



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 53

(2003–2004)

Om lov om endringer i lov 18. juni 1965
nr. 4 om vegtrafikk

Innhold

1	Proposisjonens innhold	5	5.4	Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger	16
2	Begrepet «førerrett» og innføring av førerkort for tohjuls moped	6	6	Endringer i § 23 a Personlig verneutstyr	17
2.1	Bakgrunnen for forslaget og gjeldende rett	6	6.1	Bakgrunnen for forslaget og gjeldende rett	17
2.1.1	Begrepet «førerrett»	6	6.1.1	Generelt	17
2.1.2	Innføring av førerkort for tohjuls moped	6	6.1.2	Plikt til å montere og bruke bilbelte	17
2.2	Forslag til lovendringer	6	6.1.3	Ansvar for at passasjerer under 15 år bruker bilbelte	17
2.2.1	Begrepet «førerrett»	6	6.1.4	Bruk av sikringsutstyr til rullestoler mv.	18
2.2.2	Innføring av førerkort for tohjuls moped	7	6.1.5	Plikt til og ansvar for bruk av utstyr til sikring av barnevogner i buss	18
2.3	Høringen	7	6.2	Forslag til lovendringer	18
2.3.1	Begrepet «førerrett»	7	6.3	Internasjonale regler og fremmed rett .	18
2.3.2	Innføring av førerkort for tohjuls moped	7	6.3.1	FN	18
2.4	Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger	8	6.3.2	EU/EØS	18
3	Hjemmel for gebyr for utstedelse av fartskriverkort	9	6.4	Høringen	19
3.1	Bakgrunnen for forslaget og gjeldende rett	9	6.5	Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger	20
3.2	Forslag til lovendring	9	7	Økonomiske og administrative konsekvenser	
3.3	Høringen	10	7.1	Til forslaget i kapittel 2	22
3.4	Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger	10	7.2	Til forslaget i kapittel 3	22
4	Ny forskriftshjemmel for tilfeldig utekontroll av kjøretøy	12	7.3	Til forslaget i kapittel 4	22
4.1	Bakgrunnen for forslaget og gjeldende rett	12	7.4	Til forslaget i kapittel 5	22
4.2	Forslag til lovendring	12	7.5	Til forslaget i kapittel 6	22
4.3	Høringen	12	8	Merknader til de enkelte bestemmelsene	23
4.4	Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger	13	8.1	Til lovforslaget del I – endringer i vegtrafikkloven	23
5	Innføring av ny § 19 a om godkjenning av kjøretøyverksteder ..	15	8.2	Til lovforslaget del II – opphevelse av lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av kjøretøyverksteder	24
5.1	Bakgrunnen for forslaget og gjeldende rett	15	8.3	Til lovforslaget del III – ikraftsetting	24
5.2	Forslag til lovendring	15			
5.3	Høringen	15			
				Forslag til lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk	25



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 53

(2003–2004)

Om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 2. april 2004,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Proposisjonens innhold

Regjeringen legger med dette frem forslag til endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk.

Kapittel 2 omhandler forslag som gjennomfører begrepet «førerett» i lovens bestemmelser samt forslag til endringer tilknyttet innføring av førerkort for tohjuls moped.

Kapittel 3 omhandler forslag til hjemmel for å gi bestemmelser om gebyr for utstedelse av fartskrivkort.

Kapittel 4 omhandler forslag til ny forskriftshjemmel for tilfeldig og uanmeldt kontroll av kjøretøy langs vegen.

Kapittel 5 omhandler forslag om ny § 19 a om krav om godkjenning av kjøretøyverksteder til erstatning for lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverksteder.

Kapittel 6 omhandler forslag om presisering og utvidelse av § 23 a om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn.

Kapittel 7 omtaler forslagenes økonomiske og administrative konsekvenser.

Kapittel 8 inneholder merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslagene.

2 Begrepet «førerrett» og innføring av førerkort for tohjuls moped

2.1 Bakgrunnen for forslaget og gjeldende rett

2.1.1 Begrepet «førerrett»

Ved Besl. O. nr. 110 (2002–2003), jf. Ot.prp. nr. 52 (2002–2003) Om lov om endring i vegtrafikkloven mv. (domstolsbehandling av tap av retten til å føre motorvogn mv.), ble begrepet «førerrett» delvis innført i loven fra 1. januar 2004. Det ble samtidig gjennomført tilsvarende terminologiendringer i §§ 2, 255, 256, 261 og 321 i lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven).

Det foreslås her å gjennomføre skillet mellom førerrett og førerkort konsekvent i loven. *Førerrett* er den rettighet man har til å føre motorvogn når gitte krav i lov- og forskriftsverket er oppfylt, mens *førerkort* som en hovedregel er beviset for at man har denne rettigheten. For kjøring av enkelte særlige grupper motorvogner, som eksempelvis motorredskaper, stilles det ikke krav om førerkort men kun at føreren har førerrett gjennom å tilfredsstille blant annet krav til alder. Som en samlebetegnelse kalles sistnevnte grupper av kjøretøy, førerkortfrie motorvogner.

2.1.2 Innføring av førerkort for tohjuls moped

Overgang til en modulbasert føreropplæring for alle førerkortklasser er tidligere varslet i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011. I dette inngår også en overgang fra dagens mopedførerbevis til eget førerkort for moped – førerkort klasse M. En slik overgang er omtalt blant annet i ovennevnte Ot.prp. nr. 52 (2002–2003) og Ot.prp. nr. 71 (2001–2002) Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort).

Hensynet til et helhetlig føreropplæringssystem med fokus på trafikal kompetanse for førere av alle motorvogner, og til administrativ hensiktsmessighet, tilsier at det ikke bør være annet regelverk for tohjuls moped i forhold til erverv og dokumentasjon av førerkompetanse enn for andre tohjuls kjøretøy (lett motorsykkel og motorsykkel).

Innføring av førerkort for tohjuls moped viderefører også en hensiktsmessig sonndring mellom fører-

erkort og kompetansebevis, hvor sistnevnte forbeholdes dokumentasjon av tilleggskompetanse for utøvere innen bestemte former for transport, som eksempelvis utrykningskjøring eller transport av farlig gods. Begrepet «førerkort» skal benyttes om beviset for retten til å kjøre en bestemt klasse kjøretøy, eksempelvis buss eller moped.

Formell innføring av førerkort klasse M er tidligere gjort ved forskrift fastsatt med hjemmel i vegtrafikkloven § 24. Overgangen er praktisk gjennomført for tre- og firehjuls moped fra 1. januar 2003. For tohjuls moped avventes ny læreplan for teoretisk og praktisk opplæring. De nødvendige endringer i forhold til teoretisk og praktisk opplæring for førerkort for tohjuls moped, gjøres ved forskrift fastsatt med hjemmel i vegtrafikkloven §§ 24, 26, 27 og 28. Det tas sikte på å gjennomføre overgangen fra mopedførerbevis til førerkort for tohjuls moped fra 1. januar 2005, når også hovedtyngden av de øvrige elementene i modulsystemet blir innført.

2.2 Forslag til lovendringer

2.2.1 Begrepet «førerrett»

Besl. O. nr. 110 (2002–2003), jf. Ot.prp. nr. 52 (2002–2003) Om lov om endring i vegtrafikkloven mv. (domstolsbehandling av tap av retten til å føre motorvogn mv.) innførte begrepet «førerrett» i §§ 24 a annet ledd, 33, deler av 34, 35, 39 og 40 med tanke på retten til å føre førerkortpliktig motorvogn. I foreliggende forslag innføres begrepet «førerrett» i en rekke av lovens øvrige bestemmelser. Begrepet omfatter også rett til å føre førerkortfrie motorvogner.

Begrepet «førerkort» er benyttet i følgende av vegtrafikklovens bestemmelser: §§ 24, 24 a, 26, 27, 28, 30, 33, 34, 35, 39 og 40. I enkelte av bestemmelsene foreslås ingen endringer, fordi man omtaler beviset for førerretten, dvs. førerkortet. Dette gjelder eksempelvis i vegtrafikkloven § 30 som omhandler motorvognfører med utenlandsk førerkort. I andre bestemmelser foreslås begrepet «førerkort» erstattet med begrepet «førerrett». Dette foreslås der loven sikter til den rettighet man har til å føre motorvogn når lovens vilkår er oppfylt, eksem-

pelvis i § 28 om trafikkopplæring. I noen tilfeller foreslås begrepet «førerrett» tatt inn som et tillegg til begrepet «førerkort», se eksempelvis forslag til ny overskrift i § 24.

2.2.2 Innføring av førerkort for tohjuls moped

Gjeldende rett likestiller langt på vei mopedførerbevis med førerkort for andre motorvogner.

Ved innføring av førerkort for tohjuls moped blir slik likestilling gjennomført konsekvent. Dette gir behov for lovtekniske endringer i §§ 24 a, 34, 35 og 44. Enkelte bestemmelser hvor mopedførerbevis omtales spesifikt, blir overflødige og foreslås derfor opphevet.

Krav til ledsager ved øvingskjøring gjelder i dag ikke for moped, fordi kravene bare er knyttet opp til førerkort. Ved innføring av førerkort for tohjuls moped får kravene betydning også for øvingskjøring med moped. Dersom loven ikke endres, vil ingen kunne være ledsager ved slik øvingskjøring før de har hatt førerkort for moped i fem år. Vegtrafikkloven § 26 foreslås derfor endret, slik at det vil være tilstrekkelig å ha hatt *førerrett* for moped sammenhengende de siste fem år.

Det foreslås i § 26 mulighet for departementet til å gjøre unntak fra kravet om godkjent lærevogn ved øvingskjøring mot vederlag. Bakgrunnen er at man ønsker at elevene skal kunne benytte egne mopeder, uten at disse må være spesielt godkjente. Videre foreslås at departementet i § 26 kan fastsette tilleggskrav for øvingskjøring med visse motorvogner, slik at det eksempelvis kan stilles krav om at ledsager/trafikkklærer ved øvingskjøring for moped skal kjøre motorsykkel.

Videre foreslås endring i § 27 som gir departementet mulighet til å fastsette tilleggskrav for trafikkklærere for visse motorvogngrupper, slik at det eksempelvis kan stilles krav om at trafikkklærer for moped har førerrett for motorsykkel.

2.3 Høringen

2.3.1 Begrepet «førerrett»

Delvis innføring av begrepet «førerrett» var gjenstand for alminnelig høring i tilknytning til Ot.prp. nr. 52 (2002–2003). De endringene tilknyttet begrepet «førerrett» som nå foreslås, antas ikke å innebære ytterligere realitetsendringer, og alminnelig høring har derfor vært ansett som åpenbart unødvendig.

2.3.2 Innføring av førerkort for tohjuls moped

Forslag til lov- og forskriftsendringer i forbindelse med innføring av førerkort for tohjuls moped, ble sendt på alminnelig høring 22. januar 2003 med høringsfrist 15. mars 2003. Forslaget ble sendt til 115 høringsinstanser. Det ble mottatt 41 uttalelser, hvorav sju fra andre enn høringsinstansene.

Følgende har hatt forslaget til uttalelse:

Arbeids- og administrasjonsdepartementet
Arbeidsdirektoratet
Autoriserte Trafikkskolors Landsforbund
Bilimportørenes Landsforening
Den Norske Advokatforening
Den Norske Dommerforening
Direktoratet for arbeidstilsynet
Direktoratet for brann- og elsikkerhet
Direktoratet for naturvern
Direktoratet for sivilt beredskap
Etatsansattes Landsforbund
Finansdepartementet
Flerfaglig Fellesorganisasjon
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Forsvarets Biloffiser
Forsvarets overkommando
Forsvarsdepartementet
Fylkeskommunene
Færdselsstyrelsen, Danmark
Helsedepartementet
Hærens forsyningskommando
Institutt for samferdselsteknikk
Justis- og politidepartementet
Justisministeriet, Island
Kommunal- og regionaldepartementet
Kommunenes Sentralforbund
Kongelig Norsk Automobilklubb
Konkurransetilsynet
Landbruksdepartementet
Landsdelspolitimesteren i Nord-Norge – Reinpolitiet
Landsforbundet av Motorhistoriske kjøretøyklubber
Landsorganisasjonen i Norge
Lastebileiernes forening
Lærerforbundet
MC-rådet
Miljøverndepartementet
Motorførernes Avholdsforbund
Motorsykkelgrossistenes Forening
Naturvernforbundet
NITO
NKI Forlaget
Nord Norsk Trafikksenter

Norges Automobil-Forbund
 Norges Bilbransjeforbund
 Norges Bondelag
 Norges Forsikringsforbund
 Norges Hytteforbund
 Norges Lastebileier Forbund
 Norges Motorsportforbund
 Norges Motorsykelbransjeforbund
 Norges Motorsykkelforbund
 Norges Røde Kors Hjelpekorps
 Norges Snøscooterforbund – SNØFOR
 Norges Turbileierforbund
 Norsk Kommuneforbund
 Norsk Lærerlag
 Norsk Motorcykel Union
 Norsk Tjenestemannslag
 Norsk Trafikksenter AS
 Norsk Trafikksikkerhetsforbund
 Norsk Transportarbeiderforbund
 NSB Hovedadministrasjonen
 Nærings- og handelsdepartementet
 Næringsdepartementet, Sverige
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Opplysningsrådet for veitrafikken
 Politidirektoratet
 Politiets Fellesforbund
 Reindriftadministrasjonen
 SINTEF – avdeling 63 Samferdselsteknikk
 Skandinavisk trafikksenter A/S
 Skolenes Landsforbund
 Snøfartsverket
 Snøscooterimportørenes Forening
 Statens Bilsakkyndiges Forening
 Statens Helsetilsyn
 Statens trafikklærerskole
 Statens vegvesens regionvegkontorer
 Statstjenestemannsforbundet

Stortingets ombudsmann for forvaltningen
 Stortingets ombudsmann for forvaltningen
 Sysselmannen på Svalbard
 Trafikkforum
 Trafikministeriet, Finland
 Trygg Trafikk
 Transportøkonomisk institutt
 Utdannings- og forskningsdepartementet
 Utrykningspolitiet
 Utrykningspolitiet
 Vegetatens Tekniske forening
 Vejdirektoratet, Danmark
 Vägverket, Sverige

2.4 Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger

Forslag til endringer i lov- og forskriftsverket om innføring av førerkort for tohjuls moped ble sendt på høring samlet. De mottatte uttalelsene var i stor grad fokusert på forslaget til forskriftsendringer. Disse vil bli vurdert i tilknytning til fastsettelse av forskriftene, og må sees i sammenheng med innføring av modulbasert føreropplæring for samtlige førerkortklasser. Forslaget til lovendringer ga merknader kun fra to høringsinstanser, *Utdanningsforbundet* og *Oslo politidistrikt*, som begge støtter forslaget.

Departementet gjør oppmerksom på at Europa-Kommisjonen har presentert et forslag til nytt direktiv om førerkort, hvor en egen førerkortklasse for moped foreslås innført også i EU. Årsaken er at moped er en av de mest sårbare kjøretøygruppene, og at førerrett derfor bør reguleres på samme måte som for andre motorvogner.

3 Hjemmel for gebyr for utstedelse av fartskriverkort

3.1 Bakgrunnen for forslaget og gjeldende rett

EUs bestemmelser om kjøre- og hviletid og bruk av fartskriver innen vegtransport, har vært gjeldende som norsk rett siden 1. januar 1994. De relevante EU-rettsaktene er implementert ved forskrift 28. september 1993 nr. 910 om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området.

Fartskriver skal i utgangspunktet installeres og brukes i alle kjøretøy som benyttes til person- og godstransport. Fra dette kravet er det imidlertid en rekke unntak, bl.a. for kjøretøy med høyst 12 sitteplasser og for kjøretøy eller vogntog for godstransport med tillatt totalvekt ikke over 3,5 tonn.

Kjøre- og hviletidsforskriften § 1–1 fastsetter at de aktuelle rettsaktene, dvs. forordning nr. 3820/85 og forordning nr. 3821/85, gjelder som norsk forskrift med de endringer som følger av EØS-avtalens vedlegg XIII, protokoll I og avtalen ellers. Gjeldende bestemmelser oppstiller krav om installering og bruk av *analog* fartskriver, dvs. at de relevante opplysningene om kjøretid m.v. registreres på en skive. Skiven, som er av papir, oppbevares av sjåføren i kjøretøyet.

Den 24. september 1998 ble forordning nr. 2135/98 om endring av forordning nr. 3821/85 vedtatt. Endringen introduserte *digital* fartskriver. De nærmere tekniske detaljene for utformingen av fartskriveren og fartskriverkortene ble senere gitt i forordning nr. 1360/2002.

Den digitale fartskriveren vil bestå av en datamaskin som muliggjør lagring av ulike typer opplysninger. Bl.a. vil fartskriveren kunne måle og lagre opplysninger om kjøretøyets hastighet, tilbakelagt avstand, angi tid og overvåke førerens aktiviteter, samt gi mulighet for manuelle registreringer fra fører. Opplysninger/data lagres både i fartskriveren og det tilhørende sjåførkortet.

Formålet med innføring av digital fartskriver er å hindre de vanligste formene for misbruk av det nåværende analoge systemet, og gjøre kontrollen av den enkelte førers kjøre- og hviletider enklere og mindre tidkrevende. Andre viktige hensyn er økt konkurranselikheter mellom transportforetak og bedre trafikksikkerhet.

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 55/1999 av 30. april 1999 ble forordning nr. 2135/98 besluttet innlemmet i EØS-avtalen.

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 33/2003 av 14. mars 2003 ble forordning nr. 1360/2002 innlemmet i avtalen.

Beslutningene i EØS-komiteen ble fattet med forbehold om Stortingets samtykke, da gjennomføringen i norsk rett nødvendiggjør lovendring, jf. Grl. § 26 annet ledd og EØS-avtalens artikkel 103. Stortinget ble ved St.prp. nr. 62 (2002–2003) invitert til å gi sitt samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning. Samtykke ble gitt ved vedtak nr. 580 av 18. juni 2003.

Forordning nr. 2135/98 og forordning nr. 1360/2002 innebærer at gjeldende forskrift om kjøre- og hviletid må endres. I henhold til forordningene skal de kjøretøy som omfattes av bestemmelsene innen gitte frister være utstyrt med digital fartskriver og medlemsstatene skal utstede fire typer digitale fartskriverkort; sjåførkort, bedriftkort, verkstedkort/installatørkort og kontrollkort. Det foreligger imidlertid per i dag ikke EU-typegodkjenning av digital fartskriver, noe som vil medføre at landenes innføring av ordningen vil bli forsinket i forhold til de frister som i utgangspunktet er satt i forordningene.

Det foreslås at departementet gis myndighet til å fastsette bestemmelser om gebyr for utstedelse av fartskriverkort slik at kostnadene skal kunne belastes dem som blir pålagt å bruke slike kort. Det er foreløpig usikkert hva kostnaden per kort vil bli, jf. nærmere omtale under kapittel 7 nedenfor.

3.2 Forslag til lovendring

Forslaget i høringsbrevet gikk ut på å tilføye et nytt annet punktum i vegtrafikkloven § 21 annet ledd, med følgende ordlyd: «Departementet kan gi nærmere bestemmelser om gebyr for utstedelse av fartskriverkort.»

3.3 Høringen

Alminnelig høring av forslag til lovendring og forslag til diverse endringer i forskrift 28. september 1993 nr. 910 om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området, ble gjennomført ved høringsbrev datert 3. desember 2002. Høringsfrist var 1. februar 2003.

Forslaget ble sendt til 74 høringsinstanser og gjort tilgjengelig på Statens vegvesens hjemmeside på internett. Det var få kommentarer til forslaget til lovendring.

Følgende har hatt forslaget til uttalelse:

AMO Senteret
Arbeids- og administrasjonsdepartementet
Automobil- og Rekviritagrossistenes Forening
Autoriserte Trafikkskulers Landsforbund
Bilimportørenes Landsforening
Biltilsynets Trafikk-Teknisk Forening
Direktoratet for Arbeidstilsynet
Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg
Finansdepartementet
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet i Oslo og Akershus
Forlaget Last og Buss AS
Forsvarets Overkommando
Havne og terminaloperatørenes forening
Hærens Forsyningskommando
Institutt for Samferdselsteknikk
Justis- og politidepartementet
Karosseribedriftenes Bransjegruppe
Kultur – og kirke departementet
Lastebileiernes Forening
Maskinentreprenørenes Forbund
Maskingrossistenes Forening
Miljøverndepartementet
Motorførernes Avholdsforbund
NKI-Forlaget
Norges Automobil-Forbund
Norges Bilbransjeforbund
Norges Forsikringsforbund
Norges ingeniørorganisasjon – NITO
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Speditørforbund
Norsk Arbeidsmandsforbund
Norsk Politiforbund
Norsk Transportarbeiderforbund
NSB Bildivisjonen
Næringslivets Hovedorganisasjon – NHO
Opplysningsrådet for Veitrafikken, Norsk Veiforening
Politiembetsmennesenes Landsforening, Norges Juristforbund
Post- og teletilsynet
Produkt- og elektrisitetstilsynet

Samferdselsdepartementet
Statens Bilsakkyndiges Forening, Tromsø trafikkstasjon
Statens Trafikkklærerskole
Statens vegvesen vegkontorer
Teknologisk Institutt
Toll- og Avgiftsdirektoratet
Trafikkforsikringsforeningen
Trafikkforum ServiceSenter AS
Traktor- og landbruksmaskinimportørenes forening
Transportbedriftenes Landsforening
Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Transportøkonomisk institutt
Trygg Trafikk
Utenriksdepartementet
Utrykningspolitiet
Vegetatens Landsforening, Nordland vegkontor

3.4 Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er imot at det skal innføres gebyr for utstedelse av fartskriverkort, og viser til at gebyrene på sikt vil kunne utgjøre en betydelig merutgift for transportbedriftene. NLF gir videre uttrykk for at det hovedsakelig er kontrollmyndighetene som vil hente gevinsten ved innføring av digitale fartskrivere, og at det derfor er urimelig at eier og bruker skal bære alle kostnadene.

Departementet vil bemerke at enklere kontroll med kjøre- og hviletid kun er et av formålene med innføringen av digital fartskriver. Andre like viktige formål er å bidra til økt trafikksikkerhet, like konkurranseforhold, samt å bedre den enkelte sjåførs arbeidsforhold. Det vil også bli enklere internkontroll i bedriftene. Dette tilsier at transportbedriftene vil oppnå fordeler ved innføringen det nye digitale systemet. På denne bakgrunn kan *departementet* ikke se at det er urimelig å kreve at de som skal benytte fartskriverkort må bære kostnadene.

Departementet vil for øvrig påpeke at det i prinsippet kun er det tekniske systemet for registrering og kontroll som endres ved innføring av digital fartskriver. Med dagens analoge system er det sjåføren/transportbedriften selv som må bære kostnaden ved bruk av diagramskiver. At kontrollen i fremtiden skal gjennomføres med grunnlag i et digitalt system, gir etter *departementets* syn ikke grunn til en annen kostnadsfordeling enn i dag.

Linjegods AS mener det er viktig at norske gebyrer ikke blir satt så høyt at det medfører konkur-

ransevidning i forhold til land vi konkurrerer med. De er meget skeptiske til å gi departementet hjemmel til å fastsette gebyr for fartsriverkortene, og gir uttrykk for at ordningen må vurderes som en del av de samlede bilavgiftene og inngå i statsbudsjettets årlige saldering.

Departementet påpeker at Statens vegvesen foreløpig ikke har inngått kontrakt om kortproduk-

sjon. Det er også usikkerheter knyttet til utformingen av kortene, noe som gjør det vanskelig å si noe eksakt om kostnadsnivået. Det må for øvrig påregnes ulike produksjonskostnader fra land til land, blant annet som følge av svært ulike antall kort som er nødvendig i de enkelte land. Det vises for øvrig til de kommentarer departementet har gitt til NLFs høringsuttalelse, samt omtalen i kapittel 7.

4 Ny forskriftshjemmel for tilfeldig utekontroll av kjøretøy

4.1 Bakgrunnen for forslaget og gjeldende rett

Hjemmel for å pålegge stans for kontroll som foretas langs vegen er gitt i vegtrafikkloven § 10 *Trafikk kontroll m.m.* Paragrafen gir imidlertid ikke hjemmel for å gi forskrifter om innholdet i og gjennomføringen av utekontroller. I den grad det har vært nødvendig å regulere dette nærmere, har det vært gjort gjennom instruksjer/retningslinjer, eller ved at det er gitt egne forskrifter om særlige typer kontroller med hjemmel i andre bestemmelser i vegtrafikkloven. Det er for eksempel gitt forskrifter om kontroll av kjøre- og hviletid med hjemmel i vegtrafikkloven § 21.

Hjemmelen for å kreve kontroll av kjøretøy i hall, såkalt plasskontroll, er gitt i vegtrafikkloven § 19 *Kjøretøykontroll*. Paragrafen hjemler også forskrifter om periodisk kontroll av kjøretøy.

I forbindelse med implementeringen av direktiv 2000/30/EF om tilfeldig teknisk utekontroll av tunge ervervskjøretøy, var det påkrevet å fastsette i forskrift de spesifikke plikter og rettigheter som denne rettsakten innebærer. Direktivet ble implementert ved forskrift 8. august 2002 nr. 875 om periodisk kontroll og utekontroll av kjøretøy. Forskriften er en sammenstilling av bestemmelsene i forskrift 12. august 1997 nr. 1320 om periodisk kontroll av kjøretøy og de nye bestemmelsene som følger av direktiv 2000/30/EF.

For å overholde implementeringsfristen i direktivet ble forskriften, som en midlertidig ordning, hjemlet i vegtrafikkloven § 43 som gir adgang til å gi forskrifter til gjennomføring og utfylling av lovens bestemmelser. Det er imidlertid ønskelig å knytte forskriftshjemmelen til de bestemmelser i loven som omhandler kontroll. Dette krever fastsettning av en ny særlig hjemmel.

En ny hjemmel kan i utgangspunktet innpasses i både vegtrafikkloven § 10 og i § 19. Etter en samlet vurdering finner departementet det hensiktsmessig at hjemmel for å gi bestemmelser om utekontroll gis i § 19, ved å tilføye et nytt punktum i annet ledd.

Ordlyden i forslaget til ny lovbestemmelse er bevisst ikke avgrenset til kun å gjelde tunge kjøretøy slik ovennevnte direktiv er. Bakgrunnen for det-

te er blant annet at rettsutviklingen i EU tilsier at det ikke er hensiktsmessig å låse lovhjemmelen til kun å gjelde tunge kjøretøy.

4.2 Forslag til lovendring

Forslaget i høringsbrevet gikk ut på å tilføye et nytt annet punktum i annet ledd i vegtrafikkloven § 19 *Kjøretøykontroll*, med følgende ordlyd: «Departementet kan ved forskrift gi bestemmelser om gjennomføring av tilfeldig og uanmeldt kontroll av kjøretøy langs vegen.»

4.3 Høringen

Alminnelig høring av lovforslaget, samt forslag til ny forskrift om periodisk kontroll og utekontroll, ble gjennomført ved høringsbrev datert 30. april 2002. Høringsfrist var 18. juni 2002.

Forslaget ble sendt til 65 høringsinstanser hvorav 12 instanser hadde kommentarer til selve lovendringen.

Følgende instanser har hatt forslaget til uttalelse:

Autoriserte Bruktbilforhandleres Landsforbund
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
Betongindustriens Landsforening
Bilimportørenes Landsforening
Biltilsynets Trafikktekniske Forening
Byggenæringens Landsforening
Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg
Forlaget Last og Buss A/S
Institutt for samferdselsteknikk
Justis- og politidepartementet
Justisministeriet, Island
Kongelig Norsk Automobilklub
Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber
Landsorganisasjonen i Norge
Lastebileiernes Forening
Maskinentreprenørenes Forbund
Maskingrossistenes Forening
Motorførernes Avholdsforbund
NITO'S etatsforening i Statens vegvesen
Norges Automobil-Forbund

Norges Bilbransjeforbund
 Norges Bilsportforbund
 Norges Forsikringsforbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Turbileierforbund
 Norsk Rutebilarbeiderforbund
 Opplysningsrådet for veitrafikken
 Opplæringsutvalget for bildekkbransjen
 Politidirektoratet
 Politiembetsmennesenes landsforening, Norges Juristforbund
 Postdirektoratet
 Regjeringsadvokatembetet
 Riksadvokatembetet
 Statens Trafikk lærerskole
 Statens vegvesens vegkontorer
 Teknologisk Institutt
 Toll- og avgiftsdirektoratet
 Trafikkforsikringsforeningen
 Trafikkministeriet, Danmark
 Trafikkministeriet, Finland
 Transportbedriftenes Landsforening
 Transportbrukernes Fellesorgan
 Transportøkonomisk Institutt
 Trygg Trafikk
 Vegetatens Landsforening NTL
 Vägverket, Sverige
 Yrkestrafikkforbundet

4.4 Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger

Ni av i alt 12 instanser som kommenterte forslaget til lovendring, støttet dette.

Politidirektoratet (POD) omtalte i sitt hørings-svar også *Utrykningspolitiet* (UP) kommentarer til høringsforslaget. POD og UP gikk i mot forslaget til lovendring. *Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund* (ATL) gikk også i mot lovforslaget, med tilsvarende argumentasjon som POD og UP.

Etter POD's oppfatning ville forslaget til lovendring innebære at § 19 gis et innhold som avviker fra det bestemmelsen er ment å regulere. POD viste til Ot.prp. nr. 23 (1964–65) side 65 hvor det heter: «Bestemmelsen tar videre sikte på annen kontroll enn den som finner sted på landevegen, og som proposisjonens § 10 tar sikte på.» POD hevdet videre at det «å bringe inn utekontroll i § 19, vil føre til uklarheter og avgrensingsproblemer som ikke er drøftet i høringsforslaget. Dette gjelder blant annet forholdet mellom lovens § 19 og § 10 og hvilke begrensninger og avgrensninger som ligger i «utekontrollbestemmelsene» i forhold til dagens prak-

sis. Det er for eksempel uklart om det bare er en liten del av «utekontrollene» som skal reguleres, noe som synes lite hensiktsmessig.»

UP mente at det ikke er behov for en regulering av utekontroller utover dagens lovtekst, og at vedtagelse av forslaget ville kunne føre til uklarheter og begrensninger i den kontrollvirksomheten som i dag foretas langs veg. UP stilte seg tvilende til om det er behov for en nærmere regulering utover interne instruksjer.

Både POD, UP og ATL mener imidlertid i likhet med departementet, at vegtrafikkloven § 43 ikke er hensiktsmessig hjemmel for ovennevnte forskrift.

Departementet vil bemerke at Norge som følge av EØS-avtalen er forpliktet til å implementere direktiv 2000/30/EF, og at dette krever forskriftsregulering fordi direktivet inneholder bestemmelser som etter forvaltningsloven skal reguleres i lov- eller forskrifts form, jf. at det innebærer både plikter og rettigheter. Direktivet ble implementert ved forskrift 8. august 2002 nr. 875 om periodisk kontroll og utekontroll, med hjemmel i vegtrafikkloven § 43. Hensett til direktivets frist for implementering var det ikke aktuelt å utsette gjennomføring av rettsakten i norsk rett i påvente av en eventuell gjennomgang av hele utekontrollområdet. § 43 ble brukt som en midlertidig løsning for å overholde implementeringsfristen i direktivet, i påvente av utarbeiding av en mer konkret og hensiktsmessig plassert hjemmel.

Departementet er ikke enig i at den foreslåtte lovendringen vil skape uklarheter og avgrensingsproblemer i forhold til § 10 og § 19. Som påpekt vil den foreslåtte endringen innebære at det i § 19 *Kjøretøykontroll* blir gitt en særlig hjemmel for å gi nærmere forskrifter om utekontroll av kjøretøy. Hjemmelen henspiller da primært på bestemmelser om gjennomføring av de særlige forpliktelser til tilfeldig kontroll av kjøretøy, som følger av EØS-avtalen. Den foreslåtte lovendringen skal slik ikke innebære noen begrensning i forhold til den øvrige kontrollaktivitet som utføres i dag langs vegen, herunder ordinær kjøretøykontroll og andre typer kontroller som brukskontroller etter § 10 og kontroll av kjøre- og hviletid etter § 21. Bestemmelsen gir imidlertid *mulighet* for nærmere regulering i forskrift dersom eksempelvis politi- og vegmyndigheter finner dette hensiktsmessig.

Departementet vil ellers bemerke at selv om loven i 1965 opprinnelig var innrettet med en deling mellom utekontroll i § 10 og hallkontroll i § 19, kan utviklingen tilsi at en slik avgrensning ikke lenger er hensiktsmessig. Det vises blant annet til at det er nær sammenheng mellom den hallkontroll som hjemles i vegtrafikkloven § 19 annet ledd, periodisk

kontroll av kjøretøy (EØS-kontroll), og den utekontroll som nå foreslås hjemlet i samme paragraf. Sistnevnte kontroll skal supplere den periodevise hallkontrollen, og begge kontrolltypene er nå regulert i samme forskrift.

Ved etterfølgende kontakt med UP og ATL er det avklart at deres innsigelser til lovforslaget i hovedsak var begrunnet i høringsbrevets formuleringer som kunne gi inntrykk av at det ble stilt spørsmål, ved eksisterende hjemmel for utøvelsen av ulike typer utekontroll. UP og ATL har i ettertid gitt uttrykk for at de ikke har innvendinger til forslaget når det som i proposisjonen presiseres at lovendringen ikke vil innebære noen begrensning i forhold til den kontrollvirksomhet som utføres langs veg i dag.

5 Innføring av ny § 19 a om godkjenning av kjøretøyverksteder

5.1 Bakgrunnen for forslaget og gjeldende rett

Kapittelet omhandler forslag om å innføre en ny § 19 a i vegtrafikkloven til erstatning for lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverksteder.

Lov om godkjenning av køyretøyverksteder er en fullmaktslov som består av fire paragrafer. Det har lenge vært ønskelig å inkorporere loven i vegtrafikkloven, og dette foreslås nå gjennomført som ledd i en større prosess med forenkling av regelverk.

5.2 Forslag til lovendring

I høringsbrevet ble det fremsatt forslag om å tilføye en ny § 19 a i vegtrafikkloven til erstatning for lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverksteder, og at nevnte lov oppheves.

Forslag til ordlyd i § 19 a tilsvarte langt på vei ordlyden i lov om godkjenning av køyretøyverksteder. Det ble imidlertid også foreslått at den nye bestemmelsen eksplisitt skulle fastsette at ombygging og oppbygging av kjøretøy omfattes. Dette er en presisering av gjeldende rett. Det vises her til at ombygging kan medføre vesentlige endringer av et kjøretøys konstruksjon og innretning, for eksempel i forhold til bærende konstruksjoner, bremses, lysanlegg og motorstyrke. Det er også forutsatt at det etter hvert kan bli aktuelt med ombygging av motorer til andre drivstofftyper enn det som er vanlig i dag, eksempelvis fra bensindrift til gassdrift.

Det ble videre foreslått at Vegdirektoratet, og ikke som nå Samferdselsdepartementet, skulle gis hjemmel til å gi nærmere forskrifter til gjennomføring og utfylling av lovbestemmelsen. Begrunnelsen var at de aktuelle forskriftene er av utpreget teknisk karakter, samt at det er hensiktsmessig at den etat som godkjenner kjøretøyverkstedene også gir rammene for slik godkjenning.

Sanksjonsbestemmelsen i lov om godkjenning av køyretøyverksteder § 3 ble ikke videreført i forslaget til ny § 19 a, da vegtrafikkloven kapittel V inneholder de nødvendige straffehjemler.

Ordlyden i høringsforslaget var som følger:

«§ 19 a *Kjøretøyverksteder m.m.*

Bare kjøretøyverksteder som er godkjent av Statens vegvesen har som ledd i ervervsvirksomhet lov til å utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid samt ombyggings-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid på:

- a) bil,
- b) to- og trehjuls motorvogn, unntatt moped,
- c) motorredskap som er konstruert for en hastighet av 50 km/t eller mer, eller
- d) tilhenger med bremses til motorvogn som er nevnt ovenfor.

Vegdirektoratet kan ved forskrift fastsette at visse reparasjons- og vedlikeholdsarbeid samt visse ombyggings-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid faller utenfor reglene i første ledd. Det kan også fastsettes særregler eller unntaksregler for visse verksteder, visse kjøretøyer og visse arbeid.

Vegdirektoratet kan gi nærmere bestemmelser til gjennomføring og utfylling av paragrafen, herunder om vilkår for godkjenning av kjøretøyverksteder, om plikter godkjenningen fører med seg, om tilbakekalling av godkjenning og om kontroll av kjøretøyverksteder.»

5.3 Høringen

Alminnelig høring av lovforslaget, samt forslag til forenkling av forskrift 25. november 1973 nr. 9191 om kjøretøyverksteder, ble gjennomført ved høringsbrev av 8. august 2002. Høringsfristen var 11. november 2002.

Høringen ble sendt til 68 instanser. Kun åtte av disse hadde særlige kommentarer til lovforslaget.

Følgende instanser har hatt forslaget til uttalelse:

American Car Club of Norway
Autobransjens Leverandørforening
Autoriserte Bruktbilforhandlers Landsforbund
Bilimportørenes Landsforening
Biltilsynets Trafikktekniske Forening
Dekkimportørenes forening
Direktoratet for Arbeidstilsynet
Direktoratet for Brann- og Eltilsyn
Direktoratet for Sivilt Beredskap
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet

Forlaget Last og Buss A/S
 Forsvarets logistikkorganisasjon
 Forsvarets overkommando
 Frie Bilimportørers Forening
 Institutt for samferdselsteknikk
 Justisministeriet, Island
 Kongelig Norsk Automobilklub
 Landsorganisasjonen i Norge
 Lastebileierens Forening
 Marintek A/S
 Motorførernes Avholdsforbund
 NITOs etatsforening i Statens vegvesen
 Norges Automobil-Forbund
 Norges Bilbransjeforbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norsk Arbeidsmandsforbund
 Norsk Caravan Club
 Norsk Rutebilarbeiderforbund
 Norsk Trafikkmedisinsk Forening
 Norsk Transportarbeiderforbund
 Norske Kommuners Sentralforbund
 Opplæringsutvalget for bildekkbransjen
 Opplysningsrådet for veitrafikken
 Politidirektoratet
 SINTEF, Bygg og miljø, Veg og samferdsel
 Statens vegvesens vegkontorer
 TBL, Bransjegruppen for Påbygg og Karosseri
 Teknologisk Institutt
 Trafikkministeriet, Danmark
 Trafikkministeriet, Finland
 Traktor- og landbruksmaskinimportørenes forening
 Transportbedriftenes Landsforening
 Transportbrukernes Fellesorgan
 Transportøkonomisk Institutt
 Trygg Trafikk
 Utdannings- og forskningsdepartementet
 Vägverket, Sverige
 Vegetatens Landsforening NTL
 Yrkestrafikkforbundet

5.4 Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger

De høringsinstansene som uttalte seg om lovforslaget hadde ikke innsigelser til at forskriftshjemmelen ble foreslått inntatt i vegtrafikkloven. Flere av instansene hadde imidlertid forslag til endringer og presiseringer i den foreslåtte ordlyden.

Norges Bilbransjeforbund (NBF) uttaler at den foreslåtte forskriftshjemmelen i vegtrafikkloven § 19 a er utilstrekkelig eller har fått en ikke hensiktsmessig utforming i forhold til ulovlig bilreparasjonsvirksomhet. NBF reagerer på at man i forslaget til lovtekst bruker uttrykket «har som ledd i ervervsvirksomhet», og hevder at dette vil innebære at det vil være «fritt frem» for bilreparasjoner mv. dersom dette ikke drives i ervervsvirksomhet. De påpeker at «formuleringen stenger for at det kan gripes inn overfor «garasjeverksteder» og lignende fordi man ikke kan bevise at det mottas vederlag.» NBF foreslår at det aktuelle uttrykket strykes.

Bilimportørenes Landsforening støtter NBFs høringsuttalelse.

I likhet med NBF, påpeker også flere vegkontorer det uheldige i at man i forslaget bruker uttrykket «som ledd i ervervsvirksomhet», og viser i den forbindelse til de bevismessige vanskeligheter dette kan medføre. Enkelte vegkontor har innspill til endret ordlyd i utkastets bokstav b og c.

Departementet er enig i at bruken av uttrykket «som ledd i ervervsvirksomhet» kan medføre problemer som fremholdt av blant andre NBF. Bakgrunnen for forslaget var ønsket om å tydeliggjøre at arbeid på egen bil ikke skulle reguleres, dvs. at reguleringen bare skulle omfatte næringsvirksomhet. Uttrykket kan imidlertid forstås slik at arbeid som det ikke betales for, ikke omfattes av regelverket. For å unngå eventuelle uklarheter har departementet derfor endret forslaget, dvs. tatt ut uttrykket «som ledd i ervervsvirksomhet». På bakgrunn av høringsuttalelsene har departementet også foretatt enkelte mindre justeringer i ordlyden, jf. omtale i kapittel 8.

6 Endringer i § 23 a Personlig verneutstyr

6.1 Bakgrunnen for forslaget og gjeldende rett

6.1.1 Generelt

Forslaget gjelder presisering og utvidelse av § 23 a, som gir Kongen myndighet til å bestemme at personlig verneutstyr skal brukes under kjøring med motorvogn, og gi nærmere regler om omfanget av bruken og unntak fra påbudet. Det kan også bestemmes at føreren skal være ansvarlig for at passasjerer under 15 år bruker verneutstyr.

Et påbud om *montering* av belter i forsetet på personbil og varebil registrert første gang 1. januar 1971 eller senere, ble utferdiget 10. mars 1970. Påbud om *bruk* av blant annet bilbelter ble innført ved lov 13. juni 1975 nr. 48, jf. Besl. O. nr. 59 (1974–75) og Ot.prp. nr. 46 (1974–75). I proposisjonen omtales brukspåbudet å omfatte bilbelter i forsetet, enten disse er montert frivillig eller etter påbud. På tidspunktet for innføring av bruksplikten, var montering av bilbelter i hovedsak aktuelt i personbil og varebil med tillatt totalvekt under 3500 kg.

Med henvisning til lovforarbeidene har blant andre Transportbedriftenes Landsforbund og Yrkestrafikkforbundet stilt spørsmål om rekkevidden av vegtrafikkloven § 23 a når det gjelder påbud om bruk av personlig verneutstyr i ulike typer kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg.

Departementet har fastholdt at bestemmelsen hjemler påbud om bruk av verneutstyr også i kjøretøy over 3500 kg. Dette er en naturlig følge både av en stadig utvidet monterings- og bruksplikt for belter som følge blant annet av internasjonale forpliktelser, jf. pkt. 6.3 nedenfor, samt den tekniske utviklingen på området. Departementet har også fremhevet betydningen av bilbelte som et sentralt virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet.

For å klargjøre hjemmelens rekkevidde og formål, foreslås det imidlertid å presisere at § 23 a gir hjemmel for å pålegge plikt til å bruke personlig verneutstyr uavhengig av kjøretøyets tillatte totalvekt.

Det forelås i tillegg hjemmel til å påby bruk av også annet sikkerhetsutstyr i motorvogn. Utstyr til å feste rullestoler eller barnevogner er eksempler på sikkerhetsutstyr som i dag ikke omfattes av begrepet «personlig verneutstyr».

6.1.2 Plikt til å montere og bruke bilbelte

Plikt til å *montere* bilbelter følger i dag av forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) og forskrift 25. januar 1990 nr. 91 om krav til kjøretøy. Krav om montering av bilbelter har stadig blitt utvidet blant annet som følge av EØS-avtalen. Fra 1. oktober 1999 skal bilbelter være montert også i buss som er registrert første gang etter denne dato, jf. direktiv 96/36/EF. Det er gjort unntak for buss særlig innrettet til bruk i byområder, dvs. buss klasse 1, hvor mer enn 45 % av plassene er ståplasser.

Plikt til å *bruke* bilbelter følger av forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 1, som påbyr bruk av bilbelte der dette er montert.

6.1.3 Ansvar for at passasjerer under 15 år bruker bilbelte

Forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 3 pålegger *fører* ansvaret for at passasjerer under 15 år bruker verneutstyr, og gir hjemmel til at fører kan ilegges gebyr når slike passasjerer er usikret. I henhold til ovennevnte tolking i pkt. 6.1.1, vil dette ansvaret også gjelde i buss.

Hvorvidt sjåføren skal ilegges gebyr ved overtreddelse av bestemmelsene om bruk av bilbelte, vil bero på en konkret vurdering av sjåførens aktsomhet i det enkelte tilfelle. Vurderingstemaet er hva det med rimelighet kan kreves av føreren i den konkrete situasjonen for at pliktene i sjåføransvaret anses oppfylt i forhold til sikring av passasjerer under 15 år. Type kjøretøy, antall passasjerer, trafikk- og værforhold, vil være momenter blant flere som inngår i en slik aktsomhetsvurdering, og hvor det kan være grunn til å stille noe ulike krav til sjåfør av eksempelvis personbil og buss.

Utgangspunktet er at det ikke skal ilegges gebyr for unnlatt sikring av passasjerer under 15 år hvis sjåføren har opptrådt aktsomt i forhold til sikringsplikten. Når det gjelder buss må det etter departementets syn i en slik vurdering legges stor vekt på at sjåførens primæransvar er å *føre* kjøretøyet, noe

som krever at oppmerksomheten i all hovedsak må være rettet mot trafikkbildet. I aktsomhetsvurderingen må det også legges vekt på om sjåføren praktisk sett har hatt observasjonsmulighet innvendig i bussen, noe som vil kunne variere sterkt med hensyn til antall sitteplasser, hvor langt bak i bussen den aktuelle passasjereren satt, antall stående passasjerer osv. Det må imidlertid kunne kreves av fører og transportselskap at det i kjøretøyene informeres, for eksempel ved tydelig merking, at bilbelte skal brukes. Videre at åpenbar unnlatt bruk av bilbelte skal påtales der passasjerene er under 15 år. Eventuelt bør det vurderes å sette i verk andre tiltak for å sikre at bilbelte brukes av passasjerer under 15 år.

Om sikringsplikten er overholdt vil for øvrig måtte avklares i det enkelte tilfelle.

6.1.4 Bruk av sikringsutstyr til rullestoler mv.

Vegtrafikkloven § 23 a stiller ikke krav om bruk av sikringsutstyr for rullestol ved transport av forflytningshemmet eller funksjonshemmet passasjer. Plikt til å bruke slikt sikringsutstyr kan i en viss utstrekning følge av vegtrafikkloven § 3, men denne er så generelt utformet at det er ønskelig med en mer presis hjemmel. Det foreslås derfor å utvide § 23 a til også å omfatte bruk av denne type sikringsutstyr.

Det har vært vurdert om det bør foreslås et generelt ansvar for at fører skal sikre passasjerer i rullestol, dvs. passasjerer over og under 15 år. Etter en samlet vurdering finner departementet ikke tilstrekkelig grunn til å foreslå sjåføransvar for sikring av passasjerer i rullestol som er over 15 år. Det vil være naturlig å pålegge voksne rullestolbrukere ansvaret for egen sikring i likhet med funksjonsfriske. Sjåføren må imidlertid bistå i de tilfeller hvor passasjereren ikke selv er i stand til å bruke tilgjengelig sikringsutstyr, samt ellers være behjelpelig der de ber om bistand. Sjåføransvaret avgrenses dermed til passasjerer under 15 år.

6.1.5 Plikt til og ansvar for bruk av utstyr til sikring av barnevogner i buss

Ved endringen i § 23 a foreslås også hjemmel til å påby bruk av utstyr for å sikre barnevogner i buss. Hva slags utstyr som eventuelt skal kreves montert, og i hvilke typer kjøretøy, kan fastsettes i forskrift med hjemmel i vegtrafikkloven §§ 13 til 16.

6.2 Forslag til lovendringer

Forslaget presiserer og utvider § 23 a, som i dag gir Kongen myndighet til å bestemme at personlig verneutstyr skal brukes under kjøring med motorvogn, og gi nærmere regler om omfanget av bruken og unntak fra påbudet. Det kan også bestemmes at føreren skal være ansvarlig for at passasjerer under 15 år bruker verneutstyr.

Som det fremgår av pkt. 6.1.1, går presiseringen ut på å klargjøre at hjemmelen for å pålegge plikt til å bruke personlig verneutstyr gjelder uavhengig av kjøretøyets tillatte totalvekt. Videre foreslås det å utvide § 23 a, slik at Kongen kan bestemme at også annet utstyr til sikring av personer skal brukes under kjøring med motorvogn. Som nevnt i pkt. 6.1.4 og 6.1.5, foreslås denne utvidelsen for å kunne påby bruk av sikringsutstyr til rullestoler mv. og barnevogner.

6.3 Internasjonale regler og fremmed rett

I forhold til påbudet om bruk av bilbelte i buss ser departementet behov for å redegjøre for rettstilstanden i andre land.

6.3.1 FN

Wienkonvensjonen om vegtrafikk av 1968 artikkel 7 nr. 5 pålegger bruk av bilbelter på alle plasser der slike belter er montert. De enkelte land kan imidlertid vedta unntak i visse tilfelle. Norge har gjort unntak i tilfeller hvor det er vurdert forsvarlig, eksempelvis der kjøring skjer med meget lav hastighet.

6.3.2 EU/EØS

Direktiv 96/36/EF om tilpasning til den tekniske utvikling av direktiv 77/541/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om bilbelter og sikringsutstyr i motorvogner er en del av EØS-avtalen. Dette medfører at plikten til å *montere* bilbelter, fra 1. oktober 1999 er utvidet til å gjelde alle sitteplasser i busser.

Direktiv 91/671 innfører med noen unntak plikt til å *bruke* bilbelte i personbil, varebil og minibuss. Direktiv 2003/20/EF viderefører bruksplikten til å omfatte alle person- og varebiler. Begge direktivene er omfattet av EØS-avtalen.

Den danske færdselslov § 80 og forskrifter til denne sier at dersom det finnes bilbelter på sitte-

plass, skal disse *brukes*. Dette gjelder både i for- og bakseter. Det er videre førerens ansvar at passasjerer under 15 år bruker riktig verneutstyr. Danmark innførte 1. oktober 1999 krav om montering av belter i buss som har opptil 20 % av det totale passasjerantallet registrert som ståplasser. Plikten til å bruke bilbelter gjelder da også i buss hvor det er montert bilbelter.

I den svenske trafikförordningen kap. 4 er det angitt at føreren skal se til at barn under 15 år bruker «særskild skyddsanordning», men at denne bestemmelsen ikke gjelder i «yrkesmessig trafik».

I Storbritannia er ansvarsreglene for bruk av bilbelter sammensatte. For buss finnes ikke klare regler for bruk av bilbelte, men passasjerene skal aktivt oppfordres til å bruke bilbelter.

Det er ikke innhentet opplysninger fra ytterligere EØS-land, men så vidt departementet kjenner til, er det få av EØS-statene som har innført generelt føreransvar for at passasjerer under 15 år bruker bilbelte.

6.4 Høringen

Forslag til lov- og forskriftsendringer ble sendt på alminnelig høring 5. juni 2000. Forslaget ble sendt til 203 høringsinstanser med frist for uttalelse 10. september 2000. 27 høringsinstanser uttalte seg til lovforslaget.

Følgende har hatt forslaget til uttalelse:

American Car Club of Norway
Arbeids- og administrasjonsdepartementet
Arbeidsdirektoratet
Automobil- og Rekviritagrossistenes Forening
Autoriserte Bruktbilhandleres Landsforbund
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
Barne- og familiedepartementet
Barneombudet
Bilimportørenes Landsforening
Den Norske Advokatforening
Den norske dommerforening
Den Norske Lægeforening
Direktoratet for arbeidstilsynet
Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern
Direktoratet for sivilt beredskap
Direktoratet for statens skoger
Entreprenørenes Landssammenslutning
Eurotransport A/S
Falken TT
Finans- og tolldepartementet
Forbrukernes Forsikringskontor
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet

Forlaget Last og Buss AS
Forsvarets Biloffiser
Forsvarets overkommando
Forsvarsdepartementet
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
Fylkeskommunene
Færdselsstyrelsen, Danmark
Hærens Forsyningskommando
Institutt for Samferdselsteknikk
Justis- og politidepartementet
Justisministeriet, Island
Karosseribedriftenes Bransjegruppe
Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Kommunenes Sentralforbund
Kommunikasjonsdepartementet, Sverige
Kongelig Norsk Automobilklub
Lastebileiernes Forening
Lensmannsetatens Landslag
Leverandørforeningen for helsesektoren
Lloyd's Industri A/S
Luftfartsverket
MC-rådet
Miljøverndepartementet
MoRek A/S
Motorførernes Avholdsforbund
Motormannens Riksforbund, Sverige
Motersysselgrossistenes Forening
Motorungdomssekksjonen
Norges Automobil-Forbund
Norges Bilbransjeforbund
Norges Blindeforbund
Norges Bondelag
Norges Caravanprodusenters og – importørers Forening
Norges Drosjeeier-Forbund
Norges Forsikringsforbund
Norges Handikapforbund
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Lensmannslag
Norges Motorsysselbransje-Forbund
Norges Motorsykkelforbund
Norges Røde Kors Hjelpekorps
Norges Snøscooterforbund
Norges Taxiforbund
Norges Turbileierforbund
Norsk Bonde- og Småbrukarlag
Norsk Caravan Club
Norsk Folkehjelp
Norsk Forening for Multipel Sklerose
Norsk Leddgiktforbund
Norsk Motorcykel Union
Norsk Politiforbund
Norsk Påbyggerforening
Norsk Rutebilarbeiderforbund

Norsk Sameråd
 Norsk Trafikkmedisinsk Forening
 Norsk Trafikksikkerhetsforbund
 Norsk Transportarbeiderforbund
 NSB Hovedadministrasjonen
 Nærings- og handelsdepartementet
 Opplysningsrådet for vegtrafikken
 Politidistriktene
 Polithøgskolen
 Post- og teletilsynet
 Rikstrygdeverket
 Rådet for funksjonshemmede
 SINTEF
 Snøscooterimportørenes forening
 Sosial- og helsedepartementet
 Statens helsetilsyn
 Statens Innkrevingssentral
 Statens Trafikklærerskole
 Statens vegvesens vegkontorer
 Sysselmannen på Svalbard
 Teknologibedriftenes Landsforbund
 Teknologisk Institutt
 Trafikkforsikringsforeningen
 Trafikkforum A/L
 Trafikkministeriets Vägtrafikkavdeling, Finland
 Traktor- og landbruksmaskinimportørenes forening
 Transportbedriftenes Landsforening
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon
 Trygg Trafikk
 Transportøkonomisk institutt
 Universitetet i Bergen
 Universitetet i Oslo
 Universitetet i Tromsø
 Universitetet i Trondheim
 Utenriksdepartementet
 Utrykningspolitiet
 Vejdirektoratet, Danmark
 Vägverket, Sverige

I tillegg til ovennevnte høringsrunde, gjennomførte Vegdirektoratet høsten 2002 høring av ulike problemstillinger tilknyttet sikring av barn til og med 4 år i buss. Samferdselsdepartementet gjennomførte deretter i oktober 2003 et høringsmøte med berørte offentlige og private aktører hvor det ble tatt opp ulike spørsmål om sikring av barn under 15 år i buss og sjåførens ansvar for slik sikring. På høringsmøtet ble det blant annet drøftet muligheter for å gjøre unntak fra bruksplikt for bilbelte i buss klasse II. Både sistnevnte høring og høringsmøte omhandlet imidlertid kun forhold som reguleres i forskrift, og vil derfor bare bli summarisk omtalt her.

6.5 Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger

Følgende instanser støtter forslaget i sin helhet: *Buskerud fylkeskommune, Kristiansand politidistrikt, Lastebileiernes forening, Norges Automobil-Forbund, Politimesteren i Haugesund, Statens vegvesen Akershus vegkontor, Statens vegvesen Nord-Trøndelag vegkontor og Statens Trafikklærerskole.*

Når det gjelder presiseringen av at påbud om bruk av personlig verneutstyr kan gjelde uavhengig av kjøretøyets totalvekt, uttaler *Bergen politidistrikt* at det er positivt at det slås fast at plikten til å bruke bilbelte ikke bare gjelder kjøretøy med totalvekt under 3500 kg. Ingen av høringsinstansene er kritiske til den foreslåtte presiseringen.

Departementet bemerker at flere av høringsinstansene har uttrykt skepsis til at sjåføren skal være ansvarlig for sikring av passasjerer under 15 år i buss. Dette spørsmålet var ikke gjenstand for høringen, men vil bli vurdert i forbindelse med fastsettelse av forskrifter med hjemmel i loven § 23 a. *Departementet* viser for øvrig til det som er sagt om sjåføransvaret og aktsomhetsvurderinger tilknyttet ansvaret i pkt. 6.1.3.

Når det gjelder forslaget om å utvide § 23 a slik at utstyr til sikring av rullestoler mv. omfattes, uttaler *Barneombudet, Rikstrygdeverket, Transportbedriftenes Landsforening, Trygg Trafikk og Yrkestrafikkforbundet* at de støtter forslaget. Statens vegvesen Sør-Trøndelag vegkontor presiserer viktigheten av at funksjonshemmede får en sikrere transport dersom også nye forskrifter blir vedtatt. *Departementet* bemerker at det vil bli lagt frem forskrifter som følger opp intensjonen bak forslaget.

Den Norske Advokatforening, Finansnæringens Hovedorganisasjon, Norges Handikapforbund, Opplysningsrådet for vegtrafikken, Politiet i Asker og Bærum, Statens vegvesen Finnmark vegkontor, Statens vegvesen Hordaland vegkontor og Statens vegvesen Oslo vegkontor har innvendinger mot at sjåførens ansvar begrenses til å gjelde de tilfelle hvor funksjonshemmet passasjer er under 15 år. Det hevdes at sjåførens ansvar bør gjelde uavhengig av passasjerens alder, ettersom funksjonshemming er et vidt begrep som omfatter både fysiske og psykiske handikap.

Departementet ser ikke at det er kommet inn avgjørende argumenter for å innføre sjåføransvar for sikring av passasjerer i rullestol som er *over 15 år*. Vi vil imidlertid påpeke at sjåføren skal bistå den funksjonshemmede i tilfelle hvor passasjerer ikke er i stand til å bruke sikringsutstyret, samt være behjelpelig i tilfelle hvor passasjerer uttrykkelig ber om det.

Norsk Transportarbeiderforbund uttrykker en viss skepsis til sjåføransvar for sikring av funksjonshemmet passasjer *under 15 år*, ettersom sjåføren ikke har mulighet for kontinuerlig kontroll. De foreslår at ansvaret tillegges ledsager når passasjeren er under 15 år, og at sjåføren er ansvarlig bare når passasjeren er under 15 år og reiser uten ledsager.

Departementet bemerker at vegtrafikkloven med forskrifter ikke gir hjemmel til å pålegge ledsageren plikter og eventuell reaksjon ved overtredelser. Det foreslås heller ingen endring på dette punktet, idet vi anser vegtrafikklovgivningen som lite egnet til å pålegge plikter på ledsager til funksjonshemmet.

Forslag til endring i § 23 a åpner også for å påby

bruk av utstyr for å sikre barnevogner i buss. Det er kun seks av høringsinstansene som har uttalt seg direkte om denne endringen. Troms politidistrikt, Statens vegvesen Oslo vegkontor, Trygg Trafikk og Yrkestrafikkforbundet støtter forslaget. *Norges Taxiforbund* er sterkt imot at det gis lov hjemmel for å pålegge fører ansvaret for å sikre barnevogner, mens *Opplysningsrådet for vegtrafikken* ikke finner det nødvendig å gi hjemmel for sikring av barnevogner.

Departementet vil presisere at forslaget kun gjelder hjemmel for å innføre et påbud. Behovet for et eventuelt påbud og omfanget av plikter knyttet til dette vil bli belyst i en egen høring om forslag til forskriftsendringer.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

7.1 Til forslaget i kapittel 2

Gjennomføring av terminologiendringer tilknyttet begrepene «førerrett» og «førerkort» medfører ingen realitetsendringer eller økonomiske eller administrative konsekvenser.

Innføring av førerkort for tohjuls moped, gir like regler for tohjuls moped som for øvrige motorvogner og forenkler derved vegtrafikklovgivningen. De fleste økonomiske og administrative konsekvenser vil oppstå som følge av forskriftsendringer når overgangen fra mopedførerbevis til førerkort for tohjuls moped gjennomføres praktisk fra 1. januar 2005.

Innføring av førerkort for tohjuls moped vil føre til noe økte kostnader for eleven, ettersom gebyr for utstedelse av førerkort er noe høyere enn gebyr for utstedelse av mopedførerbevis (gebyr for utstedelse av førerkort var i februar 2004 185,- kroner, mens gebyr for utstedelse av mopedførerbevis var 145,- kroner). For Statens vegvesen vil innføring av førerkort for tohjuls moped innebære en forenkling, ved at mopedførerbevis ikke lenger skal utstedes. I en overgangsperiode vil det påløpe noe økte kostnader for Statens vegvesen. Disse vil bli dekket inn gjennom gebyr for utstedelse av førerkort.

7.2 Til forslaget i kapittel 3

Den foreslåtte lovendringen vil innebære at departementet gis hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om gebyr for utstedelse av fartskriverkort.

Gebyret skal dekke kostnadene knyttet til blant annet produksjon og utstedelse av kortene. Statens vegvesen har foreløpig ikke inngått kontrakt om kortproduksjonen, og det er derfor usikkert hva produksjonskostnaden per kort vil bli. De foreløpige estimatene over gebyrenes størrelse varierer mye, fra laveste estimat 38 Euro i Tyskland til 115 Euro i Nederland og 120 Euro i Finland.

Statens vegvesen vil i oppstartfasen få utgifter til forberedelse av kortproduksjon, til opplæring av kontrollører og av de som skal drifte systemet ved trafikkstasjonene. Det vil påløpe driftsutgifter bl.a. i

forbindelse med utstedelse av kort. Det må utvikles et dataforvaltningssystem for utstedte kort, samt anskaffes håndterminaler for kontroll av fartskriverne. Størrelsen på disse kostnadene er i dag vanskelig å anslå.

Departementet legger til grunn at gebyret skal gi kostnadsdekning for Statens vegvesen.

7.3 Til forslaget i kapittel 4

Forslaget innebærer en endring av hjemmelen for eksisterende forskrift og vil ikke gi noen økonomiske eller administrative konsekvenser.

7.4 Til forslaget i kapittel 5

Forslaget innebærer overføring av innholdet i lov om godkjenning av køyretøyverkstader til vegtrafikkloven. Dette vil ikke i seg selv gi økonomiske eller administrative konsekvenser. Det at ombygging-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid på kjøretøy tas med i selve lovtaksten er kun en presisering av gjeldende rett, og medfører ingen konsekvenser.

Det må fastsettes nye forskrifter om godkjenning av kjøretøyverksteder.

7.5 Til forslaget i kapittel 6

Etter departementets vurdering innebærer ikke lovforslaget vesentlige økonomiske og administrative konsekvenser, da det i stor utstrekning gjelder presisering av gjeldende rett. Konsekvensene for transportnæringen følger etter departementets syn i hovedsak av den tidligere innførte plikten til å montere bilbelter i buss, jf. omtale av de aktuelle rettsaktene blant annet i kapittel 6 pkt. 6.3. Økonomiske og administrative konsekvenser ved nye krav til sikringsutstyr i ulike typer motorvogner, vil forøvrig først inntreffe ved eventuelle forskriftsendringer og vil da bli utredet i forhold til de enkelte forslagene.

8 Merknader til de enkelte bestemmelsene

8.1 Til lovforslaget del I – endringer i vegtrafikkloven

Til § 19 annet ledd nytt annet punktum

Forslaget innebærer at det gis en ny forskriftshjemmel for tilfeldig og uanmeldt kontroll av kjøretøy langs vegen, dvs. at hjemmelen knyttes til § 19 *Kjøretøykontroll* i stedet for til § 43 *Gjennomføring av loven*.

Til ny § 19 a

Forslaget innebærer at det tilføyes en ny § 19 a i vegtrafikkloven til erstatning for lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverkstader. Nevnte lov foreslås opphevet.

I ny § 19 a videreføres det materielle innholdet i lov om godkjenning av køyretøyverkstader. Paragrafen angir eksplisitt at den også omfatter ombygging og oppbygging av kjøretøy.

På bakgrunn av innspill fra flere av høringsinstansene er uttrykket «som ledd i ervervsvirksomhet» tatt ut av ordlyden i forslaget.

I paragrafens annet og tredje ledd er «Vegdirektoratet» erstattet med «departementet». I praksis vil dette ikke innebære noen realitetsendring i forhold til høringsutkastet, da departementet vil delegere sin myndighet etter § 19 a til Statens vegvesen, Vegdirektoratet. Begrunnelsen for endringen er fleksibilitet i forhold til eventuelle fremtidige omorganiseringer i Statens vegvesen.

Ordlyden i forslaget er for øvrig også forkortet og forenklet i forhold til høringsforslaget, uten at dette innebærer materielle endringer. Eksempelvis er det hensiktsmessig å presisere bestemmelsens anvendelse på ulike kjøretøykategorier i forskrift, i stedet for i loven slik det opprinnelig ble foreslått.

Til § 21 annet ledd nytt annet punktum

Forslaget gir departementet hjemmel til å gi bestemmelser om gebyr for utstedelse av fartskriverkort.

Til § 23 a

Forslaget presiserer og utvider § 23 a om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn, jf. kapittel 6.

Til § 24

Forslaget innebærer at begrepet «førerrett» tilføyes i paragrafen, og på enkelte steder erstatter begrepet «førerkort». Der hvor førerrett erstatter førerkort, gjøres dette for å presisere at det er retten til å føre motorvogn som omtales, og ikke beviset/dokumentasjonen for en slik rett.

Til § 24 a

Forslag til endringer i overskriften, samt første og tredje ledd, knytter sperrefristen til føreretten for den aktuelle førerkortklassen, og ikke til selve førerkortet.

Nåværende § 24 a første ledd fjerde punktum listestiller mopedførerbevis med førerkort. Bestemmelsen foreslås opphevet, jf. omtale i kapittel 2 pkt. 2.2.2.

Til § 26

Paragraf 26 annet ledd fjerde punktum om øvingskjøring med ledsager, omfatter etter gjeldende ordlyd ikke øvingskjøring med moped fordi bestemmelsen bare omtaler førerkort. Ved innføring av egen førerkortklasse for tohjuls moped vil bestemmelsen få betydning også for øvingskjøring med moped, ved at ledsager for øvingskjøring med moped må ha hatt mopedførerkort i fem år. Overgangen til førerkort skal ikke frata noen en allerede ervervet førerrett for moped, og dermed adgangen til å være ledsager. Det foreslås derfor å endre ordlyden i bestemmelsen slik at ordet førerkort byttes ut med førerrett.

Det foreslås endring i annet ledd femte punktum, hvor det åpnes for at departementet kan gjøre unntak fra kravet om godkjent lærevogn ved øvingskjøring mot vederlag. Det er ikke ønskelig å stille krav om at mopedder må være godkjent av Statens vegvesens regionvegkontor for å kunne bru-

kes til slik øvingskjøring, og i praksis foregår ingen slik godkjenning i dag.

Videre foreslås at departementet kan fastsette tilleggskrav for øvingskjøring med visse motorvogner. Årsaken er ønsket om å kunne stille krav om at ledsager ved øvingskjøring på tohjuls moped, i likhet med trafikklærere må kjøre motorsykkel.

Det foreslås å ta ut ordlyden «for førerkort» i tredje ledd, ettersom dette i dag ikke har noen praktisk betydning.

Til § 27 første ledd nytt fjerde punktum

Det foreslås å tilføye et nytt fjerde punktum i § 27, jf. omtalen i kapittel 2 pkt. 2.2.2, som vil gi departementet myndighet til å fastsette tilleggskrav for trafikklærere i visse motorvogngrupper.

Til § 28

I tråd med det som er omtalt i kapittel 2, foreslås uttrykket «ta førerkort» erstattet med «erhverve førerrett».

Til § 33

Som konsekvens av de endringer som følger av Besl. O. nr. 110 (2002–2003), jf. Ot.prp. nr. 52 (2002–2003), foreslås språklige justeringer i § 33: Det som i dag kalles beslag, som omfatter midlertidig tap av rett til å føre motorvogn og fysisk beslag av selve førerkortet, foreslås i stedet kalt midlertidig tilbakekall av førerrett og beslag. Forslaget medfører kun endring av terminologien som følge av den tidligere innføring av begrepet «førerrett» og begrepsbruken rundt tap/tilbakekall av førerrett.

Paragrafen har i dag førerkort og mopedførerbevis som alternativer, jf. nr. 6 som sier at bestemmelsene i nr. 1 til 5 gjelder tilsvarende for mopedførerbevis. Som nevnt i kapittel 2 pkt. 2.2.2 er det ønskelig å fase ut begrepet «mopedførerbevis» av loven. Bestemmelsen foreslås derfor opphevet.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk i samsvarende med et vedlagt forslag.

Til § 34

Sjette ledd om mopedførerbevis, foreslås opphevet, jf. omtale i kapittel 2 pkt. 2.2.2.

Til § 44

Det foreslås at reglene for førerkort i § 33 om tap av førerrett m.m. og § 34 om tilbakekall av retten til å føre motorvogn på grunn av særlige forhold, gjelder tilsvarende for mopedførerbevis. Årsaken er behovet for, i en overgangsperiode, fortsatt å kunne reagere med tap eller tilbakekall av førerrett knyttet til tidligere utstedte mopedførerbevis.

8.2 Til lovforslaget del II – opphevelse av lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverkstader

Forslaget om å oppheve lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverkstader medfører ingen realitetsendringer, da innholdet i nevnte lov overføres til ny § 19 a i vegtrafikkloven.

8.3 Til lovforslaget del III – ikraftsetting

Det skal fastsettes nye forskrifter med hjemmel i ny § 19 a i vegtrafikkloven, og ikrafttredelsen av disse forskriftene må koordineres med sanksjoneringen av loven.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk.

Forslag

til lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 19 annet ledd nytt annet punktum skal lyde:
Departementet kan ved forskrift også gi bestemmelser om gjennomføring av tilfeldig og uanmeldt kontroll av kjøretøy langs vegen.

§ 19 a skal lyde:

§ 19 a. *Kjøretøyverksteder m.m.*

Bare kjøretøyverksteder som er godkjent av Statens vegvesen kan utføre reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings-, og påbyggingsarbeid på motorvogn og tilhenger til motorvogn.

Departementet kan ved forskrift fastsette at visse kjøretøygrupper eller visse typer arbeid faller utenfor reglene i første ledd. Det kan også fastsettes særregler eller unntaksregler for visse verksteder, kjøretøykategorier og visse typer arbeid.

Departementet kan gi nærmere bestemmelser til gjennomføring og utfylling av paragrafen, herunder om vilkår for godkjenning av kjøretøyverksteder, om plikter godkjenningen fører med seg, om tilbakekall av godkjenning og om kontroll av kjøretøyverksteder.

§ 21 annet ledd nytt annet punktum skal lyde:

Departementet kan også gi nærmere bestemmelser om gebyr for utstedelse av fartskriverkort.

§ 23 a skal lyde:

Kongen kan bestemme at personlig verneutstyr og annet utstyr til sikring av personer skal brukes under kjøring med motorvogn. Kongen kan gi nærmere regler om omfanget av bruken og unntak fra påbudet. Det kan bestemmes at føreren skal være ansvarlig for at passasjerer under 15 år bruker utstyr som nevnt i første punktum.

§ 24 skal lyde:

§ 24. *Alminnelige regler om førerrett, førerkort, føreprøve og kompetansebevis.*

Den som skal føre motorvogn må ha førerrett og ha ervervet førerkort der dette kreves, samt eventuelt gyldig kompetansebevis, for vedkommende gruppe

av motorvogner. Under kjøring skal fører alltid ha førerkort og kompetansebevis med seg.

Departementet kan bestemme at offentlig alderbevis eller bevis for å ha gjennomgått bestemt opplæring må medbringes under kjøring med førerkortfrie motorvogner.

Den som skal få førerrett for personbil, må være fylt 18 år. Departementet kan fastsette en høyere eller lavere nedre aldersgrense for førerrett for bestemte førerkortklasser.

Den som skal få førerkort må være edruelig, og det må ikke være noe å si på hans vandel ellers. Han må ha tilstrekkelig syn og førerlighet, nødvendig åndelig og legemlig helse og ha bestått førerprøve. Departementet kan bestemme at den som vil ta førerprøve, må ha gjennomgått fastlagt føreropplæring.

Føreretten er livsvarig. Departementet kan bestemme at føreretten skal gjelde midlertidig inntil nærmere angitt tilleggsopplæring er gjennomført. Departementet kan videre bestemme at føreretten for bestemte førerkortklasser eller for bestemte grupper motorvogner eller hvor førerens syn, helse, førerlighet eller andre spesielle omstendigheter tilsier det, skal gis for en avgrenset periode.

Departementet gir forskrifter om førerrett, førerkort, kompetansebevis, aldersbevis og bevis for å ha gjennomgått bestemt trafikkopplæring. Det kan herunder gis regler om førerprøve, unntak fra førerkortplikt, utferdigelse, gyldighetstid, utskifting, midlertidig kjøretillatelse og om gebyr. Det kan videre gis regler om helsekrav og unntak fra disse, eventuelle begrensninger i føreretten, herunder geografiske begrensninger, som følge av unntak fra helsekrav eller av andre grunner. Ved kjøring til førerprøve anses kandidat som fører av motorvognen.

Dersom innehaver av førerkort ikke lenger fyller de krav om er fastsatt til syn, helse og førerlighet etter sjetten ledd, plikter han å gi melding om det til fylkesmannen som må gi melding til politiet, jf. § 34.

Departementet kan gi nærmere bestemmelser om utstedelse av norsk førerkort på grunnlag av gyldig utenlandsk førerrett. Det kan herunder gis bestemmelser om innlevering av det utenlandske fø-

rerkortet, samt om innhenting av opplysninger om vedkommende. Det kan også bestemmes at førerprøve kan unnlates eller at vedkommende skal ha bestått en forenklet førerprøve.

Departementet kan sette særlige vilkår i tillegg til vilkårene i tredje og fjerde ledd for den som vil ha *førerrett* for bestemte førerkortklasser eller for bestemte grupper av motorvogner.

Overskrift § 24a skal lyde:

§ 24a. *Sperrefrist for retten til å føre førerkortpliktig motorvogn på grunn av straffbart forhold m.m.*

§ 24a skal lyde:

Den som har kjørt motorvogn uten å ha *førerrett* for den aktuelle førerkortklassen, kan ikke få *slik førerrett* første gang før det er gått 6 måneder siden den ulovlige kjøringen fant sted. Er han yngre enn den lovlige minstealderen for *slik førerrett*, løper sperrefristen til det er gått 6 måneder fra den dagen han oppnår minstealderen. Er det voldt større skade ved kjøringen, skal sperrefristen etter første og andre punktum være ett år. Tilsvarende gjelder også for den som ulovlig endrer maksimal hastighet eller ytelse i motorvogn i strid med § 13 femte ledd.

Blir en som ikke har *førerrett* ilagt straff for en overtredelse som ville ha ført til tap av retten til å føre motorvogn for en viss minstetid eller for alltid etter tvingende regler i eller i medhold av § 33, skal det i samme dom eller forelegg fastsettes en sperrefrist for å gi *førerrett* til vedkommende. Fristen skal ikke settes kortere enn den perioden for tap av *førerrett* som i tilfelle skulle ha vært fastsatt etter § 33.

Blir den som ikke har *førerrett*, med skjellig grunn mistenkt for straffbart forhold som kan ha betydning for adgangen til å få førerkort, kan politimesteren eller den han gir myndighet bestemme at *førerrett* ikke kan *erhverves* før saken er endelig avgjort, likevel ikke ut over 3 måneder uten kjennelse av tingretten.

§ 26 annet og tredje ledd skal lyde:

Øvingskjøring med motorvogn må ikke finne sted tidligere enn 2 år før det tidspunkt da eleven etter sin alder kan få *førerrett* for vedkommende motorvogngruppe. Departementet kan fastsette strengere alderskrav for øvingskjøring for visse motorvogngrupper. Er øvingskjøringen ledd i føreropplæring mot vederlag, kan den bare finne sted når det brukes godkjent lærevogn og eleven ledsages i vognen av godkjent lærer. I andre tilfelle må eleven ledsages i motorvognen av person som har fylt 25 år og har gyldig *førerrett* for vedkommende motor-

vogngruppe og har hatt *slik førerrett* uavbrutt i minst 5 år. Departementet kan ved forskrift fravike kravet om godkjent lærer og *godkjent lærevogn*, jf. tredje punktum, og *fastsette tilleggskrav for øvingskjøring med visse motorvogner*.

Obligatorisk opplæring i glattkjøring kan bare gjennomføres på øvingsbaner som er særskilt godkjent av Vegdirektoratet.

§ 27 første ledd nytt fjerde punktum skal lyde:

Departementet kan fastsette tilleggskrav for visse motorvogngrupper.

§ 28 første ledd første punktum skal lyde:

Departementet kan gi nærmere bestemmelser om teoretisk og praktisk opplæring mot vederlag av personer som vil *erhverve førerrett*, kompetansebevis eller bevis for å ha gjennomgått annen bestemt trafikkopplæring.

§ 33 nr. 3 skal lyde:

3. Finner politiet at fører eller eier av motorvogn eller den som på eierens vegne har rådigheten over motorvognen med skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn, kan en polititjenestemann *midlertidig tilbakekalle førerretten* og ta førerkortet fra ham. Spørsmålet om å opprettholde *midlertidig tilbakekall av førerretten* og beslaget skal snarest mulig forelegges for en tjenestemann som hører til påtalemyndigheten. Beslutningen skal være skriftlig. Dersom den mistenkte ikke samtykker i det *midlertidige tilbakekallet av førerretten* og beslaget, må spørsmålet innen 3 uker oversendes tingretten til avgjørelse.

§ 33 nr. 5 skal lyde:

5. Når tap av *førerrett* er rettskraftig avgjort, eller det er truffet vedtak om *midlertidig tilbakekall av retten til å føre motorvogn* og midlertidig beslag av førerkort, plikter rettighetshaveren straks å levere førerkortet til politiet.

§ 33 nr. 6 oppheves.

§ 34 siste ledd oppheves.

§ 44 nytt fjerde ledd skal lyde:

Reglene i § 33 og § 34 om førerrett, førerkort og førerkortpliktig motorvogn skal gjelde tilsvarende for mopedførerbevis og tilhørende førerrett.

Om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk

II

III

Lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køy-
retøyverkstader oppheves.

Loven trer i kraft straks.

