



# Innst. O. nr. 76

(2003-2004)

## Innstilling til Odelstinget fra samferdselskomiteen

Ot.prp. nr. 53 (2003-2004)

### Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk

Til Odelstinget

#### 1. BEGREPET "FØRERETT" OG INN- FØRING AV FØRERKORT FOR TOHJULS MOPED

##### 1.1 Sammendrag

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

##### *Begrepet "førerrett"*

Det foreslås 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 tilfredsstillte blant annet krav til alder. Som en samlebetegnelse kalles sistnevnte grupper av kjøretøy, førerkortfrie motorvogner.

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.

I foreliggende forslag innføres begrepet "førerrett" i en rekke av lovens øvrige bestemmelser. Begrepet omfatter også rett til å føre førerkortfrie motorvogner.

### *Innføring av førerkort for tohjuls moped*

I overgang til en modulbasert føreropplæring for alle førerkortklasser inngår også en overgang fra dagens mopedførerbevis til eget førerkort for moped - førerkort klasse M. En slik overgang er omtalt blant annet i 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). Begrepet "førererkort" skal benyttes om beviset for retten til å kjøre en bestemt klasse kjøretøy, eksempelvis buss eller moped.

Det tas sikte på å gjennomføre overgangen fra mopedførerbevis til førerkort for tohjulsmoped fra 1. januar 2005, når også hovedtyngden av de øvrige elementene i modulsystemet blir innført.

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 spesielt, blir overflødige og foreslås derfor opphevet. Det foreslås videre endringer i §§ 26 (vedr. krav til ledsager ved øvingskjøring) og § 27 (vedr. tilleggskrav for trafikklærere).

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.

## 1.2 Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til at innføring av førerkort for tohjuls moped vil gi en konsekvent likestilling med andre motorvogner, i overensstemmelse med gjeldende rett. Det vises også til at moped er en av de mest sårbare kjøretøygruppene når det gjelder trafikkulykker, noe som tilsier en styrking av førerkompetansen.

## 2. HJEMMEL FOR GEBYR FOR UTSTEDELSE AV FARTSKRIVERKORT

### 2.1 Sammendrag

Kapittel 3 i proposisjonen omhandler forslag til hjemmel for å gi bestemmelser om gebyr for utstedelse av fartskriverkort.

Fartskriver skal i utgangspunktet installeres og brukes i alle kjøretøy som benyttes til person- og godstransport. Den 24. september 1998 ble forordning (EU) nr. 2135/98 om endring av forordning nr. 3821/85 vedtatt. Endringen introduserte digital fartskriver.

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 konkurranse- og sikkerhet mellom transportforetak og bedre trafiksikkerhet.

Forordning nr. 2135/98 og forordning nr. 1360/2002 innebærer at gjeldende forskrift om kjøre- og hviletid må endres.

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, jf. forslag til et nytt annet punktum i vegtrafikkloven § 21 annet ledd. Det er foreløpig usikkert hva kostnaden per kort vil bli.

Det var få kommentarer til forslaget til lovendring i alminnelig høring. 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.

Departementet kan ikke se at det er urimelig å kreve at de som skal benytte fartskriverkort må bære kostnadene, da transportbedriftene vil oppnå fordeler ved innføringen av det nye digitale systemet. 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 konkurransevridning i forhold til land vi konkurrerer med.

Departementet peker på at Statens vegvesen foreløpig ikke har inngått kontrakt om kortproduksjon. 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.

### 2.2 Komiteens merknader

Komiteen støtter forslaget om at departementet kan gi nærmere bestemmelser om gebyr for utstedelse av fartskriverkort.

Komiteen viser til departementets begrunnelse om at hjemmelen vil kunne gi enklere kontroll med kjøre- og hviletid, samt at det vil bidra til økt trafiksikkerhet, like konkurranseforhold og bedre den enkelte sjåførs arbeidsforhold.

Komiteen viser til formulering på side 9 i Ot.prp. nr. 53 (2003-2004) om at departementet gis myndighet til å fastsette bestemmelser om gebyr slik at bare de faktiske kostnadene skal kunne belastes dem som blir pålagt å bruke slike kort.

## 3. NY FORSKRIFTSHJEMMEL FOR TILFELDIG UTEKONTROLL AV KJØRETØY

### 3.1 Sammendrag

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

Hjemmel for å pålegge stans for kontroll som foretas langs vegen er gitt i vegtrafikkloven § 10 Trafikkontroll m.m. Paragrafen gir imidlertid ikke hjemmel for å gi forskrifter om innholdet i og gjennomføringen av utekontroller.

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.

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.

Ni av i alt 12 instanser som kommenterte forslaget til lovendring, støttet dette, jf. pkt. 4.4 i proposisjonen.

Politidirektoratet (POD) omtalte i sitt hørings-svar også Utrykningspolitiets (UP) kommentarer til høringsforslaget. POD og UP gikk imot forslaget til lovendring. Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) gikk også imot lovforslaget.

Etter PODs 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 (1964-1965) 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. UP mente at det ikke er behov for en regulering av utekontroller utover dagens lovtekst.

Departementet er ikke enig i at den foreslåtte lovendringen vil skape uklarheter og avgrensingsproblemer i forhold til § 10 og § 19.

### 3.2 Komiteens merknader

Komiteen støtter forslaget om at departementet kan ved forskrift gi bestemmelser om gjennomføring av tilfeldig og uanmeldt kontroll av kjøretøy langs vegen og viser til departementets begrunnelse om de særlige forpliktelser til tilfeldig kontroll av kjøretøy som følger av EØS-avtalen. Det vises til departementets presisering av at lovendringen ikke vil innebære noen begrensning i forhold til den kontrollvirksomhet som utføres langs veg i dag.

## 4. INNFØRING AV NY § 19 A OM GODKJENNING AV KJØRETØY-VERKSTEDER

### 4.1 Sammendrag

Kapittel 5 i proposisjonen omhandler forslag om å innføre en ny § 19 a i vegtrafikkloven til erstatning for lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverkstader som i proposisjonen foreslås opphevet.

Lov om godkjenning av køyretøyverkstader 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.

Forslag til ordlyd i § 19 a i høringsbrev tilsvarte langt på vei ordlyden i lov om godkjenning av køyretøyverkstader. 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 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.

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, bl.a. uttaler Norges Bilbransjeforbund (NBF) 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.

For å unngå eventuelle uklarheter har departementet endret forslaget, dvs. tatt ut uttrykket "som ledd i ervervsvirksomhet".

### 4.2 Komiteens merknader

Komiteen støtter departementets forslag til lovendring og viser til at det er en inkorporering av lov om godkjenning av kjøretøyverkstader i lov om vegtrafikk. Dette som et ledd i en større prosess med å forenkle regelverk.

Komiteen vil spesielt peke på behov for forenkling av regelverket for å få godkjenning som bilverksted.

## 5. ENDRINGER I § 23 A PERSONLIG VERNEUTSTYR

### 5.1 Sammendrag

Forslaget i proposisjonen 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 passasjer under 15 år bruker verneutstyr.

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 3 500 kg.

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.

I forhold til påbudet om bruk av bilbelte i buss ser departementet behov for å redegjøre for rettstilstanden i andre land, jf. pkt. 6.3 i proposisjonen.

### ***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 passasjer 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 i proposisjonen, vil dette ansvaret også gjelde i buss.

Hvorvidt sjåføren skal ilegges gebyr ved overtredelse av bestemmelsene om bruk av bilbelte, vil bero på en konkret vurdering av sjåførens aktsomhet i det enkelte tilfelle. Utgangspunktet er at det ikke skal ilegges gebyr for unnlatt sikring av passasjer 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.

### ***Bruk av sikringsutstyr til rullestoler mv.***

Vegtrafikkloven § 23 a stiller ikke krav om bruk av sikringsutstyr. Det foreslås å utvide § 23 a til også å omfatte bruk av sikringsutstyr for rullestol ved transport av forflytningshemmet eller funksjonshemmet passasjer.

### ***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.

### ***Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger***

Vegdirektoratet gjennomførte 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.

Departementet bemerker at flere av høringsinstansene i den alminnelige høringen 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 ser ikke at det er kommet inn avgjørende argumenter for å innføre sjåføransvar for sikring av passasjerer i rullestol som er over 15 år.

Forslag til endring i § 23 a åpner også for å påby bruk av utstyr for å sikre barnevogner i buss.

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.

## **5.2 Komiteens merknader**

Komiteen støtter forslaget til utvidelse av § 23 a i lov om vegtrafikk og viser til departementets begrunnelse. Komiteen er opptatt av å holde et høyt sikkerhetsnivå i busser. Samtidig er det viktig at kollektivtilbudet framstår som åpent, uten unødvendige antallsbegrensninger for funksjonshemmede eller barn.

Komiteen forutsetter derfor at forskrift utformes i nær dialog med aktørene for å finne gode praktiske løsninger som er håndterbare for førerne, som gjør kollektivtilbudet tilgjengelig for brukerne og som kan kombineres med et godt sikkerhetsnivå. Komiteen presiserer at sjåførens primæransvar er å føre kjøretøyet.

Komiteen peker videre på at forskriften og grunnlaget for sanksjoner ved overtredelse må utformes slik at det tar hensyn til sjåførens begrensede mulighet for kontinuerlig oppfølging av passasjerene.

Komiteen mener at barn under 4 år på egnet måte må kunne sikres på linje med andre passasjerer i buss.

## **6. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER**

### **6.1 Sammendrag**

Kapittel 7 omtaler forslagene økonomiske og administrative konsekvenser.

Innføring av førerkort for tohjuls moped, gir like regler for tohjuls moped som for øvrige motorvogner og forenkler derved vegtrafikklovgivningen.

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. I en overgangsperiode vil det påløpe noe økte kostnader for Statens vegvesen. Disse vil bli dekket inn gjennom gebyr for utstedelse av førerkort.

Departementet gis hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om gebyr for utstedelse av fartskriverkort. 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. Departementet legger til grunn at gebyret skal gi kostnadsdekning for Statens vegvesen.

Økonomiske og administrative konsekvenser ved nye krav til sikringsutstyr i ulike typer motorvogner, vil for øvrig først inntreffe ved eventuelle forskrifts- endringer og vil da bli utredet i forhold til de enkelte forslagene.

## 6.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader til departementets vurdering av de økonomiske og administrative konsekvenser av de foreslåtte lovendringer.

## 7. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og foreslår at Odelstinget gjør slikt

### vedtak 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 veien.*

Ny § 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 førerett, førerkort, føreprøve og kompetansebevis*

Den som skal føre motorvogn må ha førerett 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 aldersbevis eller bevis for å ha gjennomgått bestemt opplæring må medbringes under kjøring med førerkortfrie motorvogner.

Den som skal få førerett for personbil, må være fylt 18 år. Departementet kan fastsette en høyere eller lavere nedre aldersgrense for førerett 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 førerlyst, 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, førerlyst eller andre spesielle omstendigheter tilsier det, skal gis for en avgrenset periode.

Departementet gir forskrifter om førerett, 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 førerlyktighet etter sjette 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 førerkortet, 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:

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

§ 24 a 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 motorvogngruppe 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 førerett, førerkort og førerkortpliktig motorvogn skal gjelde tilsvarende for mopedførerbevis og tilhørende førerett.*

II

Lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverkstader oppheves.

III

Loven trer i kraft straks.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 19. mai 2004

**Petter Løvik**

leder

**Heidi Sørensen**

ordfører