



Innst. 248 L

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen

Prop. 85 L (2009–2010)

Innstilling fra næringskomiteen om endringer i fritids- og småbåtloven (kjøreforbud til sjøs og inndragning av båtførerbevis)

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Proposisjonens hovedinnhold

Nærings- og handelsdepartementet legger med dette frem et lovforslag om kjøreforbud til sjøs og inndragning av båtførerbevis. Lovforslaget, som må ses i sammenheng med regjeringens beslutning om å innføre krav til obligatorisk båtførerbevis, har til hensikt å styrke sikkerheten til sjøs. Gjennom lovforslaget ønsker departementet å etablere en sanksjonsordning som gjør det mulig å frata båtførere som begår grove overtredelser av regelverket til sjøs, retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt for en gitt tidsperiode. Det foreslås en hovedregel om tap av førerrett på ett år, men en lengre tidsperiode ved skjerpene omstendigheter. Sperrefrist foreslås ilagt personer som fører båtførerbevispliktig fritidsbåt uten båtførerbevis når det er krav til det.

Lovforslaget omfatter båtførerbevispliktig fritidsbåt. Det er fritidsbåter som enten er over 8 meter eller som har en motoreffekt større enn 25 HK og som er inntil 15 meter. Den foreslåtte regelen om tap av førerretten vil kun gjelde slike fartøy og ikke få konsekvenser for eventuelle førerrettigheter vedkommende båtfører har til å føre yrkesfartøy. Departementet har vurdert, men ikke funnet det riktig å foreslå, at tap av førerrett også skal få konsekvenser for fritidsbåter som er under den båtførerbevispliktige grensen. Dette først og fremst ut fra at små fritidsbåter representerer en mindre risiko enn båtførerbevispliktige fritids-

båter. Derimot foreslås det at sanksjonsordningen skal gjelde enhver som fører fartøy som er innenfor den båtførerbevispliktige grensen. Er det ikke krav til båtførerbevis pga. vedkommendes alder, vil kjøreforbud bli ilagt. Den som har krav til båtførerbevis vil få dette inndratt. Videre foreslås det å stille krav om at alle som taper førerretten skal ha bestått båtførerprøven, uavhengig av om denne er bestått tidligere. Sanksjonens virkning og tapsperiode vil dermed bli den samme, uavhengig av båtførerens alder.

Det har aldri tidligere vært etablert en sanksjonsordning om tap av førerrett til sjøs. Ved utarbeidelsen av lovforslaget er det derfor tatt utgangspunkt i vegtrafikkloven og forskrifter gitt i medhold av den, hvor ordningen har vært praktisert i flere år. Reglene som skal gjelde på sjøen bør være mindre detaljerte enn i vegtrafikken. Departementet har derfor utarbeidet et lovutkast som er langt mer forenklet enn i vegtrafikken. Samtidig vil sanksjonene fremstå som avskrekken og formodentlig ha en preventiv effekt og dermed bidra til bedre holdninger og adferd blant båtførere.

1.2 Nærmere om enkelte punkter i proposisjonen

1.2.1 Bakgrunn

Regjeringen besluttet den 28. oktober 2008 å stille krav til båtførerbevis for førere av fritidsbåter som enten har en lengde på mer enn 8 meter eller en motoreffekt på mer enn 25 HK. Personer født etter 1. januar 1980 skal ha bestått båtførerprøven og inneha båtførerbevis når ordningen trer i kraft 1. mai 2010. Det skal også etableres et båtførerregister over personer som har bestått båtførerprøven og fått utstedt båtførerbevis. Samtidig ble det besluttet at det skulle utarbeides forslag til lov- og forskriftsendring om innføring av inndragning av båtførerbevis (kjøre-

forbud for personer som ikke har båtførerbevis). Regjeringen tok sikte på at det juridiske grunnlaget for denne sanksjonsordningen skulle være på plass innen båtsesongen 2010 starter. En arbeidsgruppe ble nedsett av Nærings- og handelsdepartementet i januar 2009 og fikk som mandat å utarbeide forslag til lov- og forskriftsendring om innføring av inndragning av båtførerbevis. Arbeidsgruppens rapport ble avgitt i juni 2009. Nærings- og handelsdepartementet sendte arbeidsgruppens rapport med vedlagt lov- og forskriftsutkast på høring den 1. juli 2009, med høringsfrist 1. oktober 2009. Hovedinntrykket er at høringsinstansene i det alt vesentligste er positive til arbeidsgruppens forslag. Der høringsinstansene har hatt synspunkter til konkrete forslag, er disse omtalt i tilknytning til de enkelte punktene i proposisjonen sammen med departementets vurdering av innspillene.

1.2.2 Overtridelser som bør medføre tap av førerett eller sperrefrist

Fritids- og småbåtloven inneholder i dag ikke bestemmelser om inndragning eller kjøreforbud. I arbeidsgruppens rapport er det imidlertid sett hen til vegtrafikklovens regler ved utformingen av sanksjonsreglene til sjøs.

Hovedbegrunnelsen for å innføre en ordning med tap av førerett er et ønske om å styrke sikkerheten til sjøs. Den mest sikkerhetskritiske operasjonen på en fritidsbåt er selve navigeringen, som også omfatter hastighet. Særlig fremtredende er feil eller uaktsomhet ved navigeringen når det gjelder personulykker. Departementet mener derfor at båtførere som gjennom sin atferd på sjøen utviser grov uaktsomhet, bør tape føreretten.

Hva som skal anses som grov uaktsom navigering vil være gjenstand for en helhetsvurdering. Riktig anvendelse av sjøveisreglene og navigasjonshjelpemidler er særlig viktige faktorer. Arbeidsgruppen har ikke foreslått at overtredelse av hastighetsbestemmelsene gitt i eller i medhold av havne- og farvannsloven som sådan gir adgang til å fastsette tap av førerett, men peker likevel på at hastigheten vil være ett av flere momenter som vil måtte tas i betraktning i aktsomhetsvurderingen etter fritids- og småbåtloven § 28, jf. § 24. Departementet slutter seg til arbeidsgruppens vurdering, og er enig med arbeidsgruppen i at øvrige brudd på sikkerhetsregelverket ikke bør medføre tap av førerett.

Departementet vil også understreke at overtredelse av fritids- og småbåtloven § 24 om sikker navigering også omfatter miljø, slik at en båtfører som navigerer fartøyet på en slik måte at det oppstår fare for eller skade på miljøet, vil kunne ilegges straff etter § 28. I slike tilfeller vil vedkommende også kunne bli ilagt tap av førerett.

Unnlattelse av å yte hjelp i sammenstøttillfellene vil lett kunne føre til at liv går tapt. Departementet er derfor enig med arbeidsgruppen i at domfellelse etter straffeloven § 314 bør medføre tap av førerett, og at dette fremgår av forskriften.

Fiskeri- og kystdepartementet har videre reist spørsmål om tap av førerett bør være en adekvat reaksjon også i tilfeller hvor det ikke foreligger noe sammenstøt. Departementet mener det på nåværende tidspunkt ikke er grunn til å endre dette standpunktet verken generelt eller i forhold til fritidsbåter spesielt. Når brudd på hjelpeplikten utover kollisjonstilfellene ikke er gjort straffbart er det følgelig heller ikke adgang til å ilegge tap av førerett.

Departementet er enig i arbeidsgruppens forslag om at ethvert brudd på promillegrensen til sjøs skal medføre tap av førerett. Promillegrense til sjøs ble første gang innført i 1998 og både myndighetene og det organiserte båtliv har lenge arbeidet med å bedre holdningene til bruk av alkohol til sjøs. Det ville være et galt signal om føring av fritidsbåt med høyere promille enn hva som er tillatt, ikke skulle medføre tap av førerett. Departementet er også enig i at overlattelsesmedvirkning skal kunne medføre tap av førerett.

For øvrig slutter departementet seg til arbeidsgruppen forslag om at en båtfører også kan tape føreretten når vedkommende ikke kan anses som skikket til å føre fritidsbåt og hvor det blir ilagt straff som står i en klar sammenheng med bruk av fritidsbåt, jf. lovutkastet § 28 b.

For å få en effektiv håndhevelse av føreretten til sjøs må man også ha et regelverk med sperrefrist for utstedelse av båtførerbevis for den som fører fritidsbåt til tross for at vedkommende av ulike grunner ikke har avlagt båtførerprøve når det er krav til det, samt hvor vedkommende begår grove overtridelser. Departementet er derfor enig med arbeidsgruppen i å etablere slike bestemmelser, og i at sperrefrist må være knyttet opp til en grov overtredelse som medfører straff.

Departementet er videre enig med arbeidsgruppen i at det etter mønster fra vegtrafikkloven må etableres bestemmelser om beslag av båtførerbevis. Forutsetningen for beslag av båtførerbevis er at forholdet er av en slik karakter at det vil bli fulgt opp med fastsettelse av tap av førerett i dom eller forelegg. Videre må hensynet til sjøsikkerheten eller allmenne hensyn kreve beslag av båtførerbevis.

Departementet er enig med arbeidsgruppen i at den mest hensiktsmessige ordningen er at båtførerbevis inndras kun for personer som har tatt et slikt bevis under den obligatoriske ordningen. Når det gjelder virkeområde, er departementet også enig med arbeidsgruppen i at overtridelser i utlandet er vanskelig å sanksjonere, og foreslår ikke dette innført i denne omgang. Departementet er også enig med Syssel-

mannen i at det er riktig å gi sanksjonsordningen anvendelse på Svalbard, noe som vil bli gjort ved en justering av forskriftens virkeområde.

1.2.3 Bør tap av førerett få konsekvenser for yrkesfartøy eller båtførerbevisfri fritidsbåt?

Til spørsmålet om tap av førerett også bør få konsekvenser for yrkessertifikater, er det departementets oppfatning at den sanksjonsordningen som nå etableres kun bør omfatte fritidsbåter opp til 15 meter. Arbeidsgruppen har i sin rapport pekt på at det i fremtiden bør vurderes om også lovbrudd begått med yrkesfartøy bør medføre tap av førerett. Ved etablering av en inndragningsordning av båtførerbevis, vil det være naturlig å utrede spørsmålet om inndragning av yrkessertifikater. Departementet vil derfor komme tilbake til spørsmålet senere.

Til Sjøfartsdirektoratets forslag om at tap av førerett også bør gjelde fritidsbåter over 15 meter slik at bl.a. fritidsbåtskippersertifikat også kan inndras, bemerker departementet at dette sertifikatet også kan benyttes av førere av enkelte mindre yrkesfartøy. En inndragning vil således også kunne ramme yrkesførere, noe som ikke er hensikten med dette lovforslaget.

Når det gjelder spørsmålet om et lovbrudd begått av en båtfører ved føring av båtførerbevispliktig fritidsbåt også bør få konsekvenser for den fremtidige retten til å føre (motoriserte) fritidsbåter under 8 meter eller med motorkraft under 25 HK, slutter departementet seg til arbeidsgruppens syn om at i denne omgang bør tap av førerett gjelde fritidsbåter over 8 meter eller motor med HK større enn 25 som har en lengde på opp til 15 meter.

1.2.4 Tapsperiode og krav til ny prøve

Når det gjelder fastsettelse av inndragningstidens lengde, har arbeidsgruppen valgt en noe annen fremgangsmåte enn i vegtrafikklovgivningen. Departementet gir sin tilslutning til arbeidsgruppens forslag om en minste tapsperiode på ett år. Et forslag om dette fremgår av lovutkastet § 28 a annet ledd. En kortere tapsperiode ville i mange tilfeller ikke vært en følbart og adekvat sanksjon, samtidig som terskelen for å tape føreretten er høyere til sjøs enn i vegtrafikken. Arbeidsgruppens vurdering om at ett år også bør være den normale tapsperioden, deles av departementet. Begås derimot grove overtredelser, bør det, slik arbeidsgruppen foreslår, kunne ilegges en lengre tapsperiode, noe som vil fremgå av forskriften.

Nærings- og handelsdepartementet deler oppfatningen til Fiskeri- og kystdepartementet om at bruk av berusende eller bedøvende midler som tilsvarende en større alkoholpåvirkning i blodet enn 2 i promille, også bør være en skjerpene omstendighet. Fiskebåt-

redernes forbund tar til orde for at tapsperioden bør være minst fem år ved skjerpene omstendigheter. Selv om oppdagelsesrisikoen er lavere til sjøs enn i vegtrafikken, slik forbundet peker på, mener departementet at tapsperiodens lengde uansett bør stå i forhold til den overtredelse som er begått og ses i sammenheng med tapsperioden i vegtrafikken.

Departementet deler arbeidsgruppens syn om at det må stilles som vilkår for å få tilbake føreretten at vedkommende har bestått båtførerprøven, jf. lovutkastet § 28 a tredje ledd. Etter departementets oppfatning vil et slikt vilkår høyne båtførernes kunnskaper og således styrke sjøsikkerheten, samtidig som prøven i seg selv ikke er så krevende at det kan oppfattes som en uforholdsmessig byrde å pålegge båtførerne. Dette innebærer at både personer som har tatt båtførerprøven tidligere og personer som ikke har det, men likevel skal føre båtførerbevispliktig fritidsbåt, må ha bestått prøven. Norske båtskolers forslag er for øvrig i tråd med arbeidsgruppens forslag.

1.2.5 Øvrige spørsmål knyttet til tap av førerett

Departementet er enig med arbeidsgruppen i at beslutning om tap av førerett bør fastsettes av domstolen/påtalemyndigheten i samme dom/forelegg som vedkommende får fastsatt sin straff, jf. lovutkastet § 28 a første ledd. Videre er departementet enig i at det mest hensiktsmessige er at Politidirektoratet er klageinstans i saker om inndragning, sperrefrist og kjøreforbud. Når det gjelder eventuell innføring av prikkbelastningsordning, er departementet enig med arbeidsgruppen i at et slikt system ikke bør innføres til sjøs.

1.3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Arbeidsgruppen innhentet en uttalelse fra Politidirektoratet som viser hvilke konsekvenser en ordning med inndragning av båtførerbevis og kjøreforbud vil medføre for politiet. Her viser direktoratet først til at kontrollnivået til sjøs bør økes vesentlig. Dersom kontrollnivået økes fra 12 000 kontrollerte til for eksempel 50 000 kontrollerte båtførere per år, vil dette innebære økte kostnader på ca. 20 mill. kroner per år.

Departementet kan se at det isolert sett vil kunne medføre en styrking av sjøsikkerheten om kontrollnivået til sjøs ble øket. Arbeidsgruppen har også vært inne på at et økt kontrollnivå vil medføre en mer effektiv håndhevelse av reglene om obligatorisk båtførerbevis. Det er imidlertid ingen forutsetning for å iverksette ordningen at det skjer en økning av kontrollnivået samtidig som ordningen trer i kraft. Det kan være grunn til å vurdere en gradvis økning av kontrollnivået etter hvert, men dette må ses i sammenheng med andre fremtidige prioriteringer og det

fremtidige ressursbehov for politiet, samt andre tiltak som settes i verk for å bedre sikkerheten til sjøs.

For Sjøfartsdirektoratet vil ikke tap av førerrett medføre vesentlige konsekvenser. Det sentrale båtførerregisteret som forvaltes av direktoratet, må tilpasses slik at politiet får tilgang til det, samt at personer som blir ilagt kjøreforbud registreres.

For domstolene vil lovendringen gi visse administrative konsekvenser. Tap av førerrett skal fastsettes i samme dom som selve straffen. Det vil således bli noe merarbeid knyttet til disse sakene. Domstoladministrasjonen har i sin høringsuttalelse pekt på at det vil være nødvendig å foreta tilpasninger i deres saksbehandlingssystem (LOVISA) og at disse endringene kan være kostnads- og tidkrevende.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Else-May Botten, Lillian Hansen, Arne L. Haugen, Ingrid Heggø og lederen Terje Aasland, fra Fremskrittspartiet, Per Roar Bredvold, Harald T. Nesvik og Torgeir Trældal, fra Høyre, Svein Flåtten, Frank Bakke Jensen og Elisabeth Røbekk Nørve, fra Sosialistisk Venstreparti, Alf Egil Holmelid, fra Senterpartiet, Irene Lange Nordahl, og fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Andersen Eide, viser til at regjeringen har med hjemmel i forskrift besluttet å stille krav til båtførerbevis for førere av fritidsbåter som enten har en lengde på mer enn 8 meter og inntil 15 meter, eller en motorytelse på mer enn 25 HK. Det stilles ikke krav til båtførerbevis for personer født før 1. januar 1980. Personer født etter 1. januar 1980 skal ha bestått båtførerprøven og inneha båtførerbevis når ordningen trer i kraft.

Komiteen viser til at det også er etablert et båtførerregister over personer som har bestått båtførerprøven og fått utstedt båtførerbevis.

Komiteen viser til at det foreliggende lovforslaget er en oppfølging av innføringen av båtførerbeviset med forslag om kjøreforbud til sjøs og inndragning av båtførerbevis. Hensikten er å etablere en sanksjonsordning som gjør det mulig å frata båtførere som begår grove overtredelser av regelverket til sjøs, retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt for en gitt tidsperiode.

Komiteen minner om at det aldri tidligere har vært etablert en sanksjonsordning om tap av førerrett til sjøs, så ved utarbeidelse av lovforslaget er det tatt utgangspunkt i vegtrafikkloven.

Komiteen viser til at det foreslås en hovedregel om tap av førerrett på ett år, noe komiteen er enig i. Når det gjelder spørsmålet om tap av førerrett

bør få konsekvenser også for yrkessertifikater, eller for båter under 8 meter eller mindre enn 25 HK, mener komiteen at den sanksjonsordningen som nå etableres kun bør gjelde fritidsbåter mellom 8 og 15 meter, og over 25 HK.

Komiteen mener også at det er riktig at den som taper føreretten, skal måtte bestå båtførerprøven for å få føreretten tilbake. Komiteen finner ikke dette som en uforholdsmessig byrde. Komiteen er også enig i at den som fører et båtførerbevispliktig fartøy og er under minstealder for førerrett, får en sperrefrist på minimum ett år fra den dagen vedkommende oppnår minstealder for førerrett.

Komiteen viser òg til at når en person er under straffeforfølgelse, vil det kunne være mulig å treffe midlertidige vedtak om sperrefrist for utstedelse av båtførerbevis.

Komiteen merker seg en uttalelse fra Politidirektoratet om at dersom kontrollnivået økes fra 12 000 kontrollerte til for eksempel 50 000 kontrollerte båtførere per år, som naturligvis også vil medføre at det vil avdekkes et økt antall overtredelser, vil dette innebære økte kostnader på ca. 20 mill. kroner per år. Politidirektoratet har da tatt utgangspunkt i at det vil kreve ca. 15 ekstra årsverk til sjøtjenesten, samt anskaffelse av 3–5 moderne utrykningsfartøy. Dersom kontrollnivået skal videreføres på dagens nivå vil den nye ordningen kreve 2 årsverk eller ca. 1,4 mill. kroner årlig. Kostnadene er primært forbundet med etterforskning, saksbehandling og klagebehandling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti har følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag om tilleggsbevilgninger til politiet som følge av ekstrakostnader med hensyn til håndhevelse av det nye regelverket.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Politidirektoratet under høringen viste til at kontrollnivået til sjøs bør økes vesentlig, men har merket seg at regjeringen i Prop. 85 L (2009–2010) understreker at det ikke er noen forutsetning for å iverksette ordningen at det skjer en økning av kontrollnivået samtidig som ordningen trer i kraft.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti registrerer at kontrollnivået til sjøs bør økes betraktelig, og at dette vil føre til økte kostnader og ekstra årsverk.

Komiteen merker seg at endringer i fritids- og småbåtloven totalt sett vil medføre en styrking av sjøsikkerheten, miljøet og det allmenne hensyn.

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti:

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag om tilleggsbevilgninger til politiet som følge av ekstrakostnader med hensyn til håndhevelse av det nye regelverket.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov:

om endringer i fritids- og småbåtloven (kjøreforbud til sjøs og inndragning av båtførerbevis)

I

I lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter gjøres følgende endringer:

Nytt kapittel 3 A skal lyde:

Kapittel 3 A. Tap av førerett m.v.

§ 28 a Tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt m.v.

Blir en person som har rett til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt ilagt straff, kan det i dommen eller forelegget fastsettes at personen ikke lenger skal ha slik førerett dersom lovbruddet er grovt og dersom hensynet til sjøsikkerheten, miljøet eller allmenne hensyn ellers krever det. Beslutning som nevnt i første punktum kan gå ut på at båtførerbevis inndras, eller at person som ikke har plikt til å ha båtførerbevis, gis et kjøreforbud.

Tap av førerett skal settes til minst ett år. Det kan likevel besluttes tap av føreretten for en kortere periode dersom tapet ellers får urimelige virkninger eller det foreligger andre særlige forhold.

Den som taper retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt, skal ha bestått båtførerprøven før vedkommende kan føre slik båt igjen.

Finner politiet at føreren eller eieren av en fritidsbåt, eller den som på eierens vegne har rådgiverten over fritidsbåten, med skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt, kan en polititjenestemann midlertidig tilbakekalle føreretten ved å ta beslag av båtførerbeviset eller ved å ilegge kjøreforbud til person som ikke har plikt til å ha båtførerbevis. Spørsmålet om å opprettholde midlertidig tap av føreretten 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 føreretten, må spørsmålet innen tre uker oversendes tingretten til avgjørelse.

Når tap av førerett er rettskraftig avgjort, eller det er truffet vedtak om midlertidig tilbakekall av retten til å føre fritidsbåt og midlertidig beslag av båtførerbevis, plikter rettighetshaveren straks å levere båtførerbeviset til politiet.

Kongen gir forskrift med nærmere regler om fastsetting av tap eller midlertidig tilbakekall av førerett, herunder hva som skal anses som grove lovbrudd, hvilke overtredelser som gir grunnlag for tap av førerett utover ett år, og under hvilke omstendigheter føreretten kan tapes for mindre enn ett år. Kongen kan også gi forskrift om anvendelse av kapitlet på Svalbard og Jan Mayen.

§ 28 b Tilbakekall av retten til å føre fritidsbåt m.v. på grunn av særlige forhold

Dersom innehaveren av føreretten ikke er edrueelig eller hans vandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre fritidsbåt, kan politimesteren eller den han gir myndighet, tilbakekalle retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt for en bestemt tid, hvis hensynet til sjøsikkerheten, miljøet eller allmenne hensyn ellers krever det.

§ 28 c Sperrefrist for retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt

Blir en person som ikke har førerett, ilagt straff for en overtredelse som ville ha ført til tap av retten til å føre fritidsbåt i medhold av § 28 a, skal det i dommen eller forelegget fastsettes en sperrefrist for å kunne gi personen førerett. § 28 a annet ledd gjelder tilsvarende for sperrefristens lengde.

Er personen yngre enn den lovlige minstealderen for slik førerett, løper sperrefristen til det er gått minst ett år fra den dagen vedkommende oppnår minstealderen.

Blir en som ikke har førerett, med skjellig grunn mistenkt for et straffbart forhold som kan ha betydning for adgangen til å få båtførerbevis, kan politimesteren eller den han gir myndighet, bestemme at førerett ikke kan erverves før saken er endelig av-

gjort, likevel ikke ut over tre måneder uten kjennelse av tingretten.

Kongen gir forskrift med nærmere regler om fastsetting av sperrefrist.

II

Lover gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Oslo, i næringskomiteen, den 11. mai 2010

Terje Aasland

leder

Per Roar Bredvold

ordfører

