

af bilen, men der er ikke strafansvar forbundet med at undlade at anvende låsen.

I Norge findes ingen regler om tyverisikring.

I Sverige har man fra 1956 haft den ordning, at forsikringselskaberne giver visse rabatter på tyveriforsikringspræmien for vogne med godkendt tyverisikring; dette har ført til, at så godt som alle nye vogne udstyres med sådan sikring, og man regner med, at omkring 90 pct. af de i brug værende vogne nu har dette udstyr. Ordningen medfører imidlertid ingen pligt til at bruge udstyret, og antallet af brugstyverier har gennem de senere år vist en relativ stærk stigning.

Justitsministeriet har tidligere undersøgt mulighederne for herhjemme at indføre en ordning svarende til den svenske. Forsikringselskaberne har imidlertid oplyst, at tyveririsikoen dækkes som led i en fuldstændig kaskoforsikring og kun udgør en meget ubetydelig del af den samlede kaskorisiko; selskaberne har derfor ikke anset det for muligt at yde rabat af en størrelse, der kan tænkes at influere på interessen for installering af låseanordninger.

På denne baggrund foreslår justitsministeriet at der — som indstillet af færdselssikkerhedskommissionen — indføres en ordning, hvorefter nye personvogne, varevogne, motorcykler og knallerter skal være udstyret med særlig tyverisikring samtidig med, at der foreskrives pligt til at sætte sikringen i funktion, når køretøjet forlades.

Bestemmelser om selve tyverisikringen, herunder om hvilke kategorier af køretøjer tyverisikring skal findes, om hvilke krav der skal stilles ved godkendelse af låseanordninger og om tidspunktet for ordningens ikrafttræden, kan fastsættes administrativt af justitsministeren i henhold til færdselslovens § 10. Statens biltilsyn har iværksat en undersøgelse vedrørende forskellige typer af låse, og ministeriet har anmodet om en indstilling om den praktiske gennemførelse af den foreslåede godkendelsesordning og om dennes ikrafttrædelsestidspunkt.

En bestemmelse om pligt til at anvende en låseanordning i de tilfælde, hvor anordningen er obligatorisk, bør derimod findes i selve færdselsloven.

Man foreslår reglen indsat i færdselslovens § 38, stk. 5. Under hensyn til, at sikringspligten efter den hidtidige bestemmelse i § 38, stk. 5, indtræder, når køretøjet forlades, foreslår man, at også pligten til at anvende obligatoriske låseanordning knyttes til dette kriterium. Dette udtryk peger på det, der bør være det afgørende, nemlig om føreren fortsat har mulighed for at holde køretøjet under et rimeligt opsyn.

Det er nødvendigt — ved siden af den foreslåede

regel — at bibeholde de gældende bestemmelser i § 38, stk. 5, 1. pkt., § 50, stk. 3 og § 52, stk. 4. Dette skyldes, at hjemlen til at påbyde tyverisikring som tidligere fremhævet alene vil blive anvendt over for nye køretøjer af bestemte kategorier (person- og varebiler samt motorcykler og knallerter).

#### Til nr. 5 (§ 57, stk. 3).

Politidirektøren i København har efter forhandling med Københavns kommune ønsket at udsende en ny parkeringsbekendtgørelse for København, der indeholder forbud mod at parkere påhængsredskaber, herunder campingvogne, og påhængs- og sættevogne på gaden i mere end 12 timer.

Også andre steder i landet har man fundet det ønskeligt med lokale forbud mod længere tids parkering af forskellige arter af køretøjer.

Det følger allerede af færdselslovens § 38, at der ikke må foretages standsning eller parkering på sådant sted eller på sådan måde, at der opstår fare for andre eller unødigt voldes ulempe for færdselen. Justitsministeriet er imidlertid enig i, at der kan være behov for mere generelle regler, der forhindrer langvarige parkeringer af bestemte køretøjer på gader m. v. Den stigende trafikintensitet gør det påkrævet at kunne holde gaderne fri for unødvendige færdselshindringer. Også mere almindelige hensyn — herunder af æstetisk karakter — taler for, at gadearealet ikke anvendes til langvarig anbringelse af f. eks. campingvogne.

Justitsministeriet foreslår herefter, at der i § 57, stk. 3, indsættes en udtrykkelig hjemmel til, at forskrifter, der fastsættes i medfør af denne bestemmelse, kan indskrænkes til alene at vedrøre visse arter af køretøjer. Således som forslaget er formuleret, omfatter muligheden for i forskrifterne at skelne mellem forskellige arter af køretøjer ikke alene parkeringsforskrifter, men også de øvrige i bestemmelsen nævnte reguleringer. Dette skyldes navnlig, at man allerede i vidt omfang — f. eks. ved anvisning af parkeringspladser — har skelnet på denne måde, og denne mulighed må opretholdes.

De omhandlede forskrifter vil kunne udfærdiges af politiet med samtykke fra vedkommende kommunale myndighed. Såfremt der ikke er enighed mellem politiet og vedkommende kommunale myndighed, eller såfremt nogen ønsker at klage over et forbud, afgøres sagen af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder, jfr. § 57, stk. 6.

Ved at såvel politiet som de kommunale myndigheder skal tage stilling, inden reguleringen foretages, er der efter ministeriets opfattelse sikkerhed for, at alle berettigede interesser tages i betragtning.