelse af trafiksikkerheden gennem muligheden for i videre omfang at kunne arbejde målrettet med det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde.

En landsdækkende trafiksikkerhedskampagne koster i dag med udviklingsomkostninger, indrykning i landsdækkende medier, placering på sociale platforme mv. i størrelsesordenen 5 -6 mio. kr. Den samfundsmæssige investering i målrettede kampagner på dette felt på godt 21 mio. kr. rummer således nogle åbenbare begrænsninger i aktivitetsniveauet.

Når dette sammenholdes med den enorme samfundsøkonomiske besparelse, der knytter sig til at begrænse antallet af dræbte og tilskadede i trafikken, forekommer det samfundsmæssige incitament for at sikre en fornuftig anvendelse af et eventuelt overskud gennem indkomne midler at være oplagt.

At netop de personer, der ved at undlade at ansvarsforsikre deres køretøjer på tilsvarende vis bidrager til at finansiere arbejdet med den nationale trafiksikkerhed, er så vidt Rådet for Sikker Trafik er orienteret en ordning, der også anvendes i en række andre lande.

Rådet for Sikker Trafik finder afslutningsvis grundlag for at fremhæve, at Rådet allerede i dag har et uforligneligt og godt samarbejde med forsikringsbranchen på trafiksikkerhedsområdet, idet F&P indgår som et af Rådets 48 medlemmer. I den

forbindelse har F&P nu i en årrække samarbejdet med Rådet om at styrke indsatsen i forhold til bl.a. uopmærksomhed i trafikken samt i forhold til den målrettede indsats tilrettet erhvervsvirksomheder, der har transport som en væsentlig del af deres aktivitet. Til dette arbejde har F&P bidraget med et årligt beløb på 2 mio. kr., så et samarbejdet mellem forsikringsbranchen og Rådet om i fællesskab at varetage offentligretlige interesser, er ingen af parterne ukendt.

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller

Adm. direktør