

oftest ved skibe og luftfartøjer er tale om rettighedsregistre, hvoraf registrerede rettigheder umiddelbart fremgår, mens dette ikke gælder med hensyn til motorkøretøjer.

Ad b. 2.

Som tidligere berørt vil det i forbindelse med reglens ikrafttræden blive pålagt politiet at give underretning til personer, der af den pågældende fører opgives som ejer af køretøjet. Sådan underretning vil også blive givet i tilfælde, hvor de tilstedeværende dokumenter vedrørende køretøjet tyder på, at en anden er ejer.

Pkt. 3.

Ifølge lovforslagets § 1, nr. 14 (ny § 69a, stk. 1), skal færdselslovovertrædelser begået i udlandet kunne straffes her i landet, dog kun med de begrænsninger, der følger af reglerne i straffelovens §§ 7 og 10.

I forbindelse med dette forslag foreslår fællesudvalget, at der yderligere foretages en ændring af færdselslovens § 70, stk. 8, således at frakendelse af førerretten her i landet på grund af handling begået i udlandet kun skal kunne ske med begrænsninger svarende til dem, der følger af straffelovens §§ 7 og 10. Det vil sige, at frakendelse af førerretten slet ikke kunne finde sted her i landet, såfremt den pågældende under en sag i udlandet var frifundet for en påstand om frakendelse af førerretten, og at frakendelse her i landet endvidere ikke kunne ske i videre omfang (være af længere varighed), end den udenlandske lovgivning åbnede mulighed for i en sag som den foreliggende.

På samme måde som forslaget til § 69a, stk. 1, udtrykkelig bestemmer, at færdselsforseelsers strafbarhed skal bedømmes på samme måde som andre lovovertrædelser begået i udlandet, svarer den gældende bestemmelse i færdselslovens § 70, stk. 8, til den almindelige bestemmelse i straffelovens § 11, hvorefter der her i landet kan rejses sag om frakendelse af en rettighed, såfremt en dansk statsborger eller en person, der er bosat her i landet, i udlandet er straffet for en handling, som efter dansk ret kan medføre rettighedsfrakendelse. Der synes ikke at være nogen rimelig begrundelse for at fravige denne almindelige regel specielt i forhold til førerretten. Hensynet til færdsels-

sikkerheden tilsiger, at man ved bedømmelsen af, om den pågældende skal have mulighed for at føre motorkøretøj her i landet, kan tage en i udlandet begået færdselsforseelse i betragtning, som om den havde været begået i Danmark.

Pkt. 4.

Fællesudvalget peger på de meget betydelige udgifter, som ville blive følgen af, at man udvidede forslaget om at gøre tyverisikring obligatorisk for nye motorkøretøjer, til også at omfatte allerede registrerede køretøjer.

Montering af tyverisikring på allerede registrerede køretøjer vil medføre betydelige tekniske vanskeligheder. Montering af ratlås — der er den mest udbredte form for tyverisikring — vil således på køretøjer, der ikke fra fabrikkens side er konstrueret hertil, efter omstændighederne kunne betvirke en farlig svækkelse af ratstammen. Dette er begrundelsen for, at justitsministeriet har tilsluttet sig færdselssikkerhedskommissionens forslag om, at tyverisikring alene kræves på nye køretøjer.

De enkelte punkter i *Landsforeningen Danske Vognmænds* henvendelse kan besvares således:

Pkt. 1.

Landsforeningen henstiller, at såvel lastvogne som påhængs- og sættevogne bliver undtaget fra lovforslagets § 1, nr. 5, subsidiært, at lokale gadeparkeringsforbud for de nævnte køretøjer kun kan indføres, hvor der kan påvises tilstrækkelige parkeringsmuligheder i nærheden.

Justitsministeriet kan ikke tiltræde landsforeningens forslag om at undtage lastvogne samt påhængs- og sættevogne fra bestemmelsen i lovforslaget. Man finder det rimeligt, at vognmænd kan henvises til selv at skaffe sig parkeringsareal ved hjemstedet for deres køretøjer i stedet for at beslaglægge gadeareal til dette formål. En sådan regulering vil være på linje med f. eks. bestemmelsen i den nye normalpolitivedtægt, hvorefter det er forbudt uden særlig tilladelse at henstille køretøjer på vej med henblik på salg, udleje eller reparation.

Hvor der derimod er tale om f. eks. parkering med henblik på overnatning under en