

## Forslag

til

### Lov om ændring af færdselsloven og af lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

(Aldersgrænsen for kørsel med knallert, ansvarsforsikring, parkeringskorps, erstatning for uberettiget inddragelse af førerretten m.v.)

Fremsat den 15. december 1970 af *justitsministeren*.

#### § 1.

I færdselsloven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 231 af 27. juni 1961, som ændret senest ved lov nr. 279 af 10. juni 1970, foretages følgende ændringer:

1. § 19, stk. 3, affattes således:

„Stk. 3. Motorredskab må kun føres af personer, der er fyldt 16 år. Cykel med hjælpemotor må kun føres af personer, der er fyldt 15 år.“

2. § 38, stk. 3, *litra i*, affattes således:

„i) på afmærket holdeplads for hyrevogne.“

3. I § 39, stk. 3, 3. pkt., indsættes efter „forskrevet“: „eller tilladt“.

4. § 66, stk. 1, 2. pkt., affattes således:

„Forsikringen skal dække personskade på indtil 10.000.000 kr. og tingskade på indtil 120.000 kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.“

5. I § 69, stk. 1, indsættes som 3. pkt.:

„Overtrædelse af de i medfør af § 57, stk. 3, eller § 57 a givne bestemmelser om stands-

ning eller parkering straffes ikke, medmindre standsningen eller parkeringen har været til fare for andre eller unødigt voldt ulempe for færdselen.“

6. Efter § 69 a indsættes:

„§ 69 b. For overtrædelse af de i medfør af § 57, stk. 3, eller § 57 a givne bestemmelser om standsning og parkering kan der af politiet pålægges en afgift, der tilfalder statskassen. En sådan afgift kan politiet endvidere pålægge, såfremt et køretøj er henstillet i strid med de i medfør af lov om bestyrelsen af de offentlige veje § 56, stk. 2, udfærdigede bestemmelser om benyttelse af parkometre.

Stk. 2. Afgiften pålægges ved en skriftlig meddelelse, der anbringes på køretøjet, eller overgives til føreren, såfremt han er til stede.

Stk. 3. Afgiften påhviler den, der har foretaget den uretmæssige standsning eller parkering. Betales afgiften ikke inden den fastsatte frist, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet. Afgiften kan inddrives ved udpantning.

*Stk. 4.* Justitsministeren fastsætter bestemmelser om:

- 1) størrelsen af den nævnte afgift.
- 2) fremgangsmåden ved pålæggelse af afgiften og opkrævningen af denne.

*Stk. 5.* Justitsministeren kan bestemme, at det inden for bestemte områder overdrages særlige parkeringskontrollører, der ansættes under politiet, helt eller delvis at varetage kontrollen med overholdelse af de i medfør af § 57, stk. 3, eller § 57 a givne bestemmelser om standsning og parkering og bestemmelserne om benyttelse af parkometre. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om parkeringskontrollørernes virksomhed.

**§ 69 c.** Politiet kan foranledige de nedenfor under 1-3 nævnte køretøjer fjernet, såfremt de henstår på et af færdselsloven omfattet område:

- 1) køretøj, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering.
- 2) havareret eller i øvrigt defekt køretøj.
- 3) registreringspligtigt køretøj, der henstår uden nummerplader.

*Stk. 2.* Køretøjet bringes til den af politiet anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De af politiet afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet. Beløbet kan inddrives ved udpantning.

*Stk. 3.* Det påhviler politiet at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning; om, hvornår køretøjet er fjernet; og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 4. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet.

*Stk. 4.* Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 3 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

*Stk. 5.* Justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af den i stk. 3 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

**§ 69 d.** Justitsministeren kan bestemme, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 69 c, stk. 1, er i politiets eller bilinspektionens varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 69 c, stk. 3 og 4.

**7.** I § 70 ophæves stk. 5, 2. pkt., og stk. 6, 2. pkt., og efter stk. 6 indsættes:

„*Stk. 7.* Anke af en dom, hvorved der er sket frakendelse af førerretten efter stk. 2, har ikke opsættende virkning for dommens bestemmelse om frakendelse, medmindre dette bestemmes af den ret, hvortil anke er sket. Det samme gælder anke af en dom, hvorved der er sket frakendelse efter stk. 1, såfremt førerretten har været frataget domfældte under sagen efter stk. 6. Afgørelsen træffes ved kendelse.

*Stk. 8.* Afsiges der i en sag, hvori førerretten er frataget tiltalte efter stk. 6, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, kan anklagemyndigheden, såfremt dommen ankes, og forholdene i særlig grad taler for at opretholde fratagelsen, indbringe spørgsmålet herom for den ret, hvortil anke er sket. Ankeinstansen kan efter tilsvarende regler træffe bestemmelse om fratagelse af førerretten i sager, hvor der ved den foreliggende dom er sket frakendelse, men anke har opsættende virkning, jfr. stk. 7. Afgørelsen træffes ved kendelse.“

Stk. 7 og 8 bliver herefter stk. 9 og 10.

**8.** Efter § 70 indsættes:

„**§ 70 a.** Frifindes en person, der efter reglerne i § 70 har været frakendt eller frataget førerretten, eller føres en sag, hvori en person har været frataget denne ret, ikke

igennem til dom, kan retten tilkende den pågældende erstatning for tab, som er en følge af frakendelsen eller fratagelsen.

*Stk. 2.* Erstatning efter stk. 1 kan ikke tilkendes, såfremt der er begrundet formodning om, at den pågældende er skyldig i den forseelse, der gav anledning til frakendelsen eller fratagelsen, eller frifindelsen eller påtaleundladelsen alene er begrundet i, at han findes utilregnelig. Reglerne i retsplejelovens § 1018 e-m finder tilsvarende anvendelse.

## § 2.

I lov om bestyrelsen af de offentlige veje, jfr. lovbekendtgørelse nr. 369 af 5. august 1970, ændres i § 58, stk. 1, „56“ til „56, stk. 1“.

## § 3.

*Stk. 1.* § 1, nr. 1-3 træder i kraft den 1. april 1971.

*Stk. 2.* § 1, nr. 4 træder i kraft den 1. april 1971 og har virkning for skader, der er forvoldt efter bestemmelsens ikrafttræden. Ansvarsforsikringer, der er tegnet inden denne dato, ændres i overensstemmelse med bestemmelsen. De ældre policer behøver ikke at forsynes med påtegning herom. Forsikringstagerne kan ikke opsige forsikringsaftalen på grund af en forhøjelse af forsikringspræmierne, som alene er begrundet i den i 2. pkt. nævnte ændring af forsikringen.

*Stk. 3.* § 1, nr. 5-6 og § 2 træder i kraft efter justitsministerens bestemmelse.

*Stk. 4.* § 1, nr. 7-8 har virkning for frakendelse og fratagelse af førerret, der sker efter den 1. april 1971.

## Bemærkninger til lovforslaget.

I forbindelse med lovforslagets udarbejdelse har man indhentet udtalelser fra anklagemyndigheden, rigspolitichefen, politidirektøren i København og Foreningen af politimestre i Danmark. Det i nr. 4 behandlede forslag har yderligere været forelagt for Den danske Dommerforening, præsidenterne for østre og vestre landsret, Københavns byret og Århus by- og herredsret, Assurandør-Societetet, Forenede Danske Motorejere, Kongelig Dansk Automobil Klub og Landsforeningen Danske Vognmænd, ligesom der er indhentet en udtalelse fra det af justitsministeriet nedsatte udvalg vedrørende erstatning for invaliditet og tab af forsørger. Forslaget i § 1, nr. 5-6 og § 2, bygger i det væsentlige på en betænkning fra færdselssikkerhedskommissionen. Der er over denne del af lovforslaget indhentet udtalelser fra politidirektøren, Foreningen af politimestre i Danmark, rigspolitichefen, rigsadvokaten, præsidenten for østre landsret, præsidenten for vestre landsret, præsidenten for Københavns byret, Den danske Dommerforening, vejdirektoratet, Forenede Danske Motorejere og Kongelig Dansk Automobil Klub.

Forslaget i § 1, nr. 7 og 8 bygger i hovedsagen på en indstilling fra retsplejerådet.

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

#### Til § 1.

#### Til nr. 1 (§ 19, stk. 3).

Aldersgrænsen for kørsel med knallert foreslås nedsat fra 16 til 15 år.

Spørgsmålet om en sådan nedsættelse af aldersgrænsen var fremme under folketingets behandling af forslag til lov om ændring af færdselsloven (Tyverisikring, ansvarsforsikring, færdselsforseelser i udlandet m. v.), jfr. lov nr. 223 af 4. juni 1969.

På et spørgsmål fra folketingsudvalget om aldersgrænsen for kørsel med knallert med henblik på en nedsættelse til 15 år meddelte justitsministeren, at en nedsættelse af den nugældende aldersgrænse på 16 år var under overvejelse i ministeriet, hvis undersøgelser forventedes afsluttet i løbet af efteråret 1969, og at man først til den tid ville kunne tage endelig stilling til spørgsmålet, jfr. F.T. 1968-69, Tillæg B, spalte 1327.

Til brug ved vurderingen af, hvorvidt der måtte være anledning til at nedsætte den gældende aldersgrænse som nu foreslået, har justitsministeriet søgt

tilvebragt materiale til belysning dels af behovet for anvendelse af knallert som transportmiddel for personer i aldersgruppen 15 år, dels af, i hvilket omfang antallet af færdselsuheld, hvori knallerter er impliceret, må påregnes at ville stige som følge af den lavere aldersgrænse. I vurderingen er endvidere indgået kriminalpolitiske overvejelser.

Socialforskningsinstituttet har — på grundlag af materiale fra instituttets ungdomsundersøgelse i 1965 — foretaget en beregning af transportafstande for de 14-20 årige mellem bopæl og uddannelsesinstitution eller arbejdsplads. Materialet omfatter ialt 3.338 personer, heraf 487 i aldersgruppen 15 år. Af de 15-årige havde 30 pct. en transportafstand på under 1 km, 28 pct. på 1-3 km, 29 pct. på 3-10 km, og 9 pct. på over 10 km, medens afstanden for 4 pct. s vedkommende var uoplyst. Antallet af unge på 15 år udgjorde ved begyndelsen af 1965 ialt 75.837 og ved begyndelsen af 1968 ialt 74.673. Der foreligger ikke materiale til belysning af, hvorledes det eksisterende transportbehov faktisk er dækket, men det må anses for utvivlsomt, at en nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år vil indebære en lettelse i transportmæssig henseende for en betydelig del af de 15-årige, der efter undersøgelsen har transportafstande på 3 km eller derover. Denne antagelse finder støtte i en lang række henvendelser, som justitsministeriet i den senere tid har modtaget fra 15-årige, der under henvisning til skolevejens længde eller afstanden mellem bopæl og arbejdsplads har efterlyst en nedsættelse af aldersgrænsen.

Justitsministeriet har fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning udbedt sig en udtalelse om, hvorvidt der foreligger undersøgelser eller statistisk materiale fra Danmark eller udlandet, som kan belyse, om en nedsættelse af aldersgrænsen vil være færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig.

Rådets sekretariat har foretaget en gennemgang af foreliggende dansk og udenlandsk litteratur og statistisk materiale og har på dette grundlag afgivet følgende udtalelse:

„Det er ikke muligt at skønne sikkert over, hvilken virkning en nedsættelse af aldersgrænsen for knallertførere vil have på antallet af tilskadekomne i trafikken. Mange undersøgelser tyder på, at unge motorførere er særligt udsatte i trafikken. Om det skyldes selve alderen, det vil sige den fysiske og psykiske udvikling, om det skyldes omstændigheder, som er forbundet med alderen, f. eks. de færdselsvaner som følger med disse aldersgruppers livsmønstre, eller om det skyldes en mindre kørsels erfaring hos de yngste aldersgrupper, kan ikke afgøres på grund af manglende datagrundlag.

Der er opstillet tre forskellige beregninger af den forventede stigning i antal tilskadekomne ved en nedsættelse af aldersgrænsen fra 16 til 15 år. På grundlag af disse anslås det, at man må forudse en stigning på omkring 300 tilskadekomne pr. år, men usikkerheden på dette tal er betydelig.“

Rådets konklusion bør sammenholdes med det samlede antal færdselsuheld med personskader. Disse androg i 1967 25.929.

For så vidt angår de kriminalpolitiske overvejelser bemærkes, at der ikke i det for justitsministeriet foreliggende materiale er mulighed for at drage nogen sikker slutning med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt en nedsættelse af aldersgrænsen vil medføre en nedgang i antallet af knallerttyverier, idet en sådan slutning bl. a. forudsætter kendskab til baggrunden for kriminaliteten hos den enkelte, og samlede oplysninger herom foreligger ikke i overskuelig form. Antallet af anmeldte tyverier eller brugstyverier af knallerter androg i 1969 23.106. Af disse blev 2.691 eller 12 pct. opklaret. Som grundlag for en vurdering af den eventuelt påregnelige nedgang i antallet af tyverier af knallerter vil nærmere oplysninger om de enkelte opklarede sager kun være af ringe værdi, når henses til opklaringsprocenten. Det er imidlertid næppe urigtigt at antage, at en nedsættelse af aldersgrænsen vil medvirke til at begrænse antallet af tyverierne på dette område.

Om de i udlandet gældende aldersgrænser for kørsel med knallert kan følgende oplyses:

#### *Sverige:*

15 år med højst tilladt hastighed på 30 km/t. Førerbevis kræves ikke.

#### *Norge:*

16 år med højst tilladt hastighed på 50 km/t. Førerbevis kræves ikke.

#### *Tyskland:*

Det tyske trafikministerium har oplyst, at aldersgrænsen for kørsel med knallert ved forordning af 8. maj 1968 blev nedsat fra 16 til 15 år. Den nævnte aldersgrænse gælder dog kun, for så vidt angår kørsel med en højst tilladt hastighed af 25 km/t.

Justitsministeriet har på denne baggrund fundet det forsvarligt at fremsætte forslag om nedsættelse af aldersgrænsen.

Såfremt aldersgrænsen nedsættes, vil justitsministeriet anmode Rådet for større Færdselssikkerhed om at iværksætte en kampagne med det formål at søge den ovenfor nævnte risiko for en forøgelse af færdselsuheldenes antal reduceret.

*Til nr. 2 (§ 38, stk. 3, litra i).*

Ændringen er en konsekvens af den ved lov nr. 279 af 10. juni 1970 gennemførte ændring af færdselslovens § 73, hvorefter der i kommuner med hyrevognsregulativ skal oprettes offentlige holdepladser for alle hyrevogne.

*Til nr. 3 (§ 39, stk. 3, 3. pkt.).*

Retningsvisere på motorcykler har indtil den 5. maj 1970 ikke været tilladt her i landet i modsætning til i udlandet, hvor anvendelse af retningsvisere på motorcykler flere steder endog er påbudt. Flere motorcykelmodeller, der er fremstillet med retningsvisere, har derfor måttet ændres inden registrering i Danmark. Fra 5. maj 1970 har justitsministeriet tilladt anbringelse af retningsvisere på motorcykler, men efter den nuværende affattelse af bestemmelsen fritager anvendelse af blinklys ikke for pligten til at give tegn med armen. Justitsministeriet finder imidlertid ikke tegngivning med armen påkrævet, når blinklys anvendes.

*Til nr. 4 (§ 66, stk. 1, 2. pkt.).*

Efter den gældende lov er dækningspligten for personskade begrænset til 150.000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person. Denne grænse blev fastsat ved lov nr. 206 af 11. juni 1959. I de 11 år, der er forløbet siden den sidste forhøjelse af dækningspligten, har erstatningsniveauet været stigende, og et minimumsbeløb på 150.000 kr. må nu antages at være for lavt.

Ved en underrettsdom i september 1969 blev der således idømt 153.289 kr. i samlet erstatning og godtgørelse til en tilskadekommen ved en færdselsulykke. Sagen gav anledning til spørgsmål fra et folketingsmedlem til den fungerende justitsminister, og i sit skriftlige svar lovede ministeren at undersøge, om der måtte være anledning til at søge beløbsgrænsen forhøjet (Folketingstidende 1968-69, 2. samling, sp. 8505-8506).

Justitsministeriet finder det af hensyn til de skadelidende påkrævet, at der ved en lovændring tilvejebringes sikkerhed for, at der er forsikringsmæssig dækning for de erstatningsbeløb, som fastsættes ved dom. Samtidig har lovændringen til formål at beskytte skadevolderne (forsikringstagerne) mod den personlige hæftelse, der bliver følgen af, at ansvarsforsikringen ikke dækker erstatningspligten fuldt ud. Det må herved fremhæves, at det i praksis ikke er sædvanligt at tegne forsikring med en dækning udover det lovpligtige minimum.

Frem for at foreslå en ny højere beløbsgrænse har man foretrukket ikke at sætte nogen grænse for

dækningspligten ved hver enkelt personskade. Der ved undgår man revisioner som følge af prisudviklingen, ligesom domstolene stilles friere i udmålingen.

Da forsikringspræmiernes størrelse er afhængig af de erstatningsbeløb, selskaberne skal udrede, er der ikke på forhånd grund til at regne med, at det vil medføre nogen væsentlig forskel på præmierne, om man vælger helt at ophæve begrænsningen af dækningspligten ved hver enkelt personskade eller blot at fastsætte en ny begrænsning, der ligger højere end de erstatninger, der aktuelt kan komme på tale.

Assurandør-Societetet, der har kunnet gå ind for ophævelsen af begrænsningen i dækningspligten i forhold til den enkelte personskade, har imidlertid for at muliggøre en rimelig reassurancedækning af risikoen henstillet, at der fastsættes en begrænsning i dækningspligten på f. eks. 5 mill. kr. for de samlede personskader i forbindelse med en enkelt begivenhed. Justitsministeriet finder ikke, at der kan rettes afgørende indvendinger mod et sådant forsikringsteknisk begrundet maksimum, forudsat at det fastsættes så højt, at det ikke kan antages at få nogen praktisk betydning for den enkelte skadelidende eller skadevolder. Man har på denne baggrund foreslået forsikringspligten overfor de samlede personskader, der forårsages ved en enkelt begivenhed, maksimeret til 10 mill. kr.

Da man for tiden overvejer en ændring af dækningsområdet for den lovpligtige ansvarsforsikring for tingskade, har justitsministeriet ikke fundet det hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at foreslå reglerne i § 66 om tingskade ændret.

*Til nr. 5 - 6 og § 2.*

(§ 69, stk. 1, 3. pkt., § 69 b, § 69 c, § 69d og § 58, stk. 1, i lov om bestyrelsen af de offentlige veje).

*Almindelige bemærkninger.*

Færdselssikkerhedskommissionen har i betænkning nr. 4 om udøvelse af parkeringskontrol, afgivet den 13. juli 1967, foreslået, at der tilvejebringes lovhjælp til, at justitsministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelsen af parkeringsrestriktioner, som alene er begrundet med en rationering af gadearbejdet, i et område kan henlægges til vejbestyrelserne, således at der af disse til varetagelse af denne funktion ansættes særlige parkeringskontrollører. Kommissionen har endvidere foreslået, at sanktionen for overtrædelse af parkeringsrestriktioner af den nævnte karakter alene skal være en vejbestyrelsen tilfaldende afgift for benyttelse af parkeringsarealet ud over det tilladte, således at de

gældende bestemmelser i færdselsloven om strafansvar for overtrædelse af parkeringsbestemmelser indskrænkes i tilsvarende omfang.

Det fremgår af kommissionens betænkning, at såvel det foreslåede afgiftssystem som forslaget om oprettelse af et særligt parkeringskorps er begrundet i ønsket om at fritage politiet for en del af det arbejde, der er forbundet med behandlingen af parkeringsovertrædelser, således at den frigjorte arbejdskraft i stedet kan anvendes til løsning af egentlige politimæssige opgaver.

Som begrundelse for forslaget om at belægge visse parkeringsforseelser med afgift i stedet for straf anføres det i betænkningen, at afgiftssystemet vil give mulighed for en langt lettere og derfor mindre administrationskrævende ekspedition. Kommissionen har endvidere givet udtryk for det strafferetligt mere principielle synspunkt, at bødestraffens betydning ikke bør devalueres, men at den bør forbeholdes for mere strafværdige lovovertrædelser end benyttelse af gadeareal til parkering ud over det tilladte.

I begrundelsen for oprettelse af et særligt parkeringskorps har kommissionen peget på, at det må anses for mindre hensigtsmæssigt og uøkonomisk at anvende politifolk med en relativ langvarig uddannelse til det relativt enkle arbejde, som parkeringskontrollen — eller i hvert fald en del af denne — må antages at være.

Ved den nu foreslåede ændring af færdselslovens § 69, stk. 1 (nyt 3. pkt.), ophæves den hidtidige strafhjemmel for tilsidesættelse af lokalt fastsatte parkerings- og standsningsrestriktioner. I stedet for strafsanktion foreslås disse overtrædelser belagt med en afgift, der tilfalder statskassen (§ 69 b, stk. 1-4), og der foreslås tilvejebragt hjemmel for, at kontrollen med restriktionernes overholdelse kan overlades til særlige parkeringskontrollører (§ 69 b, stk. 5).

Lovforslaget afviger på de nedenfor under litra a-c nævnte tre punkter fra forslaget i færdselsikkerhedskommissionens betænkning om parkeringskontrol:

a) De restriktioner, der i overtrædelsestilfælde foreslås belagt med afgift i stedet for straf, omfatter ikke alene — som af færdselsikkerhedskommissionen foreslået — de rationeringsbegrundede parkeringsrestriktioner (parkometerpladser, tidsbegrænset kantstens- og parkeringspladsparkering), men enhver parkerings- eller standsningsrestriktion, herunder fuldstændigt parkerings- eller stopforbud, udfærdiget af de lokale myndigheder i medfør af færdselslovens § 57, stk. 3, eller § 57 a.

b) De særlige parkeringskontrollører, der af kommissionen foreslås henlagt under vejbestyrrelserne (kommunerne) foreslås — under hensyn til de kommunale myndigheders modstand mod at oprette et sådant korps under kommunerne, jfr. nedenfor — ansat under politiet.

c) De pålagte afgifter foreslås som følge af det under b) anførte tillagt statskassen.

Ved den foreslåede afgrænsning af de afgiftsbelagte parkerings- og standsningsforseelser er disse entydigt fastlagt til at omfatte parkering eller standsning i strid med lokalt fastsatte bestemmelser om begrænsning i adgangen til at standse eller parkere. Sådanne bestemmelser vil altid være udtryk for de lokale myndigheders vurdering af den mest hensigtsmæssige anvendelse af gadearealet under hensyn til det aktuelle behov. Bestemmelserne kan således være motiveret enten i ønsket om en hensigtsmæssig regulering af færdselen, i almindelighed i ønsket om gennem hel eller delvis friholdelse af gadearealet for henstillede køretøjer at sikre en gnidningsløs afvikling af den kørende færdsel, eller i andre almene hensyn, herunder en effektiv og hensigtsmæssig udnyttelse af den del af gadearealet, der kan afses til standsning eller parkering, f. eks. således at det begrænsede antal parkeringsmuligheder, der kan stilles til disposition, i videst mulig udstrækning fordeles blandt publikum.

Den trafikant, der tilsidesætter bestemmelser af denne art, udnytter gadearealet på anden måde end tilladt. Det forekommer mindre hensigtsmæssigt at sanktionere en sådan tilsidesættelse med straf. En reaktion som foreslået i form af krav om betaling af en afgift for den uberettigede råden synes rimeligere og vil vel også i højere grad end en bødesanktion være acceptabel for flertallet af trafikanter.

Opkrævning af en afgift som retsfølge af parkering eller standsning i strid med lokale forskrifter bør kun komme på tale i tilfælde, hvor forseelsen ikke tillige indebærer overtrædelse af andre bestemmelser, der er sanktioneret med straf. Såfremt parkeringen eller standsningen har været til fare eller unødigt ulempe for andre, bør forholdet fortsat være strafbart efter bestemmelsen i færdselslovens § 38, stk. 1, jfr. § 69, stk. 1.

Det fremsatte forslag indeholder hjemmel til at pålægge afgift for sådanne standsnings- eller parkeringsforseelser, der — uden samtidig at indebære en overtrædelse af andre bestemmelser, f. eks. færdselslovens §§ 27, stk. 3, eller 38 — alene udgør en overtrædelse af de lokalt fastsatte forskrifter, tilkendegivet ved afmærkning eller fastsat i lokale vedtægter eller bekendtgørelser udstedt i medfør af de bestemmelser, der er citeret i forslagets § 69 b, stk. 1.

Da formålet med de foreslåede bestemmelser er i videst muligt omfang at fritage politiet for at optage rapport og udfærdige bødeforelæg og anklageskrift i sager vedrørende overtrædelse af lokale parkeringsrestriktioner, bør adgangen til at søge disse sager afgjort ved betaling af en afgift anvendes også i tilfælde, hvor det kan være genstand for tvivl, om overtrædelsen har været til ulempe eller fare. Derimod bør der ikke pålægges afgift, men rejses tiltale, hvor standsningen eller parkeringen klart har været til ulempe eller fare.

Forslagets § 69 c indeholder hjemmel for politiet til at fjerne visse køretøjer, der henstår på et af færdselsloven omfattet område samt til under visse betingelser at bortsælge sådanne køretøjer. Ved forslagets § 69 d bemyndiges justitsministeren til at bestemme, at bortsalg af andre køretøjer, der er i politiets eller bilinspektionens varetægt, kan finde sted under samme betingelser som nævnt i § 69 c.

*Til nr. 5.*

(§ 69, stk. 1, 3. pkt.).

De overtrædelser, der foreslås belagt med afgift i stedet for straf, omfatter alene tilsidesættelser af lokalt fastsatte standsnings- eller parkeringsrestriktioner udfærdiget i medfør af § 57, stk. 3, og § 57 a samt vejbestyrelseslovens § 56, stk. 2. Afgift vil herefter kunne pålægges for standsning eller parkering i strid med skilteafmærkning på stedet (herunder afmærkning af et område som zone med begrænset parkering) eller afmærkning på kørebanen (parkeringsbåseafmærkning), parkering uden korrekt anvendelse af parkeringsskive, når sådan er foreskrevet, samt parkerings- eller standsningsrestriktioner fastsat i lokale politibekendtgørelser, uanset om disse restriktioner tillige er tilkendegivet ved afmærkning.

Som anført under de almindelige bemærkninger vil overtrædelser af den ovennævnte art fortsat være strafbare, såfremt de tillige har forvoldt fare eller unødigt ulempe for andre.

Afgiftsbelagt er endvidere anvendelse af parkometerpladser uden erlæggelse af den herfor fastsatte afgift, uanset om den tilladte parkeringstid er overskredet eller ej, jfr. det samtidig hermed fremsatte forslag om ændring af vejbestyrelseslovens § 58, stk. 1, og forslagets § 69 b, stk. 1.

*Til nr. 6.*

(§ 69 b)

Afgiften vil blive pålagt ved en skriftlig meddelelse, der anbringes på køretøjet eller overgives til føreren, såfremt han er til stede. Meddelelsen bør udformes således, at den — såfremt køretøjet er registreret — indeholder oplysning om registreringsnummer, men bør ikke herudover indeholde oplysninger om adressaten.

Det foreslås, at ejeren eller brugeren hæfter for betalingen, såfremt føreren undlader at betale inden udløbet af den fastsatte frist. Bestemmelsen vil indebære en forenklet ekspedition af sager, i hvilke der foreligger modstridende oplysninger om, hvem der aktuelt har været fører af køretøjet. Betalingsforpligtelsen påhviler ikke ejeren (brugeren) i tilfælde, hvor førerens besiddelse af køretøjet var uretmæssig.

Beløbet foreslås i mangel af betaling inddrevet ved udpantning. Efter den foretagne afgrænsning af de forseelser, der kan belægges med afgift, påregnes der i forbindelse med sagernes eventuelle indbringelse for fogeden ikke at kunne opstå en sådan tvivl med hensyn til sagens bevisligheder, at den må henvises til domstolene. Den eventuelt fornødne bevisførelse, der typisk vil bestå i en konstatering af den stedfundne uberettigede henstilling og førerens (ejerens eller brugerens) identitet, vil efter justitsministeriets opfattelse kunne finde sted inden for rammerne af den efter retsplejelovens § 524, stk. 4, tilladte bevisførelse for fogedretten.

Justitsministeriet har fundet det uforment at stille forslag om fortrinsret i køretøjet til sikkerhed for afgiftsbeløbet.

De nærmere regler om afgiftens opkrævning foreslås udfærdiget af justitsministeren.

Når de her omhandlede parkerings- og standsningsrestriktioner ikke længere sanktioneres med straf, vil kontrollen med restriktionernes overholdelse kunne overlades til særlige parkeringskontrollører. Kontrolopgaven forudsættes — efter den stedfundne afgrænsning — at kunne varetages af personer uden særlig politimæssig uddannelse. Oprettelse af et sådant korps vil indebære, dels at kontrollen med overholdelsen kan effektiviseres, dels at politiet vil kunne frigøre arbejdskraft til varetagelse af egentlige politimæssige opgaver.

Justitsministeriet har overvejet den mulighed, at det særlige parkeringskorps, som foreslået af færdselsikkerhedskommissionen, oprettes som et kommunalt korps, men tanken herom har mødt modstand fra kommunal side. Korpslet foreslås derfor efter justitsministerens nærmere bestemmelse oprettet under politiet. Det er justitsministeriet foreløbig forsøgsvis at ansætte parkeringskontrollører i København. Udgiften hertil kan anslås til 3 mill. kr. årligt.

Justitsministeriet har overvejet den mulighed, at det særlige parkeringskorps, som foreslået af færdselsikkerhedskommissionen, oprettes som et kommunalt korps, men tanken herom har mødt modstand fra kommunal side. Korpslet foreslås derfor efter justitsministerens nærmere bestemmelse oprettet under politiet. Det er justitsministeriet foreløbig forsøgsvis at ansætte parkeringskontrollører i København. Udgiften hertil kan anslås til 3 mill. kr. årligt.

## (§ 69 c).

Indbringelse af køretøjer, der gennem længere tid har været efterladt på områder, omfattet af færdselsloven, eller som er henstillet i strid med gældende standsnings- eller parkeringsbestemmelser, finder efter den gældende lovgivning sted i medfør af bestemmelserne om optagelse af hittegods (lov nr. 146 af 23. april 1952) og bestemmelsen i retsplejelovens § 108 om politiets pligt til at opretholde orden og påse overholdelsen af love og vedtægter.

Bortset fra bestemmelsen i hittegodslovens § 4 om bortsalg af hittegods efter forløbet af 3 måneder fra indleveringen, indeholder lovgivningen ikke bestemmelser om bortsalg af køretøjer, der indbringes af politiet. Der er således ikke hjemmel til at bortsælge et indbragt køretøj, hvis ejer er kendt af politiet, men trods opfordring undlader at afhente dette, medmindre denne undladelse kan betragtes som en opgivelse af ejendomsretten. Køretøjer med ukendt ejerforhold skal opbevares i mindst 3 måneder, medmindre de er i en så ringe tilstand, at de kan betragtes som „bortkastet“ af ejeren.

Antallet af køretøjer, der indbringes af politiet, har i de senere år været stadig voksende og er i dag så stort, at spørgsmålet om tilvejebringelse af plads til anbringelse af køretøjerne frembyder alvorlige vanskeligheder. Omkostningerne ved de ofte langvarige opbevaringer af køretøjer er stigende, og en væsentlig del af disse udgifter må i dag afholdes endeligt af politiet. Refusion opnås kun i det omfang salgsprøvet for køretøjer, der kan bortsælges, giver dækning for de afholdte udgifter, samt i det omfang udgifterne kan pålægges og i mangel af frivillig betaling inddrives hos køretøjets fører (ejer eller bruger) som sagsomkostninger i forbindelse med en eventuel straffesag.

På denne baggrund finder justitsministeriet det ønskeligt, at den i øjeblikket gældende frist for bortsalg af køretøjer i henhold til hittegodsloven forkortes væsentligt.

Ved de foreslåede bestemmelser i § 69 c, der, for så vidt angår de køretøjer, der er nævnt i stk. 1, under pkt. 1-3, træder i stedet for hittegodslovens regler om bortsalg af hittegods, foreslås hjemmelen for politiets adgang til at indbringe køretøjer præciseret, og der foreslås tilvejebragt udtrykkelig hjemmel for bortsalg af køretøjer også i tilfælde, hvor ejerforholdet er kendt, men ejeren trods opfordring undlader at afhente køretøjet inden udløbet af en fastsat frist. De nærmere regler om forkyndelse af en tilkendegivelse for ejeren og opbevaringsfristens længde foreslås fastsat af justitsministeren. Er ejeren ukendt, kan bortsalg uden forkyndelse finde sted 14 dage efter indbringelsen.

Bortsalg finder sted efter de om offentlig auktion gældende regler, bortset fra tilfælde, hvor salg til ophugning skønnes at ville indbringe et større prøvenue. Spørgsmålet om retsstillingen for indehavere af panteret, ejendomsforbehold m. v. i køretøjet afgøres efter dansk rets almindelige regler om sådanne rettigheders gyldighed efter videresalg.

Udgifterne ved transport og opbevaring af køretøjet og omkostningerne ved et eventuelt salg, påhviler føreren (ejeren eller brugeren), og der foreslås tilvejebragt hjemmel for, at disse udgifter i mangel af frivillig betaling kan inddrives ved udpantning.

## (§ 69 d).

Der har i praksis vist sig behov for at kunne bortsælge køretøjer, der uden at være omfattet af det forslagens § 69 c, stk. 1, nævnte kategorier — er i politiets eller bilinspektionens varetægt. Et sådant behov har foreligget med hensyn til køretøjer, der — efter undersøgelse hos bilinspektionen — ikke afhentes af ejeren. Ved den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 69 d vil der være tilvejebragt hjemmel for justitsministeren til at træffe bestemmelse om, at bortsalg af sådanne køretøjer vil kunne finde sted i overensstemmelse med de foreslåede bestemmelser i § 69 c, stk. 3 og 4.

## Til § 2.

(§ 58, stk. 1, i lov om bestyrelsen af de offentlige veje).

Ved den foreslåede ændring ophæves den hidtidige straffehjemmel for parkometerforseelser, idet overtrædelse af reglerne om anvendelse af parkometre i stedet er medtaget i den foreslåede afgiftsbestemmelse i § 69 b, stk. 1.

## Til nr. 7 og 8.

(§ 70, stk. 7 og 8, og § 70 a).

## Almindelige bemærkninger.

Efter færdselslovens § 70, stk. 1, skal retten til at være fører af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, frakendes en person, hvis han har ført køretøjet på groft uforsvarlig måde, eller det i øvrigt af de grunde, der er nævnt i bestemmelsen, findes betænkeligt af hensyn til færdselssikkerheden, at han fører motordrevet køretøj.

Efter § 70, stk. 2, skal førerretten frakendes, hvis føreren på grund af nydelse af spiritus ikke har været i stand til at føre motorkøretøjet på fuldt tryggende måde.

Frakendelse af førerretten efter de nævnte bestemmelser medfører, at retten til at føre motorkøretøj bortfalder. Anke af dommen har ikke opsæt-



tende virkning, og der er ikke hjemmel for ankeinstansen til at tillægge anken opsættende virkning. Dette fremgår af bestemmelsen i § 70, stk. 5, 2. pkt., hvorefter dommens virkning ikke standses ved anke eller kære. Fuldbyrdelse af den afsagte dom f. s. v. angår frakendelse af førerretten påbegyndes således straks, uanset at anke iværksættes, eller at adgangen hertil står åben. Bestemmelsen fraviger den almindelige regel i retsplejelovens § 951, hvorefter rettidig anke hindrer fuldbyrdelse af en straffedom. Anke af en dom, hvorved nogen frakendes retten til at udøve de i straffelovens § 78, stk. 2, nævnte virksomheder, har ligeledes i almindelighed opsættende virkning, dog at den ret, der træffer afgørelsen om rettighedsfortabelse, i dommen kan bestemme, at anke ikke har opsættende virkning.

Bestemmelsen i færdselslovens § 70, stk. 5, 2. pkt., hvorefter det er udelukket at tillægge anke af en fældende dom opsættende virkning med hensyn til frakendelsesspørgsmålet, har i praksis vist sig at være for usmidig.

Behovet for en mere smidig ordning har navnlig vist sig i forbindelse med sager, hvor frakendelse er sket efter § 70, stk. 1, på grund af groft uforsvarlig kørsel. Der er her tale om sager, hvis udfald kan være meget tvivlsom, og som ofte prøves i flere instanser. Da frakendelsestiden som regel ikke overstiger 6 måneder, må det erkendes, at værdien af anke af dommen med henblik på at opnå frifindelse for frakendelse, er begrænset, idet ankeinstansens afgørelse ofte først vil kunne foreligge på et tidspunkt, hvor størstedelen af frakendelsestiden er forløbet.

Der har med mellemrum været rejst kritik af, at færdselsloven ikke indeholder hjemmel for at yde erstatning til personer, der frifindes for påstanden om frakendelse af førerretten, men som har lidt økonomisk tab ved i en periode under sagens behandling at have været uden førerbevis.

De foreslåede regler i § 70, stk. 7 og 8, hvorved der i en række tilfælde tillægges anke opsættende virkning, vil for så vidt mindske behovet for regler om erstatning, men der vil dog også efter en eventuel gennemførelse af disse bestemmelser kunne forekomme tilfælde, hvor erstatning er rimeligt begrundet. Der tænkes på tilfælde, hvor førerretten midlertidigt har været frataget af politiet i medfør af § 70, stk. 6, men den sigtede senere frifindes, og tilfælde, hvor der sker frifindelse i ankeinstansen i en sag, hvor anke af underinstansens afgørelse om frakendelse ikke har haft opsættende virkning.

Medens der efter retsplejelovens § 1018 b, stk. 1, om erstatning for uberettiget anholdelse og fængsling også kan ydes godtgørelse for lidelse og tort, har

man skønnet, at der alene bør ydes erstatning for økonomiske tab i forbindelse med fratagelse eller frakendelse af førerretten. Det er utvivlsomt i tilfælde, hvor førerbevisets inddragelse har medført økonomisk tab, at der er det mest udtalte behov for at give den pågældende en form for kompensation. Man er dog opmærksom på, at det også i visse andre tilfælde f. s. v. kunne være begrundet at markere det uberettigede i fratagelsen gennem ydelse af en godtgørelse fra det offentlige. Det kan derfor ikke afvises, at der senere bør ske en udvidelse af ordningen, men man har fundet det rimeligt foreløbig at holde sig til almindelig erstatningsudmåling for dokumenterede tab, hvor der ikke vil opstå næneværdige retstekniske vanskeligheder med hensyn til beløbets fastsættelse. Man kan i denne forbindelse også henvise til reglerne i retsplejelovens § 1018 c, der kun giver erstatning for det økonomiske tab som følge af bl. a. uberettiget suspension fra advokatvirksomhed, beslaglæggelse, ransagning og beslag på formue.

Efter den foreslåede bestemmelse i § 70 a, stk. 1, beror det som hovedregel på domstolens afgørelse, hvorvidt og i bekræftende fald med hvilket beløb erstatning bør tilkendes. Efter forslaget § 70 a, stk. 2, kan erstatning dog ikke tilkendes, såfremt der er begrundet formodning om, at den pågældende er skyldig i den forseelse, der gav anledning til frakendelsen eller fratagelsen, eller frifindelsen eller påtaleundladelsen alene er begrundet i, at den tiltalte (sigtede) findes utilregnelig. Bestemmelsen, der svarer til retsplejelovens § 1018 b, stk. 2, vil f. eks. kunne finde anvendelse, hvor den tiltalte er blevet frifundet for påstand om frakendelse for kørsel i spirituspåvirket tilstand, idet retten efter bevisførelsen ikke har ment med den fornødne sikkerhed at kunne forkaste tiltaltens forklaring om at have drukket efter kørslen.

Behandlingen af et fremsat erstatningskrav skal efter lovforslaget ske efter reglerne i retsplejelovens §§ 1018 e-m.

Størrelsen af de årlige udgifter til erstatning lader sig ifølge sagens natur kun vurdere med stor usikkerhed.

Antallet af tiltalte overfor hvem, der var nedlagt påstand om frakendelse efter færdselslovens § 70, stk. 1 (groft uforsvarlig kørsel m. v.), var i 1969: 2659. Samme år blev der i 6.787 tilfælde rejst tiltale efter færdselslovens § 16, stk. 1 (spirituskørsel), hvor man kan gå ud fra, at der i alle tilfælde er nedlagt påstand om frakendelse efter færdselslovens § 70, stk. 2.

Medens man ikke har oplysninger om, hvor mange af sagerne vedrørende groft uforsvarlig kørsel

sel, der førte til frakendelse, kan man gå ud fra, at der i over 6000 tilfælde er sket frakendelse i spiritussager. Af disse oplysninger kan imidlertid intet udledes om de udgifter til erstatning, den foreslåede ordning vil medføre. Som nedenfor anført, kan man gå ud fra, at det kun bliver i et relativt lille antal tilfælde, hvor en fældende spiritusdom omstødes i ankeinstansen. Der hersker betydelig større usikkerhed med hensyn til groft uforsvarlig kørsel. På den anden side vil det netop i denne sidste gruppe tilfælde blive hovedreglen, at anke får opsættende virkning, således at der allerede af den grund ikke vil opstå spørgsmål om erstatning. Det følger heraf, at man ikke kan regne med noget større antal sager, hvor der overhovedet har foreligget en inddragelse af førerbeviset, der senere omgøres. Man må imidlertid yderligere tage i betragtning, at selv hvor der foreligger en fratagelse eller inddragelse, der senere omgøres, vil der kun kunne blive tale om erstatning, hvis den pågældende kan dokumentere et tab. Justitsministeriet skønner herefter, at den samlede erstatningsudgift ikke vil blive højere end 200.000 kr. årligt.

*Til nr. 7.*

(§ 70, stk. 7 og 8).

I stk. 7, 1. pkt., er det bestemt, at anke af en dom, hvorved der er sket frakendelse af førerretten efter § 70, stk. 2 (kørsel i spirituspåvirket tilstand), ikke har opsættende virkning, medmindre dette bestemmes af ankeinstansen. I disse sager vil førerretten med hensyn til færdselssikkerheden og retshåndhævelsen oftest allerede inden dommen have været midlertidigt inddraget af politiet i medfør af § 70, stk. 6. De nævnte hensyn bør imidlertid også føre til, at førerbeviset inddrages i de tilfælde, hvor der sker domfældelse for spirituskørsel, men beviset ikke forud for domfældelsen har været taget i forvaring af politiet. Praksis viser desuden, at en frakendelsesdom efter stk. 2 sjældent bliver omstødt i ankeinstansen.

I stk. 7, 2. pkt., er det bestemt, at anke af en dom, hvorved der er sket frakendelse af førerretten efter § 70, stk. 1 (groft uforsvarlig kørsel m. v.), ikke har opsættende virkning, såfremt førerretten har været frataget domfældte under sagen efter stk. 6. Det modsatte kan dog bestemmes af ankeinstansen. Af denne bestemmelse følger modsætningsvis, at anke har opsættende virkning, såfremt førerbeviset ikke forud for domfældelsen har været administrativt inddraget. Midlertidig fratagelse af førerbeviset efter § 70, stk. 6, foretages kun i meget begrænset omfang i forbindelse med sager om groft uforsvarlig kørsel. Drejer det sig om særdeles groft uforsvarlig kørsel kan hensynet til færdselssikkerheden dog

kræve, at førerretten midlertidigt inddrages, og forslaget går derfor ud på, at den stedfundne inddragelse af førerbeviset i disse tilfælde bør opretholdes efter domfældelse, medmindre ankeinstansen træffer bestemmelse om udlevering.

I de almindeligt forekommende tilfælde af frakendelse efter § 70, stk. 1, hvor midlertidig inddragelse efter § 70, stk. 6, ikke har fundet sted forud for dommen, vil det derimod af retssikkerhedsmæssige grunde være rigtigst at anvende regler svarende til retsplejelovens §§ 999 og 951, jfr. § 963, hvorefter en dom ikke kan fuldbyrdes, før ankefristen er udløbet eller ankeafkald er meddelt, og hvorefter anke hindrer fuldbyrdelse. I disse tilfælde vil det ofte være tvivlsomt, hvorledes ankeinstansens afgørelse vil falde ud. Også den normalt korte frakendelsestid i disse sager taler for at give anke opsættende virkning.

I stk. 8, 1. pkt., er der givet regler for, hvorledes der skal forholdes, såfremt førerbeviset er inddraget, men påstanden om frakendelse ikke tages til følge. Hovedreglen er, at førerbeviset i disse tilfælde straks skal udleveres. Anklagemyndigheden kan dog, såfremt den frifindende dom ankes, få spørgsmålet om opretholdelse af inddragelsen særskilt prøvet i ankeinstansen.

Efter stk. 8, 2. pkt., kan anklagemyndigheden særskilt for ankeinstansen endvidere indbringe spørgsmålet om inddragelse af førerretten i tilfælde, hvor anke af en dom, hvorved førerretten frakendes, har opsættende virkning med hensyn til fratagelsen, d. v. s. sager, hvor førerretten er frakendt efter § 70, stk. 1 (groft uforsvarlig kørsel m. v.), men førerbeviset ikke forud for dommen har været administrativt inddraget.

Der vil forekomme tilfælde, hvor det under hensyn til de oplysninger, der er fremkommet under bevisførelsen, vil være naturligt for anklagemyndigheden straks at søge førerbeviset inddraget.

*Til nr. 8.*

(§ 70 a).

Som nævnt foran i de almindelige bemærkninger er det efter forslaget § 70 a, stk. 1, som hovedregel overladt til domstolene i det enkelte tilfælde at afgøre, hvorvidt og i bekræftende fald med hvilket beløb erstatning for uberettiget inddragelse af førerretten bør ydes. Bestemmelsen i stk. 2 angiver udtømmende de tilfælde, hvor erstatning skal nægtes. Andre omstændigheder kan føre til, at erstatning bør nægtes eller nedsættes. Man har fundet det uforholdsmæssigt i lovtæksten at anføre eksempler på sådanne andre omstændigheder, da tilkendelse af erstatning ikke er obligatorisk. Blandt de forhold,

der bør indgå i vurderingen kan nævnes, om den pågældende selv har givet anledning til fratagelsen eller frakendelsen, jfr. herved bestemmelsen i retsplejelovens § 1018 b, stk. 3.

Bestemmelserne i retsplejelovens § 1018 e-m, hvortil der henvises i stk. 2, 2. pkt., indeholder bl. a. regler om fremgangsmåden ved erstatningskravets fremsættelse og påkendelse.

Med „frifindes“ sigtes der til frifindelse for påstanden om frakendelse.

**Til § 3.**

**Til § 3, stk. 2.** Man har fundet det nødvendigt med en bestemmelse, der udtrykkelig fastsætter, fra hvilket indspunkt indtrådte skader skal være omfattet af den forhøjede grænse for dæknings-

pligten. Dette tidspunkt, den 1. april 1971, er meddelt Assurandør-Societetet.

Efter ønske fra forsikringsside og i lighed med med § 2 i lov nr. 223 af 4. juni 1969 om ændring af færdselsloven, er det endvidere bestemt, at forsikringer, der er tegnet inden den 1. april 1971, automatisk ændres i overensstemmelse med § 1, nr. 4 og uden, at de ældre policier behøver at få påtegning herom.

I lighed med § 2, stk. 2, i lov nr. 206 af 11. juni 1959 om ændring i færdselsloven, hvor der ved § 1, nr. 7 foretoges en forhøjelse af dækningspligten ved personskade, har man efter ønske fra forsikringselskaberne bestemt, at forsikringstagere ikke kan opsig forsikringsaftalen på grund af en forhøjelse af forsikringspræmierne, som alene er begrundet i den ændring af reglerne, som foreslås ved § 1, nr. 4.