



Statens vegvesen

080

Vegdirektoratet
Håndboksekretariatet
Boks 8142 Dep.,
0033 Oslo

Tlf. 22 07 35 00
Fax 22 07 36 79

ISBN 82-7207-366-8

Vegtrafikkloven

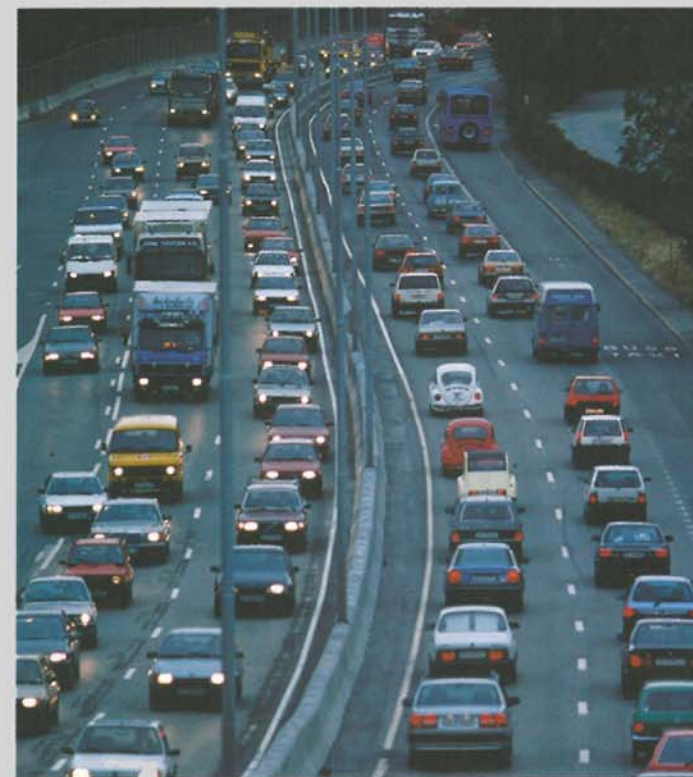


Statens vegvesen

080

VEGTRAFIKKLOVEN

Med fortolkninger, praksis m.v.



Ajourført pr. 15. juni 1994
2. utgave



Statens vegvesen

VEGTRAFIKKLOVEN

Med fortolkninger, praksis m.v.

Ajourført pr. 15. juni 1994

2. utgave

Håndbøker i Statens vegvesen

Dette er en håndbok i vegvesenets håndbokserie – en samling fortløpende nummererte publikasjoner som først og fremst er beregnet for bruk innen etaten.

Håndbøkene kan kjøpes av interesserte utenfor Statens vegvesen til de priser som er oppgitt i håndbokoversikten – håndbok-022.

Det er den enkelte fagavdeling innen Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

De daglige fellesfunksjoner som utgivelse av håndbøker fører med seg, blir ivaretatt av det sentrale håndboksekretariatet.

Vegvesenets håndbøker utgis på 2 nivåer:

- Nivå 1 – *Røde striper på omslaget* – omfatter Forskrifter, Normaler og Retningslinjer godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.
- Nivå 2 – *Blå striper på omslaget* – omfatter Veiledninger, Lærebøker og Vegdata godkjent av den enkelte fagavdeling i Vegdirektoratet.

VEGTRAFIKKLOVEN

Nr. 080 i Vegvesenets håndbokserie

Utarbeidelse: Johan Mellbye, Vegdirektoratet

Omslagsfoto: © Husmo-foto

Sats og trykk: a.s Joh. Nordahls Trykkeri

Brødtekst: Times 10/11

Opplag: 1. utgave: 5000

2. utgave: 5000

ISBN 82-7207-366-8

Forord

Denne håndbok om vegtrafikkloven er i første rekke ment som en veiledning for ansatte i Statens vegvesen. Det vil imidlertid glede oss om også andre vil kunne ha nytte av boken.

Første utgave kom i 1981. Senere er det gjort mange viktige endringer i loven. Det er derfor nå nødvendig med en ny, ajourført håndbokutgave.

Fremstillingen er basert på forarbeidene til loven og endringer av den, på avgjørelser i Høyesterett, på administrative uttalelser m.v.

I del 3 nedenfor om de enkelte bestemmelser i vegtrafikkloven gjengis først den gjeldende teksten i vedkommende paragraf. Deretter følger kommentarene til paragrafen.

Forskrifter som er fastsatt i medhold av vegtrafikkloven, er ikke gjengitt i denne boken.

Ved henvisning til Den Norske Advokatforenings samling av Høyesteretts avgjørelser – Norsk Retstidende – nyttes forkortelsen Rt.

Vi regner med at det vil vise seg ønskelig med så vel tilføyelser av ytterligere stoff som forbedringer av den foreliggende fremstilling. Med sikte på neste utgave vil vi derfor være takknemlige for reaksjoner fra leserne.

VEGDIREKTORATET

Juni 1994

Ansvarlig avd.: Trafikant- og kjøretøyavdelingen

INNHold

Del 1 – Innledning	side	7
Del 2 – Generelt om vegtrafikkloven	"	13
Del 3 – Om de enkelte bestemmelser i vegtrafikkloven	"	15
Kapittel I Innledning		
§ 1 Lovens område	"	17
§ 2 Definisjoner	"	19
Kapittel II Trafikk m.m.		
§ 3 Grunnregler for trafikk	"	23
§ 4 Trafikkregler	"	25
§ 5 Skiltregler m.m.	"	28
§ 6 Fartsregler	"	34
§ 7 Særlige forbud mot trafikk	"	39
§ 8 Parkering	"	42
§ 9 Trafikkregulering	"	48
§ 10 Trafikkontroll m.m.	"	49
§ 11 Unntak for utrykningskjøretøy m.m.....	"	51
§ 12 Plikter ved trafikkuhell	"	54
Kapittel III Kjøretøyer m.m.		
§ 13 Krav til kjøretøyer	"	59
§ 14 Godkjenning av kjøretøyer og utstyr m.m.	"	65
§ 15 Registrering av motorvogn	"	67
§ 16 Unntak fra registreringsplikten	"	72
§ 17 Bruk av motorvogn	"	74
§ 18 Transport av farlig gods	"	77
§ 19 Kjøretøykontroll	"	79
§ 20 Utenlandsk motorvogn	"	81
Kapittel IV Fører av kjøretøy m.m.		
§ 21 Almennelige plikter	"	83
§ 22 Alkoholpåvirkning av motorvognfører.....	"	84
§ 22a Alkotest, utåndingsprøve, blodprøve	"	90
§ 23 Ansvar for kjøretøyets stand m.m.	"	92

§ 23a	Personlig verneutstyr	side 94
§ 24	Alminnelige regler om førerkort, førerprøve og kompetansebevis	" 98
§ 24a	Sperrefrist for utstedelse av førerkort på grunn av straffbart forhold m.m	" 108
§ 25	Særlige regler om førerkort (opphevet).....	" 113
§ 26	Øvingskjøring	" 113
§ 27	Kjørelærere og kjøreskoler.....	" 118
§ 28	Trafikkopplæring	" 120
§ 29	Førerprøve (opphevet)	" 122
§ 30	Motorvognfører med utenlandsk førerkort	" 122
 Kapittel V Straff og inndragning m.m.		
§ 31	Alminnelige straffebestemmelser.....	" 123
§ 31a	Gebyr for parkeringsovertredelser og visse andre overtredelser	" 131
§ 31b	Forenklet forelegg	" 138
§ 32	Overtredelse av vegtrafikk- bestemmelser i utlandet	" 142
§ 33	Inndragning av førerkort m.m.	" 144
§ 34	Inndragning av førerkort m.m. av særlige grunner	" 150
§ 35	Forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn.....	" 152
§ 36	Forbud mot bruk av kjøretøy, inn- dragning av kjennemerke og vognkort.....	" 153
§ 36a	Gebyr for overlasting.....	" 162
§ 36b	Tilbakeholdsrett i motorvogn	" 165
§ 37	Fjerning og forvaring av kjøretøy m.m.	" 167
§ 38	Panterett og inndriving m.m.	" 173
 Kapittel VI Forskjellige bestemmelser		
§ 39	Klage og omgjøring i saker om inn- dragning av førerkort, bruksnekting m.m.	" 175
§ 40	Biltilsynet	" 178
§ 40a	Ansvar for trafikksikkerhetsarbeid	" 178
§ 40b	Utgifter til ledsaging av spesial- transporter.....	" 179
§ 41	Kjøretøy kjøpt på avbetaling	" 180
§ 42	Forsvarets og Sivilforsvarets kjøretøyer	" 180
§ 43	Gjennomføring av loven	" 182
 Kapittel VII Slutningsbestemmelser		
§ 44	Ikrafttreden m.m.	" 183

DEL 1

INNLEDNING

Lov nr. 4 av 18. juni 1965

Vegtrafikkloven er blitt vedtatt 18. juni 1965 som lov nr. 4 av denne dato. Loven trådte i kraft 23. april 1967 og avløste lov av 20. februar 1926 om motorvogner og enkelte bestemmelser i lov av 21. juni 1912 om veivæsenet. Fartsbestemmelsene i vegtrafikkloven ble imidlertid satt i kraft fra et tidligere tidspunkt, nemlig 1. juli 1965. Forslaget om vegtrafikklov ble fremmet ved Ot.prp. nr. 23 (1964 - 65) datert 6. januar 1965.

Når loven trådte i kraft

Er blitt endret 19 ganger

Vegtrafikkloven er senere blitt endret 19 ganger:

1. 21. juni 1968 – bl.a. nye bestemmelser om
 - * sperrefrist for utstedelse av førerkort,
 - * gebyr for visse parkeringsovertredelser,
 - * forenklet forelegg.Forslag om disse endringene ble fremmet ved Ot. prp. nr. 52 (1967-68). Til grunn for bestemmelsene om parkeringsgebyr og forenklet forelegg lå også innstilling av 27. februar 1967 fra et utvalg som var blitt oppnevnt til å utrede spørsmålet om en mer summarisk behandling av trafikkforseelsessaker av enklere art (Trafikksakutvalget).
2. 19. juni 1969 – endring av klagereglene i forbindelse med iverksetting av forvaltningsloven.
3. 19. juni 1970 – bl.a.
 - * nytt gebyr for overlastning,
 - * endring av bestemmelsene om adgang til å fravike vegtrafikklovgivningen,
 - * endring av bestemmelsene om plikter ved trafikkuhell.Odelstingsproposisjonen om disse endringer er nr. 80 (1969-70).
4. 25. mai 1973 – § 36 nr. 1 daværende bokstav d, om adgang til å

forby bruk av kjøretøy ved manglende trafikksikkerhet, ble opphevet og overført til bilansvarslova § 19. – Ot.prp. nr. 4 (1972-73) om endringer i erstatningslovgivningen m.m.

5. 13. juni 1975 – nye bestemmelser om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn. Forslagene her ble fremmet ved Ot.prp. nr. 46 (1974 -75).
6. 8. juni 1979 – § 31 b, om forenklet forelegg, endret ved lov om senking av myndighetsalderen.
7. 13. juni 1980 – § 24, daværende femte ledds annet og tredje punktum, om leges meldeplikt m.m., opphevet og overført til lov om leger § 48. – Ot.prp. nr. 1 og 47 (1979-80).
8. 13. mars 1981 – § 37, første ledd bokstav c. Bestemmelsen om fjerning og forvaring av derelinkvert kjøretøy ble opphevet og overført til forurensningsloven § 37. - Ot.prp. nr. 11 (1979-80).
9. 10. april 1981 – bl.a.
 - * adgang til å gjennomføre trafikksanering,
 - * adgang til å sette opp utstyr for kontroll av trafikk og forbud mot å skade slikt utstyr,
 - * endring av kompetanse til å fastsette fartsgrenser,
 - * generell adgang til å forby bruk av bestemte kjøretøygrupper på eller utenfor visse veier,
 - * adgang til å innføre boligsoneparkering,
 - * innføring av alcotest,
 - * revisjon av førerkortordningen, bl.a. midlertidighet ved første gangs utstedelse, livsvarig gyldighet, innføring av kompetansebevis for førerkortfri motorvogn,
 - * § 25, om særlige regler om førerkort, opphevet,
 - * obligatorisk sperrefrist for å få førerkort ved straff for beruselse ble omgjort til en skjønnsmessig adgang til å fastsette slik frist,
 - * adgang til øvingskjøring uten ledsager på øvingsbane eller kjøregård,
 - * adgang til beslag av motorvogneiers førerkort,
 - * adgang til å inndra førerkort når nødvendig legeattest ikke blir fremlagt,

- * utpantingsrett for vernegebyr,
 - * ansvar for fylkeskommunen for trafikksikkerhetsarbeid,
 - * adgang til å kreve dekning av utgifter til ledsaging av spesialtransporter.
- Endringsforslagene ble fremmet ved Ot.prp.nr. 78 (1978-79).

10. 22. mai 1981 – oppheving av en bestemmelse om forenklet forelegg i forbindelse med ny straffeprosesslov. Bestemmelsen var imidlertid allerede blitt opphevet ved ovennevnte endring 8. juni 1979. Opphevingen i 1981 er senere annullert ved lov 14. juni 1985 om ikraftsetting av den nye straffeprosesslov m.m. – Ot.prp. nr. 35 (1978-79).
11. 12. april 1985 – straff med fengsel i minst 21 dager ved alkoholpåvirkning av motorvognfører eller ved etterfølgende alkoholnyttelse ble opprettholdt, samtidig som minstetiden for fengselsstraff i straffeloven ble nedsatt fra 21 til 14 dager. – Ot.prp. nr. 62 (1983-84) om endringer i straffeloven (reduert minstestraft m.m.).
12. 21. juni 1985 – ordlyden i §41, om eierforhold ved kjøp av kjøretøy på avbetaling, endret som følge av ny lov om kredittkjøp. – Ot.prp. nr. 38 (1984-85).
13. 12. juni 1987 – bl.a.
- * fullmakt til å gi adgang for fører i biltilsynets tjeneste og i offentlig parkeringskontrolltjeneste til å fravike trafikkbestemmelser,
 - * forbud mot å øke maksimal hastighet eller ytelse på motorsykkel utover fastsatte grenser,
 - * fullmakt til å gi forskrifter om opplæring av kjøretøymannskaper for transport av farlig gods, om meldeplikt, om forbud mot eller restriksjoner på slik transport,
 - * fullmakt til å bestemme at føreren skal være ansvarlig for at passasjer under 15 år bruker personlig verneutstyr,
 - * utvidelse av adgangen til å øvingskjøre fra 6 til 12 måneder før eleven etter sin alder kan få førerkort eller førerrett,
 - * obligatorisk opplæring i glattkjøring kan bare gjennomføres på særskilt godkjente øvingsbaner,

- * § 29, om førerprøve, opphevet,
 - * bruksforbud ved vesentlig brudd på bestemmelse om transport av farlig gods og ved ulovlig «trimming» av motorsykkel,
 - * tilbakeholdsrett i utenlandsk motorvogn.
- Forslagene ble fremmet ved Ot.prp. nr. 66 (1986-87).

14. 24. juni 1988 – bl.a.

- * alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft likestilles med alkohol i blodet,
 - * adgang til rutinemessig alcotest,
 - * adgang for sykepleier eller fysiokjemiker til å foreta blodprøve,
 - * klinisk legeundersøkelse ved mistanke om påvirkning av annet middel enn alkohol,
 - * straff ved brudd på vilkår i enkeltvedtak,
 - * straff for uaktsomt drap og uaktsom forvoldelse av alvorlig legemsskade ved bruk av motorvogn,
 - * varierte strafferammer for alkoholpåvirket motorvognfører,
 - * fullmakt til å gi regler om ytterligere gebyrleggelse,
 - * fullmakt til å bestemme at forenklet forelegg kan ilegges også i ettertid.
- Forslagene ble fremmet ved Ot.prp. nr. 65 (1987-88).

15. 4. juli 1991 – bl.a.

- * grunnreglene utvidet til å omfatte påregnelig fare, og til plikt for vegfarende til å vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen,
- * fullmakt til å delegere skiltmyndighet til kommunene,
- * skjerpning av reglene om sperrefrist,
- * fullmakt til å gi gebyrmyndighet til biltilsynet,
- * adgang til beslag av mopedførerbevis,
- * avskiltingsmyndighet for biltilsynet og tollvesenet,
- * fullmakt til å bestemme at det skal betales gebyr for å få tilbake kjennemerker og vognkort etter inndragning,
- * fullmakt til å bestemme at kjøretøy uten oblat skal kunne avskiltes på stedet,

* legalpanteretten etter § 38 utvidet til å omfatte bøter etter vegtrafikkloven.

Forslagene ble fremmet ved Ot.prp. nr. 61 (1989-90).

16. 26. juni 1992 – som følge av ny lov om tvangsfullbyrdelse m.m – endres terminologien når det gjelder sikkerhetsrett i kjøretøy for ilagte gebyrer o.l. – Ot. prp. nr. 65 (1990-91).
17. 8. januar 1993 – korrigerer av teksten i § 38. Bl.a. får paragrafen ny overskrift «Panterett og inndrivning m.m.». – Ot. prp. nr. 27 (1992-93) om endringer i lov om rettsgebyr og i lov om tvangsfullbyrdelse m.m.
18. 11. juni 1993 – når Statens Innkreivingsentral er pålagt å innkreve gebyrer o.l., kan dette skje ved trekk i lønn m.m. – Ot.prp. nr. 77 (1992-93) om endringer i rettergangslovgivningen m.m.
19. 28. april 1994 – bl.a
- * fullmakt til å gi forskrift om fremmøte for kontroll av kjøretøy, om godkjenning og tilsyn med steder som utfører slik kontroll og om vederlag for kontrollen,
 - * aldersgrensen for øvingskjøring med bil senkes fra 17 til 16 år, og kravene skjerpes til ledsager under øvingskjøring som ikke er ledd i føreropplæring mot vederlag.
- Forslagene ble fremmet ved Ot.prp. nr. 30 (1993-94).

DEL 2

GENERELT OM VEGTRAFIKKLOVEN

Vegtrafikkens 4 hovedelementer

Vegtrafikken består av 4 hovedelementer:

- * Vegene
- * Kjøretøyene
- * Førerne av kjøretøyene og gående
- * De som bor og oppholder seg langs vegene (miljøet)

Bestemmelsene om planlegging, anlegg og vedlikehold av veger er regulert i vegloven av 21. juni 1963. Bestemmelsene om vegtrafikken og om kjøretøyene og førerne er i det vesentlige blitt samlet i eller under vegtrafikkloven. Dog gjelder det egne lovgivninger om ansvar for skade som motorvogner gjør (bilansvarslova) og om avgifter som gjelder bl.a. motorkjøretøyer. Regelverket om yrkesmessig motorvogntrafikk er regulert i samferdselslovgivningen.

Rammelov

Vegtrafikkloven har karakter av rammelov slik at hovedvekten av bestemmelsene er fastsatt utenfor selve loven, i form av forskrifter i henhold til loven. Bare de mest nødvendige rettsregler er tatt inn i loven, mens detaljreguleringene er gitt i forskriftene. En hovedgrunn til denne utpregede delegering av lovgivningsmyndighet på vegtrafikklovgivningens område er det stadige og betydelige behov for endring av bestemmelser.

Lovens kapitler

Foruten innledende bestemmelser om virkeområde og med definisjoner, er vegtrafikkloven delt inn i kapitler bl.a. om

- * trafikken,
- * kjøretøyene,
- * førerne av kjøretøyene,
- * reaksjonsmidler ved overtredelse av loven eller dens forskrifter.

DEL 3
OM DE ENKELTE BESTEMMELSER I
VEGTRAFIKKLOVEN

Kapittel 1

Innledning

§ 1 LOVENS OMRÅDE

Denne lov gjelder all trafikk med motorvogn. Den gjelder også annen ferdsel, men da bare på veg eller på område som har alminnelig trafikk med motorvogn.

Trafikk eller ferdsel omfatter i denne lov også opphold på veg eller på område der det er alminnelig adgang til og vanlig å kjøre med motorvogn.

Kongen kan bestemme at loven helt eller delvis skal gjelde for annet område enn nevnt i paragrafen her, eller at den helt eller delvis ikke skal gjelde for slikt område.

For Svalbard og Jan Mayen gjelder loven med de endringer som Kongen måtte fastsette av hensyn til de stedlige forhold.

Første – annet ledd

*Vidt
gyldighetsområde*

Lovens gyldighetsområde kan angis slik:

1. Trafikk med motorvogn:

* For slik trafikk gjelder loven overalt – altså både på og utenfor veger av alle slag.

2. Annen ferdsel (gående, syklende, ridende osv.):

* For slik ferdsel gjelder loven på veger av alle slag.

* Utenfor veg gjelder loven for slik ferdsel bare når området har alminnelig trafikk med motorvogn.

*Begrepe trafikk og
ferdsel*

Trafikk eller ferdsel representerer ikke bare bevegelse, men også at trafikantenhet står stille. Det kan dreie seg om kortvarig stans eller parkering av kjøretøy eller annen trafikants opphold på veg eller på

område ellers der loven gjelder. Vegtrafikkloven vil altså gjelde for motorkjøretøy som er parkert utenfor veg. (En annen sak er at forskrifter etter loven kan ha et snevrere virke område – f.eks. trafikkløst område som bare gjelder på veg som er åpen for alminnelig ferdsel.) Det er ikke trukket skarpe grenser for lovens begreper trafikk og ferdsel.

Ferdsel i annen lovgivning

Ferdsel er også regulert i lov av 28. juni 1957 om friluftslivet og i lov av 10. juni 1977 om motorferdsel i utmark.

Motorsport

I praksis har en konkret antatt at såkalte «Stunt-car»-oppvisninger innen et lite og avsperrt område ikke omfattes av vegtrafikklovens trafikkbegrep. En har her forstått lovgiverne slik at det ikke har vært meningen å regulere slike oppvisninger av artister innen sperret og avgrenset område. I stedet reguleres slike arrangementer av politiet på annet rettsgrunnlag enn vegtrafikklovgivningen. På den annen side faller andre kjente former for sportsutøvelse med motorvogn klar innenfor vegtrafikklovens virkefelt, f.eks. konkurransekjøring som foregår på særskilte baner, selv om de er sperret for all annen trafikk.

Tredje ledd

Kongens myndighet etter denne bestemmelse er blitt delegert til Samferdselsdepartementet ved kgl.res. av 17. mars 1967. Imidlertid er det ikke blitt fastsatt noen nærmere bestemmelser om at loven skal gjelde for annet område enn det som ellers fremgår av § 1.

Et vedtak om at vegtrafikklovgivningen ikke skal gjelde, kan tenkes truffet med sikte på å få gjennomført nødvendig forsøksvirksomhet. Vedtaket kan gjøres tidsbegrenset.

Fjerde ledd

Kongens myndighet etter denne bestemmelse er også blitt delegert til Samferdselsdepartementet ved kgl.res. av 17. mars 1967.

Forskrift for Svalbard

Samferdselsdepartementet har 10. november 1993 fastsatt forskrift om vegtrafikklovgivningens gyldighet for Svalbard.

Når det gjelder Svalbard, er store deler av vegtrafikklovgivningen gjort gjeldende. Dette har sammenheng med at utbredelsen av motorkjøretøyer er betydelig der. Ved utgangen av 1992 var det registrert 657 biler, 1046 beltemotorsykler og 70 mopeder på Svalbard. I Longyearbyen oppholder det seg omlag 1000 personer.

En del særbestemmelser er gitt ut fra de stedlige forhold på Sval-

bard. Således er det ikke adgang til å holde førerprøve for annet enn førerkort i klasse A begrenset til å gjelde beltemotorsyssel. Men førerkortplikten gjelder likefullt som i fastlands-Norge.

Ellers er vegtrafikklovgivningen tilpasset det forholdet at vegene på Svalbard er private i veglovens forstand.

*Forskrift for Jan
Mayen*

Samferdselsdepartementet har 10. november 1993 også fastsatt forskrift om vegtrafikklovgivningens gyldighet for Jan Mayen.

På Jan Mayen er trafikkforholdene ytterst enkle. Der finnes det bare 2 bosettinger med i alt 25 - 30 personer. Dermed er utelukkende de deler av vegtrafikklovverket som er nødvendige av sikkerhetsmessige grunner ut fra de stedlige forhold, gjort gjeldende for Jan Mayen.

§ 2 DEFINISJONER

Med veg forstås i denne lov også gate og plass, herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, ferjekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg.

Med kjøretøy forstås innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner. Med motorvogn forstås kjøretøy som blir drevet fram med motor.

Departementet kan bestemme at også annen innretning skal regnes som kjøretøy etter denne lov. Tilsvarende kan departementet bestemme at innretning som etter foregående ledd er kjøretøy, ikke skal omfattes av loven.

Kongen kan fastsette i hvilken utstrekning bestemmelser i eller i medhold av denne lov skal gjelde for trafikk med sporvogn eller annet skinnekjøretøy som kjører på eller over veg.

Første ledd

Begrepet veg

Her er det gjort klart at visse områder som språklig ikke naturlig kan betegnes som «veg», likevel skal anses som veg etter loven.

*Både offentlige og
private veger*

I de tilfeller der det i loven opereres med uttrykket «veg» uten reserverasjon vil vedkommende bestemmelse gjelde for det første på alle offentlige veger – altså riks-, fylkes- og kommunale veger. Dessuten

vil bestemmelsen gjelde for alle andre veger (private veger) uansett om de må anses som åpne for alminnelig ferdsel eller ikke. Vinterveg går også inn under lovens vegbegrep.

Det er ikke gjort noe forsøk på nærmere å trekke opp grensen mellom veg og sti eller tråkk av slik art at det ikke er naturlig å anse dem som veg. En slik grensedragning kan ha praktisk betydning selv om loven er gitt anvendelse for all motorvogntrafikk, og for annen ferdsel på veg og ellers på steder som regelmessig trafikeres med motorvogn. En trapp i offentlig gate eller plass må anses som veg. Videre går trafikk innen et parkeringshus eller på kjøredekket på en ferje inn under loven. På den annen side vil ferdselen innen en vanlig bygning, i en skiløype eller på en skøytebane vanligvis falle utenfor loven.

Begrensning kan være gjort til visse slags veger

I vegtrafikkloven og forskriftene forekommer at vedkommende bestemmelser er begrenset til offentlige veger eller til offentlige og private veger som er åpne for alminnelig ferdsel. Det siste er f.eks. tilfelle med trafikreglene.

Offentlig veg

Høyesterett har fastslått at når betegnelsen «offentlig veg» brukes i vegtrafikkloven og de forskrifter som er gitt med hjemmel i denne lov, må en, når verken loven eller forskriftene definerer begrepet, falle tilbake på den definisjon som vegloven gir. Vegloven § 1 definerer «offentlig veg» som veg eller gate som er åpen for alminnelig ferdsel, og som blir holdt ved like av stat, fylke eller kommune etter reglene i vegloven kapittel IV. Alle andre veger eller gater blir å regne som «private». Etter denne definisjon av offentlig veg er det ikke tilstrekkelig at området eies av en offentlig etat, og heller ikke at det er åpent for alminnelig ferdsel, når vedlikeholdet ikke skjer av stat, fylke eller kommune etter reglene i vegloven kapittel IV. Det vedlikehold som er grunnlag for veglovens klassifisering av vegene som offentlig eller private, synes riktignok å ha liten relevans i forhold til vegtrafikklovgivningen. Men når denne sistnevnte lovgivning uten reservasjoner knytter sine bestemmelser til veglovens begrep, må også veglovens definisjon av begrepet legges til grunn. (Rt. 1976 side 827.)

Annet ledd

Kjøretøy

Uttrykket kjøretøy omfatter innretninger på hjul, meier, belter, valser e.l. En har ikke ansett det nødvendig uttrykkelig å regne disse tingene opp i definisjonen.

Luftputefartøy

Spesielt om luftputefartøyer kan nevnes at disse hittil vesentlig har vært brukt til trafikk over vann, men det har forekommet at de har vært brukt også over land. I så fall går de ikke direkte på bakken,

idet det er et mellomrom av strømmende luft mellom luftputefartøyet og bakken. Fordi fartøyet ikke kan heve seg i noen større avstand fra bakken og drives uavhengig av luftstrømkontakten med denne, vil det måtte anses som kjøretøy når det beveger seg over land.

Gravemaskiner

Det finnes gravemaskiner som er kjøretøy, men som ikke kan anses som motorvogn da motoren ikke har forbindelse med noen av hjulparene. Til fremdrift under arbeid anvendes maskinens egen gravearm ved at grabben settes mot bakken og forhjulene løftes, og maskinen forhales fremover. Under transport nyttes ofte trekkvogn hvor maskinen henger etter som en en-akslet tilhenger. Etter forskrift om krav til kjøretøy § 1-1 regnes slik gravemaskin til gruppen tilhengerredskap.

Motorvogn: Bil, motorsykel m.v. Selvgående motorredskap

Motorvogn er et vidtgående begrep. Det omfatter således alle slags biler, motorsykler – derunder mopeder, beltemotorkjøretøyer, traktorer og motorredskaper. Selvgående motorredskap anses i hovedsak som motorvogn selv om den er beregnet på føring til fots.

Når motoren er fjernet Når motoren ikke er brukbar

Kjøretøy der motoren er fjernet, vil sannsynligvis ikke kunne betraktes som motorvogn, selv om motoren bare er fjernet midlertidig (Rt. 1966 side 1013). Er motoren på plass, men ikke brukbar, er kjøretøyet selvsagt likevel motorvogn.

Trolig hadde det vært mer logisk å nytte uttrykket «motorkjøretøy» enn «motorvogn», men ved lovens tilblivelse kom man til at det sistnevnte uttrykk var så innarbeidet, bl.a. i lover og forskrifter, at det burde beholdes i vegtrafikkloven.

Tredje ledd

Unntak fra begrepet kjøretøy m.m.

Ved lovendring 4. juli 1991 har departementet fått fullmakt til å bestemme at innretning som går inn under definisjonen av kjøretøy, ikke skal omfattes av loven. Det kan være behov for slik avgrensning når det gjelder f.eks. motordrevne rullestoler, små selvgående gressklippere, motorleketøy og annet leketøy.

Bestemmelser i henhold til tredje ledd er ikke blitt fastsatt.

Leketøy

Tidligere, før lovendringen har Vegdirektoratet uttalt at kjøretøy som drives fram med motor og som har største egenvekt mindre enn 25 kg og største fart mindre enn 10 km i timen, betraktes som leketøy som er unntatt fra vegtrafikklovens bestemmelser.

Visse større lekesaker – små sykler, tråbiler o.l. – skiller seg ikke vesentlig fra kjøretøy som går inn under loven, mens andre lekesaker er så små at de er uten trafikkmessig betydning. I mangel av nær-

mere bestemmelser må loven og forskriftene forstås med en praktisk og fornuftig avgrensning.

*Rullestol,
gressklipper*

Motordrevet rullestol med største fart mindre enn 10 km i timen antas ikke å være motorvogn. Det samme vil sannsynligvis gjelde selvgående gressklipper som føres av gående person.

Fjerde ledd

Sporvogn

Bestemmelsen er brukt til i trafikkreglene § 2 nr. 5 å fastsette hvilke av vegtrafikklovens og trafikkreglernes bestemmelser som skal gjelde for fører av sporvogn. Etter dette gjelder loven §§ 3, 5, 6, 9, 12, 21, 23 og 31 også for fører av sporvogn.

Etter forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker kan fører av sporvogn ilegges slikt forelegg for nærmere angitte fartsovertredelser, for kjøring i strid med trafikklyssignal, skiltene 202 Vikeplikt eller 204 Stopp, eller ved unnlattelse av å gi påbudt tegn eller å ha påbudt lys tent.

Ellers gjelder vegtrafikklovgivningen ikke for fører av sporvogn. For fører av annet skinneskjøretøy er ingen bestemmelse i denne lovgivningen gjort gjeldende.

*Forstadsbane på
lukket trasé*

Vognsett på forstadsbane som går på egen, fullstendig lukket skinnetrasé-, faller utenfor vegtrafikklovgivningen. I en dom i Rt. 1992 side 24 har Høyesterett om dette anført bl.a. følgende:

Etter vegtrafikkloven § 1 første ledd jfr. (nåværende) § 2 annet ledd gjelder loven trafikk med motorvogn som defineres som «innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner» og som er drevet fram med motor. Etter loven § 2 fjerde ledd kan Kongen bestemme at bestemmelser i loven eller som er gitt i medhold av loven, også skal gjelde for trafikk med «sporvogn eller annet skinneskjøretøy som kjører på eller over veg». I trafikkreglene § 2 nr. 5 er slik bestemmelse truffet for fører av «sporvogn». Intet er imidlertid nevnt om «annet skinneskjøretøy som kjører på eller over veg».

Avgjørende er det om vognsett som går på egen, fullstendig lukket skinnetrasé-, må anses som sporvogn.

Verken i vegtrafikkloven eller i trafikkreglene er det gitt noen definisjon av begrepet sporvogn. Vognsett på forstadsbane som nevnt har stor likhet med Statsbanenes vanlige forstadstog. Slikt vognsett ligger nærmest kategorien tog og kan ikke naturlig anses som sporvogn i relasjon til trafikkreglene § 2 nr. 5.

Kapittel II

Trafikk m.m.

§ 3 GRUNNREGLER FOR TRAFIKK

Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved veien.

Første ledd

Lovens hovedbestemmelse

Dette er lovens hovedbestemmelse, som retter seg mot enhver trafikkant. Den er så omfattende at vi må kunne si at andre bestemmelser som pålegger trafikantene plikter, hovedsaklig representerer konkrete anvendelser av grunnreglene. § 3 vil derfor danne grunnlag for tolkninger av disse andre bestemmelser.

Tidligere bare konkret fare

Ordlyden omfattet tidligere bare konkret fare, skade, hindring og forstyrrelse. For faretilfellenes vedkommende måtte det altså ha oppstått en virkelig fare for at grunnreglene skulle være overtrådt - ikke bare en mulighet for en farlig situasjon.

Nå også hypotetisk fare

Den nåværende ordlyden er kommet til ved lovendring 4. juli 1991. Bakgrunnen for dette er at det kan tenkes situasjoner med hasardiøs kjøring som ikke rammes av de spesielle atferdsnormene i trafikkreglene. Ofte vil det være tilfeldig om fare oppstår eller ikke, f.eks. om det kommer motgående trafikk, trafikk fra høyre eller på forkjørsveg osv.

Ordlyden omfatter derfor nå all fare som er påregnelig. Men selv om dette favner hypotetisk fare, vil en ikke kunne straffes for all den fare som kan oppstå ved vanlig trafikk eller ferdsel. Straff etter loven § 31 kan bare komme på tale ved mer eller mindre klanderverdig atferd.

Hvem grunnreglene gjelder for

Sammenholdt med § 1, første ledd og § 2, første ledd vil grunnreglene for det første gjelde for alle vegfarende uansett om vegen er åpen for alminnelig ferdsel eller ikke. Utenfor veg vil de videre gjelde for enhver som kjører motorvogn av et hvilket som helst slag, og dessuten for all annen ferdsel som forekommer på område som har alminnelig trafikk med motorvogn.

De enkelte uttrykk i grunnreglene

Ser vi på de enkelte uttrykk som er benyttet, vil vi finne at de går både på fremme av en best mulig trafikksikkerhet og en best mulig avvikling av trafikken.

En skal ferdes både tilstrekkelig hensynsfullt, og aktpågivende og varsomt – alle tre ting samtidig og alltid.

Noen kunne kanskje tenke at det i og for seg skulle være nok bare å kreve hensynsfullhet.

Skal en greie det, må en samtidig nytte sansene riktig (være aktpågivende), og foreta den fysiske fremferden tilstrekkelig varsomt.

Det kreves mer enn at skade ikke skal oppstå. For det første ville det være for risikabelt å tillate fremkalling av «nestenulykker». Dessuten står altså det å skape påregnelig fare på linje med det å volde skade. Dermed er hensynet til tilfredsstillende trafikksikkerhet tilgodesett. Men i moderne trafikk er det også viktig å fremme best mulig trafikkavvikling. Derfor må vegtrafikklovgivningen kreve at trafikantene heller ikke er til unødig hinder eller forstyrrelse for andre. Det siste er viktig for at heller ikke uhell skal oppstå.

Begrepet skade omfatter skade på personer og på ting. Dette gjelder også skade på skadevolderen selv og på hans eiendeler.

Å hindre annen trafikant betyr å komme i vegen for ham slik at han ikke kommer fram. Forbudet mot å forstyrre går langt videre – det er ikke tillatt å bringe annen trafikant i den situasjon at han må endre kurs eller fart. En kan også volde forstyrrelse ved bruk av lyd eller lys. Forbudene mot å hindre eller forstyrre annen trafikant er naturlig nok begrenset til det som må anses som unødig.

Stillestående kjøretøy

Kjøretøy som står stille, utgjør også trafikk eller ferdsel i lovens forstand. Således kan en parkering som ikke rammes av ordlyden i trafikkreglene og som heller ikke er i strid med noe offentlig trafikk-skilt, fanges av grunnreglene. Eksempelvis kan dette gjelde parkering som skaper hinder for andre ved at møtende kjøretøyer ikke kan passere hverandre, eller parkering som gjør snøbrøyting vanskelig. Det kan da reageres med straff, eller hvis overtredelsen er av mindre alvorlig karakter med parkeringsgebyr. Om dette vises til § 31.

Rettspraksis

Grunnreglene er mye brukt i rettsåndhevingen. Dette kan skje sammen med spesialbestemmelser i vegtrafikklovgivningen, f.eks. når det er voldt skade i forbindelse med overtredelse av fartsbestemmelse. Grunnreglene kan brukes alene når de fanger opp tilfeller som ikke går inn under noen spesialbestemmelse, slik som i eksemplene foran når det gjelder parkering.

Domstolenes praksis viser at det stilles strenge krav til hva som kan anses som forsvarlig atferd hos motorvognførere. Ikke minst gjelder dette kjøring når det er barn i nærheten. Selv om barn befinner seg utenfor vegen må en være forberedt på at de gjør umotiverte og uventede brå bevegelser. Kravene er også særlig strenge til fart og årvåkenhet ved gangfelt og i vegkryss – og under kjøring i mørke, når siktforholdene er dårlige, på smale eller uoversiktlige vegstrekninger og når føreforholdene er vanskelige.

*Annet ledd**Miljøvern*

er kommet til ved lovendringen 4. juli 1991. Trafikkreglene inneholdt tidligere en slik bestemmelse. Med sikte på å vareta viktige miljøhensyn er bestemmelsen nå tatt inn i selve loven.

Trafikkreglene § 16 inneholder forbud mot forstyrrende kjøring, unødig støy og unødig utslipp av røyk eller gass i eller ved bebyggelse. Når det gjelder slik atferd, favner loven § 3, annet ledd videre i og med at denne bestemmelsen ikke er begrenset til bebyggelse, eller som trafikkreglene til veg som er åpen for alminnelig ferdsel. Betydning vil lovbestemmelsen også kunne ha for annen hensynsløs bruk av motorvogn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen – f.eks. tilskvetting ved kjøring på våt eller sølete vegbane.

§ 4 TRAFIKKREGLER

Kongen gir alminnelige regler for kjørende, ridende og gående trafikk.

Departementet kan gi særlige trafikkbestemmelser for en kommune eller del av en kommune. Departementet kan delegere sin myndighet til å gi slike bestemmelser til vegsjefen, kommunen eller lokal politimyndighet.

To slags trafikkreguleringer Loven gir her fullmakt til fastsetting av to slags trafikkreguleringer:

- * Almennlige trafikkregler for hele landet.
- * Særlige, skrevne trafikkbestemmelser for en enkelt kommune.

Trafikkbestemmelser av varig art Slike bestemmelser vil være av varig art. Andre permanente måter å regulere vegtrafikken på er å bruke offentlige trafikkskilt, vegoppmerking eller trafikksignaler. Det er også behov for midlertidige eller kortvarige trafikkreguleringer, ikke minst i enkelttilfelle. Bestemmelser om slike reguleringer er tatt inn i loven §§ 7 og 9.

Første ledd

Trafikkreglene Gjeldende trafikkregler er fastsatt ved kgl.res. 21. mars 1986. De trådte i kraft 1. oktober samme år. Disse reglene er blitt satt ut i livet som et ledd i en forenkling av det samlede forskriftsverk for vegtrafikken.

Ett siktemål med trafikkreglene er at de innholdsmessig skal være mest mulig i samsvar med tilsvarende regler i andre land. Et annet siktemål er at regelteksten ikke bør være for detaljbeskrivende. Normer som det bare er grunn til å kreve respekt for i en del tilfeller, er utelatt. I aktuelle tilfeller vil som regel grunnreglene i loven § 3 kunne anvendes.

Se håndbok 060 Om trafikkreglene viser vi ellers til Statens vegvesens håndbok 060.

Konkurranseskjøring I forbindelse med fastsettingen av trafikkreglene ble det ved kgl.res. 21. mars 1986 også delegert myndighet til Vegdirektoratet til med hjemmel i loven § 4, første ledd å fastsette forskrifter om konkurranseskjøring.

Bakgrunnen for dette vedtaket er følgende:

Trafikkreglene av 1957, som ble avløst av de nåværende trafikkregler, inneholdt fullmakt til Vegdirektoratet til å fastsette nærmere bestemmelser om konkurranseskjøring. Fordi man ønsket mest mulig å rendyrke trafikkreglene som «navigasjonsregler» for trafikantene, ble denne fullmakten utelatt. Samtidig fant man det riktig å opprettholde ordningen med at direktoratet gir bestemmelsene som regulerer konkurranseskjøring.

Vegdirektoratet har deretter den 8. juli 1986 fastsatt forskrift om konkurranseskjøring på veg som er åpen for alminnelig ferdsel. Etter denne forskriften er konkurranseskjøring forbudt uten tillatelse, som kan gis på nærmere vilkår.

Motorhistoriske kjøretøyers lysbruk om dagen

Trafikkreglene § 15 fastsetter bl.a. at under kjøring med motorvogn skal påbudt fjernlys, nærlys eller godkjent kjørellys alltid være tent.

Med hjemmel i loven § 4, første ledd er det 10. mai 1991 blitt fastsatt forskrift om motorhistoriske kjøretøyers bruk av lys om dagen. Slike kjøretøyer som er produsert før 1950 og som er utstyrt med karbidlykter, unntas helt fra kjørelyspåbudet. Andre motorhistoriske kjøretøyer fra før 1950 unntas fra påbudet under kjøring under og til og fra motorhistoriske stevner, løp o.l. dersom dårlig batteri- og ladekapasitet ellers ville vanskeliggjøre deltakelse i arrangementet.

Annet ledd

Lokale bestemmelser i fire byer opphevet 1. januar 1994

I henhold til loven § 44, annet ledd og § 4, annet ledd har følgende lokale bestemmelser hittil vært gjeldende:

- Parkeringsbestemmelser for Stavanger, fastsatt av Stavanger politikammer 30. januar 1960
- Trafikk- og parkeringsbestemmelser for Drammen, fastsatt av Samferdselsdepartementet 5. oktober 1961
- Parkeringsbestemmelser for Harstad, fastsatt av Senja politikammer 14. mai 1963
- Midlertidig forskrift om parkeringsregulering i Oslo, fastsatt av Samferdselsdepartementet 8. august 1989

Ved forskrift av 1. oktober 1993 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr er disse fire lokale bestemmelser opphevet fra 1. januar 1994.

Dermed eksisterer det ikke noen lokale bestemmelser etter vegtrafikkloven § 4, annet ledd.

Om forskriften av 1. oktober 1993 viser vi ellers til omtale under §§ 8, 31 og 31 a.

§ 5 SKILTREGLER M.M.

Enhver skal være oppmerksom på offentlig trafikkskilt, signal og oppmerking, og skal rette seg etter de forbud og påbud som gis på denne måte.

Departementet gir regler om offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerkinger, herunder om hvilke myndigheter som kan treffe vedtak om oppsetting og oppmerking. Myndighet til å treffe vedtak om oppsetting og oppmerking kan også delegeres til kommuner.

Vedkommende myndighet har på privat og offentlig eiendom rett til å sette opp offentlig trafikkskilt, signal, utstyr for kontroll av trafikk og feste for slike innretninger og til å foreta oppmerking. For skade og ulempe voldt ved slike tiltak ytes erstatning fastsatt ved skjønn. For så vidt gjelder offentlig veg, dekkes utgifter ved tiltakene som vegutgifter etter reglene i veglova, men er et tiltak truffet av hensyn til noen bestemt persons interesse, kan han pålegges å erstatte utgiftene helt eller delvis etter regler gitt av departementet. For private vegers vedkommende kan departementet gi regler om hvem som skal bære utgiftene.

Offentlig trafikkskilt, signal eller oppmerking må ikke brukes på eller ved veg uten tillatelse av vedkommende myndighet. Det samme gjelder skilt, signal eller oppmerking som kan forveksles med offentlige. Dersom det uten tillatelse er satt opp skilt eller signal eller foretatt oppmerking, kan dette fjernes eller kreves fjernet av myndigheten.

Det er forbudt å endre, fjerne eller skade offentlig trafikkskilt, signal, utstyr til kontroll av trafikk, oppmerking eller innretning for vegsperring.

Wien-konvensjonen om skilt og signaler

Som et resultat av samarbeid innenfor De Forente Nasjoner med sikte på internasjonal harmonisering av vegtrafikklovgivningen er bl.a. Wien-konvensjonen av 8. november 1968 om vegtrafikkskilt og signaler kommet i stand. Denne konvensjonen trådte i kraft 6. juni 1978 og ble ratifisert av Norge ved kgl.res. 8. mars 1985.

Første ledd

Plikt til å se og følge trafikkskilt m.m.

Dette er en bestemmelse som retter seg til enhver trafikant om å skaffe seg rede på de offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerking-er som finnes, og med pålegg om å følge de forbud og påbud som gis ved slike innretninger. Disse plikter gjelder ikke bare vegfarende,

men også den som kommer i berøring med slike trafikkreguleringer på annen måte.

I Samferdselsdepartementets forskrift av 1. oktober 1993 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr er fastsatt at fører/eier av kjøretøy senest 24 timer etter at parkeringsregulerende skilt er oppsatt, må rette seg etter de nye bestemmelsene. Denne forskriften trådte i kraft 1. januar 1994.

Rettspraksis

Høyesterett har i en rekke avgjørelser understreket betydningen av at motorvognførere er oppmerksomme på og følger anvisninger som gis ved offentlige trafikkskilt.

Således har enhver bilfører plikt til å forvise seg om at bilen er lovlig parkert (Rt. 1993 side 899).

Men i et tilfelle var forbudsskilt 306.1 Forbudt for motorvogn blitt snudd 180 grader. En kjørende oppdaget derfor ikke skiltet før han var kommet inn på den forbudte veg og så det i speilet. Det var da ikke rettsstridig å fortsette kjøringen fram til første vegkryss. Kjøringen måtte begrenses til det som var nødvendig for på en forsvarlig måte å komme bort fra den vegen hvor forbudet gjaldt. (Rt. 1993 side 43.)

Lovbestemmelsen bør bare anvendes når det er samsvar mellom skilting og gyldig vedtak om oppsetting av offentlig trafikkskilt (Rt. 1988 side 620).

Manglende varsling etter forvaltningsloven § 37, annet ledd til interessert organisasjon kan ikke uten videre medføre at trafikantene ikke er forpliktet til å respektere skiltingen. I et tilfelle dreide det seg om slik manglende varsling om endring av parkeringstidens lengde. Her måtte hensynet til effektivitet og gjennomføring av trafikkregulering slå gjennom. For en trafikant var det nærliggende å rette seg etter skiltets anvisning, for siden å angripe endringen med administrativ klage. (Rt. 1992 side 1700.)

Begrepe signal og oppmerking

Med signal forstås så vel lyd- som lyssignal, derunder de kombinerte lyd- og lyssignaler som brukes ved planoverganger (kryssing i samme plan mellom veg og jernbane eller sporveg på særskilt banelegeme - jfr. trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav j). Oppmerking omfatter oppmerking på vegbanen i form av linjer, symboler og tekst.

Annet ledd

Skiltforskriften

Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklýssignaler og anvisninger (skiltforskriften) er fastsatt av Samferdselsdepartementet 10. oktober 1980.

Etter skiltforskriften er de offentlige trafikkskilt inndelt i følgende 9 hovedgrupper:

- Fareskilt
- Vikeplikt- og forkjørsskilt
- Forbudsskilt
- Påbudsskilt
- Opplysningsskilt
- Serviceskilt
- Vegvisningsskilt
- Underskilt
- Markeringsskilt

Tidligere inneholdt trafikkreglene bestemmelser om vegoppmerking, trafikklyssignaler og tegn som politiet gir for å regulere vegtrafikken. I forbindelse med iverksetting av gjeldende trafikkregler ble med virkning fra 1. oktober 1986 slike bestemmelser tatt inn i egne nye kapitler i skiltforskriften.

Ellers inneholder skiltforskriften bestemmelser om hvem som er myndighet for offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerking, om skiltutgifter, om trafikkskilting for private veger m.m.

*Rundskriv nr. 26
av 15. mars 1982*

Etter skiltforskriften § 27 kan Vegdirektoratet eller den det gir myndighet treffe vedtak om at en vegstrekning skal være forkjørveg, om etablering av forkjørskryss, og om en veg skal være motorveg. Ved rundskriv nr. 26 av 15. mars 1982 har direktoratet delegert denne vedtaksmyndigheten til vegsjefene på nærmere vilkår.

*Skilting av private
veger*

Det er forutsetningen at private veger som hovedregel ikke skal skiltes med offentlige trafikkskilt. Dersom slike veger imidlertid er åpne for alminnelig ferdsel, kan det tenkes at myndighetene finner det påkrevd, særlig av hensyn til større trafikk på slike veger, at de bør skiltes med offentlige trafikkskilt. Det kan også tenkes at den ansvarlige for vedkommende private veg finner det ønskelig å bruke offentlige trafikkskilt. I så fall kreves samtykke av vedkommende myndighet etter fjerde ledd. Om dette vises ellers til bestemmelsene i skiltforskriften § 34.

Er privat veg ikke åpen for alminnelig ferdsel, vil bruk av offentlig trafikkskilt bare være aktuelt i forbindelse med stenging av vegen. Stenging skal fortrinnsvis foretas ved hjelp av bom eller privat skilt, men der hvor bruk av offentlig trafikkskilt antas å bedre trafikksikkerheten på tilstøtende offentlig veg, vil dette kunne brukes.

Skiltmyndighet til kommuner

Annet punktum er kommet til ved lovendring 4. juli 1991. Ved flere anledninger er det kommet fram ønsker om å gi kommunene større skiltmyndighet. Man tar sikte på at det blir fastsatt nærmere vilkår i skilteforskriften for delegering til kommunal myndighet.

Skiltnormaler

Nærmere tekniske bestemmelser og retningslinjer for offentlige trafikkskilt, vegoppmerking og trafikkløssignaler fremgår av Statens vegvesens håndbok 050 om skiltnormaler.

Skiltnormalene retter seg ikke til trafikantene, men til de myndigheter som kan treffe vedtak om oppsetting av trafikkskilt m.m. Skiltnormalene er bindende for disse myndighetene.

Dispensasjon fra skilt

Etter skilteforskriften § 28 nr. 1 kan vedkommende skiltmyndighet gi skriftlig dispensasjon til bevegelseshemmet fører fra parkeringsforbud som følger av skiltene 372 Parkering forbudt og 552 Parkering som enkeltskilt eller som soneskilt.

Etter forskrift av 15. mars 1994 om parkering for forflytningshemmede kan det gis tillatelse til parkering på nærmere vilkår over hele landet på plasser som er reservert for bevegelseshemmede ved offentlig trafikkskilt, på offentlige avgiftsbelagte plasser uten at avgift betales og ut over fastsatt lengste parkeringstid, og ut over lengste tillatte parkeringstid på sted hvor det ved offentlig trafikkskilt er fastsatt en slik maksimaltid. Dette gjelder likevel ikke dersom det også for bevegelseshemmede er fastsatt lengste tillatte parkeringstid. Tillatelsen gjelder også på steder der det er innført boligsoneparkering. Om forskriften vises det ellers til omtale under § 8.

På parkeringsplass som er reservert for bevegelseshemmede, kan det også være fastsatt tidsbegrensning. Den er selvsagt bindende for bevegelseshemmede. Når skilt 370 Stans forbudt er oppsatt, har heller ikke bevegelseshemmet adgang til å parkere eller å drive av- eller pålessing eller av- eller påstigning.

Skilteforskriften § 28 nr. 1 gir også skiltmyndigheten adgang til i særlige tilfeller å dispensere for en enkelt gang fra skilt 306.1 Forbudt for motorvogn.

De samme bestemmelsene i skilteforskriften er 10. november 1993 blitt endret slik at nærmere angitte myndigheter fra 1. januar 1994 kan gi dispensasjon fra forbudsskilt 314 Høydegrense.

Ellers er det ikke gitt adgang til å dispensere fra offentlige trafikkskilt. Etter skilteforskriften § 35 nr. 2 er Vegdirektoratet gitt adgang til å gjøre unntak fra denne forskriften. Men det antas å gjelde prinsippene for skilting (betydning, utforming m.m.) og ikke unntak fra oppsatte skilt.

*Offentlige og
«private» skilt*

Med betegnelsen «offentlige» trafikkskilt m.m. er det tatt sikte på å skape et klarere skille mellom de skilt som offentlige myndigheter setter opp for trafikken og annen, «privat» bruk av skilt o.l. Med offentlige myndigheter er det tenkt på de myndigheter som har med skiltoppsetting m.m. å gjøre, mens andre offentlige myndigheter i denne sammenheng må bli å anse som «private». Man har villet unngå at de offentlige trafikkskilt, med fastlagt form, farge, størrelse, bokstav- og talltyper, og plassert etter fastlagte tekniske bestemmelser, skal kunne nyttes av andre enn vedkommende skiltmyndigheter uten at disse har gitt særskilt tillatelse i det enkelte tilfelle. Man har regnet med at dette vil skape større respekt for de offentlige skilt, også ved at disse ikke blir brukt på ureglementert måte eller i en annen mening enn den fastsatte.

*Varsling
av vegarbeid*

Samferdselsdepartementet har 22. februar 1984 delegert myndighet til Vegdirektoratet til å gi forskrifter om varsling av arbeid på offentlig veg. Slik forskrift er blitt fastsatt 1. mars 1984.

*Forsøk med
frikommuner*

Med hjemmel i lov av 26. juni 1992 om forsøk i offentlig forvaltning har Kommunal- og arbeidsdepartementet 17. februar 1994 fastsatt følgende forskrifter, som gjelder til 1. januar 1995:

- * Vedtekter vedrørende fartsgrenser og myndighet for skilt i Bærum.

Myndighet tillegges på nærmere vilkår formannskapet. Dette berører ikke politiets eller vegsjefens myndighet når det gjelder nedsetting av fartsgrense ved vegarbeid, arbeidsvarsling eller varsling ved akutte eller midlertidige situasjoner. Vedtektene gjelder ikke for riksveger.

- * Vedtekter vedrørende fartsgrenser og myndighet for skilt i Stavanger.

Forskriften tilsvare forskriften for Bærum, men vedtektene gjelder ikke for riksvegene E 18 og 14.

- * Vedtekter vedrørende fartsgrenser og skiltmyndighet i Steinkjer.

Politiets myndighet etter skiltforskriften kapittel XIII om skiltmyndigheter, formannskapets myndighet etter vegtrafikkloven § 6 om fartsgrenser og skiltforskriften § 26 nr. 1, annet ledd om fartsgrensesoner tillegges kommunens hovedutvalg for teknisk sektor.

Ifølge loven av 26. juni 1992 er formålet med forsøkene å utvikle funksjonelle og effektive organisasjons- og driftsformer i den

offentlige forvaltning, og en hensiktsmessig oppgavefordeling mellom forvaltningsorganer og mellom forvaltningsnivåer.

Tredje ledd

Oppsetting av trafikkordninger på privat og offentlig eiendom

Her er myndighetene gitt hjemmel til å sette opp bl.a. offentlige trafikkskilt med feste på både privat og offentlig eiendom. Dette omfatter såvel grunn som hus eller andre innretninger som myndighetene finner egnet å plassere skilt på i henhold til skiltnormalene.

Vedtak om å sette opp trafikkordning på privat eiendom er i henhold til forvaltningsloven enkeltvedtak. Saksbehandlingsreglene i denne loven, med bl.a. forhåndsvarsel, må således følges. Grunneieren må gjøres oppmerksom på regelen om at det skal gis erstatning for eventuell skade og ulempe.

Skiltutgifter for private veger m.v.

Regler om dekning av utgifter ved skilting av hensyn til bestemt persons interesse o.l. og trafikkskilting av private veger er gitt i skiltforskriften §§ 33 og 34.

Fjerde ledd

Skiltenes rettsvern

Det er på eller ved veg, så vel offentlig som privat veg, at offentlige trafikkskilt, signaler eller oppmerkinger og annet som kan forveksles med slike innretninger, ikke må anvendes uten skiltmyndighetens tillatelse. Denne bestemmelsen vil kunne ramme bruk av mer eller mindre vellykkede etterligninger av normerte skilt m.m. på slike steder.

Annet punktum er kommet til ved lovendringen 4. juli 1991. Det gjelder forbudet mot på eller ved veg å bruke skilt, signal eller oppmerking som kan forveksles med de offentlige. I Ot.prp. nr. 61 (1989-90) er nevnt at bruk av private skilt som lett kan forveksles med offentlige, særlig har vært et problem på private parkeringsplasser. De kan ha avgiftparkering i lengre periode enn det som er vanlig for kommunal parkering. Biler er blitt tauet bort, eller det er blitt ilagt krav på ekstra-avgift. Publikum har vendt seg til kommunen, som ikke har noe ansvar for dette.

Ut over dette er skiltsymbolene ikke rettsbeskyttet. Således kan disse symboler brukes i varemerker o.l. så lenge bruken ikke strider mot lovbestemmelsen her, mot bestemmelser i forskriftsverket om kjøretøyene om merking m.m. på kjøretøy, eller mot vegloven § 33.

Reklameskilt

Vegloven § 33 inneholder bestemmelser om reklameskilt. Bl.a. må slike skilt ikke være trafikkfarlige. Som trafikkfarlig reklame regnes innretning som kan tas for trafikksignal, vegskilt eller vegmerking,

eller hindre den frie sikten langs veggen, eller som kan trekke de vegfarendes oppmerksomhet vekk fra veggen eller trafikken.

Femte ledd

Ved siden av offentlige trafikkskilt, signaler, oppmerking og utstyr til kontroll av trafikk omfatter rettsvernet her også «innretning for vegsperring». Det er således forbudt å endre, fjerne eller skade bommer, sperrebukker, lenker o.l. som ofte må nyttes i tillegg til trafikkskilt når det gjelder vegsperring.

§ 6 FARTSREGLER

Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikforholdene slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret. Føreren skal alltid ha fullt herredømme over kjøretøyet.

Dersom ikke annen fartsgrense er fastsatt ved offentlig trafikkskilt, må det i tettbygd strøk ikke kjøres fortere enn 50 km/t, og utenfor tettbygd strøk ikke fortere enn 80 km/t. Departementet kan delegere til vegsjefen, politiet eller kommunen å avgjøre om et område skal regnes som tettbygd strøk etter denne lov, og kan fastsette grensene for det tettbygde strøk.

I trafikkregler gitt i medhold av § 4 kan det fastsettes nærmere bestemmelser om fartsgrenser, herunder om lavere fartsgrenser for bestemte grupper av motorvogner.

Departementet kan gi særlige regler om fartsgrenser for område utenfor veg, eller på veg stengt for alminnelig ferdsel.

Departementet kan som forsøksordning sette lavere generelle fartsgrenser enn hva som er bestemt i andre ledd for bestemte områder og/eller for bestemte tider.

Fartsgrensene gjelder ikke for konkurransekjøring som med politiets tillatelse holdes på særskilt bane eller på privat veg som er stengt for all annen trafikk.

Paragrafen er blitt forkortet

Hittil har paragrafen inneholdt følgende bestemmelser:

«For bestemt vegstrekning kan Vegdirektoratet fastsette høyere fartsgrense enn den som følger av bestemmelsene i annet ledd, dog ikke over 90 km/t. Vegdirektoratet kan også fastsette en minstefart for en bestemt vegstrekning. Fartsgrenser over 90 km/t fastsettes av departementet.

For bestemt vegstrekning kan det fastsettes lavere fartsgrense enn den som følger av bestemmelsene i annet ledd. Slikt vedtak treffes for riksveg, fylkesveg og privat veg av vegsjefen og for kommunal veg av formannskapet. Før vedtak treffes, skal vedkommende politimester, formannskap og fylkeskommune ha uttalt seg.

Ved arbeid på veg kan midlertidig fastsettes en lavere fartsgrense enn den som ellers gjelder for vedkommende vegstrekning. Slikt vedtak treffes for riksveg, fylkesveg og privat veg av vegsjefen eller den han gir myndighet og for kommunal veg av formannskapet eller den det gir myndighet.»

Ved lovendring 4. juli 1991, som er satt i kraft 1. januar 1994, er disse kompetansereglene for hver enkelt fartsregulering tatt ut av loven. Etter § 5, annet ledd er det departementet som gir nærmere regler om skilting. Det trenges da ikke særregler for fartsgrenser.

Første – annet ledd

Fartens «grunnregler» i første ledd

Første ledd inneholder fartens «grunnregler» som gjelder foran fartsgrensene etter annet ledd. Fører av kjøretøy skal alltid avpasse farten etter stedet, føre-, sikt- og trafikkforholdene. Selv om det er fastsatt en høyere fartsgrense etter annet ledd, skal denne ikke nyttes dersom forholdene for øvrig ikke gjør det forsvarlig.

Fartsgrenser i annet ledd

Det er ikke bare for høy fart etter forholdene som rammes. Er farten så lav at den hindrer andre som kjører i lovlig fart, kan det også innebære overtredelse av første ledd.

Kravet om alltid å ha fullt herredømme over kjøretøyet betyr at en under alle omstendigheter om nødvendig må kunne stanse slik at ingen utsettes for fare eller ulempe. Farten må også avpasses slik at føreren aldri mister styringen.

Ved lovendringen 4. juli 1991 er ordet «kan» kommet inn i første ledd foran «oppstå». Dermed er bestemmelsen utvidet til å fange opp ikke bare fare eller ulempe som faktisk er inntrådt, men også

fare eller ulempe som kan påregnes – jfr. den tilsvarende bestemmelsen i § 3, første ledd.

Ved den samme lovendringen er det i annet ledd åpnet adgang for departementet til å delegere til kommunen å avgjøre hva som skal regnes som tettbygd strøk.

Tettbygd strøk

Om begrepet tettbygd strøk er bl.a. følgende anført i Ot.prp. nr. 23 (1964-65) om vegtrafikkloven:

«Departementet har overveid om det vil kunne være mulig å sløyfe begrepet tettbygd strøk. Uttrykket er ikke presist, og bruken av det i samband med fartsgrenser kan volde tvil for trafikantene. Dertil kommer at bebyggelsesforholdene er særpregede i Norge. Bebyggelsen er mer spredt, og man har i mindre grad enn i andre land fast avgrensede tettbygde områder med åpent land imellom.

Selv om uttrykket «tettbygd strøk» har hevd i norske og internasjonale trafikkregler, er det lite treffende som grunnlag for regulering av fartsgrensen. Vegens karakter og særlig mulighetene for trafikk mellom bebyggelsen og vegen er av større betydning.»

Av annet ledd fremgår at det kan gjelde andre fartsgrenser på den enkelte vegstrekning enn 50 km/time eller 80 km/time. For en del motorvegstrekninger og andre vegstrekninger som egner seg for det, er således 90 km/time blitt fastsatt som fartsgrense. På den annen side er 60 km/time og 70 km/time benyttet på strekninger med en del bebyggelse.

Tredje ledd

Trafikkreglene § 13

Nærmere bestemmelser om kjørefarten finnes i trafikkreglene § 13. Der er det også særbestemmelser om fartsgrenser for tyngre motorvogner og for motorvogner med tilhenger.

Fjerde ledd

Ved lovendringen 4. juli 1991 er bestemmelsen utvidet slik at departementet også kan gi særlige regler om fartsgrenser på veg som er stengt for alminnelig ferdsel.

Prøving av bremseser

Samferdselsdepartementet har 15. november 1976 truffet følgende vedtak:

«Bestemmelsene i vegtrafikkloven § 6, annet og sjettem*

ledd om maksimalhastighet får ikke anvendelse ved kjøring som foretas for prøving av bremses på kjøretøy i samsvar med Vegdirektoratets «Bestemmelser om kjøretøy» Hovedgruppe 15**. Det er en forutsetning at kjøringen skjer på trygg måte og at den foretas på avstengt område utenfor veg etter skriftlig oppdrag fra Vegdirektoratet.»

Vegdirektoratet har deretter gitt slikt oppdrag til Teknologisk Institutt for å fremskaffe nødvendig dokumentasjon i forbindelse med registrering av kjøretøyer.

Sjette ledd

*Konkurranseskjøring
på lukket bane m.v.*

Det følger av § 6 jfr. § 1, første ledd at fartsgrensene ikke kan fravikes på særskilt bane eller på privat veg, selv om de er stengt for all annen trafikk, så lenge politiets tillatelse ikke foreligger.

Rally

I rundskriv nr. 48 av 11. november 1987 fra Vegdirektoratet om tillatelse til å holde rally-løp heter det bl.a.:

«Samferdselsdepartementet har i brev av 12. mai 1987 opphevet forbudet mot rally-kjøring. Departementet framhever imidlertid sterkt at dette skjer under forutsetning av en fortsatt streng håndheving av gjeldende regelverk. Skulle utviklingen for slike arrangement gå i negativ retning, vil saken bli tatt opp på nytt.

Etter § 1 i forskrift av 8. juli 1986 om konkurranseskjøring på veg åpen for alminnelig ferdsel, gjelder nevnte forskrift kun for saksbehandling av transportetappene i rally-løp.

Når det generelt gjelder *hastighetsløp* med motorvogn, har Regjeringen med tilslutning fra Stortinget uttalt at slike løp «i størst mulig utstrekning bør unngås på offentlig veg», se St.meld. nr. 47 (1976-77) om Transportsubsidier og personbilpolitikk og Innst. S nr. 324 (1976-77). Det er således utelukket at vegkontoret eller politiet lokalt skal kunne gi slik tillatelse selv i forbindelse med rallyløp.

Kjøringen på transportetappene skal foregå i lovlig hastighet og i tråd med trafikkreglene og regelverket ellers.

En annen konsekvens av at transportetappene foregår på

* Nå tredje ledd

** Nå forskrift om krav til kjøretøy § 23

ferdselsåpen veg, er at bilene i utgangspunktet skal være i teknisk forskriftsmessig stand.----->

Ved samme rundskriv har Vegdirektoratet fastsatt forskrift om tekniske krav til lisensierte rallybiler. Denne forskriften inngår nå som § 5-2 i forskrift om krav til kjøretøy. Som utgangspunkt skal rallybiler følge de vanlige tekniske krav, men forskriften åpner for visse lempninger.

Forsøksordning med hastighetsløp på offentlig veg

Om avslutning av forsøksordning med hastighetsløp på offentlig veg har Samferdselsdepartementet 18. juni 1991 skrevet slik til Norges Bilspportforbund:

«Samferdselsdepartementet har de siste årene gitt enkelte tillatelser til å arrangere hastighetsløp på offentlig veg. Tillatelsene har vært gitt som en forsøksordning med sikte på at departementet bl.a. skulle få bedre grunnlag for å bestemme hvilken praksis som skal følges ved behandling av søknader om slike tillatelser.

Utgangspunktet har hele tiden vært at rally og andre fartsløp skal foregå på privat veg eller lukket bane. Dette går fram bl.a. av St.meld. nr. 47 1976-77 s. 72, og departementet har, når tillatelser har vært gitt, understreket at hastighetsløp generelt ikke bør foregå på offentlig veg.

Departementet vil også påpeke at hjemmelsgrunnlaget for å tillate hastighetsløp på offentlig veg kan være noe uklart.

På bakgrunn av dette finner Samferdselsdepartementet grunn til å avslutte den forsøksordning som har vært gjennomført. Det vil ikke bli gitt flere tillatelser til å arrangere hastighetsløp på offentlig veg.----->

Rundskriv nr. 52/1964

For konkurransekjøring med motorkjøretøyer på særskilt bane utenom veg har Justisdepartementet og Vegdirektoratet ved direktoratets rundskriv nr. 52 av 1. oktober 1964 fastsatt nærmere krav bl.a. om søknad til politimesteren, om ansvarsforsikring, om sikringstiltak, om teknisk godkjenning av eventuelle spesialkjøretøyer.

Førerkortplikt

Vegtrafikklovgivningens krav om førerkort gjelder også for konkurransekjøring med motorkjøretøyer på lukket bane m.m. Dog er det på nærmere vilkår gjort unntak fra førerkortplikt og alderskrav ved Vegdirektoratets forskrift av 27. juli 1989 om organisert motorsport på lukket område. Dette gjelder sportsgrenene trial, go-kart, crosscart, motocross og speedway.

§ 7 SÆRLIGE FORBUD MOT TRAFIKK

Kongen eller den han gir fullmakt kan forby bestemte grupper av kjøretøyer. Forbudet kan begrenses til å gjelde på eller utenfor visse veger og innenfor et bestemt tidsrom. Det kan på samme måte gjelde bestemte trafikantgrupper.

Det kan treffes midlertidig vedtak om forbud mot all trafikk eller om annen regulering av trafikk på veg dersom forhold på veggen eller i dens omgivelser, arbeid på veggen eller vegens tilstand tilsier det. Slikt vedtak treffes for riksveg og fylkesveg av vegsjefen og for kommunal veg av kommunen.

Første ledd

Bakgrunnen for bestemmelsene i dette leddet er behovene for å regulere transportavviklingen når det gjelder å motvirke dens ulemper – ulykker, støy, forurensning etc.

Forbud mot grupper av kjøretøyer

Det var tidligere ikke adgang til å forby en bestemt gruppe kjøretøyer på alle veger, bare «på eller utenfor visse veger». F.eks. var det ikke anledning til å fastsette forbud mot beltemotorsykler på alle veger i en kommune. Det måtte alltid foretas en oppregning, enten av de vegene det var tillatt å kjøre på, eller av dem det var forbudt å kjøre på.

Ikke lenger begrenset til «visse veger»

Den obligatoriske begrensningen til «på eller utenfor visse veger» er bortfalt ved lovendring 4. juli 1991, og er erstattet med en adgang til slik begrensning. Fortsatt er det dermed adgang til å fastsette at forbudet bare skal gjelde den og den vegen, eller alle veger utenom den og den.

Forbud mot grupper av trafikanter

Det er også åpnet adgang til å begrense forbudet til å gjelde bestemte trafikantgrupper - f.eks. «myke trafikanter» på særlig farlige eller uegnede veger.

Forbud utenfor veg

Første punktum gir nå hjemmel til å forby visse kjøretøyer helt eller delvis utenfor veg. Det kan f.eks. gjelde visse typer terrengkjøretøyer som gjør skade på barmark.

*Kan gjøres tidsbegrenset
Beltemotorsykkel*

Alle forbud etter første ledd kan gjøres tidsbegrenset.

Ved kgl.res. 30. november 1984 er fastsatt forskrift om bruk av beltemotorsykkel (snøscooter) på offentlig veg. Her er det gitt fullmakt til vegsjefen til ved forskrift å forby bruk av beltemotorsykkel på

visse offentlige veger i fylket. Det kan også bestemmes at bruk av beltemotorsykkel skal være tillatt på visse offentlige veger og samtidig forbudt på alle andre offentlige veger i samme område.

I henhold til denne forskriften har vegsjefene gitt forskrifter om forbud mot kjøring eller om bruk av beltemotorsykkel på visse offentlige veger i følgende 5 fylker:

- * Sør-Trøndelag – fastsatt 3. januar 1986.
- * Nord-Trøndelag – fastsatt 11. desember 1985.
- * Nordland - fastsatt 17. september 1992.
- * Troms – fastsatt 16. januar 1992.
- * Finnmark – fastsatt 5. desember 1984.

Lov om motorferdsel i utmark

I utmark er all bruk av motorkjøretøyer regulert gjennom lov av 10. juni 1977 nr. 82. Slik bruk er ikke tillatt med mindre annet følger av loven eller av vedtak med hjemmel i loven. Veg i utmark som ikke er opparbeidet eller brøytet for kjøring med bil, anses i loven som utmark. Ved forskrift kan også motorferdsel på privat veg i særlig verdifulle natur- og friluftsområder forbys eller reguleres.

Denne lovgivningen administreres av Miljøverndepartementet.

Annet ledd

Midlertidige forbud eller reguleringer

Alle restriksjoner etter leddet her må være midlertidige – enten for et visst tidsrom eller inntil videre.

Utvidet reguleringsadgang for vegmyndighetene

Etter lovendringen 4. juli 1991 er det åpnet adgang for vegmyndighetene til å treffe vedtak om regulering i forbindelse med idrettsstevner, folkemøter m.m. Tidligere var det bare politiet som etter § 9 kunne gjøre dette.

De tiltak som kan treffes, kan gjelde en bestemt angitt vegstrekning, eller de kan gjelde alle eller nærmere angitte veger i en kommune eller i et distrikt. Tiltakene kan gjelde så vel offentlige som private veger.

Telerestriksjoner

En type regulering som er aktuell, er innføring av lavere tillatt aksellast m.m. i teletøsningsperioden. Vegdirektoratet har ved skriv av 15. desember 1986 gitt vegsjefene retningslinjer for innføring og oppheving av telerestriksjoner, om størrelse på aksellasten m.m., om dispensasjoner, vektkontroll, kunngjøring m.m.

Spesialtransporter

Undertiden er det behov for fremføring av spesielt tunge, lange eller brede transportere. I den forbindelse kan vegmyndighetene treffe vedtak om slik regulering som er nødvendig, f.eks. ved passering av

bruer eller andre kritiske punkter på vegen. Vegvesenets tjenestemenn har da myndighet til å foreta det som er påkrevd for gjennomføring av vedtaket, f.eks. trafikkdirigering.

Vegarbeid

Tilsvarende kan skje i forbindelse med vegarbeid.

Vegdirektoratet har 1. mars 1984 fastsatt forskrift om varsling av arbeid på offentlig veg.

Skredfare

Skredfare er et eksempel på stenging av veg med tilhørende forbud mot å ferdes der.

Stenging av fjelloverganger

Snøforholdene gjør det årvisst nødvendig å stenge en del fjelloverganger.

Ved rundskriv nr. 81 av 17. august 1976 har Vegdirektoratet gitt uttrykk for at vedtak om stenging av offentlig veg i tilfelle hvor vegvesenets ressurser ikke strekker til for å holde vegen åpen for alminnelig ferdsel, faller utenfor forvaltningslovens sakområde. F.eks. kan det gjelde høyfjelloverganger hvor vedkommende vegstrekning blir stengt av snømengdene. Selv om slike vedtak kunngjøres, dreier det seg bare om en melding om at grensene for vegvesenets tjenesteytelser på vedkommende strekning er nådd.

Kunngjøring

Restriksjoner etter annet ledd vil som regel bli markert ved oppsetting av trafikkskilt. Det kan tenkes at også annen kunngjøring vil være hensiktsmessig, f.eks. i pressen.

Både offentlige og private veger

Opprinnelig var bestemmelsene i annet ledd begrenset til å gjelde for offentlig veg – altså riks-, fylkes- eller kommunal veg. Ved endring 10. april 1981 er denne begrensningen bortfalt. Om dette er følgende påpekt i Torgersen og Engstrøm: Vegtrafikkloven og trafikreglene med kommentarer, 2. utgave side 119:

Endringen synes å være skjedd ved en misforståelse. Annet punktum gir som etter den opprinnelige ordlyd bare myndighet for vedtak til vegsjefen når det gjelder riksveg og fylkesveg, og til formannskapet (nå kommunen) når det gjelder kommunal veg. Noen «myndighet» for privat veg var naturlig nok ikke anført i den tidligere utforming av paragrafen, men i Ot.prp. nr. 23 (1964-65) om vegtrafikkloven var det vist til at tiltak for private veger kunne vegsjefen treffe etter vegloven § 56. I øvrig vil det være naturlig at det er vedkommende ansvarlige for den private veg som i tilfelle treffer bestemmelse om forbud eller begrensning av trafikken for denne vegs vedkommende, jfr. friluftsløven § 4.

§ 8 PARKERING

Kongen kan gi forskrift om avgift for parkering av kjøretøy på veg åpen for alminnelig ferdsel og om forbud mot slik parkering uten at avgift blir betalt på forhånd. Kommunen kan gis myndighet til å innføre og håndheve slike ordninger.

Kongen kan gi forskrift om kommunens adgang til å reservere parkering etter behovsprøving i nærmere avgrenset område for personer bosatt i området, eller andre med særlig behov for slik parkering. Det samme gjelder adgang til å reservere enkelte parkeringsplasser for bestemte kjøretøy, kjøretøygrupper eller personer, eller gi disse adgang til å parkere utover eventuell maksimaltid på stedet.

Lovendring 4. juli 1991

Paragrafen er blitt endret 4. juli 1991. Bl.a. er den omredigert slik at den generelle delen, som tidligere stod i annet ledd, nå kommer i første ledd.

Første ledd

Kongens myndighet til å gi forskrift om avgiftsparkering er blitt delegert til Samferdselsdepartementet ved kgl. res. av 17. mars 1967. Det samme gjelder myndighet etter § 31 til å fastsette tilleggsavgift.

Forskrifter om avgiftsparkering

Hittil har Samferdselsdepartementets forskrift av 28. mars 1967 om parkering av motorvogn på offentlig veg, gate og plass mot betaling av avgift vært gjeldende. Med virkning fra 1. januar 1994 er imidlertid denne forskriften avløst av en fellesforskrift, som er fastsatt av Samferdselsdepartementet 1. oktober 1993, om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr. Om parkeringsgebyret vises til omtale til § 31 a.

Når det gjelder ordningen med avgiftsparkering, er hovedpunktene følgende:

Den nye forskriftens virkeområder

* Den nye forskriften gjelder for veg som er åpen for alminnelig ferdsel. Dermed vil den gjelde offentlig kontroll av både privat og offentlig veg som er åpen for slik ferdsel.

Reglene omfatter bare motorvogn eller tilhenger til motorvogn, ikke andre kjøretøyer. F.eks. gjelder forskriften ikke parkering av sykkel.

Avgiftsparkeringsreglene rammer bare parkering og ikke kortest

mulig stans for av- eller påstigning eller av eller pålessing.

Lokale myndigheter bestemmer hvor avgiftsparkering skal gjelde

- * Kommunen, med godkjenning av politiet, og for riksveggers vedkommende med samtykke av vegsjefen, fastsetter hvilke steder i kommunen som skal være avgiftsbelagt. Dette innebærer en veto-rett for politi og vegsjef, men bare basert på varetakelse av nødvendige trafikale interesser i forbindelse med etablering av avgiftsbelagte parkeringssteder, og ikke når det gjelder spørsmål av annen art – f.eks. parkeringspolitiske spørsmål.

Innføring av avgiftsparkering forutsetter at kommunen har iverksatt håndheving av ordningen med parkeringsgebyr. Kommune som har innført avgiftsparkering, men ikke kommunal håndheving med parkeringsgebyr, må innen 1. januar 1995 ha søkt Vegdirektoratet om myndighet til slik håndheving.

Hvilke kommuner som har avgiftsparkering

- * Hittil er det fattet vedtak om at avgiftsparkering skal gjelde helt eller delvis i følgende 62 kommuner:

Alstahaug	Horten	Ringerike
Arendal	Hvaler	Risør
Asker	Karmøy	Sandefjord
Bergen	Kongsberg	Sandnes
Bodø	Kongsvinger	Sarpsborg
Bærum	Kragerø	Skedsmo
Drammen	Kristiansand	Ski
Fauske	Kristiansund	Skien
Flekkfjord	Larvik	Sogndal
Flora	Levanger	Stavanger
Fredrikstad	Lillehammer	Steinkjer
Frogn	Mandal	Stord
Gjøvik	Molde	Time
Grimstad	Moss	Tromsø
Hadsel	Narvik	Trondheim
Halden	Nesodden	Tønsberg
Hamar	Nordkapp	Vadsø
Hammerfest	Notodden	Voss
Harstad	Nøtterøy	Vågsøy
Haugesund	Oslo	Ålesund
Holmestrand	Rana	

Formålet med avgiftsparkering

- * Hensikten med avgiftsparkering er at kommunene skal ha adgang til å innføre slik parkeringsordning som et generelt trafikkregulerende tiltak når forholdene tilsier det. Å innføre et slikt tiltak midlertidig, f.eks. i forbindelse med spesielle arrangementer, vil være i strid med forutsetningene i forskriften.

Avgiftsparkering på privat veg * Med den nye forskriften får kommunen adgang til å innføre offentlig avgiftsparkering på privat veg ved å leie grunn. Dette krever imidlertid samtykke fra eieren av vegen.

Etter vegloven må «offentlig veg» vedlikeholdes over det offentlige vegbudsjettet. Men det kan være praktisk at kommunene leier privat grunn til parkeringsformål, og at utleier er ansvarlig for vedlikehold. Videre kan aktuelle områder eies av kommunen, uten at vedlikeholdet skjer over vegbudsjettet. Eksempler på dette er kai, havneområde eller kommunal kortbaneflyplass. Også stater har grunn til parkeringsformål som ikke blir regnet som offentlig veg. Flyplassene er særlig aktuelle sammen med fylkeskommunale sykehus. Parkering på område som eies av det offentlige vil kunne håndheves på effektiv måte selv om området ikke er offentlig veg.

Privat utleie til parkering Forskriften begrenser ikke grunneiers rett til utleie av grunn til parkering på privatrettslig grunnlag. Imidlertid reguleres dette ikke av vegtrafikklovgivningen. Dermed kan tvangsmidlene etter vegtrafikkloven § 38 ikke nyttes ved slike ordninger.

Innretninger som parkometere og billettautomater er etter vegtrafikklovgivningen ikke forbeholdt offentlig myndighet (kommunen) fordi om slike innretninger er nevnt i forskriften som hjelpemidler i driften av offentlige avgiftsparkeringsystemer. Dette i motsetning til bruk av offentlige trafikkskilt som, som nevnt til § 5, etter vegtrafikkloven bare kan nyttes etter tillatelse av vedkommende skiltmyndighet.

Administrasjon * Kommunen fastsetter avgiftssatsene.

Kommunen er ansvarlig for innkjøp og vedlikehold av utstyr, for kunngjøring og rettledning overfor publikum, for tilsyn og for klagebehandling.

Ansvarer kan overføres til et eget parkeringsselskap, dersom dette i sin helhet eies av kommunen.

Inntektene fra avgiftsparkeringsordning tilfaller kommunen.

Midlertidig innskrenkning av adgangen til å parkere * Kristiansand namsrett har i kjennelse 11. november 1981 lagt til grunn at kommunen må kunne gjøre kortvarige og midlertidige innskrenkninger i parkeringsadgangen når dette finnes hensiktsmessig. I kjennelsen heter det videre at når parkering kun er tillatt mot avgift, og et parkometer er dekket til slik at man faktisk er avskåret fra å legge mynter på det, og tildekkingsposen i tillegg er utstyrt med et «parkering forbudt»-tegn, må dette med all

ønskelig tydelighet fremstå for enhver bilist med kjennskap til skiltforskriften som et varsel om at en ikke kan plassere sin motorvogn på den aktuelle plass.

Innkrevning av avgift * Parkeringsavgift kreves inn ved bruk av parkometer eller parkeringsautomat. I tillegg kan kommunen innføre alternative betalingsordninger som bruk av parkeringskort, brikke o.l. Avgiften kan også innkreves i forbindelse med betaling for andre statlige eller kommunale tjenester.

Bestemmelser for trafikantene * Forskriften inneholder nærmere bestemmelser for trafikantene om bl.a. oppstilling av kjøretøyer, plassering av kvittering for betalt avgift på kjøretøyet, om hvor lenge det kan parkeres, om klage over ilagt tilleggsavgift.

Tilleggsavgift * På steder der avgiftsparkering er innført, kan tilleggsavgift ilegges med hjemmel i vegtrafikkloven § 31, femte ledd ved overtredelse av bestemmelsene.

Er kvittering for betalt avgift ikke plassert godt synlig på kjøretøyet, kan det også ilegges tilleggsavgift. Det samme gjelder dersom det er oppgitt feil tid ved parkering der det er bestemt at fører av kjøretøyet selv skal oppgi tid for parkering ved gjennomhulling eller merking av kvittering e.l.

Det kan bare ilegges en tilleggsavgift for samme overtredelse, uten hensyn til hvor lenge kjøretøyet har stått parkert eller om flere bestemmelser er overtrådt.

Dersom parkometer eller billettautomat er i ustand slik at det faktisk er umulig å få kvittering for betaling, kan tilleggsavgift ikke ilegges på grunnlag av manglende kvittering. Det samme gjelder der det er fysisk umulig å få betalt.

Tilleggsavgiften er kr 300.

Tilleggsavgift eller parkeringsgebyr?

Tilleggsavgift er reaksjonsmiddelet når det er tale om en eller annen form for avgiftsparkering på det stedet der overtredelsen har skjedd. I de tilfellene det er klart at parkeringen er i strid med vegtrafikkloven § 3 eller trafikkreglene § 17, vil imidlertid parkeringsgebyr kunne anvendes – medmindre overtredelsen er så alvorlig at den er straffbar etter loven § 31. Er det ikke avgiftsparkering på stedet, kommer gebyr og ikke tilleggsavgift på tale. Dette gjelder også for feilaktig parkering som skjer i den tiden det eventuelt ikke skal betales avgift for å parkere.

Ansvar for betaling av tilleggsavgift

Tilleggsavgift blir ilagt fører av kjøretøy på stedet. Er føreren en annen enn den som var registrert som eier ved overtredelsen, er

de solidarisk ansvarlig for betalingen, medmindre kjøretøyet var tatt fra eieren ved en forbrytelse.

Ileggelsesblanketten skal normalt festes på kjøretøyet sammen med innbetalingskort, eller leveres føreren. I særlig tilfelle kan disse dokumentene likevel sendes fører eller eier i posten.

Avgiftsparkering er avkriminalisert Om avkriminalisering av brudd på regelverket om avgiftsparkering vises til det som er sagt til §31.

Klage, inndriving Om klage og inndriving vises til fremstillingen under § 31 a.

Annet ledd

Reservert parkering Etter forskriften av 1. oktober 1993 om offentlig parkeringsregulering m.m. kan kommunen utstede tillatelse til parkering på parkeringsplass for bestemte kjøretøyer, kjøretøygrupper eller personer med behov for særskilt parkeringsadgang.

Det kreves at det må være særlig behov for slike plasser. F.eks. kan det gjelde offentlige etaters tjenestebiler.

Unntak fra maksimaltid Forskriften gir også kommunen adgang til å gi bruker med særskilt behov tillatelse til å parkere kjøretøy ut over maksimaltid på steder som er regulert med skilt 552 Parkering eller 376.1 Parkeringssone.

Det er for hva vi kaller serviceparkering denne regelen vil få anvendelse. Eksempelvis kan det gjelde håndverkere eller hjemmehjelpere som har problemer med å overholde maksimaltiden.

Boligsoneparkering Videre kan kommunen i nærmere avgrensede områder etter behovsprøving reservere parkering for personer bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik parkering.

Formålet med boligsoneparkering er i første rekke å sikre parkering for dem som bor i et område og å hindre fremmedparkering. En slik ordning kan ikke innsnevre beboernes adgang til å kunne parkere i det området de bor.

Med andre enn beboere siktes det bl.a. til dem som driver næring i området, og inntilgjenger som har kjøretøyer eller som det er trafikk til.

Med næringsdrivende er det i hovedsak tenkt på frie yrker som leger, tannleger, advokater o.l., og varehandel. Virksomheter av et større omfang, offentlige som private, må forutsettes å sørge for egne parkeringsplasser til virksomhetens bilpark og til ansatte.

Boligsoneparkering kan være både med og uten avgift. Det kan gis generell eller tidsbegrenset tillatelse.

*Forflytnings-
hemmede*

Samferdselsdepartementet har 15. mars 1994 fastsatt forskrift om parkering for forflytningshemmede. Forskriften trådte i kraft 1. mai 1994 og erstattet forskrift av 21. oktober 1983 om parkering for bevegelseshemmede.

Den tidligere forskriften ga rett til parkering på nærmere angitte parkeringsregulerte steder over hele landet med motorvogn som det var gitt stønad til etter folketrygdloven, i forbindelse med transport av den stønadsberettigede.

Bevegelseshemmede som ikke var stønadsberettiget, kunne få tilsvarende parkeringstillatelse av vedkommende kommune.

Man er kommet til at det er uheldig å skille mellom forflytningshemmede som får stønad til bil etter folketrygdloven og andre forflytningshemmede. Det avgjørende må være om det foreligger et særlig behov for parkeringslettelse.

Fra enkelte hold er begrepet bevegelseshemmet blitt kritisert. Dessuten har man vært redd for at dette begrepet ville føre til en for snever praktisering av forskriften. Begrepsbruken er derfor i den nye forskriften blitt endret til «forflytningshemmet» – uten at det innebærer endring i målgruppen fra tidligere praksis.

Etter søknad gir bostedskommunen parkeringstillatelse til

- bilfører som har særlig behov for parkeringslettelse i samband med bosted, arbeid eller annen ofte forekommende aktivitet fordi vedkommende ikke kan gå eller har store vansker med å bevege seg over noen lengde,
- passasjer som har særlig behov for parkeringslettelse fordi vedkommende trenger konstant tilsyn, og som ikke kan gå eller som har store vansker med å bevege seg over noen lengde,
- bilfører og passasjer som ikke fullt ut tilfredsstiller disse kravene, men som samlet har særlig behov for parkeringslettelse,
- organisasjon, institusjon e.l. som disponerer spesialinnredet kjøretøy som stadig foretar transport av forflytningshemmede med liten gangevne og særlig behov for parkeringslettelse.

Om steder hvor parkeringstillatelsen gjelder, vises til § 5.

§ 9 TRAFIKKREGULERING

Politiet kan regulere trafikken slik forholdene i hvert enkelt tilfelle krever det, og kan herunder fravike det som er fastsatt i eller i medhold av §§ 4, 5, 6, 7 og 8. Politiet kan også som ledd i trafikkregulering helt eller delvis sperre en vegstrekning for et kortere tidsrom.

Enhver plikter straks å rette seg etter de påbud og forbud om regulering av trafikken som politiet gir muntlig, eller ved tegn, skilt, signal eller på annen måte.

Politiets trafikkregulerende myndighet

Etter disse bestemmelser har politiet myndighet til å regulere vegtrafikk. Herunder har politiet adgang til å fravike bestemmelser i trafikkreglene, trafikkskilt, fartsbestemmelser, særlige forbud mot trafikk og bestemmelser om parkering.

Politiets myndighet er ikke begrenset til å gjelde et enkelt kjøretøy eller en enkelt trafikant. Begrepet trafikkregulering omfatter hele arbeidet for å få en rask, effektiv og sikker avviking av trafikken, både når det gjelder trafikk i bevegelse og stillestående trafikk, f.eks. ved å tillate stans eller parkering på steder hvor slikt ellers ikke er tillatt.

Sperring av veg

Som ledd i trafikkregulering kan politiet sperre en vegstrekning helt eller delvis for et kortere tidsrom, f.eks. når det er skjedd trafikkuhell, ved prosesjoner, kjøring med militærkolonner, ved spesialtransporter.

Om annen sperring av veg vises til det som er sagt til § 7.

At politiet sperrer en veg i samband med f.eks. ettersøkning av rømte personer, kan neppe ses som ledd i trafikkregulering. Politiet vil ha slik adgang etter sin alminnelige kompetanse. Derfor er dette ikke tatt med i vegtrafikkloven.

Trafikkregulering kan ikke påklages m.m.

Etter kgl.res. av 16. desember 1977 gjelder forvaltningslovens regler om begrunnelsesplikt og klagerett ikke påbud som gis av politiet for å opprettholde ro og orden. Dette må innebære at politiets trafikkregulering heller ikke kan angripes fra trafikantenes side med klagerett eller med krav om begrunnelse.

Andre myndigheter kan også regulere trafikk, tollvesenet, brannvesenet,

Selv om det ikke følger av vegtrafikkloven, kan enkelte andre myndigheter gripe inn i trafikken, nemlig når de i forbindelse med utøvelse av sin virksomhet trenger det. En nevner tollvesenets kontroll av befordringsmiddel. Brannvesenet er tillagt ordensmyndighet og

kan sperre veg i nødvendig utstrekning i branntilfelle.

vegvesenet, I Ot.prp. nr. 23 (1964-65) om vegtrafikkloven er uttalt at man finner det upåkrevd å gi nærmere detaljbestemmelser i vegtrafikkloven om disse særlige myndigheters trafikkregulering. Man har også ansett det selvsagt at vegvesenets tjenestemenn under anlegg og vedlikeholdsarbeid på veg, således ved sprengninger, må ha en adgang til å regulere eller dirigere trafikken på stedet.

Ved endring av § 7 4. juli 1991 har vegmyndighetene fått uttrykkelig hjemmel til trafikkregulering dersom forhold på vegen eller i dens omgivelser, arbeid på vegen eller vegens tilstand tilsier det. Ett formål med dette er å avlaste politiet. Vi viser her til det som er sagt til § 7.

militær trafikkpost Man har funnet det unødvendig å lovfeste militær trafikkposts adgang til å gripe inn overfor sivil trafikk.

§ 10 TRAFIKKONTROLL M.M.

Fører av kjøretøy skal straks stanse for kontroll når det kreves av politiet eller biltilsynet. Føreren plikter å vise fram dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen, og straks etterkomme påbud gitt med hjemmel i denne lov.

Departementet kan gi andre offentlige tjenestemenn myndighet til å foreta kontroll og gi påbud som nevnt i første ledd.

Første ledd

Gjelder alle slags kjøretøyer Bestemmelsene er generelle og gjelder førere av alle kjøretøyer, ikke bare motorvogner. Det er ikke gjort unntak for f.eks. kjøretøyer som tilhører offentlige etater.

Dokumenter Føreren er pålagt å vise fram dokumenter som er påbudt for kjøringen. Etter § 24 skal fører ha med seg førerkort når han fører motorvogn, mopedførerbevis eller aldersbevis for mopedfører og eventuelt kompetansebevis. Etter § 17 skal vognkort følge med i vognen under bruk. Etter forskrift om bruk av kjøretøy § 5-11 skal dispensasjon eller brukstillatelse bringes med under kjøring. Det samme gjelder kjøreseddel for personbefordring mot vederlag etter førerkortforskriften § 7 nr. 7, videre kjørebok for kilometertellere etter

avgiftslovgivningen, løyvedokument etter samferdselslovgivningen og dokumenter som det er påbudt å ha med under transport av farlig gods, brannfarlige og eksplosive varer.

Plikten er ikke begrenset til offentlige dokumenter. Dokumenter som det er påbudt å ha med under transporten og som er utferdiget av private, må derfor også fremvises. Det kan gjelde transportdokumenter av betydning for kontrollen, f.eks. i forbindelse med transport av farlig gods. Ved uhell er informasjon om slik last av avgjørende betydning for hvilke tiltak som skal iverksettes.

Et annet slags privat dokument som det er påbudt å ha med under kjøring, er etter førerkortforskriften § 30 nr. 2 gyldig legeattest for fører som har fylt 70 år.

Opplysningsplikt

Føreren skal gi de opplysninger som er nødvendige i samband med gjennomføring av kontrollen, f.eks. om hva slags last bilen fører, omfanget av lasten, tekniske opplysninger om kjøretøyet som ikke umiddelbart går fram eller kan bringes på det rene ved undersøkelse på veggen.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 1-7

Forskrift om bruk av kjøretøy § 1-7 inneholder nærmere bestemmelser om førerens plikter ved trafikkontroll.

Teknisk kontroll

Så vel politiet som biltilsynet har myndighet til å foreta teknisk kontroll av kjøretøyer. Som en del av slik kontroll inngår rett til prøvekjøring dersom det er behov for dette. På grunnlag av eventuell feil ved kjøretøyet kan det utstedes mangelseddel og skje innkalling til teknisk kontroll hos biltilsynet.

Politiets stansningsrett er generell – gjelder ikke bare kontroll vedrørende vegtrafikklovgivningen

Høyesterett har fastslått at politiets rett til å stanse førere av kjøretøyer med hjemmel i § 10 ikke er begrenset til vegtrafikklovens anvendelsesområde. Verken rimelighet eller behovet for rettsikkerhet tilsier at denne bestemmelse gis en tolking som innskrenker politiets hjemmel til bare å gjelde for trafikkontroll. Etter som kjøretøyer ofte spiller en viktig rolle ved de forskjellige lovovertrедelser taler gode grunner for at § 10 anvendes i samsvar med ordlyden, som gir politiet en alminnelig adgang til å stanse kjøretøyer på steder som vegtrafikkloven gjelder for. Med en generell stansningshjemmel for politiet i vegtrafikkloven vil det være helt klart for førere av kjøretøyer at de plikter å stanse når politiet krever det, og eventuelle misforståelser eller uoverlagte handlinger kan derved bedre forebygges. (Rt. 1980 side 1373.)

Trafikale kontroller

Som ledd i trafikksikkerhetsarbeidet kan det være aktuelt at biltilsynet gjennomfører såkalte trafikale kontroller, enten på egen hånd eller sammen med politiet. Slike kontroller vil ha som hovedformål

å gjøre fører av kjøretøy oppmerksom på feilaktig kjøreatferd som er blitt begått og iakttatt på stedet. Også ved slike kontroller plikter fører av kjøretøy å stanse og vise fram de dokumenter som er nevnt i § 10, første ledd. Ved grovere trafikforseelser vil det også kunne være aktuelt for biltilsynet å anmelde forholdet til politiet.

Annet ledd

Ervervsmessig internasjonal transport

Samferdselsdepartementet har 11. april 1978 fastsatt forskrift om kontroll av utenlandsk registrerte lastebiler, vogntog og busser i ervervsmessig internasjonal transport i Norge. Tollvesenet skal kontrollere at slike kjøretøyer har tillatelse til å utføre transport her i landet dersom slik tillatelse kreves ifølge avtale som Norge har inngått med en eller flere stater. Det skal også kontrolleres at transporten ikke skjer i strid med inngått avtale eller bestemmelser som gjelder for tillatelsen.

Skjer transporten uten tillatelse, hvis slik kreves, eller i strid med inngått avtale eller bestemmelser som gjelder for tillatelsen, skal tollvesenet nekte fortsatt transport.

Dekks mønsterdybde, medbringelse av kjettinger

Samferdselsdepartementet har 25. februar 1986 gitt tollvesenet myndighet til å foreta kontroll av og gi påbud vedrørende motorvogner med tillatt totalvekt 3 500 kg eller mer når det gjelder dekksmønstedybde og medbringelse av kjettinger.

§ 11 UNNTAK FOR UTRYKNINGSKJØRETØY M.M.

Kongen gir regler om adgang til å fravike det som er fastsatt i eller i medhold av §§ 4, 5, 6, 7, 8 og 9 for fører av utrykningskjøretøy, fører av kjøretøy i polititjeneste og fører av vegarbeidsmaskin eller annet kjøretøy som nyttes til arbeid på eller ved veg. Det samme gjelder for fører av kjøretøy i biltilsynets tjeneste og offentlig parkeringskontrolltjeneste.

Nærmere bestemmelser i trafikreglene § 2 nr. 4

Bestemmelsen innskrenker seg til en fullmakt til Kongen til å gi regler om adgangen til å fravike trafikregler, eventuelle lokale trafikkbestemmelser, skilt, trafikklyssignaler, vegoppmerking, fartsbestemmelser, særlige forbud mot trafikk, trafikkreguleringer og regler om parkering. Man har således ikke funnet det hensiktsmessig å detaljregulere dette saksområdet i loven. Detaljbestemmelsene er i stedet blitt fastsatt i trafikreglene § 2 nr. 4.

Kjøretøyer i polititjeneste En del kjøretøyer i polititjeneste har status som utrykningskjøretøy. Når «kjøretøy i polititjeneste» er nevnt ved siden av «utrykningskjøretøy», har det bakgrunn i at det etter loven skal være adgang til å bestemme at alle kjøretøyer i polititjeneste kan nyttes der det er behov for å fravike trafikkbestemmelser uten at det er nødvendig å drive utrykningskjøring med krav om fri veg. Det kan gjelde kjøring i håndhevings-, kontroll- eller serviceoppdrag, f.eks. på steder hvor kjøring ellers er forbudt. Denne adgangen er også nærmere regulert i trafikreglene § 2 nr. 4.

Om trafikkreglene § 2 nr. 4 viser vi til Statens vegvesens håndbok 060 om trafikreglene.

Kjøretøy som nyttes til arbeid på eller ved veg Med uttrykket «annet kjøretøy (enn vegarbeidsmaskin) som nyttes til arbeid på eller ved veg» er det tenkt på f.eks. utbedringer som foretas av elektrisitetsverk, vannverk eller parkvesen, bergingsvogner som brukes til å hente kjøretøyer som er blitt stående etter uhell.

Biltilsynet, offentlig parkeringskontrolltjeneste Ved lovendring 12. juni 1987 er annet punktum, om adgang for fører i biltilsynets tjeneste og i offentlig parkeringskontrolltjeneste til å fravike trafikkbestemmelser, kommet til. Om bakgrunnen for dette er bl.a. følgende anført i Ot.prp. nr. 66 (1986-87):

Biltilsynets behov knytter seg ikke bare til vanlig kontrollvirksomhet, men også til arbeid med ulykkesundersøkelser, herunder rekonstruksjoner.

Praktisk sett er det størst behov for å fravike parkeringsbestemmelsene for biltilsynet og parkeringsbetjentene, men det vil også kunne være et visst behov for å fravike enkelte andre bestemmelser. Den nærmere avgrensning av fravikelsesadgangen vil måtte foretas i trafikreglene, slik som det er gjort for vegarbeidskjøretøyene m.v.

Nærmere bestemmelser som nevnt om adgangen for fører i biltilsynets tjeneste og i offentlig parkeringskontrolltjeneste til å fravike trafikkbestemmelser er tatt inn i trafikreglene § 2 nr. 4 ved endring 22. januar 1988.

Godkjenning og registrering av utrykningskjøretøyer Ved kgl.res. av 21. mars 1986 har Vegdirektoratet fått myndighet til med hjemmel i § 11 å fastsette forskrifter om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøyer.

Vegdirektoratet har 27. mai 1986 fastsatt forskrift om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy. Av forskriften fremgår bl.a. følgende:

Utrykningskjøretøy skal være godkjent av biltilsynet. Godkjenning gis bare etter anmodning fra kjøretøyets eier og vedtak fattet av

- brannsjefen når kjøretøyet tilhører kommunen og disponeres av kommunalt brannvesen,
- henholdsvis politimesteren og sjefen for sentral politiinstitusjon når kjøretøyet eies av staten og disponeres av politikammeret eller vedkommende institusjon,
- fylkeslegen når kjøretøyet registreres som ambulanse,
- politimesteren når kjøretøyet disponeres av kommunal brannsjef eller nærmeste stedfortreder og vedkommende regelmessig må være i beredskap uten fast vaktsted,
- politimesteren når kjøretøyet disponeres av lensmann eller lensmannsbetjent,
- vedkommende militære myndighet når kjøretøyet tilhører Forsvaret og registreres etter den spesielle ordning med gule kjennemerker,
- Direktoratet for sivilt beredskap når kjøretøyet tilhører Sivilt forsvar og ikke registreres som ambulanse,
- Vegdirektoratet i andre tilfeller. (Her er det tenkt på å dekke særlige behov, som f.eks. kjøretøy som tilhører bedriftsbrannvesen, skogbrannvesen, andre beredskapskjøretøyer.)

§ 12 PLIKTER VED TRAFIKKUHELL

Enhver som med eller uten skyld er innblandet i trafikkuhell, skal straks stanse og hjelpe personer og dyr som er kommet til skade, og for øvrig delta i de tiltak som uhellet gir grunn til. Denne plikt har, om det er nødvendig, også andre som er i nærheten eller som kommer til stede.

De som er innblandet i trafikkuhell, har gjensidig plikt til å oppgi navn og adresse. Fører av kjøretøy skal også oppgi eierens navn og adresse og i tilfelle motorvognens kjennemerke.

Har trafikkuhell medført død eller skade på person og skaden ikke er ubetydelig, skal de som er innblandet i uhellet, sørge for at politiet snarest mulig blir underrettet om uhellet. Før politiet kommer til stede etter slikt uhell, skal de som er innblandet, ikke forlate stedet uten at det er nødvendig eller politiets samtykke er innhentet. Må en som er innblandet i et uhell som nevnt, forlate stedet, skal han snarest underrette politiet om sin befatning med uhellet og om navn og adresse. Har trafikkuhell voldt materiell skade, og det ikke er noen til stede som kan vareta skadelidtes tarv, skal den som har voldt skaden, snarest mulig underrette skadelidte eller politiet om uhellet.

Kjøretøy som etter trafikkuhell er plassert slik at det kan være til fare eller hinder for trafikken, skal straks flyttes til et egnet sted. Dersom hensynet til trafikksikkerheten tillater det, skal de som er innblandet i uhellet, ha anledning til å foreta oppmåling og oppmerking før kjøretøyet flyttes. Har trafikkuhellet medført død eller alvorlig skade på person, må innblandet kjøretøy bare flyttes med politiets samtykke eller dersom det fører til vesentlig fare eller uforholdsmessig hindring av trafikken om kjøretøyet blir stående til politiet kommer. Må kjøretøy som er innblandet i slikt uhell, flyttes før politiet kommer til stedet, skal de som er innblandet i uhellet, så vidt mulig sørge for oppmåling eller oppmerking av kjøretøyet plassering.

Før politiet kommer til stede etter trafikkuhell som har medført død eller alvorlig skade på person, må spor ikke fjernes og andre forhold av betydning for etterforskningen ikke endres uten at det er strengt nødvendig. De som er innblandet i uhellet, skal søke å hindre fjerning av spor og endring av andre forhold av betydning.

Hvordan paragrafen er bygget opp

Første ledd handler om hjelpeplikt, annet ledd om plikt til å legitimere seg, tredje ledd om plikt til å underrette politiet og om å bli på

stedet, fjerde ledd om flytting av kjøretøy og femte ledd om sikring av bevis.

Første ledd

Vidtrekkende hjelpeplikt

Hjelpeplikten er vidtrekkende. Den er ikke begrenset til bare å gjelde fører av motorvogn, men omfatter også enhver annen som er innblandet i uhell, f.eks. syklende, fotgjenger. Hvis det er nødvendig, har også andre som er i nærheten eller på stedet, hjelpeplikt. Det kan således gjelde også den som bor i nærheten.

Hjelpeplikten omfatter også dyr som er blitt skadet.

I Ot.prp. nr. 23 (1964-65) om vegtrafikkloven var det foreslått at hjelpeplikten bare skulle pålegges enhver «etter evne». I Innst. O.XV (1964-65) erklærte Samferdselskomitéen seg ikke enig i dette. Bestemmelsen fikk dermed nåværende ordlyd, som samsvarer med tilsvarende ordlyd i tidligere trafikkregler. Etter komitéens oppfatning ville ordene «etter evne» innebære svekkelse av bestemmelsen. Man var ikke kjent med at den tidligere ordning hadde hatt uheldige følger, f.eks. ved at folk hadde vært altfor ivrige etter å hjelpe i tilfeller hvor en åpenbart burde vente på sakyndig bistand.

Hjelpeplikten har gjennom årene vært helt ut opprettholdt av domstolene. Høyesterett har i en rekke dommer lagt bestemmelsene om hjelpeplikt til grunn for straff-fellelse. Høyesterett har gått langt i å gi uttrykk for at denne hjelpeplikten er en integrerende del av trafikk sikkerhetslovverket, og at den er nødvendig for å statuere hensynsfullhet og hjelpsomhet i vegtrafikken og påkrevd for trafikantenes sikkerhet og for å avverge og minske skade, jfr. Rt. 1962 side 1081.

Nødrett

Om nødrett er følgende fremholdt i Torgersen og Engstrøm: Vegtrafikkloven og trafikkreglene med kommentarer, 2. utgave side 156:

«Nødrettssynspunkter (jfr. straffeloven § 47) vil kunne føre til en omlegging eller modifikasjon av hjelpeplikten. Man vil som hovedregel ikke være pliktig til å foreta hjelpetiltak som medfører at en utsetter seg selv for skade på liv og helse. Hvis man selv risikerer å komme alvorlig til skade under forsøk på å hjelpe, må selv en forholdsvis liten faregrad være tilstrekkelig til at man blir fritatt for å foreta det konkrete hjelpetiltak. Hvor stor faregrad som skal til for å frita fra å yte hjelp, vil nok ellers kunne variere noe med den stilling man har i ulykkesituasjonen. Kan vedkommende subjektivt sett lastes for ulykken

(f.eks. en følge av hans grovt uforsvarlige kjøring), vil man nok kreve at han i noen grad utsetter seg for fare for å bøte på den skade som han har voldt.»

Hvordan hjelpe? Loven tar ikke stilling til hvilke hjelpetiltak som er rasjonelle. Den kan ikke leses som en oppfordring til publikum til å forsøke å flytte hardt skadede personer som heller burde være i ro til ambulanse eller lege når fram til stedet.

Begrepet «innblandet i uhellet» I et tilfelle med utforkjøring og skade i forbindelse med forsøk på forbikjøring fant Høyesterett at føreren av den bilen som ble forsøkt forbikjørt, var innblandet i uhellet. Dette gjaldt selv om de to bilene ikke hadde vært i berøring med hverandre. (Rt. 1982 side 1.)

Annet ledd

Når skadede er bevisstløs Selv om den som er innblandet i trafikkuhell, ikke kan få meddele seg direkte til den som er skadet i uhellet fordi denne er bevisstløs, må det uoppfordret og på en betryggende måte sørges for at den skadede får oppgitt navn og adresse (Rt. 1985 side 652).

Begrepet trafikkuhell Et objektivt vilkår for å anvende bestemmelsene i leddet her er at et trafikkuhell faktisk har inntruffet. At det fremsettes påstand om at kjøretøyer har støtt sammen, og at føreren ikke kan utelukke at det forholder seg slik, kan ikke erstatte dette objektive vilkåret. En annen sak er at både alminnelig hensynsfullhet og risikoen for straffansvar ved overtredelse av disse bestemmelsene dersom påstanden medfører riktighet, kan tilsi at føreren bør oppgi navn og adresse i et slikt tilfelle. (Dom i Rt. 1982 side 133.)

I samme dom er det vist til en uttalelse i innstilling av 27. september 1959 fra Vegtrafikklovutvalget om at trafikkuhell er fellesbetegnelse for sammenstøt og andre tilfeller hvor skade er inntruffet uten at kollisjon har funnet sted. I dommen ble det imidlertid uttalt at det ikke ses bort fra at det i spesielle tilfeller kan tenkes å foreligge trafikkuhell i lovens forstand selv om ingen skade er oppstått.

Tredje ledd

Bestemmelsenes formål Ett formål med bestemmelsene her er å sikre politiets mulighet for å gjennomføre en tilfredsstillende etterforskning med sikte på å avklare mulig straffbare forhold. Et annet formål er å gi politiet mulighet til hurtig å komme til stede for å regulere trafikken.

Ubetydelig personskade Overensstemmende med Wien-konvensjonen om vegtrafikk har man ikke funnet det nødvendig å lovfeste plikt til å melde fra til politiet om utvilsomt ubetydelige personskader. I slike tilfeller kan

den skadede selv varsle politiet. Noen regel om plikt for en annen som er innblandet i uhellet, til å tilkalle politiet etter anmodning er ansett overflødig.

Skadelidte ikke til stede

Meldeplikten etter fjerde punktum gjelder materiell skade når det ikke er noen til stede som kan vareta skadelidtes tarv. Dette gjelder stor eller liten skade av enhver art. Det kan f.eks. dreie seg om skade på annet kjøretøy, på veg- eller trafikkteknisk innretning, eiendom ved vegen, ledninger som krysser vegen.

Sikring av bevis, flytting av kjøretøy o.l.

Fjerde – femte ledd

Det er to motstridende interesser som lovgiveren her har søkt å tilgodese best mulig. På den ene side er det viktig å sikre partenes og politiets muligheter for å kunne få registrert årsaken til at uhell er skjedd, gjennom oppmåling, merking, fotografering, tegning av skisser m.m. på åstedet slik det ser ut før noe blir rørt eller flyttet. Særlig må hensynet til sikring av bevis veie tungt ved uhell som har medført død eller alvorlig skade på person. På den annen side må det samtidig tas hensyn til trafikksikkerhet og trafikkavvikling når det gjelder hvor lenge f.eks. innblandet kjøretøy kan bli stående i den posisjon det har ved uhellet.

Kapittel III Kjøretøyer m.m.

§ 13 KRAV TIL KJØRETØYER

Kjøretøy skal være bygget, innrettet, utstyrt og vedlikeholdt slik at det kan brukes uten å volde unødig fare eller ulempe og uten å skade veg.

Departementet gir nærmere bestemmelser om bruk, og om konstruksjon, innretning, vekt, mål og utstyr, herunder verneutstyr, m.m. for de forskjellige grupper av kjøretøyer, og om last og antall personer kjøretøyet kan føre.

Departementet kan fastsette at kjøretøy skal være utstyrt med apparat for registrering av kjøre- og hviletid m.v. (jfr. §21, annet ledd) og gir nærmere bestemmelser om godkjenning, montering og kontroll av slike apparater. Utgiftene til anskaffelse, montering og kontroll av apparatene dekkes av kjøretøyets eier.

Endringer som øker den maksimale hastighet eller ytelse på motorsykkel (herunder moped) utover grenser fastsatt for vedkommende gruppe av motorsykler i medhold av annet ledd, må ikke foretas.

Første ledd

*Kjøretøyenes «fane-
paragraf»*

Her er fastsatt de alminnelige krav til alle de kjøretøyer som loven omfatter. Bestemmelsen gjelder således f.eks. motorredskap, tilhenger, sykkel, hestekjøretøy.

Det kreves bl.a. at kjøretøy ikke skal volde unødig fare eller ulempe. Det er uunngåelig at bruk av kjøretøy i seg selv representerer en fare og ulempe for omgivelsene. Derfor er det bare fare og ulempe ut over det påregnelige som loven forbyr.

At kjøretøyet opprinnelig er innrettet og utstyrt i overensstemmelse

med de forskrifter som gjelder for kjøretøyet, er ikke tilstrekkelig. Det skal til stadighet holdes i slik stand at det ikke kan volde unødige fare eller ulempe ved bruk.

Annet – tredje ledd

Forskriftsmyndighet til Vegdirektoratet

Samferdselsdepartementet har 24. november 1980 delegert sin myndighet til å gi forskrifter etter annet og tredje ledd til Vegdirektoratet.

Annet ledd

Ot.prp. nr. 23 (1964-65)

I Ot.prp. nr. 23 (1964-65) om vegtrafikkloven heter det bl.a. om annet ledd:

Bestemmelsen om innretning og utstyr sikter ikke bare til slikt utstyr som er nødvendig for at kjøretøy kan føres sikkert og uten fare eller ulempe for den øvrige trafikk, men også til krav som bør settes til kjøretøy etter en bredere vurdering. Det gjelder således utstyr som kan hindre at det elektriske anlegg i kjøretøyet volder forstyrrelser i lydkringkasting eller fjernsynsmottagning eller for motagning av annen radiotjeneste.

Man vil kunne gi bestemmelser både om hjulringer og om minste motorkraft i forhold til tillatt totalvekt for lastebiler og tilhengere.

Det antas å være behov for bestemmelser også om motorvogners tillatte lengde (inklusive lengde av vogntog), motorvogners høyde, akselavstand og andre nødvendige mål. Man har funnet det formålstjenlig å gi departementet en generell fullmakt til å gi nærmere bestemmelser om «mål» for kjøretøyer, istedetfor en oppregning om bredde, vekt, høyde m.m. som eventuelt kunne bli ufullstendig og gi en begrensning slik at det ikke blir uttrykkelig hjemmel for tiltak som senere viser seg påkrevd.

Forskriftsverket om krav til kjøretøy

Vegdirektoratet har 25. januar 1990 fastsatt forskrift om krav til kjøretøy. De kjøretøygrupper som er nærmere regulert her, er biler, motorsykler, beltebiler og beltemotorsykler, traktorer og motorredskaper, tilhengere og tilhengerredskaper.

Denne forskriften har avløst den tidligere kjøretøyforskrift av 31. desember 1969 når det gjelder bestemmelsene om krav til kjøretøy og om godkjenning og kontroll av kjøretøy, deler og utstyr. Videre har man i forskriften om krav til kjøretøy tatt med tilsvarende deler

av Vegdirektoratets nærmere bestemmelser om kjøretøy, aktuelle bestemmelser i motorvognforskriftene av 3. juni 1942 og rundskriv i tilknytning til disse regelverkene.

Forskriften utgis som håndbok av Forlaget Last og Buss A/S, Oslo. Her er også tatt med informasjon og instruksjoner m.m. som fantes i Vegdirektoratets bestemmelser om kjøretøy. Videre er inntatt andre aktuelle forskrifter som er fastsatt av Vegdirektoratet etter annen lovgivning, særlig samferdsels- og avgiftslovgivningen. Dessuten forskrifter som er vedtatt av andre myndigheter og som inneholder instruksjoner til biltilsynet. Håndboken blir oppdatert hver 1. april og 1. oktober i takt med revisjon av forskriften om krav til kjøretøy.

Med dette har man oppnådd å samle mesteparten av det omfattende komplekse av tekniske bestemmelser om kjøretøyene innenfor «to permer».

Signalhorn

En mann hadde montert en høyttaler i grillen på sin personbil og koblet høyttaleren til bilens musikkanlegg. Under kjøring ble det spilt en kassett med dataspill-lignende lyd og med stor styrke. Dette arrangementet ble ikke rammet av daværende kjøretøyforskrift § 18 om signalhorn (nå forskrift om krav til kjøretøy § 26-1 nr. 2). (Rt. 1985 side 288.)

*Andre kjøretøy-
tekniske forskrifter*

Ellers har Vegdirektoratet fastsatt 2 forskrifter som gjelder krav til kjøretøy og som ikke er tatt inn i håndboken om dette:

- * Forskrift av 14. februar 1970 for ambulansebil. Regler om godkjenning og registrering av ambulanse er imidlertid tatt inn som bilag i håndboken om krav til kjøretøy.
- * Forskrift av 19. februar 1990 om krav til sykkel. Dette er regler av allmenn interesse, som man har funnet det riktig å holde skilt fra det øvrige forskriftsverket om krav til kjøretøy.

*Forskriftene om
krav til kjøretøy er
detaljerte*

Med unntak av kravene til sykkel må bestemmelser av teknisk art være detaljerte dersom man vil ha tilstrekkelige rettslige midler til å gjennomføre lovens krav til kjøretøyene. Et slikt forskriftsverk vil i første rekke angå spesialister i kjøretøybransjene og hos de håndhevende myndigheter.

For mange kjøretøybrukere vil de fleste detaljbestemmelser med tekniske krav være av liten eller ingen interesse, i og med at vedlikehold m.v. overlates til godkjente verksteder. Rettslig er likevel bestemmelsene bindende for enhver som befatter seg med et kjøretøy. De vil derfor ramme den som selv griper inn teknisk i kjøretøyet, eller som forsømmer sin vedlikeholdsplikt.

Forskriftsverket om bruk av kjøretøy Det som folk flest stort sett trenger å kjenne til, er hvilke bestemmelser som gjelder for deres bruk av de ulike kjøretøykategorier.

Foruten tekniske krav som nevnt inneholdt det tidligere forskriftsverket om kjøretøyene også de bestemmelser som gjelder bruken av kjøretøy.

Fordi slike regler til dels har praktisk betydning for allmennheten, har man valgt å samle dem i et eget forskriftsverk. Dette er skjedd ved Vegdirektoratets forskrift av 25. januar 1990 om bruk av kjøretøy.

I et kapittel med alminnelige bestemmelser finnes reglene om at føreren skal sørge for å ha tilstrekkelig utsyn til alle sider, om hjulutrustning og tilstrekkelig veggrep, om varsling ved nødstands, om sikring av kjøretøy som forlates, og om plikter ved trafikk kontroll.

Reklame på kjøretøyer Et spørsmål som har vært reist i praksis, er hvorvidt reklame på kjøretøy kan komme i strid med kravene til kjøretøy. Det vil kunne være tilfelle dersom reklamematerialet hindrer utsikt, f.eks. gjennom kjøretøyets vinduer, eller tildekker påbudt lys eller kjennemerke.

Piggdekk Bestemmelsene om når kjøring med piggdekk er tillatt og ikke tillatt, er tatt inn i dette kapitlet. Vegdirektoratet følger en streng praksis når det gjelder dispensasjoner fra disse bestemmelsene. Dette er bare gitt i samband med dekkfabrikantenes forskning og utprøving av piggdekk.

Personer og gods, trekking av tilhenger Andre kapitler handler om personer og gods i kjøretøyene og om trekking av tilhenger eller av annen motorvogn m.m.

På visse vilkår er det tillatt å ta med ett barn under 15 år i baksetet i personbil i tillegg til det antall personer bilen er registrert for. Der det er montert bilbelte i baksetet må imidlertid barnet kunne sikres i eget bilbelte eller godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet. Tillatelsen gjelder ikke for kombinert bil – heller ikke kombinert bil av «personbiltype».

Traktor som er registrert for bare en person, tillates ikke å være utstyrt med fastmontert barnesete. Dette gjelder uansett barnets alder.

Motorsykkkel med tilhenger Motorsykkkel må ikke brukes til å trekke tilhenger eller tilhengerredskap. Imidlertid har man ikke funnet å ville forby bruk av utenlandsregistrert motorsykkkel med tilhenger dersom slik bruk er tillatt i det landet hvor kjøretøyet er godkjent og registrert.

Vekt, dimensjoner

Den mest omfattende del av forskriften om bruk av kjøretøy er den som regulerer tungtrafikken – bestemmelsene om kjøretøyers vekt og dimensjoner.

Noen av disse detaljbestemmelsene vil ofte være gjenstand for endringer. Enkelte er svært omfangsrike. Derfor har man valgt å dele opp bestemmelsene om kjøretøys vekt og dimensjoner slik at de mer generelle og varige bestemmelser tas inn i forskriften, mens detaljene reguleres i to vedlegg til forskriften. Vedleggene er likevel deler av hovedforskriften, men vil revideres og utgis uavhengig av den.

Gjeldende vedlegg 1 er fastsatt av Vegdirektoratet 9. desember 1993 og trådte i kraft 1. januar 1994. Det er forskrift om nærmere bestemmelser om tillatt aksellast, boggilast, trippelboggilast, totalvekt, lengde og bredde for offentlig veg.

Gjeldende vedlegg 2 er fastsatt av Vegdirektoratet 14. januar 1994 og trådte i kraft 1. februar 1994. Det er forskrift om nærmere vilkår for dispensasjon for spesialtransporter og om tillatt lengde og bredde uten dispensasjon for slike transportere.

Begge vedleggene forutsettes å gjelde for ett kalenderår og avløses av nye ved årsskifte.

Viktige deler av vedleggene til forskrift om bruk av kjøretøy, er fastsetting av tillatte vekter og dimensjoner for den enkelte riksvegstrekning (såkalte veglister).

Tilsvarende veglister utarbeides av vegkontorene når det gjelder fylkesveger og kommunale veger innen det enkelte fylke. Også dette er forskrifter i forvaltningslovens forstand.

Lovendring 4. juli 1991

Annet ledd i loven § 13 er endret 4. juli 1991 slik at alternativet «bruk» er kommet med ved siden av «konstruksjon, innretning, vekt, mål og utstyr». Dette er gjort for å ha en uttrykkelig hjemmel her til å fastsette alle bestemmelser om bruk av kjøretøy. Tidligere anvendte man loven § 4, første ledd som hjemmel for en del bruksbestemmelser som i sin tid utgjorde deler av trafikkreglene. Dette gjaldt bl.a. plikten til å sikre kjøretøy som forlattes og bruk av varseltrekant. Ved trafikkreglene av 1986 ble disse og andre bruksbestemmelser overført til forskriftsverket om kjøretøyene.

*Tredje ledd**Kjøre- og hviletid for visse yrkesførere*

Bestemmelsene i dette ledd må ses i sammenheng med fullmakten i § 21, annet ledd til å gi nærmere bestemmelser om kjøre- og hviletid m.v.

Bestemmelser i henhold til begge disse lovsteder ble fastsatt ved Samferdselsdepartementets forskrift av 17. desember 1971 om kjøre- og hviletid for fører av lastebil, kombinert bil og vogntog. Ved siden av bestemmelser om kjøre- og hviletider hadde forskriften bestemmelser bl.a. om transportopplegg, fartskriver i kjøretøyet. Forskriften var begrenset til bare å gjelde kjøretøyer som nevnt over nærmere angitt vekt.

I forbindelse med at EØS-avtalen trådte i kraft 1. januar 1994, er forskriften om kjøre- og hviletid blitt avløst av ny forskrift som er fastsatt av Samferdselsdepartementet 28. september 1993, om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området.

Fartskriver

Med hjemmel i forskriften om kjøre- og hviletid har Vegdirektoratet 20. november 1981 gitt forskrift om fartskriver for registrering av kjøre- og hviletid. Her er bl.a. fastsatt at nøkkel for åpning av fartskriverens lokk alltid skal være til stede i kjøretøyet. Denne forskriften er tatt med som bilag i håndboken om krav til kjøretøy.

Forsvarets kjøretøyer er unntatt

Ved forskrift av 20. juli 1983 har Vegdirektoratet fastsatt at lastebil, kombinert bil og vogntog som tilhører Forsvaret, eller som er rekvirert og føres av militært personell under øvelser i Forsvaret, er unntatt fra forskriften om kjøre- og hviletid.

AETR

Samferdselsdepartementet har 28. april 1987 gitt forskrift om gjennomføring av Europeisk avtale om kjøre- og hviletid m.v. for mannskaper på kjøretøyer i internasjonal vegtransport (AETR). Også her er det bestemmelser om fartskriver i norskregistrerte kjøretøyer.

Fjerde ledd

Trimming av motorsykler

er kommet til ved lovendring 12. juni 1987. Om dette fremgår bl.a. følgende av Ot.prp. nr. 66 (1986-87):

Mopeder er vanligvis konstruert for de hastighetsgrenser som er satt i forskriftsverket. Imidlertid finnes det på markedet deler og metoder som gjør det mulig å øke motorytelsen og derved den maksimale hastighet til langt ut over det som er tillatt.

Hva lette motorsykler angår, er en betydelig større andel av disse enn av mopedene modifisert («nedtrimmet») ved første gangs registrering her i landet. Mange av disse blir også trimmet, men her er mulighetene for en omklassifisering større da lett motorsykkel gjerne er modifisert

utgave av motorsykel. Da lett motorsykel har samme avgiftssats som motorsykel, vil det ved trimming ikke bli beregnet tilleggsavgift ved en omklassifisering.

Den tilgjengelige ulykkesstatistikken kan ikke gi eksakte opplysninger, men det er grunn til å anta at faren for ulykker øker med hastigheten. Samferdselsdepartementet har inntrykk av at nettopp førere av trimmede mopeder er hyppig utsatt for alvorlige ulykker. Endringen sikter mot å unngå at den maksimale hastighet eller ytelse for vedkommende gruppe av motorsykler (herunder moped) økes ut over fastsatt grense, jfr. § 13, annet ledd.

Nytt fjerde ledd rammer ikke endringer av en motorsykels fartsressurser hvis motorsykkelen ellers fyller vilkårene for tyngrø gruppe av motorsykel og sykkel omklassifiseres før den tas i bruk.

Tidligere siste ledd

Se § 23, siste ledd

om eiers eller rådighetshavers plikt til å sørge for at kjøretøyet ikke brukes medmindre det er i forsvarlig stand, er ved lovendring 4. juli 1991 flyttet til § 23, som et nytt siste ledd. Dette er gjort fordi bestemmelsen logisk hører hjemme der.

§ 14 GODKJENNING AV KJØRETØYER OG UTSTYR M.M.

Departementet gir nærmere bestemmelser om undersøkelse og godkjenning (herunder typegodkjenning) av kjøretøyer.

Departementet kan bestemme at visse deler eller utstyr til kjøretøyer eller til vern for fører, passasjerer eller andre i trafikken skal godkjennes (eller typegodkjennes) før det tillates brukt, og kan forby handel med deler eller utstyr som ikke er godkjent.

Forskriftsmyndighet til Vegdirektoratet

Samferdselsdepartementet har 24. november 1980 delegert sin myndighet til å gi forskrifter etter denne paragraf til Vegdirektoratet.

Første ledd

Undersøkelse og godkjenning av kjøretøyer

Dette er en generell fullmakt til å gi nærmere bestemmelser om undersøkelse og godkjenning av kjøretøyer.

Undersøkelse og godkjenning er først og fremst aktuelt i forbindelse med registrering av kjøretøyer. Det kan imidlertid også tenkes behov for slike bestemmelser når det gjelder en del ikke registreringspliktige motorvogner, og eventuelle andre kjøretøyer. For tiden har vi bare bestemmelser om undersøkelse og godkjenning for registreringspliktige kjøretøyer.

Foruten godkjenning av det enkelte kjøretøy er det også blitt utviklet en ordning med såkalt typegodkjenning. Det dreier seg her om godkjenning av en enkelt prototyp som innebærer godkjenning av andre kjøretøyer av samme type uten at disse blir fremstilt til undersøkelse.

Nærmere bestemmelser om godkjenning av registreringspliktige kjøretøyer er fastsatt i forskriftsverket om krav til kjøretøy. Om dette forskriftsverket vises til det som er sagt til § 13 ovenfor.

Ny godkjenning

Godkjent kjøretøy skal fremstilles til ny godkjenning i en del nærmere angitte tilfeller der kjøretøyet er blitt endret – se forskrift om krav til kjøretøy § 3-4.

I et tilfelle hadde eieren av kjøretøyet latt det gå 10 uker etter endringen uten at kjøretøyet var blitt bragt tilbake i sin opprinnelige stand eller var blitt fremstilt for godkjenning. Forpliktelsen til å gjøre en av delene måtte da forlengst være inntrådt. (Rt. 1985 side 389.)

Annet ledd

Utstyr til kjøretøy, personlig verneutstyr

Forskriften om krav til kjøretøy inneholder bestemmelser om godkjenning av forskjellige slags utstyr til kjøretøyer. Det samme gjelder bilbelter, barnesikringsutstyr og styrthjelmer.

Refleks på sykkel

I forskrift om krav til sykkel er bestemt at påbudte refleksanordninger skal være av godkjent type.

Fritthengende fotgjengerrefleks

Vegdirektoratet har 13. juni 1978 fastsatt forskrift med tekniske krav til og krav om godkjenning av fotgjengerrefleks.

Ansvar for oppfyllelse av godkjenningsplikten

Kjøretøyets eier eller rådighetshaver er ansvarlig for at kjøretøyet fremstilles for godkjenning.

Norsk produsent av deler eller utstyr er ansvarlig for at eventuell godkjenningsplikt for deler eller utstyr er oppfylt. For del eller utstyr som ikke er produsert her i landet, er importøren ansvarlig. Den som fører godkjenningspliktige deler eller utstyr i handel, har plikt til å bringe på det rene om delen eller utstyret er godkjent. Det er forbudt å selge til vedkommende formål godkjenningspliktige deler eller utstyr som ikke er godkjent.

(Forskrift om krav til kjøretøy § 3-5.)

*Bruk av personlig
verneutstyr*

Om påbudt bruk av personlig verneutstyr vises til det som er sagt til § 23 a nedenfor.

§ 15 REGISTRERING AV MOTORVOGN

Motorvogner skal registreres. Departementet gir nærmere bestemmelser om slik offentlig registrering av motorvogner, om kjennemerker (nummerskilt) og om vognkort. Departementet kan bestemme at tilhenger til motorvogn skal registreres som motorvogn.

Den som melder en motorvogn til registrering, har plikt til å gi de opplysninger som kreves i samband med registreringen.

Når motorvogn skifter eier, skal både den tidligere og den nye eier innen 3 dager gi skriftlig melding til registreringsmyndigheten. Eier av motorvogn plikter å melde adresseendring innen 3 dager til registreringsmyndigheten.

Registrering kan ikke skje uten at det er lagt fram trygdeerklæring fra et trygdslag i samsvar med bilansvarslova eller bevis for at motorvognen ikke trenger å være trygdet etter nevnte lov.

Utgiftene til kjennemerker bæres av motorvognens eier dersom ikke departementet bestemmer noe annet.

*Forskriftsmyndighet
til Vegdirektoratet*

Samferdselsdepartementet har 24. november 1980 delegert sin myndighet til å gi forskrifter etter første og femte ledd til Vegdirektoratet.

Første ledd

Registreringsplikt

Motorvogner skal registreres. Etter § 15, første ledd kan det også bestemmes at tilhenger til motorvogn skal registreres som motorvogn. Men etter § 16, første ledd kan bestemte grupper av kjøretøy, eller bestemt bruk av kjøretøy unntas fra registreringsplikten.

*Begrunnelsen for
registreringsplikten*

Den lovfestede registreringsplikt er dels begrunnet i alminnelige kontrollhensyn, dels i hensyn til behov for opplysninger og oversikt for de myndigheter som har interesse av kjøretøyparken, bl.a.

avgiftsmyndighetene og de militære myndigheter. Derimot er den bestående registreringsordning ikke blitt etablert for å tilgodese private interesser, f.eks. som noe slags tinglysningsverk.

Forskriftsverket om registrering

De nærmere bestemmelser om registrering er fastsatt av Vegdirektoratet 25. januar 1990 i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 2.

Registreringsmyndighet er biltilsynet i de enkelte distrikter.

Vegdirektoratet har også gitt bestemmelser om utforming av kjennemerker. Disse bestemmelsene er tatt inn som bilag i håndbok «Krav til kjøretøy».

Av Vegdirektoratets tidligere bestemmelser om kjøretøy er hovedgruppe 54 om registrering av kjøretøy opprettholdt inntil videre. Dette har sammenheng med at de tjenestlige instruksjoner til biltilsynet om registerføringen er å finne her, ved siden av en del forskriftsstoff.

I Vegdirektoratet er det etablert et sentralt kjøretøyregister som er basert på EDB (Autosys).

Vanlige kjennemerker

Registreringspliktig kjøretøy skal ha kjennemerke med sorte tegn på hvit reflekterende bunn, med følgende unntak:

Kjennemerker til bruk bare utenfor veg

Kjøretøy som utelukkende brukes utenfor offentlig veg, kan ha kjennemerker med lysegule tegn på sort bunn. Slik registrering innebærer avgiftsmessige fordeler. Til gjengjeld tillates kjøretøy med slikt kjennemerke ikke i noe tilfelle kjørt på offentlig veg, unntatt når det gjelder ren kryssing av slik veg.

I særlige tilfeller har det vært gitt adgang til at kjøretøy med kjennemerker med lysegule tegn på sort bunn har fått kjøre et lite stykke langs offentlig veg. Et slikt tilfelle har vært når det ikke har vært mulig å få fylt drivstoff på kjøretøyet uten at det måtte ut på offentlig veg og strekningen det da måtte kjøre var svært kort.

Varebil klasse 2

Varebil klasse 2 skal ha kjennemerke med sorte tegn på reflekterende grønn bunn.

Forsvarets kjøretøyer

Kjøretøy som tilhører Forsvaret, skal ha kjennemerke med sorte tegn på gul bunn.

Diplomatiets kjøretøyer

Kjøretøy som eies av fremmed stats diplomatisk eller konsulær stasjon, skal ha kjennemerke med gule tegn på blå reflekterende bunn. Det samme gjelder kjøretøy som eies av personale knyttet til slik stasjon og som nyter privilegier og immunitet i henhold til konvensjoner om diplomatisk eller konsulært samkvem.

Ulovlig tildekking av kjennemerke Mens en bil var parkert på en bensinstasjon, foretok føreren tildekking av kjennemerke for å unngå at bilen kunne identifiseres dersom den under videre kjøring skulle bli fotografert i samband med automatisk trafikkkontroll. Politiet ankom mens bilen var parkert. Midlertidig opphold på bensinstasjon som et ledd i kjøring fra ett sted til et annet går inn under vegtrafikkloven, slik at bestemmelsene om kjennemerke må være oppfylt ved slike opphold. Bilen er i slike tilfeller i bruk i forskriftens forstand. Etter forskrift om bruk av kjøretøy § 2-4 må registreringspliktig kjøretøy ikke brukes eller tillates brukt uten å være registrert på eieren og utstyrt med vognkort og kjennemerke. Forholdet rammes også av bestemmelsen i samme forskrift § 2-5 som forbyr at kjøretøy har merke, skilt eller liknende som kan vanskeliggjøre identifikasjon av kjøretøyet. (Rt. 1992 side 691.)

Prøvekjennemerke Prøvekjennemerke skal ha hvite tegn på rød bunn. Prøvekjennemerke som brukes på kjøretøy tilhørende Forsvaret, kan ha røde tegn på gul bunn.

Registreringsordningen av 1971 Nåværende registreringsordning har vært gjeldende fra april 1971. Hovedtrekk ved denne ordningen er at det kjennemerke som tildeles kjøretøyet, skal følge kjøretøyet i hele dets levetid, uansett flytting eller eierskifte. Blir kjøretøyet avregistrert, tildeles samme kjennemerke ved eventuell ny registrering. Kjennemerkene er ikke, som tidligere, basert på de såkalte fylkesbokstaver. Salg av kjennemerker kan bare foretas av godkjent forhandler, og mot rekvisisjon fra biltilsynet.

Kjøretøy som er 30 år eller eldre Kjøretøy som er 30 år eller eldre regnet etter registrerings- eller modellår, kan tildeles kjennemerker i henhold til registreringsordninger fra før 1971. Ordningen er begrenset til kjøretøyer som tidligere har vært registrert her i landet etter registreringsordninger fra før april 1971 og til andre kjøretøyer med modellår 1970 eller eldre. Kjennemerke skal ha bokstav og tall som tildelt av biltilsynet. Kjøretøyeieren kan fritt velge den fylkesbokstav og/eller tallkombinasjon han ønsker såfremt dette ikke er i bruk. Slikt kjennemerke skal for ettertiden følge kjøretøyet.

Annet ledd

Hvilke dokumenter som kreves ved registrering I forskrift om bruk av kjøretøy § 2-3 er bestemt at følgende dokumenter må legges fram ved registrering:

- Bevis for at toll og avgifter er betalt dersom biltilsynet krever det.
- Bevis for at kjøretøyet er trafikkforsikret. Er det tvil om forsikringsplikten, kan biltilsynet kreve bevis for at kjøretøyet ikke trenger å være forsikret.

- Identitetsbevis for kjøretøyets eier. For personlig eier skal beviset inneholde fødselsnummer (11 sifre).
- Løyve eller egentransporterklæring dersom det er påbudt for kjøretøyet.

Tredje ledd

Registrering skal skje på kjøretøyets eier

I loven er det forutsatt at kjøretøy skal registreres på den som virkelig er eier av kjøretøyet. Hvem som er eier, må i tvilstilfelle avgjøres etter privatretslige regler. De interne retningslinjer som finnes i Vegdirektoratets bestemmelser om kjøretøy hovedgruppe 54 vil i de fleste tilfeller gi rimelig sikkerhet for at eierskifte skjer mellom berettigede personer. Imidlertid kan ikke disse formalkrav følges slavisk. Av og til må alle opplysninger i saken vurderes konkret, og avgjørelse treffes om hvem som mest sannsynlig er eier.

Motorvognregisteret er til for det offentliges behov for identifisering av kjøretøy og eierforhold, bl.a. i forhold til motorvognavgifter og erstatning. Registeret har ingen rettslig betydning når det gjelder avgjørelse av hvem som har eiendomsretten til et kjøretøy.

Vi nevner noen eksempler i forbindelse med vurdering av eierforhold:

Løsoverkjøp

Etter lov om godtroervert av løsoverer vinner kjøper som er i god tro, rett til løsovering som blir overlevert av den som sitter med tingen, selv om avhenderen mangler rett til å rå over tingen. Godtroende mottaker vinner likevel ingen rett dersom løsoveret er fravendt eieren ved tyveri, brukstyveri, ran eller annen vold eller trusel om vold.

I tvilstilfelle kan det ha betydning hvem som har kjøretøyet i sin besittelse.

Kommisjonssalg

Ved salg fra kommisjonær vil kjøperen vinne eiendomsrett når han i god tro har betalt til kommisjonæren, selv om denne har handlet i strid med oppdrag fra kommittenten.

Salg med forbehold om eiendomsrett

For kjøretøy som er solgt med forbehold om eiendomsrett for selgeren, regnes etter vegtrafikkloven § 41 kjøperen som eier med hensyn til denne lovens bestemmelser.

Leasing

Etter de interne retningslinjer skal kjøretøy som leies ut på leasingkontrakt, registreres på utleieren. Dette anses som en presisering av lovens forutsetning om at kjøretøy skal registreres på den virkelige eier. Med leasing er her tenkt på «finansiell leasing» – at kjøretøyet nedbetales i løpet av leieperioden og at leietakeren bare har en opsjon på videre leie til sterkt redusert pris. Dersom leasing i virke-

ligheten må anses som salg med panterett for selgeren, skal kjøretøyet registreres på kjøperen.

Nekting av registrering?

Normalt kan registrering ikke nektes under henvisning til at partene får avgjøre strid om eiendomsretten til kjøretøyet ved domstolene.

Meldeplikt ved eierskifte, adresseendring,

Meldeplikten etter § 15, tredje ledd er begrunnet i at det er av viktighet at kjøretøyregistrene til enhver tid er à jour med hvem som virkelig er eier, og hvor denne faktisk bor.

Meldeplikten ved eierskifte påligger både den tidligere og den nye eier. Det er tilstrekkelig at det sendes én salgsmelding, når meldingen er underskrevet både av kjøper og selger. (Rt. 1992 side 882.)

*endring
av kjøretøyet,*

Foruten ved eierskifte og adresseendring inneholder forskriften om bruk av kjøretøy § 2-8 plikt til å gi melding til biltilsynet ved endring av kjøretøyet slik at det ikke lenger samsvarer med opplysningene i vognkortet, ved bruksendring som medfører endring av motorvognavgift, og ved endring av eierens navn.

navneendring

Femte ledd

Utgifter til kjennermerker

Utgiftene til kjennermerker må i alle tilfeller bæres av kjøretøyets eier. Det er nemlig ikke truffet noen bestemmelse som gjør unntak fra denne regelen.

§ 16 UNNTAK FRA REGISTRERINGSPLIKTEN

Departementet kan unnta bestemte grupper av kjøretøy eller bestemt bruk av kjøretøy fra registreringsplikt m.m. etter § 15.

Registreringsmyndigheten kan tillate bruk av motorvogn for kortere tid eller for et enkelt høve uten at motorvognen er registrert m.m. etter § 15. I så fall skal motorvognen være i forsvarlig stand og være påsatt særlige kjennemerker. Før tillatelsen blir gitt, må det i samsvar med bilansvarslova være lagt fram trygdeerklæring fra et trygdelaag eller bevis for at motorvognen ikke trenger å være trygdet etter nevnte lov.

Departementet kan gi nærmere bestemmelser om tillatelse til slik bruk av motorvogn som nevnt i annet ledd og kan sette særlige vilkår for tillatelsen, herunder krav om gebyr.

Forskriftsmyndighet til Vegdirektoratet

Samferdselsdepartementet har 24. november 1980 delegert sin myndighet til å gi forskrifter etter første og tredje ledd til Vegdirektoratet.

Første ledd

Lovendring 4. juli 1991

er endret 4. juli 1991. Tidligere fremgikk det av bestemmelsen at departementet bare kunne unnta bestemte grupper av motorvogner fra registreringsplikt m.m. etter § 15. Endringen er begrunnet med at det er behov ikke bare for dette, men også for å unnta bestemt bruk av kjøretøy. Som eksempler kan nevnes motorvogn under konkurransekjøring på avsperrt område eller til opplæringsformål på slikt område. Det kan også nevnes ilandkjøring på kai av nye biler fra skip til importlager. Unntaket bør også kunne gjelde alle kjøretøyer, og ikke bare motorvogn.

Spesialkjøretøyer under konkurransekjøring på lukket bane

Ifølge Vegdirektoratets rundskriv nr. 52 av 1. oktober 1964 er spesialkjøretøyer beregnet for hastighetsløp, som på nærmere vilkår tillates brukt under konkurransekjøring på lukket bane etter vegtrafikkloven § 6, sjette ledd, og under organisert treningskjøring, unntatt fra registreringsplikt.

Ilandkjøring m.v. ved import av kjøretøyer

Nærmere bestemmelser om kjøring av importerte kjøretøyer i forbindelse med ilandføring og kjøring på kai, kjøring til lagerplass m.v. er hittil ikke blitt fastsatt. En må derfor inntil videre falle tilbake på bestemmelsene om bruk av prøvekjennerke ved slik kjøring hos importørene.

Kjøretøyer som generelt er unntatt fra registreringsplikt De generelle unntakene fra registreringsplikten er regulert nærmere i forskrift om bruk av kjøretøy § 2-1. Der er det gjort unntak for en del traktorer og motorredskaper m.v., og bl.a. for tilhenger til beltremotorsykkel (snøscooter). Selve snøscooteren er imidlertid registreringspliktig.

Annet – tredje ledd

Midlertidig bruk uten registrering Ved lovbestemmelsene her er det tatt sikte på å dekke behov for følgende særordninger:

Prøvekjennermerker * Prøvekjennermerker. Etter forskrift om bruk av kjøretøy § 2-6 tiltales registreringspliktig kjøretøy flyttet, prøvd, demonstrert eller kjørt i forbindelse med registrering uten å være registrert. I slike tilfeller skal kjøretøyet ha prøvekjennermerke som tildeles eller lånes ut av biltilsynet. Bruk av prøvekjennermerke til andre formål er forbudt.

I Vegdirektoratets bestemmelser om kjøretøy hovedgruppe 54 er det gitt nærmere regler om tildeling og bruk av prøvekjennermerker. Her skilles det mellom årsprøvekjennermerker og dagsprøvekjennermerker:

Årsprøvekjennermerke Årsprøvekjennermerke kan tildeles person, bedrift, firma m.v. som importerer, forhandler eller reparerer kjøretøy eller som har stadig bruk for prøvekjennermerke i egen virksomhet.

I forbindelse med søknad om tildeling av årsprøvekjennermerke kan det kreves dokumentasjon av hvorfor søkeren ønsker slikt kjennermerke. Derimot skal det ikke kreves dokumentert omsetning.

Dagsprøvekjennermerke Dagsprøvekjennermerke kan lånes ut til person, bedrift, firma m.v. som har bruk for prøvekjennermerke en enkelt gang.

Det er nå innført en ordning med at en ved biltilsynsstasjonene kan få kjøpt «engangsprøvekjennermerker» i vinyl, som kan kastes etter bruk. Denne ordningen går ut på følgende:

Prøvekjennermerke kjøpes for det tidsrom det skal brukes. I tillegg til 2 bokstaver og en tallkombinasjon er kjennermerket påtrykt siste lovlige bruksdato. Etter denne datoen er skiltet ugyldig, og kjøretøyet må betraktes som uregistrert. Skiltet skal klebes på der det ordinære kjennermerket skal sitte.

Gebyr o.l. for prøve-kjennermerke Vegdirektoratet har senest 24. april 1989 fastsatt forskrift om gebyr for utlån av dagsprøvekjennermerke.

Avgift for årsprøvekjennermerke fastsettes årlig som en del av motorvognavgiftene.

Særskilt registrering

* Særskilt registrering. Her dreier det seg om kjøretøyer som kjøpes fabrikknye og toll- og avgiftsfrie her i landet av person som ikke har fast bopel her, for bruk i opptil 1 år i Norge. Tilsvarende gjelder de såkalte «eksportvogner» – kjøretøy som kjøpes her fabrikknye og toll- og avgiftsfrie, og som tillates nyttet i Norge i maksimalt 14 dager før kjøring til bestemmelsessted i utlandet.

Disse forhold er regulert nærmere ved Samferdselsdepartementets forskrift av 28. mars 1967 om bruk av utenlandsk motorvogn i riket og om særskilt registrering av motorvogn for midlertidig bruk.

Ved særskilt registrering skal det tildeles spesielle kjennermerker som bl.a. skal ha rød bord på hver side. Etter forskriften kan særskilt registrering skje ved 7 av landets politikammere.

§ 17 BRUK AV MOTORVOGN

For så vidt ikke annet følger av § 16, må motorvogn ikke brukes uten at den er meldt til registrering og påsatt lovlige kjennermerker og det er utferdiget vognkort for den. Vognkortet skal alltid følge med i motorvognen under bruken.

Eier av motorvogn eller den som på eierens vegne har rådighet over den, plikter å forvise seg om at den som han lar bruke motorvognen, fyller vilkårene for å føre den.

Første ledd

«Påsett lovlig kjennermerke»

Nærmere regler om hvordan kjennermerke skal plasseres, og i hvilket antall, er fastsatt i forskrift om krav til kjøretøy kapittel 36.

Det er ikke tillatt å plassere kjennermerkene i bilens vinduer selv om det skjer midlertidig, f.eks. i forbindelse med kjøring fram og tilbake til verksted. Bestemmelsene etterlater ikke tvil om hvordan kjennermerkene skal plasseres, og om at de skal være sikkert festet til kjøretøyet. (Rt. 1990 side 252.)

Parkert motorvogn som mangler kjennermerke

I brev av 7. august 1991 til Oslo kommune har Samferdselsdepartementet uttalt bl.a. følgende:

Vegtrafikkloven § 17 retter seg mot en bestemt *bruk* av kjøretøyet. Det vil i utgangspunktet si at all bruk av kjøretøy uten kjennemerker er ulovlig, herunder parkering. Men bestemmelsens ordlyd tyder på at vegtrafikkloven § 17 retter seg mot parkering bare *som handling*. Bilen kan f.eks. ha blitt avskiltet etter at den ble parkert. I slike tilfelle vil det ikke være naturlig å tolke vegtrafikkloven § 17, 1. ledd slik at den gjør det ulovlig å la bilen stå parkert der parkering er tillatt. Det er i det hele tatt ikke naturlig å si at en parkert bil brukes på en bestemt måte.

Et annet moment som taler for samme resultat er formålet med bestemmelsen. Av Ot. prp. nr. 23 1964–65 side 64 går det fram at kjennemerker kreves påsatt for å skape nødvendig kontrollgrunnlag. Regelen er ikke ment å skulle ivareta trafikkavviklingen. Myndighetenes behov for kontrollgrunnlag går neppe lenger enn til å omfatte bruk av kjøretøy. Kontrollhensynet gjør det ikke påkrevet at parkerte biler må ha kjennemerker. Det er derfor grunn til å anta at lovgiver med vegtrafikkloven § 17, 1. ledd ikke mente å hindre at avskiltede biler skulle kunne stå parkert der parkering er tillatt. (Vegtrafikkloven § 37, 1. ledd a) er derimot laget primært for å fremme trafikkavviklingshensyn.)

Annet ledd

Rådighet over motorvogn på eiers vegne

En polititjenestemann hadde latt en bilfører, som var anholdt for kjøring i påvirket tilstand, selv få kjøre bilen hjem et siste lite stykke for å parkere. Bilføreren hadde da trukket tilbake et tidligere gitt samtykke til at politiet fikk kjøre bilen til vedkommendes hjem. Politiets rådighet over bilen var basert på et avtalerettslig grunnlag. Denne privatrettslige rådighet opphørte ved at eiers eller rettighetshavers samtykke ble tilbakekalt. Vegtrafikkloven § 17, annet ledd omfatter ikke et slikt tilfelle. Imidlertid innebar det at bilføreren fikk kjøre, overtredelse av straffeloven § 325 om å vise grov uforstand i tjensten. (Rt. 1993 side 319.)

Motorvogn må bare overlates en annen når en har visshet for at han fyller vilkårene for å føre den

Ved bestemmelsen i vegtrafikkloven § 17, annet ledd stilles det strenge krav til den som overlater motorvogn til en annens bruk. Det er ikke tilstrekkelig å tro at den annen fyller vilkårene for å føre motorvognen – en må ha visshet for dette.

Når det gjelder visshet for at brukeren har gyldig førerkort, må eieren eller rådighetshaveren som regel kreve å få se førerkortet (Rt. 1968 side 560).

Bestemmelsen stiller tilsvarende krav når det gjelder oppnådd aldersgrense, eller kompetansebevis ved førerkortfritt motorkjøretøy.

Som eksempel på undersøkelsesplikt ved overlattelse av motorvogn til person som er påvirket av alkohol, har Høyesterett uttalt bl.a. følgende i avgjørelse i Rt. 1974 side 1125:

«Hans plikter etter loven er å forvise seg om at den eventuelle fører fyller vilkårene for å føre bil. I uttrykket «forvise» ligger krav om kunnskap, ikke bare om tro. Og det vilkår som skal oppfylles med hensyn til alkoholpåvirkning, er at den ikke overstiger 0,5 o/oo. Om dette vilkår er oppfylt, lar seg regelmessig ikke konstatere bare ved iakttagelse, og ganske særlig ikke av en iakttager som ikke selv er edru. Den restaurantgjest som han etter flere forjevnes henvendelser til andre gjester fikk positiv reaksjon fra, var en «som han kjente litt fra tidligere», men som hadde tilbrakt aftenen i en annen avdeling av restauranten enn tiltalte.

Det må være åpenbart at hvis tiltalte i denne situasjon og dette miljø skulle forvise seg om at den annen ikke var påvirket – i den forstand at han ikke hadde over 0,5 o/oo alkoholkonsentrasjon i blodet – er det ikke tilstrekkelig å spørre om vedkommende er edru. Det må i det minste spørres om vedkommende har drukket, i tilfelle hvor meget. Det må bero på det personlige kjennskap til den spurte og på forholdene ellers om det er forsvarlig å godta svaret uten videre undersøkelse. Å forlate seg på at tiltalte ikke uten videre kunne merke at den tilspurte var beruset, er klart utilstrekkelig. Grensen på 0,5 o/oo lar seg ikke kontrollere på dette vis.»

Den som overlater motorvogn til person som er påvirket av alkohol, rammes av bestemmelsen selv om den annen ikke har kommet lengre enn til forsøk på kjøring (Rt. 1980 side 1173).

Det foreligger en rikholdig rettspraksis når det gjelder lovens aktsomhetskrav overfor den som lar en annen bruke sitt motorkjøretøy. Aktsomhetskravet praktiseres meget strengt.

Begrepet «lar bruke motorvognen»

Uttrykket «lar bruke motorvognen» omfatter ikke bare forhold med aktiv overlattelse, men også visse former for overlattelse som har preg av passivitet. Passiviteten må likevel innebære at eier eller rådgiver har samtykket i eller gitt tillatelse til bruken. (Rt. 1979 side 460 og 1980 side 1142.) Eier som sover mens en annen griper inn og

kjører, har ikke samtykket i kjøringen (Rt. 1990 side 803).

Motorvogneiers plikt etter § 17, annet ledd kan endres av en varig avtale om bruksoverlatelse (Rt. 1992 side 1066).

Ved vurderingen av aktsomhetsplikten hos eier av motorvogn som overlater kjøretøyet til en annen, kan det ikke tillegges vekt at eieren selv hadde drukket og derfor rent faktisk hadde dårligere forutsetninger for å bedømme om den annen fylte vilkårene for å føre motorvognen enn om han hadde vært edru. I så måte må stilles samme krav som til en edru person. (Rt. 1987 side 546.)

§ 18 TRANSPORT AV FARLIG GODS

Departementet kan gi forskrifter om transport, herunder lasting og lossing, og kontroll av gods som er farlig eller som kan volde særlig ulempe (farlig gods). Departementet kan gi forskrifter om opplæring av kjøretøymannskaper.

Departementet kan gi nærmere bestemmelser om utstyr for transport av farlig gods på veg, og om hvilke instanser som kan kontrollere og godkjenne slikt utstyr.

Vedkommende myndighet kan treffe vedtak om meldeplikt for transport av farlig gods, og kan bestemme at transport av visse typer farlig gods skal være forbudt eller bare tillatt på visse veger, til visse tider eller på andre særlige vilkår.

Forskrift om landtransport av farlig gods

En rekke tidligere forskrifter om transport av farlig gods er fra 1. januar 1990 erstattet av én forskrift. Dette er blitt forberedt av en arbeidsgruppe med representanter fra Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern, Norges statsbaner og Vegdirektoratet.

Forskriften er gitt ved kgl.res. 8. desember 1989 og er hjemlet i vegtrafikkloven § 18, lov angaaende Jernveie § 6, lov om brannfarlige varer § 32 og lov om eksplosive varer § 31.

Formålet med forskriften er å sikre at samfunnets behov for landtransport av farlig gods skjer under forsvarlige forhold for å unngå skade på liv, helse, miljø og materielle verdier.

Forskriften inneholder ellers bl.a. bestemmelser om tilsyn og kontroll, tvangsmidler, inndragning, krav til eier eller leaser av transportmiddel, til avsender og mottaker av farlig gods, til fører av kjøretøy – bl.a. om særskilt kompetansebevis.

ADR-avtale med nasjonale tilpasninger Forskriften viser til Den europeiske avtale om internasjonal vegtransport av farlig gods (ADR-avtalen). For internasjonal transport gjelder således denne avtalens bestemmelser. For innenlands transport gjelder de samme bestemmelser, dog med visse avvik (nasjonale tilpasninger) fastsatt av Kommunaldepartementet 22. desember 1989 med endringer 20. november 1992.

ADR-avtalens bestemmelser og de nasjonale tilpasninger finnes i boken «ADR med nasjonale regler for vegtransport av farlig gods». Denne boken kan bestilles fra Fabritius Forlag A/S, Oslo.

Første ledd

Opplæring Samferdselsdepartementet har 9. mars 1992 fastsatt forskrift om opplæring av fører av kjøretøy som transporterer farlig gods og om ADR-kompetansebevis. Forskriften trådte i kraft 1. april 1992.

Opplæringen skal skje etter læreplan som fastsettes av Vegdirektoratet. Den grunnleggende opplæring betegnes Opplæring Stykkgoods. Bestått prøve etter denne opplæringen gir rett til videreopplæring som betegnes Opplæring Tank. Før denne opplæringen starter, må kursdeltaker i minst 2 år ha vært i besittelse av førerkort i klassene C, CE eller DE.

Prøve etter gjennomført Opplæring Stykkgoods eller Opplæring Tank avholdes for biltilsynet. Elev som har gjennomført opplæring i farlig gods etter godkjent fagplan innen det offentlige skoleverk, kan fremstille seg direkte til prøve for Opplæring Stykkgoods.

Kompetansebevis Kompetansebevis utstedes av biltilsynet på forlangende til person fast bosatt i Norge og som har gjennomført fastsatt opplæring og bestått tilhørende prøve. Beviset gis gyldighet i 5 år. Gyldigheten kan forlenges for inntil 5 år om gangen når gjenoppfriskingskurs er gjennomgått og prøven bestått.

Forskriften inneholder ellers bl.a. vilkår for å kunne drive opplæring som nevnt.

Tredje ledd

Vedkommende myndighet I forskriften av 8. desember 1989 er fastsatt at vedkommende myndighet etter tredje ledd skal være Vegdirektoratet. Videre kan direktoratet delegere denne myndighet til vedkommende vegkontor.

Lokale forskrifter om transport av farlig gods Det er fastsatt følgende lokale forskrifter med tidsbegrensede forbud mot transport av nærmere angitt farlig gods og brannfarlig og eksplosiv vare over visse mengder m.m.:

- * Forskrift 14. oktober 1987 for riksveg 658 Ålesund – Giske kommuner i Møre og Romsdal.
- * Forskrift 8. juni 1994 om restriksjoner på transport av farlig gods i visse vegtunneler i Oslo.

§ 19 KJØRETØYKONTROLL

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet blir framstilt til kontroll når politiet eller biltilsynet krever det. Han plikter også å gi de opplysninger om kjøretøyet som kreves.

Departementet kan ved forskrift gi bestemmelser om framømte for kontroll av kjøretøy, om godkjenning og tilsyn med steder som utfører kjøretøykontroll, og om vederlag for kontroll av kjøretøy.

Biltilsynet har rett til å foreta inspeksjon hos den som driver handel med motorvogn eller med godkjenningspliktig utstyr til motorvogn, for å kontrollere motorvogner, tilhengere og utstyr til motorvogn som forhandleren har til salgs.

Første ledd

Kjøretøykontroll etter innkalling

Bestemmelsene er generelt formulert og gjelder kjøretøyer, selv om det i praksis i det vesentlige vil bli spørsmål om kontroll av motorvogner og tilhengere til motorvogn. Bestemmelsene tar sikte på annen kontroll enn den som finner sted på vegen og som loven § 10 omfatter.

Ved lovendring 4. juli 1991 er det tidligere uttrykk «vedkommende myndighet» erstattet med «politiet eller biltilsynet», som er de aktuelle myndigheter.

Annet ledd

Tilføyd ved lovendring 28. april 1994

er tilføyd ved lovendring 28. april 1994.
Av Ot.prp. nr. 30 for 1993-94 fremgår bl.a. følgende:

Ved iverksettingen av EØS-avtalen fra 1. januar 1994 er EU's opplegg for teknisk kjøretøykontroll i hall gjort gjel-

dende for Norge. Dette opplegget er basert på periodiske hallkontroller av hele kjøretøyparken, noe som vil føre til en høyere teknisk og miljømessig standard på kjøretøyparken. Dette vil gi en sterk økning i omfanget av hallkontroll av kjøretøy. Det er derfor lagt opp til at kontrollene skal kunne utføres både av biltilsynet, private verksteder og bilorganisasjonenes teststasjoner. Departementet legger opp til at bileierne selv skal betale for kontrollene. Departementet legger derfor fram forslag om hjemmel til å gi regler om gjennomføring av kontroll som nevnt, og om å la biltilsyn og verksteder kreve vederlag for kjøretøykontrollen.

Samferdselsdepartementet har 3. juni 1994 fastsatt forskrift om periodisk kjøretøykontroll, med ikrafttreden 1. juli 1994.

Med visse unntak gjelder forskriften

- * bil med tillatt totalvekt over 3 500 kg samt bil registrert for mer enn 8 personer foruten fører,
- * tilhengere, herunder semitrailere med tillatt totalvekt over 3500 kg,
- * drosjer og ambulanser, herunder leilighetsambulanser.

Tredje ledd

Inspeksjon hos forhandler

Siktemålet med denne bestemmelsen er en praktisk måte å føre tilsyn med at typegodkjenningsbestemmelsene blir overholdt hos forhandler. Videre kan man på et tidlig tidspunkt treffe tiltak særlig mot brukte motorvogner, som kan bety en vesentlig fare i trafikken fordi de nyttes før de blir fremstilt til godkjenning og omregistrering. (Ot.prp. nr. 23 (1964-65) om vegtrafikklov side 65.)

Ved lovendringen 4. juli 1991 er det åpnet adgang til også å foreta inspeksjon hos forhandler av godkjenningspliktig utstyr til motorvogn for å kontrollere slikt utstyr. Tanken med dette er at det i praksis vil være lettere å luke ut utstyret før det kommer ut på vegene, og man vil da slippe pålegg overfor trafikantene om å fjerne utstyret.

Ved den samme lovendringen er det tidligere uttrykk «vedkommande myndighet» her erstattet med «biltilsynet». Forhandlerkontroll er biltilsynets oppgave. Politiet er ikke sidestilt her. Om politiet ønsker å kontrollere, kan straffeprosessloven brukes.

§ 20 UTENLANDSK MOTORVOGN

Departementet gir bestemmelser om i hvilken utstrekning og på hvilke vilkår motorvogn eller tilhenger som er registrert eller hjemmehørende i fremmed stat kan tillates brukt her i riket.

De nærmere bestemmelser

De nærmere bestemmelser er fastsatt ved Samferdselsdepartementets forskrift av 28. mars 1967 om bl.a. midlertidig bruk av utenlandsk motorvogn og tilhenger i Norge.

Ett vilkår for bruk uten fortolling og registrering her i landet av motorvogn eller tilhenger som er registrert eller hjemmehørende i utlandet, er at bruken er tillatt etter Finansdepartementets forskrift av 20. juni 1991 om toll- og avgiftsfri innførsel av utenlandsregistrert motorvogn til midlertidig bruk i Norge.

Finansdepartementets forskrift 20. juni 1991

Hovedreglene etter Finansdepartementets forskrift er følgende:

Toll- og avgiftsfri innførsel av utenlandsregistrert motorvogn og midlertidig bruk i Norge er tillatt for personer som har fast oppholdssted i et annet land. Tilsvarende rett til innførsel og bruk har personer som har midlertidig opphold i Norge, eller som for øvrig har adgang til slik innførsel og bruk etter bestemmelsene i forskriften. Den midlertidige bruken skal opphøre og motorvognen straks fremstilles for tollekspedisjon hvis brukeren på innreisetidspunktet eller senere etablerer fast oppholdssted i Norge, eller for øvrig ikke lenger fyller vilkårene i forskriften.

Forskrift om bruk av utenlandsk motorvogn og tilhenger i Norge

For andre kjøretøyer som er registreringspliktige etter norsk lovgivning enn moped, inneholder forskriften av 28. mars 1967 krav om godkjenning av biltilsynet dersom kjøretøyet ikke er registreringspliktig etter vedkommende lands lovgivning. Motorvogn som er midlertidig registrert i utlandet og som i løpet av de siste to år ikke er blitt godkjent til bruk i registreringsstaten, må også godkjennes av biltilsynet.

Ellers inneholder forskriften bestemmelser om trafikkforsikring, førerkort og eventuell tillatelse på grunn av kjøretøyets vekt eller dimensjoner. Kjøretøy kan tildeles særskilt kjennemerke dersom utenlandsk kjennemerke er tapt eller registreringstiden utløper under oppholdet i Norge. Det dreier seg her om slike særskilte kjennemerker som er omtalt under § 16, annet – tredje ledd ovenfor.

Uregistrerte utenlandske semitrailere

I internasjonal transport er det blitt vanlig at semitrailere uten trekkbil sendes med skip mellom havnene. Disse trailerne transporteres landverts tur og retur havnene av lokale trekkbiler. Semitrailere er

ikke registreringspliktige i Belgia, Nederland eller Storbritannia. I henhold til forskriften av 28. mars 1967 har Vegdirektoratet derfor 30. desember 1980 fastsatt forskrift om at semitrailere fra disse landene på nærmere vilkår tillates kjørt i Norge med norsk trekkvogn, uten at semitraileren trenger godkjenning av biltilsynet.

*Konvensjoner om
vegtrafikken*

Norge er forpliktet til å tillate trafikk av kjøretøy som er registrert i stat som har ratifisert en av to konvensjoner om vegtrafikken, når kjøretøyet tilfredsstiller konvensjonenes krav. Det gjelder Genève-konvensjonen av 19. september 1949 og Wien-konvensjonen av 8. november 1968.

*Ervervsmessig inter-
nasjonal transport*

Samferdselsdepartementet har 11. april 1978 fastsatt forskrift om kontroll av utenlandsregistrerte lastebiler, vogntog og busser i ervervsmessig internasjonal transport i Norge. Om denne forskriften vises til det som er sagt under § 10, annet ledd.

*Kjøring mellom
bopel i Sverige og
arbeidsplass i Norge*

Samferdselsdepartementet har 24. august 1990 gitt Vegdirektoratet fullmakt til å fastsette tilleggsbestemmelser til forskriften av 28. mars 1967. Dette gjelder bare å gjøre generelt unntak fra kravet om registrering av motorvogner i Norge for personer som er bosatt i Sverige og som må kjøre mellom bopel og arbeidsplass i Norge.

Kapittel IV

Fører av kjøretøy m.m.

§ 21 ALMINNELIGE PLIKTER

Ingen må føre eller forsøke å føre kjøretøy når han er i en slik tilstand at han ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte, hva enten dette har sin årsak i at han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, eller i at han er syk, svekket, sliten eller trett, eller skyldes andre omstendigheter.

Departementet kan gi nærmere bestemmelser om kjøre- og hviletid og om arbeidsvilkår for førere eller grupper av førere, om plikt til å gjøre opptegnelser om disse forhold og om oppbevaring, innsending og kontroll av opptegnelsene.

Første ledd

Gjelder fører av alle slags kjøretøyer

Bestemmelsen omfatter fører av kjøretøy av ethvert slag. Foruten førere av motorvogn får den derfor anvendelse for f.eks. syklende og den som fører hestekjøretøy.

Forholdet til § 22, første ledd

Når det gjelder motorvognførere, rammer § 22, første ledd den som er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel.

I motsetning til § 22, første ledd vil det etter bestemmelsen her trolig være avgjørende om føreren er «skikket til å kjøre på trygg måte», og i og for seg ikke påvirkningen av f.eks. alkohol. Men graden av slik påvirkning vil selvsagt ha betydning for vurderingen av skikket-het.

Selv om fører av motorvogn ikke er påvirket i forhold til § 22, første ledd, kan han likevel rammes av bestemmelsen her hvis han må anses uskikket til å kjøre på trygg måte på grunn av en eller flere av de omstendigheter som denne bestemmelsen omfatter.

Tretthet

Normalt vil det forhold at en bilfører sovner ved rattet i seg selv innebære straffbar overtredelse av bestemmelsen her (Rt. 1966 side 833).

Annet ledd

Kjøre- og hviletid

Forskriftsverket om kjøre- og hviletid for fører av lastebil, kombinert bil og vogntog er omtalt til § 13, tredje ledd.

§ 22 ALKOHOLPÅVIRKNING AV MOTORVOGNFØRER

Ingen må føre eller forsøke å føre motorvogn når han er påvirket av alkohol (ikke edru) eller annet berusende eller bedøvende middel. Har han større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,5 promille eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet, eller større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften enn 0,25 milligram per liter luft, regnes han i alle tilfeller for påvirket av alkohol (ikke edru) i forhold til bestemmelsene i denne lov. Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff.

Fører av motorvogn må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter at han er ferdig med kjøringen, når han forstår eller må forstå at det kan bli politieterforskning på grunn av kjøringen. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

Første ledd

«Føre motorvogn»

Den som sitter på førerplassen og betjener motorvognens manøvreringsinnretninger mens den blir drevet fram av egen motor, vil etter rettspraksis alltid bli ansett som fører, uansett hvor kort eller lang den kjørte strekning måtte være. Det samme gjelder når et motorkjøretøy blir slept eller skjøvet av et annet motorkjøretøy (Rt. 1953 side 1027 og 1965 side 865). Annerledes vil dette trolig være dersom kjøretøyet blir buksert av kranbil slik at bare bakhjulene har kontakt med vegbanen. Avgjørende må være om den som sitter bak rattet, har herredømme over kjøretøyet eller ikke (Rt. 1972 side 748).

Å la et motorkjøretøy, derunder moped trille av sin egen tyngde nedover bakke selv om motoren ikke er i gang, vil være kjøring når det er nødvendig å bremse for å stanse. I en annen stilling kommer det å leie moped eller å holde den i gang ved bruk av tråpedal. (Rt. 1989 side 552.)

Det foreligger ikke «føring» i lovens forstand når motorvogn blir skjøvet med en hastighet som ligger under vanlig gangfart over kort

vegstrekning som er plan og der det ikke er mulig å få skjøvet den utfor bakke. Et vilkår er at det heller ikke er hensikten å få motoren i gang. (Rt. 1957 side 771.)

En person som hadde gått inn i en parkert bil og vridd på tenningsnøkkelen for å få strøm til kassettspiller, men som vred noe for mye slik at startmotoren ble satt i gang og bilen dermed beveget seg omlag 2 meter bakover, hadde etter omstendighetene gjort seg skyldig i uaktsom overtredelse av kjøreforbudet. (Rt. 1980 side 44.)

En beruset person hadde satt seg inn i en bil han ikke kjente for å vente på en kamerat. I mellomtiden hadde han famlet for å få satt på lys, og var kommet borti noe som fikk bilen til å trille litt fremover. Bilen hadde ikke vanlig håndbrekk, men parkeringsbremsen ble utløst ved grep i et håndtak under dashbordet. Dette ble ansett som et hendelig uhell og ikke som «førings» av bilen. (Rt. 1984 side 863.)

Motsatt ble et tilfelle bedømt der domfelte hadde krabbet inn i forsetet på en bil for å legge seg til å sove. Han ble liggende og vri seg fram og tilbake, og kom dermed til å skyve gearet i fri. Bilen som sto parkert i en bratt bakke, trillet bakover omlag 20 meter. (Rt. 1985 side 380.)

Etter omstendighetene vil den som sitter ved siden av føreren, kunne bli ansett som fører:

- Ved øvingskjøring anses lærer eller ledsager som fører av motorvognen etter loven § 26, siste ledd.
- Dersom vedkommende ikke bare for et øyeblikk, men over noen tid fysisk griper inn i føringen (Rt. 1968 side 560).

Forsøk på å føre motorvogn

Forsøk på å føre motorvogn i påvirket tilstand er etter loven likestilt med det faktisk å føre den, og det selv om forsøket ikke har ledet til noen kjøring. Avgjørende er om det å sette nøkkelen i tenningslåsen eller løsne bremsene m.v. skjer i den hensikt å kjøre, eller om en der-ved uaktsomt utløser kjøringen selv om kjøreforsett ikke foreligger. Det alene å låse opp en bildør f.eks., indikerer ikke i seg selv noen kjørehensikt.

Alkoholkonsentrasjon i blodet og i utåndingsluft likestilt

Ved lovendring 24. juni 1988 er alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften blitt likestilt med alkohol i blodet som bevis for påvirkning. Om begrunnelsen for dette er bl.a. følgende anført i Ot.prp. nr. 65 (1987-88):

En slik ordning har en rekke fordeler. Den mistenkte får umiddelbart beskjed om analyseresultatet. Videre vil man slippe uberettigede førerkortbeslag som kan forekomme i

saker der blodprøven i ettertid faller ut i mistenktes favør. Også ellers er utåndingsprøve et mer skånsomt middel enn blodprøven. Saksbehandlingen i promillesaker kortes ned. Politietaten spares for ressurser, og helse- og analysepersonell kan frigjøres til annen medisinsk virksomhet.

Omleggingen har ikke betenkeligheter ut fra et rettsikkerhetssynspunkt. En slik reform er for lengst innført i flere andre land.

Er det påvist at føreren har hatt større alkoholkonsentrasjon enn angitt, gir loven ikke plass for noe skjønn når det gjelder spørsmålet om han har vært påvirket av alkohol. Han regnes da i alle tilfeller for påvirket.

Selv om alkoholkonsentrasjonen er mindre enn angitt, er det ikke utelukket at føreren kan bli rammet av lovbestemmelsen. Det vil være tilfelle dersom alkoholmengden i kroppen vil føre til større alkoholkonsentrasjon.

Påvirkning av annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol

Motorvognfører må heller ikke være påvirket av annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol. Vi står her overfor bl.a. legemidler som kan være nødvendige for vedkommende, men som har berusende eller bedøvende virkning.

For slike midler angir ikke loven noe eksakt, målbart kriterium slik som ved alkoholkonsentrasjon i blodet eller i utåndingsluften. Spørsmål om påvirkning av legemidler eller andre stoffer må derfor baseres bl.a. på skjønnsutøvelse hos den lege som foretar undersøkelse i henhold til § 22 a.

Bestemmelsene i leddet her kan ikke anvendes mot den som har inn tatt narkotika før kjøringen når påvirkningen ikke er inntrådt ved kjøringen (Rt. 1989 side 963).

Villfarelse om promillen m.m.

Den mistenkte blir ikke fritatt for straff selv om han hevder at han ikke har forstått, eller burde ha forstått at han under kjøringen har hatt større alkoholkonsentrasjon enn den som er angitt i loven. Han kan straffeltes så lenge han har forstått, eller burde ha forstått at det overhode var et alkoholholdig stoff han har fortært. Fra rettspraksis kan nevnes et tilfelle av frifinnelse der det på en flaske med alkoholholdig hostesaft fra apoteket ikke var blitt påført noen advarsel om dette, og der vedkommende heller ikke var blitt advart av apotekbetjeningen. (Rt. 1948 side 761.)

Også ved fortæring av noe som vedkommende tror ikke inneholder alkohol, vil aktsomheten være avgjørende. Det kommer an på hvor-

dan en jevnt forstandig person ville vurdere forholdet, med hensyn til mulig alkohollukt eller -smak, påskrift på flasken m.v. Dessuten kommer det an på alder og annet erfaringsgrunnlag hos vedkommende.

Villfarelse om virkning av andre berusende eller bedøvende midler

For andre berusende eller bedøvende midler enn alkohol inneholder loven ikke noe straffekrav uten hensyn til skyld, som at villfarelse med hensyn til mengden av stoffet i blodet m.v. ikke fritar for straff. Her må altså vedkommende ha utvist uaktsomhet ved bruk av slike midler i forhold til kjøring i påvirket tilstand.

En person som av sin lege har fått foreskrevet medikamenter, og som av legen har fått beskjed om at vedkommende kan føre motorvogn også etter at han har inntatt den foreskrevne dose, må kunne basere seg på hva han slik har fått vite, med mindre særegne omstendigheter skulle foreligge i det enkelte tilfelle. En slik særegen omstendighet forelå i et tilfelle der vedkommende tidligere gjennom en annen lege, en spesialist hadde fått en advarsel som for ham måtte innebære at han likevel måtte være på vakt og påse at han ikke var for trett og uopplagt når han skulle kjøre bil. (Rt. 1979 side 524.)

Nødverge, nødrett

Rettspraksis er svært streng når det gjelder å fritta for straff ved kjøring i alkoholpåvirket tilstand på grunn av nødverge eller nødrett.

I et tilfelle har Høyesterett funnet at trusler fra personer som føreren har gått ut fra var farlige og desperate dersom han nektet å kjøre selv om han var påvirket av alkohol, er straffbefriende nødtilstand etter straffeloven § 47 (Rt. 1973 side 1406).

Tilsvarende blir resultatet når det er nødvendig å flykte fra et farlig, rettsstridig angrep (nødverge) (Rt. 1979 side 429).

Promillekjøring for å berge en bil fra å bli ødelagt under helt ekstraordinære forhold i forbindelse med flomkatastrofe, etter at føreren forgyeves hadde forsøkt å få hjelp til å flytte bilen, er ikke blitt ansett som rettmessig nødhandling, selv om det forelå særdeles formildende omstendigheter (Rt. 1967 side 1312).

Straffbefriende nødtilstand kan foreligge i forbindelse med alvorlig sykdom, hvis det overhode ikke finnes annen transportmulighet enn at den påvirkede kjører.

Dette var tilfelle i en sak der det for tiltalte fortonte seg slik at hans søster var utsatt for et livstruende hjerteanfall. Han kunne ikke bebreides som uaktsomt at han vurderte situasjonen slik at det var nødvendig med legebehandling snarest mulig. Tiltalte søkte forgyeves vel en halv time å komme fram i telefonen til legevakt, sykehus

og drosjesentral. Det var heller ikke funnet grunnlag for å si at han burde forsøkt å få tak i naboer. Situasjonen var akutt, og dette ville lett kunne ha tatt for lang tid midt i påsken. Kjøringen foregikk klokken 2 natt til første påskedag over en strekning på 2 kilometer med ingen trafikk. Den fare kjøringen innebar, måtte anses som liten i forhold til at tiltalte måtte gå ut fra at det var livsviktig med øyeblikkelig legebehandling. (Rt. 1983 side 58.)

Utlendings rettsvillfarelse om promillegrensen i Norge

Dansk statsborger som fremholdt at promillegrensen i Danmark var 0,8 og som hadde innrettet sitt alkoholkonsum etter det i forbindelse med kjøring i Norge, ble bedømt som en som er hjemmehørende i Norge. Han pliktet å sette seg inn i den norske lovgivning som gjelder på dette området. (Rt. 1980 side 405.)

En flyktning fra Vietnam som hadde vært i Norge i halvannet år og arbeidet her i ett år, ble ikke ansett å være i unnskyldelig rettsvillfarelse. Kjøringen foregikk med en betydelig promille og på en meget trafikkert veg. (Rt. 1982 side 707.)

Promillekjøring på Svalbard

Promillekjøring med moped på Svalbard gir ikke grunnlag for noen spesielt mild vurdering (Rt. 1978 side 1410).

Kjøring i utlandet

Om lovbestemmelsens anvendelse på kjøring i påvirket tilstand i utlandet vises til det som er sagt til § 32.

Annet ledd

Fullstendig avholdenhet påbudt i 6 timer etter mistenkelig kjøring

Etter denne bestemmelse må fører av motorvogn overhode ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første 6 timer etter at han er ferdig med kjøringen, når han forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av kjøringen. Denne bestemmelse vil ramme f.eks. nytelse av såkalt lettøl. Bestemmelsen er dermed strengere enn § 1 i lov av 16. juli 1936 om pliktmessig avhold for personer i visse stillinger fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel.

Føreren plikter å kjenne 6 timers-regelen selv om han ikke har førerkort (Rt. 1978 side 1051).

Uttrykket «forstår eller må forstå»

Det kreves ikke at vedkommende virkelig har forstått at det kunne bli politietterforskning på grunn av kjøringen. Det er tilstrekkelig for at loven rammer at den som ikke forsto dette, ingen unnskyldning hadde for sin manglende forståelse. På den annen side er det ikke tilstrekkelig til fellelse at han burde ha forstått at det kunne bli satt i gang etterforskning. Det kreves med andre ord en kvalifisert uaktksomhet. (Rt. 1960 side 1409.)

Når det skjer kollisjon eller annet trafikkuhell som leder til skade av betydning, må det normalt regnes med at det kan bli politietterforskning på grunn av kjøringen (Rt. 1981 side 891).

Føreren må vurdere hvordan hans kjøring objektivt sett har fremtrådt – f.eks. for stor fart, brudd på skiltregulering, kjøring på gal side av vegen (Rt. 1970 side 787).

Avgjørelsen av om føreren må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av kjøringen, må etter rettspraksis skje på grunnlag av en totalvurdering. Ved denne totalvurderingen kan det etter omstendighetene være avgjørende om føreren som følge av et kjørehell har fått et sjokk som kan ha virket inn på hans evne til å oppfatte og vurdere situasjonen. Det er imidlertid ikke tilstrekkelig med en slik sinnsbevegelse som de fleste naturlig vil føle etter et alvorlig kjørehell. (Rt. 1981 side 118.)

Forbudet omfatter ikke bare de tilfeller hvor kjøringen har gitt seg ytre utslag som kan føre til politietterforskning. Det gjelder også hvor det er selve den omstendighet at vedkommende har kjørt som kan føre til etterforskning, f.eks. på grunn av mistanke om promillekjøring. (Rt. 1965 side 14.) Eller ulovlig kjøring uten førerkort (Rt. 1975 side 476).

Kjøring med uregistrert moped om natten med passasjer bakpå, uten å være blitt observert, gir ikke grunnlag for å fastslå at føreren «forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av kjøringen» (Rt. 1992 side 881).

Utlendings rettsvillfarelse

Bestemmelse som tilsvarer leddet her, finnes visstnok ikke i noe annet land. Det er tale om en spesiell regel som er gitt ut fra bevisskringshensyn. Regelen er i sin karakter ukjent i andre lands lovgivning. På denne bakgrunn vil det være for strengt uten videre å legge til grunn at en skandinaver på ferie i Norge ikke kan unnskyldes for ikke å ha satt seg inn i bestemmelsen. Hvorvidt rettsvillfarelse skal kunne godtas som unnskyldelig, må bero på en nærmere vurdering. Omstendigheter av betydning for denne vurdering vil bl.a. være hvor lenge vedkommende har oppholdt seg i Norge, om han har vært her ofte, om han har tilknytning til norske forhold og om han er yrkessjåfør. (Rt. 1981 side 444.)

§ 22 A ALKOTEST, UTÅNDINGSPRØVE, BLODPRØVE

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) av motorvognfører når:

- 1) det er grunn til å tro at han har overtrådt bestemmelsene i § 22,*
- 2) det er grunn til å tro at han har overtrådt andre bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne lov, og departementet har bestemt at overtredelsen kan ha slik virkning,*
- 3) han med eller uten egen skyld er innblandet i trafikkuhell, eller*
- 4) han er blitt stanset i trafikkontroll.*

Dersom resultatet av alkotesten eller andre forhold gir grunn til å tro at fører av motorvogn har overtrådt bestemmelsene i § 22, kan politiet fremstille ham for utåndingsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling skal i alminnelighet finne sted når føreren nekter å medvirke til alkotest.

Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve kan tas av lege, offentlig godkjent sykepleier eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller andre særlige grunner taler for det.

Departementet gir nærmere bestemmelser om undersøkelsene nevnt i de foregående ledd.

*Lovendring
10. april 1981*

Paragrafen er innført ved lovendring 10. april 1981. Om bakgrunnen for dette heter det bl.a. følgende i Ot.prp. nr. 78 (1978-79):

Departementet ser det som sterkt ønskelig at det gis en klar hjemmel for bruk av alkotest uten at det foreligger promillemistanke. Undersøkelser foretatt av Transportøkonomisk institutt gir indikasjon om at promillekjøring er en betydelig risikofaktor i trafikken.

Første ledd nr. 4

Alkotest i trafikkontroll ble opprinnelig begrenset til bare å kunne anvendes hvor det på forhånd var bestemt av politimesteren at utåndingsprøve skulle tas. Denne begrensningen ble fjernet ved lovendring 24. juni 1988. Dermed ble det adgang til å ta alkotest rutinemessig ved alle trafikkontroller. Fordi mørketallene for promillekjø-

*Lovendring 24. juni
1988*

ring var store, ville dette være et viktig virkemiddel for å øke oppdagsrisikoen og dermed trafikksikkerheten. Ellers vises til det som er referert fra Ot.prp. nr. 65 (1987-88) til § 22, første ledd.

Første – tredje ledd

Alkotest, utåndingsprøve

Ved lovendring 4. juli 1991 har man funnet det nødvendig med en avklaring mellom alkotesten som politiet tar på veien, og som bare er en indikasjon og ikke bevis, og den endelige utåndingsprøven i spesielt analyseapparat på politikammeret. I lovteksten er det derfor presisert at alkotesten blir tatt ute på veien og at resultatet av denne bl.a. er en forutsetning for utåndingsprøven som politiet kan ta inne på politikammeret. Hvis føreren nekter å ta alkotest ute på veien, kan han tas direkte med til utåndingsprøve på politikammeret.

Annet – tredje ledd

Hvem som kan ta blodprøve

Tidligere var det bare leger som kunne ta blodprøve. Ved lovendringen 24. juni 1988 ble det lagt til grunn at det ikke lenger var avgjørende grunner for en slik begrensning. En adgang også for offentlig godkjent sykepleier og fysiokjemiker (nå bioingeniør) vil kunne medføre økonomiske besparelser. Transport- og ventetid reduseres for politiet. Man vil kunne oppnå en betydelig redusjon av tiden mellom pågrepelse og blodprøve. Dette har bevismessig en gunstig effekt – det må antas at man vil kunne oppnå domfellelse for promillekjøring i noen tilfeller hvor man tidligere ikke hadde tilstrekkelig bevis. Dette har igjen en preventiv virkning, særlig i forhold til de førere som kjører med promille rundt 0,5.

Klinisk legeundersøkelse

Tidligere var klinisk legeundersøkelse rutine ved mistanke om promillekjøring. Etter lovendringen 24. juni 1988 skal klinisk undersøkelse foretas i to grupper av tilfeller. For det første gjelder dette ved mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol. Dette kan være f.eks. narkotika, eller påvirkningen kan skyldes «sniffing». Sykdom er antakelig det mest praktiske eksempel når det gjelder den andre gruppen tilfeller – «andre særlige grunner». Det er politiet som avgjør om klinisk undersøkelse skal foretas, eller om utåndingsprøve eller blodprøve er tilstrekkelig.

Legens plikt til å undersøke og ta blodprøve

Etter lov av 13. juni 1980 nr. 42 om leger § 47 plikter lege på anmodning fra politiet å undersøke og ta blodprøve av en person som er mistenkt for straffbart forhold under påvirkning av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel når dette er hjemlet i lov og kan skje uten fare. Etter samme paragraf er legen fritatt fra denne plikt når det gjelder nære slektninger m.v. eller personer som han behandler for alkohol-, narkotika- eller medikamentmisbruk.

Anvendelse av makt Det er slått fast gjennom rettspraksis at polititjenestemenn uten å innhente ordre fra overordnet polititjenestemann med påtalemyndighet kan anvende makt for å få en person som er mistenkt for overtredelse av § 22, fremstilt for lege (Rt. 1982 side 472).

§ 23 ANSVAR FOR KJØRETØYETS STAND M.M.

Før kjøringen begynner, skal føreren forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand og at det er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Han skal sørge for at kjøretøyet også under bruken er i forsvarlig stand og forsvarlig lastet.

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet ikke brukes dersom det ikke er i forsvarlig stand.

Første ledd

Førerens undersøkelsesplikt

Omfanget av førerens undersøkelsesplikt avhenger av forholdene i hvert enkelt tilfelle. Generelt må en kunne si at det som kreves er hvordan den jevnt omtenkssomme og forsiktige person innen vedkommende krets av førere opptrer.

Gjelder både trekkvogn og tilhenger

Ved eventuell bruk av tilhenger må så vel trekkvogn som tilhenger være i forsvarlig og forskriftsmessig stand før kjøringen begynner, både i seg selv og med hensyn til gods. Koplingen mellom trekkvognen og tilhengeren må være i forsvarlig og forskriftsmessig stand.

Ved start og under kjøringen

Bestemmelsene stiller krav til føreren når det gjelder kjøretøyets, eventuell tilhengers og godsets stand. Dette gjelder både ved kjøringens begynnelse og så lenge kjøringen varer. Før kjøringen begynner skal føreren være «forvisset» om «forsvarlig» og «forskriftsmessig» stand og lasting, mens han under kjøringen skal «sørge for» «forsvarlig» stand og lasting. Dette innebærer at mindre uregelmessigheter som måtte oppstå underveis, ikke skal hindre føreren i å fullføre kjøringen så sant det av hensyn til trafikksikkerheten er forsvarlig å gjøre dette. Således må bilfører kunne kjøre til nærmeste bensinstasjon m.v. for å skifte en frontlyspære som har sloknet underveis, i allefall når parkeringslyset markerer kjøretøyet på forsvarlig måte, og det andre hovedlyset er i behold.

Avløser som bussfører

En bussfører avløste en annen fører uten å foreta en særskilt prøve av bremsene. Det ble ikke ansett uaktsomt av den påtroppende fører

å stole på at bremsene var i orden fordi mangelseddelen var blank og den andre føreren ikke hadde nevnt noe om mangelfulle bremses. Ved busselskapet var det en fast ordning at avtroppende fører hadde plikt til å opplyse om eventuelle mangler ved kjøretøyet til avløseren. (Rt. 1952 side 1025.)

Gods, personer

Nærmere bestemmelser om plassering og sikring av gods, om utstikkende gods, merking m.m. og om antall personer i eller på kjøretøy m.m. er gitt i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 3.

Ansvar for forsvarlig lastning

Det er føreren som har ansvaret for at kjøretøyet er forsvarlig lastet, og at godset er skikkelig fastgjort. Det er et selvstendig og strengt ansvar som er pålagt føreren. Han blir ikke fri for ansvaret om det er andre som foretar lastingen, og heller ikke om hans oppdragsgiver har unnlatt å utstyre kjøretøyet med de hjelpemidler som trengs for å hindre bl.a. at godset kan falle av. (Rt. 1976 side 595.)

Dette må gjelde selv om lastingen har skjedd i utlandet.

En lastebil med tilhenger var overlastet med tømmer. At kjøretøyene ikke var lastet til høyere nivå enn vanlig, er ikke avgjørende. Etter omstendighetene er det nødvendig med måling/beregning, supplert med vurdering av tømmerets vekt, basert bl.a. på kvalitet, fuktighet og andre egenskaper. Når vekten av tømmer under lastning i skog er vanskelig å beregne, må føreren sørge for å operere med så rommelig margin at vektgrensene under vanlige forhold ikke kan overskrides. (Rt. 1990 side 186.)

Annet ledd

Lovendring 4. juli 1991

Dette leddet stod tidligere i § 13 som siste ledd. Ved lovendring 4. juli 1991 er bestemmelsen flyttet hit fordi den logisk hører hjemme her.

Eiers og rådighets-havers ansvar

Fører av kjøretøy har ofte ikke mulighet til å kontrollere forhold som f.eks. skyldes dårlig vedlikehold. Av hensyn til trafikksikkerheten er derfor ansvar også blitt pålagt kjøretøyets eier eller rådighetshaver. Dette ansvar har fått en rimelig begrensning i og med at det i bestemmelsen ikke er nyttet uttrykk som «lovlig» eller «forskriftsmessig», men at det i stedet kreves at kjøretøyet skal være i «forsvarlig» stand. Bagatellmessige tekniske uregelmessigheter bør således ikke kunne lede til noe ansvar, hvis kjøretøyet er trafikksikkert.

§ 23 A PERSONLIG VERNEUTSTYR

Kongen kan bestemme at personlig verneutstyr skal brukes under kjøring med motorvogn. Kongen kan gi nærmere regler om omfanget av bruken og unntaket fra påbudet. Det kan bestemmes at føreren skal være ansvarlig for at passasjerer under 15 år bruker verneutstyr.

*Innført ved loven-
dring 13. juni 1975*

Paragrafen er innført ved lovendring 13. juni 1975.

Etter § 31, sjuende ledd, slik denne paragrafen lyder etter lovendring 4. juli 1991, kan det bestemmes at det skal ilegges gebyr i stedet for straff også ved overtredelse av andre regler gitt i eller i medhold av denne lov enn parkeringsovertredelser o.l. Slik avkriminalisering var tidligere uttrykt særskilt i § 31 for overtredelser av regler gitt i medhold av § 23 a. Ved nevnte lovendring ble dette strøket som overflødig ved siden av § 31, sjuende ledd.

Kongens myndighet etter § 23 a er 13. juni 1975 blitt delegert til Samferdselsdepartementet.

Om bakgrunnen for lovendringen 13. juni 1975 er bl.a. følgende anført i Ot. prp. nr. 46 (1974-75):

Manglende bruk av personlig verneutstyr under føring av motorvogn er blitt et mer omfattende problem i de senere år. Økningen i motorvognenes antall, bruk og fart har bl.a. medført flere trafikkulykker med dødsfall og personlig skade som resultat. Med personlig verneutstyr tenker man her særlig på bilbelter, styrthjelm for fører og passasjer på motorsykel og moped og spesielt verneutstyr for sikring av barn i bil.

Et omfattende forsknings- og utviklingsarbeid i løpet av 1960-årene påviste at bruk av bilbelter ville ha gunstig forebyggende virkning ved eventuell kollisjon. Dette ledet til at en lang rekke land etter hvert innførte påbud om montering av slike belter i bilene.

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.

Bestemmelser om bilbelters utforming av 20. juni 1974 går bl.a. ut på at beltene som hovedregel skal være trepunktsbelter av type som automatisk tilpasses brukeren.

Barn i bil Tredje punktum ble innført ved lovendring 12. juni 1987. Av Ot.prp. nr. 66 (1986-87) fremgår at ingen ting taler for at barn skal være dårligere sikret i bil enn voksne. Man går derfor inn for at bilfører skal ha ansvaret for at også barn under 15 år bruker sikkerhetsutstyr som er påbudt. Departementet skal f.eks. kunne forby transport av barn i bil med mindre barna er sikret med spesielt utstyr, eller bruksplikten kan begrenses til bruk av «voksent» bilbelte for personer over 8 eller 12 år.

Forskrift om bruk av personlig verneutstyr Samferdselsdepartementet har 21. september 1979 fastsatt forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn. Forskriften er blitt endret seks ganger.

Innholdet i forskriften er følgende:

Bilbelte, sikringsutstyr for barn 1. Bilbelte skal brukes der det er montert. Barn skal bruke egnet sikringsutstyr dersom dette finnes i bilen.

Barn fra 0 til og med 3 år skal i sete der bilbelte er montert, bruke godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet, eller slikt utstyr i kombinasjon med ordinært bilbelte. Barn over 4 år skal bruke godkjent sikringsutstyr som er egnet for barnet der dette er i bilen. Når bilen ikke har slikt utstyr, skal de ordinære bilbeltene brukes på en egnet måte.

Påbudene gjelder likevel ikke:

- Når bilen står stille.
- Under rygging.
- Under kjøring i garasje, på parkeringsplass, bensinstasjon, verkstedområde eller lignende avgrenset område.
- Under kjøring i lav hastighet der vedkommende med korte mellomrom må forlate sin plass, så som under utdeling av post eller aviser, renovasjonsarbeid eller lignende.
- Når vedkommende har med legeerklæring som fritar ham fra å bruke bilbelte. Legeerklæringen må kunne fremlegges under kjøringen. Det er ikke tilstrekkelig for å unngå gebyr at vedkommende har slik gyldig erklæring som først senere blir forevist politiet. (Rt. 1991 side 1371.)
- For førere av drosje i tjeneste.
- For ledsager ved øvingskjøring og førerprøve i klassene C, D, CE og DE der ledsager i bilbelte ikke rekker fram til rattet.

Styrthjelm Enhver skal bruke styrthjelm som er godkjent av Vegdirektoratet under kjøring på motorsykkel (herunder moped) eller i sidevogn til motorsykkel.

Påbudet gjelder likevel ikke:

- Når motorsykkelen står stille.
- Under kjøring i garasje, på parkeringsplass, bensinstasjon eller lignende avgrenset område.
- Når vedkommende har med legeerklæring som fritar ham fra å bruke styrthjelm.

Verneutstyr skal brukes under all kjøring som ikke er unntatt

Verneutstyr skal brukes under all kjøring som ikke er unntatt fra påbudene. Dette gjaldt således en bilfører som hevdet å ha løsnet bilbeltet idet han ble vinket til side i forbindelse med radarkontroll. (Rt. 1992 side 1357.)

Gebyr

2. Den som har fylt 15 år og som unnlater å bruke påbudt verneutstyr, kan ilegges gebyr. Fører av motorvogn er ansvarlig for at passasjerer under 15 år bruker slikt verneutstyr, og kan ilegges gebyr som nevnt når passasjer er usikret.

Legeerklæring om fritak for bruk av bilbelte

Om utstedelse av legeerklæring som fritar for bruk av bilbelte har Helsedirektoratet ved rundskriv av 8. oktober 1979 gitt følgende retningslinjer:

«Så fremt den fysiske funksjonshemmedes tilstand er slik at det vil medføre betydelige vanskeligheter for vedkommende å få festet beltet, eller så fremt bruken av beltet vil medføre vesentlige vanskeligheter i forbindelse med manøvreringen av kjøretøyet, foreligger det grunnlag for å utstede legeerklæring om fritak. Det samme gjelder dersom bruken av bilbeltet kan representere en vesentlig hindring for den funksjonshemmede når det gjelder å kunne frigjøre seg fra kjøretøyet i en nødsituasjon.

Erfaringene viser at gravide kvinner er mer utsatt ved trafikkulykker enn andre. Det bør derfor vises tilbakeholdenhet med å utstede fritakserklæringer selv for høygravide, så lenge dette er eneste eventuelle begrunnelse. Gravide bør i steden få instruksjon hvorledes beltet skal brukes under graviditeten.

De som kontakter legen for å bli fritatt for belteplikten av psykiske grunner, må bli vurdert individuelt. En alminnelig motvilje mot å bruke beltet, kan ikke godtas som fritaksgrunn. Dreier det seg om alvorligere tilfelle av klaustrofobi, kan saken stille seg annerledes. Også i slike tilfeller tilrås imidlertid en viss tilbakeholdenhet, idet det har vist seg at langt de fleste venner seg til bilbelte etter noen tids bruk.

Legeerklæring om unntak fra påbudet om bruk av bilbelte skal være påført pasientens navn, personnummer og adresse, og gi opplysning om at pasienten i henhold til helsedirektørens retningslinjer i Rundskriv nr. I-1073/75 er anbefalt å bli fritatt for å bruke bilbelte, enten uten tidsbegrensning, eller eventuelt for en nærmere angitt tidsperiode (aktuelt især for gravide). Erklæringen skal ikke gi opplysning om diagnose. Den skal være datert, undertegnet og stemplet av vedkommende lege.....»

Enkelt-unntak fra brukspåbudene

Etter forskriften kan Vegdirektoratet i enkelttilfelle gjøre unntak fra påbudet om bruk av bilbelte m.m. eller styrthjelm.

Til nå er ingen søknad om slikt unntak blitt imøtekommet når det gjelder bruk av bilbelte eller barnesikringsutstyr.

For styrthjelm er det gjort unntak for søkere som tilhører religion som foreskriver permanent bruk av turban. Det har også forekommet unntak når det ikke produseres tilstrekkelig stor, eller liten styrthjelm.

Monteringsplikt for bilbelte

Bestemmelsene om når bilbelte skal være montert, er fastsatt i forskrift om krav til kjøretøy kapittel 13.

Som nevnt til § 16 kan registreringspliktig motorvogn brukes på nærmere vilkår med prøvekjennemerke. Det antas å være tillatt å kjøre fabrikkny og uregistrert motorvogn direkte fra jernbanestasjon, havn eller lignende til nærmeste importør eller forhandler for montering av bilbelte. I den utstrekning det er bedriftsøkonomisk begrunnet og det ikke medfører nevneverdig merbruk av kjøretøyene, må kjøring uten monterte bilbelter også være tillatt i forbindelse med montering av ekstraustyr, antirustbehandling eller lignende.

§ 24 ALMINNELIGE REGLER OM FØRERKORT, FØRERPRØVE OG KOMPETANSEBEVIS

Den som skal føre motorvogn må ha gyldig førerkort, eventuelt gyldig kompetansebevis, for vedkommende gruppe 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 av førerkortfrie motorvogner.

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

Førerkort skal ha livsvarig gyldighet. Departementet kan bestemme at førerkort skal gjelde midlertidig inntil nærmere angitt tilleggsoplæring er gjennomført. Departementet kan videre bestemme at førerkort for bestemte førerkortklasser eller for bestemte grupper motorvogner eller hvor førerens syn, helse og førerlighet tilsier det, skal gis for avgrenset periode.

Departementet gir forskrifter om førerkort, kompetansebevis, aldersbevis og bevis for å ha gjennomgått bestemt trafikkopplæring. Det kan herunder gis regler om førerprøve, unntak fra førerkortplikt, helsekrav, utferdigelse, gyldighetstid, utskifting, midlertidig kjøretillatelse og om gebyr. Ved kjøring til førerprøve anses kandidat som fører av motorvognen.

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

Departementet kan gi nærmere bestemmelser om utstedelse av norsk førerkort på grunnlag av gyldig utenlandsk førerkort. Det kan herunder gis bestemmelser om innlevering av det utenlandske førerkortet, samt om innhenting av opplysninger om vedkommende. Det kan også bestemme 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 førerkort i bestemte førerkortklasser eller for bestemte grupper av motorvogner.

*Lovendring
10. april 1981*

Ved lovendring 10. april 1981 ble § 25 om særlige regler om førerkort og § 29 om førerprøve opphevet og slått sammen med § 24. Det hele ble samtidig forkortet vesentlig. Detaljreguleringer ble tatt ut av loven fordi de hører hjemme i det nærmere forskriftsverket i henhold til loven.

Ved den samme lovendringen kom ordningene med førerkort med livsvarig gyldighet, og med midlertidig førerkort inntil nærmere angitt tilleggsoplæring er gjennomført, jfr. § 24, femte ledd.

Førerkortforskrift

Samferdselsdepartementet har 23. februar 1979 fastsatt forskrift om førerkort og førerprøve m.v. Denne forskriften inneholder de nærmere bestemmelser som er forutsatt i vegtrafikkloven §§ 24 og 30.

Førerkortforskriften er endret 21 ganger.

Førerkort i 7 klasser

Etter forskriften utstedes førerkort i 7 ulike klasser:

- A – motorsykkel
- B – personbil, varebil
- C – lastebil
- D – buss
- D2 – minibuss
- E – tilhenger/tilhengerredskap til B, C, D eller D2
- T – traktor

*Wien-konvensjonen
om vegtrafikk*

Klassene A – D og E og den blankett som er i bruk ved utstedelse av førerkort, er i samsvar med den modell som er oppstilt ved Wien-konvensjonen av 8. november 1968 om vegtrafikk.

Minibuss

Ordningen med førerkort for minibuss harmonerer ikke med førerkortinndelingen etter Wien-konvensjonen. Der er det forutsatt buss uansett om den er stor eller liten. En kan få problemer ved kjøring med minibuss og førerkort for slik buss i utlandet. Denne ordningen er beregnet for kjøring innenlands. Ordningen gjelder for buss som har lengde mindre enn 6 meter og som er registrert for ikke flere enn 16 passasjerplasser. Hensikten er å åpne for en mindre ressurskrevende opplæring av førere som bare har behov for å bruke de mindre kjøretøyene i bussgruppen.

Vegdirektoratet har 11. februar 1993 fastsatt en egen forskrift om teoretisk og praktisk førerprøve for minibuss (klasse D2). Her er det også bestemt at kandidat som har bestått prøve for klasse D2, eller som fra før har slik klasse, kan fremstille seg til praktisk førerprøve for minibuss med tilhenger (klasse D2E).

Første ledd

Førerkortplikt

uttrykker krav om å inneha gyldig førerkort for vedkommende gruppe av førerkortpliktige motorvogner, og om under kjøring alltid å ha førerkortet med. Det samme gjelder kompetansebevis når dette kreves for føring av motorvogn – f.eks. under persontransport mot vederlag, utrykningskjøring, føring av tankbiler.

En person som hadde fått fastsatt sperrefrist etter § 24 a for utferdigelse av førerkort, flyttet senere til Sverige. Der tok han på lovlig vis førerkort, som han benyttet under kjøring i Norge. Han ble ansett for ikke å ha gyldig førerkort her i landet. (Rt. 1984 side 684.)

Annet og sjette ledd

Obligatorisk opplæring for unge mopedførere

Annet ledd gir departementet fullmakt til å kreve at offentlig aldersbevis eller bevis for å ha gjennomgått bestemt opplæring må medbringes under kjøring av førerkortfrie motorvogner.

Etter fullmakt i førerkortforskriften § 5 har Vegdirektoratet 23. juli 1986 fastsatt forskrift om obligatorisk opplæring for fører av moped m.v. Denne forskriften inneholder bestemmelser om opplæring, mopedførerbevis og aldersbevis for mopedførere mellom 16 og 20 år. Krav om å medbringe slike bevis under kjøring med moped er tatt inn i forskriften.

Tredje ledd

18-årsgrense for personbil

inneholder en nedre aldersgrense ved fylte 18 år for å få førerkort for personbil.

Særlige nedre aldersgrenser

I henhold til fullmakten i lovbestemmelsen er det i førerkortforskriften § 4 fastsatt særlige nedre aldersgrenser for alle førerkortklasser, unntatt klassene A (tung motorsykkel), B (person- og varebil), BE og C lastebil – eventuelt sammen med tilhenger – hvor tillatt totalvekt i begge tilfeller ikke er over 7 500 kg. Således må den som skal ha førerkort i klasse

- C (lastebil med tillatt totalvekt over 7 500 kg) og CE være fylt 21 år. Minstealderen er dog 18 år for fører som medbringer offentlig bevis for fullført yrkesopplæring i 1994 eller senere i samsvar

med rådsdirektiv 76/914/EØF,

- D (buss), DE, D2 (minibuss) eller D2E være fylt 21 år,
- T (traktor) være fylt 16 år.

De nevnte 21-årsgrenser er kommet til ved endring av førerkortforskriften § 4 4. februar 1994, og trådte i kraft 1. mars 1994. Tidligere gjaldt det her aldersgrenser ved 20 år. Ved forskriftsendringen er det fastsatt overgangsbestemmelser.

Ved utstedelse av førerkort i klasse A begrenset til å gjelde lett motorsykkel og beltemotorsykkel er minstealderen 16 år.

Fjerde ledd

angir krav til edruelighet, vandel, syn, førlighet og helse, og om bestått førerprøve for å få førerkort.

*Justisdepartementets
håndhevingsinstruks
25. februar 1992*

Ved håndhevingsinstruks av 25. februar 1992 til politimestrene har Justisdepartementet gitt en samlet fremstilling av de forskjellige sider ved nektelse og inndragning av førerkort m.v.

Edruelighet

1. Om kravet til edruelighet er det i håndhevingsinstruksen anført bl.a. følgende:

Ved vurderingen av om vedkommende førerkortsøker er edruelig vil det i alminnelighet være tilstrekkelig å ta utgangspunkt i politiets egne registre. Er det grunnlag for tvil, bør det søkes innhentet nærmere opplysninger.

Misbruk av narkotika

Med hensyn til de følger bruk av narkotika kan få for søker av førerkort har Sosialdepartementet i brev av 26. februar 1973 til Justisdepartementet uttalt:

«Sosialdepartementet antar at narkotika hører til de stoffer som i Vegtrafikklovens §§ 21 og 22 er betegnet som «annet berusende eller bedøvende middel» og i henhold til disse bestemmelser stilt på linje med alkohol. Man antar at narkotika også i relasjon til andre bestemmelser i Vegtrafikkloven til en viss grad bør sidestilles med alkohol hva trafikksikkerhet angår. Sosialdepartementet er således av den oppfatning at domfellelse for ulovlig bruk av narkotika bør føre til at vedkommende ikke kan få førerkort før det er gått en viss tid etter at overtredelsen fant sted.»

Departementet har hatt en rekke saker til behandling hvor klageren er nektet førerkort som følge av straff for narkotikamisbruk. Tilfellene er for ulike til at det kan gis detaljerte retningslinjer for om en førerkortsøker som er straffet for slikt misbruk bør nektes førerkort og i tilfelle for hvor lenge, men en ventetid fra 1 til 2 år

har vært ansett som et passende utgangspunkt for vurderingen. I tvilstilfeller bør saken forelegges vedkommende fylkeslege.

Vandel

2. Om en førerkortsøkers vandel heter det i håndhevingsinstruksen at det ved vurderingen av vandelen skal tas utgangspunkt i bøte- og strafferegisteret. Er det registrert forhold som antas å burde tillegges betydning for hans adgang til å få førerkort, bør det som utgangspunkt ikke utstedes førerkort til ham før det er gått minst 1 år siden den straffbare handling ble forøvet.

Ved vurderingen av søkerens vandel skal det legges særlig vekt på forhold som har tilknytning til motorvogn og føring av motorvogn, samt andre forhold som gir grunnlag for tvil om vedkommende er å anse som trafikkpålitelig. Med dette mener departementet å gi uttrykk for at det særlig må vurderes om vedkommende har vist en atferd som gir grunnlag for tvil om han for tiden vil kunne opptre med tilstrekkelig aktsomhet og forsiktighet i trafikken. I denne sammenheng kan det være grunn til å legge en viss vekt på vedkommendes alder.

Edruelighet og vandel skal kontrolleres

3. Justisdepartementet har funnet grunn til å understreke at det er lovens forutsetning at førerkortsøkernes edruelighet og vandel skal kontrolleres før førerkort utstedes. Ved utøvelsen av skjønnet her er det ikke utelukket å trekke inn overtredelser som er blitt begått tidligere.

Finner politimesteren at en førerkortsøker ikke er edruelig eller at hans vandel for øvrig ikke er tilfredsstillende, skal det under iakttagelse av forvaltningslovens saksbehandlingsregler, treffes vedtak om avslag på søknad om førerkort.

Nektelse gjelder alle førerkortklasser

Nektelse av førerkort i medhold av § 24, fjerde ledd gjelder alle førerkortklasser (førerkortforskriften § 38).

Obligatorisk føreropplæring

Fjerde ledd inneholder ellers fullmakt til departementet til å bestemme at den som vil ta førerprøve, må ha gjennomgått fastlagt føreropplæring.

for person- og varebil,

Bestemmelser om dette er inntatt i Samferdselsdepartementets forskrift av 29. mars 1989 om obligatorisk opplæring for deler av føreropplæringen i klasse B.

Før praktisk førerprøve til midlertidig førerkort i klasse B må kandidaten ha gjennomført fastsatte minimumskrav til øvingskjøring ved godkjent opplæringsinstans. I tillegg må han gjennomført obligatorisk kurs i glattkjøring. Opplæringen skal være i tråd med det som er

fastsatt i Vegdirektoratets normalplan for kjøreskole klasse B, om obligatorisk opplæring på landeveg og på glattkjøringsbane.

for tunge kjøretøyer

Ved forskrift av 14. juni 1993 har Vegdirektoratet innført obligatorisk opplæring i glattkjøring for fører av tunge kjøretøyer (førerkortklassene C, CE, D og DE). Forskriften gjelder for person som skal erverve førerkort for første gang i slik klasse. Etter endring 18. januar 1994 gjelder forskriften inntil videre bare for førerkortkandidater med fast bopel eller fast arbeidssted i Østfold, Oslo, Akershus, Buskerud, Oppland, Hedmark, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland. Vedkommende må før avleggelse av praktisk del av førerprøven dokumentere å ha gjennomgått kurs i glattkjøring for tunge kjøretøyer på en bane godkjent av Vegdirektoratet.

for motorsykkkel

Etter førerkortforskriften § 15 må kandidat til førerprøve for klasse A godtgjøre at han har gjennomgått opplæring i motorsykkkelkjøring etter fastlagt plan ved godkjent opplæringsinstitusjon.

Femte ledd

Førerkort med livsvarig gyldighet

inneholder hovedregelen om at førerkort skal ha livsvarig gyldighet. Fra denne regelen gjelder 2 typer unntak:

Unntak

- * Departementet kan bestemme gyldighet for avgrenset periode når det gjelder bestemte førerkortklasser, for bestemte grupper motorvogner eller hvor førerens syn, førlighet eller helse tilsier det.
- * Departementet kan bestemme midlertidig gyldighet inntil nærmere angitt tilleggsopplæring er gjennomført.

De nærmere regler om disse unntakene er fastsatt i førerkortforskriften §§ 30 og 32:

Førerkort i klassene C, CE, D, DE, D 2 og D 2E utstedes for 10 år, med nedtrapping i gyldighetstid etter fylte 60 år.

Hvor særlige helsemessige eller andre forhold hos søkeren gjør det nødvendig, kan førerkort begrenses til å gjelde for kjøring med motorvogn av bestemt gruppe eller type eller med nærmere angitt utstyr, for kortere tidsrom enn ellers, eller på andre bestemte vilkår. Det er ikke anledning til å begrense førerkort til å gjelde kjøring på bestemte områder.

Legeattest etter fylte 70 år

I førerkortklassene A, B, BE og T må gyldig legeattest medbringes under kjøring etter fylte 70 år (førerkortforskriften § 30). Legen angir gyldighetsperioden på attesten.

*Fornyelse
av førerkort*

Den som søker om fornyelse av førerkort innen ett år etter at det er utløpt, trenger ikke å avlegge verken teoretisk eller praktisk førerprøve (førerkortforskriften § 24).

Sjette ledd

Fullmakten til å gi forskrifter om førerkort, kompetansebevis, aldersbevis og bevis for å ha gjennomgått bestemt trafikkopplæring er brukt til å fastsette følgende forskriftsverk:

Førerkortforskriften

* Forskriften om førerkort og førerprøve m.v., som er nevnt ovenfor.

*Unntak fra førerkort-
plikten*

Ved forskriften § 5 er det gjort alminnelige unntak fra førerkortplikten for moped og for spesiell motorredskap m.v. I § 6 er det gjort særlige unntak for traktor og motorredskap. I begge paragrafene er det fastsatt særlige nedre aldersgrenser.

*Erstatninger for tap-
te førerkort m.v.*

Regler om utskifting av førerkort, midlertidig kjøretillatelse og duplikat av førerkort er inntatt i forskriften §§ 33 - 34.

Ordningen med midlertidig kjøretillatelse tar sikte på å avhjelpe særlige vansker for førerkortinnehaveren – som at førerkortet er mistet, stjålet eller er blitt gjenglemte på sted hvor det ikke med rimelighet kan forlanges hentet straks.

*Førerprøve for å få
tilbake inndratt
førerkort*

I forskriften § 38 er det gitt bestemmelser om ny førerprøve for den som har fått førerkortet inndratt. Om dette har Justisdepartementet ved håndhevingsinstruksen av 25. februar 1992 gitt bl.a. følgende retningslinjer:

Det må treffes særskilt vedtak om slik prøve. Man antar at dette kan gjøres samtidig med vedtak om inndragning av førerkort. Pålegg om ny førerprøve er enkeltvedtak og kan påklages til Justisdepartementet uten frist.

Med mindre særlige grunner foreligger i det enkelte tilfelle bør det ikke treffes bestemmelse om ny førerprøve når et førerkort er besluttet inndratt for 6 måneder eller kortere tidsrom. Unntak kan særlig tenkes ved inndragning som følge av flere trafikkforseelser som enkeltvis ikke ville medført inndragning, samt i tilfeller hvor det er røpet klar mangel på respekt for vegtrafikklovgivningen.

Beslattes et førerkort inndratt for lengre tid enn 6 måneder, bør det som hovedregel treffes bestemmelse om ny

førerprøve. Er det truffet vedtak om inndragning av førerkort for kortere tid enn 1 år, og det samtidig er bestemt at ny førerprøve skal avlegges, bør politimesteren overveie om delvis førerprøve vil være tilstrekkelig.

Er grunnlaget for inndragningen allmenne hensyn eller sykdom, bør ny førerprøve kreves bare når vedkommen- de har hatt sitt førerkort inndratt så lenge at det er skjell- lig grunn til å tro at han ikke har de kunnskaper eller den kjøreferdighet som hensynet til trafikksikkerheten krever.

*Privatister til fører-
kort klasse B*

- * Forskrift om førerprøve til førerkort klasse B for privatister, fast- satt av Vegdirektoratet 7. juli 1986 med hjemmel i førerkortfor- skriften § 42.

Det dreier seg her om en utvidet prøve der målet er å sikre at kan- didater som ikke har fulgt vanlig opplæring ved kjøreskole, har tilegnet seg kvalifikasjoner på alle områder læreplanen forutset- ter. Prøven for privatister skal ikke være vanskeligere enn for andre.

*Organisert motor-
sport på lukket
område*

- * Forskrift om organisert motorsport på lukket område, fastsatt av Vegdirektoratet 27. juli 1989 med hjemmel i førerkortforskriften § 43.

Her er det på nærmere vilkår gjort unntak fra førerkortplikt og alderskrav når det gjelder sportsgrenene trial, go-kart, cross-cart, motocross og speedway.

*Obligatorisk
opplæring klasse B*

Forskrift om obligatorisk opplæring for deler av føreropplæringen i klasse B er omtalt ovenfor under fjerde ledd.

Sjuende ledd

*Meldeplikt ved mer
varig helsesvikt m.v.*

Den meldeplikten som her er pålagt innehaver av førerkort, antas bare å gjelde ved en mer varig tilstand, jfr. uttrykket «ikke lenger fyller» de krav som er fastsatt til syn, helse og førlighet. En viser i denne forbindelse til den Høyesteretts-kjennelse som er omtalt til § 34.

Legeloven § 48

Etter lov av 13. juni 1980 nr. 42 om leger § 48 skal lege advare per- son som har førerkort for motorvogn og som har søkt legen, dersom denne finner at vedkommende ikke fyller de helsemessige krav som gjelder. Dersom legen antar at forholdet er varig, plikter han å gi melding i samsvar med de forskrifter departementet gir.

*Forskrift etter
legeloven § 48*

Helsedirektoratet har 13. juli 1984 i medhold av legeloven § 48 gitt forskrift om leges melding om at innehaveren av bl.a. førerkort ikke fyller helsemessige krav.

Hovedinnholdet i denne forskriften er følgende:

1. Lege har plikt til å advare innehaver av førerkort dersom legen ved undersøkelse finner det av helsemessige grunner uforsvarlig at personen forsetter å kjøre motorvogn. Dersom legen er i tvil om forholdet kan ha innvirkning på kjøreferdigheten eller -sikkerheten, eller om helsevekkelsen er midlertidig, bør legen søke råd hos fylkeslegen.

Dersom legen antar at innehaver av førerkort har en midlertidig helsevekkelse som ikke vil vare ut over 6 måneder, skal han gjøre vedkommende oppmerksom på at han ifølge førerkortforskriften § 11 a ikke har lov til å føre motorvogn.

Dersom legen finner at innehaver av førerkort har en varig helsevekkelse som gjør det uforsvarlig at han fortsetter å kjøre motorvogn i den eller de klasser førerkortet gjelder for, eller har en midlertidig helsevekkelse som medfører dette for en periode av 6 måneder eller mer, skal legen gi skriftlig advarsel til innehaveren om forholdet.

Advarselen skal også opplyse om innholdet av førerkortforskriften § 11 a, og om at innehaveren av førerkort selv plikter å melde fra om sin varige helsevekkelse til fylkeslegen.

Melding om at advarsel er gitt skal samtidig gis fylkeslegen, med legens vurdering.

2. Når fylkeslegen får melding fra innehaveren av førerkort i henhold til vegtrafikkloven § 24, sjuende ledd, skal han innhente nødvendige opplysninger for å vurdere om førerkortet bør inndras helt eller delvis.

Fylkeslegen skal gi skriftlig melding til politiet og biltilsynet dersom førerkortet bør inndras helt eller delvis.

3. Det som i forskriften gjelder for førerkort, gjelder også for kjøreseddel hvor det er gitt bestemmelser om helsekrav.
4. Meldinger etter forskriften kan gis uten hinder av taushetsplikt som lege.

Åttende ledd

Innbytte av utenlandsk førerkort

Nærmere bestemmelser om utstedelse av norsk førerkort på grunnlag av gyldig utenlandsk førerkort er fastsatt i førerkortforskriften §§ 35 og 35 a.

Her skiller det mellom førerkort som er utstedt i og utenfor Norden.

For førerkort som er utstedt utenfor Norden, er det gitt detaljerte regler om hva som kan godtas under kjøring i Norge, og om innbytte til norsk førerkort.

Nordisk førerkort

Basert på en overenskomst av 12. november 1985 mellom Danmark, Finland, Norge og Sverige er et førerkort som er utstedt i det ene landet, gyldig i de øvrige land i samsvar med sitt innhold. Den som er innmeldt i folkeregistret i et av landene og har et gyldig førerkort som er utstedt i et av de andre landene, kan søke om å få byttet førerkortet med et tilsvarende i det land hvor han er innmeldt i folkeregistret, uten å avlegge ny førerprøve.

Niende ledd

Departementet har her fullmakt til å sette særlige vilkår, i tillegg til vilkårene om nedre aldersgrense og om edrueighet, vandel, syn, førerlyktighet og helse, for den som vil ha førerkort i bestemte klasser eller for bestemte grupper av motorvogner.

Høyeste alder for å få førerkort første gang

Slike særlige vilkår er fastsatt i førerkortforskriften § 4 når det gjelder høyeste alder for å få førerkort første gang i klassene B, C, D og D 2.

Særregler for visse motorvogngrupper

Ellers er det i førerkortforskriften § 7 fastsatt en rekke særregler for føring av visse motorvogngrupper. Dette gjelder bl.a. buss og kombinert bil uten passasjerer, lastebil og trekkbil uten gods, utrykningskjøretøy, leddbuss, drosje, selskapsvogn, turvogn og rutevogn, gaffeltruck, transport av farlig gods.

§ 24 A SPERREFRIST FOR UTSTEDELSE AV FØRERKORT PÅ GRUNN AV STRAFFBART FORHOLD M.M.

Når en person er ilagt straff eller domfelt for beruselse, kan politimesteren eller den han gir myndighet, fatte vedtak om at vedkommende ikke skal få førerkort før det har gått inntil 2 år etter at overtredelsen fant sted.

Den som har kjørt motorvogn uten å ha førerkort for vedkommende gruppe av motorvogner, kan ikke få slikt førerkort første gang før det er gått minst 6 måneder siden den ulovlige kjøringen fant sted. Er han yngre enn den lovlige minstealderen for slikt førerkort, regnes sperrefristen fra den dagen han oppnår minstealderen. Er det voldt større skade ved kjøringen, skal sperrefristen etter første og andre punktum være minst ett år. Ulovlig kjøring med moped får samme virkning når det gjelder mopedførerbevis. Tilsvarende gjelder også for den som ulovlig endrer maksimal hastighet eller ytelse for motorvogn i strid med § 13 fjerde ledd.

Blir en som ikke har førerkort ilagt straff eller domfelt for overtredelse som ville ha ført til inndragning av førerkort for en viss minstetid eller for alltid etter tvingende regler i § 33, eller opptre han ellers på en måte som ville ha ført til inndragning etter regler som nevnt, skal politimesteren eller den han gir myndighet fastsette en sperrefrist for utstedelse av førerkort til vedkommende. Fristen skal ikke settes kortere enn den inndragningstid som i tilfelle skulle ha vært fastsatt etter vedkommende bestemmelse i § 33, nr. 2 - 4.

Blir en som ikke har førerkort, 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 førerkort ikke skal utstedes før saken er endelig avgjort, likevel ikke ut over 3 måneder uten kjennelse av forhørsrett.

Tilføyd ved lovendring 21. juni 1968

Paragrafen er tilføyd ved lovendring 21. juni 1968. Første og annet ledd ble overført fra § 24, mens tredje og fjerde ledd var nye og kom til etter forslag fra Justisdepartementet.

Ikke øvingskjøring i sperretiden uten politiets samtykke

Etter forskrift om øvingskjøring med motorvogn og om trafikkopplæring m.v. (trafikkopplæringsforskriften) § 1 kan person som har sperrefrist etter loven § 24 a, ikke øvingskjøre i sperretiden med mindre særskilt samtykke til dette gis av vedkommende politimester eller den han bemyndiger.

Første ledd

Lovendring 10. april 1981 fikk sin nåværende ordlyd ved lovendring 10. april 1981.

Tidligere innebar bestemmelsen en automatisk sperrefrist på 2 år for den som var ilagt straff eller domfelt for beruselse og som aldri hadde hatt førerkort. For den som allerede hadde hatt førerkort, ville bestemmelsen ikke ramme. Man reagerte dermed overfor personer som ikke hadde trafikkopplæring, mens personer med slik opplæring (de med førerkort) slapp denne tilleggsreaksjonen.

Dom eller forelegg for beruselse skal i stedet nå kunne føre til en reaksjon overfor førerkortsøkeren. Politiembetsmannen må i hvert enkelt tilfelle vurdere hvilken betydning beruselsen skal ha for vedkommendes mulighet til å få førerkort. Dette gir rom for differensiert behandling. Samtidig får den som blir ilagt sperrefrist, anledning til å nyttiggjøre seg forvaltningslovens regler. Sperrefrist kan også settes for personer som har hatt førerkort tidligere.

Justisdepartementets håndhevingsinstruks Om dette har Justisdepartementet anført bl.a. følgende i håndhevingsinstruks av 25. februar 1992:

1. Fastsettelse av sperrefrist i medhold av vegtrafikkloven § 24 a, første ledd bør overveies i direkte tilknytning til ilagt straff for beruselse. Slik sperrefrist vil normalt bare ha praktisk betydning overfor den som allerede har søkt om førerkort, eller som kan ventes å ville gjøre dette i nær fremtid. Overfor andre, ikke aktuelle søkere, vil det ha liten hensikt å treffe vedtak om sperrefrist for en tid av inntil 2 år.
2. På bakgrunn av at hensikten med bestemmelsen i § 24 a, første ledd er å unngå at førerkort blir utstedt til personer som ikke er edruelige, antar departementet at dette best varetas gjennom loven § 24, fjerde ledd. Departementet utelukker imidlertid ikke at fastsettelse av sperrefrist i medhold av § 24 a, første ledd kan ha en viss preventiv effekt overfor yngre personer som kan ventes å bli førerkortsøkere i nær fremtid.

Annet ledd

Lovendring 4. juli 1991 Etter lovendring 4. juli 1991 skal sperrefristen gjelde 6 eller 12 måneder effektivt. Fristen skal regnes fra den dagen vedkommende kan få førerkort. Tidligere var det slik at om en på 17 år og 6 måneder kjørte bil ulovlig, ville en automatisk sperrefrist på 6 måneder ikke ha noen realitet.

Sperrefrist også for kjøring uten mopedførerbevis,

Ulovlig kjøring med moped fører etter lovendringen til tilsvarende sperrefrist for mopedførerbevis.

og for ulovlig trimming

Det samme gjelder ulovlig trimming. Realiteten ved trimming er at en ofte kjører et kjøretøy i en gruppe som en ikke har førerkort for – f.eks. moped der motoren blir trimmet for å tilsvare lett motorsykel.

Det er den som foretar den ulovlige endringen av maksimal hastighet eller ytelse for motorkjøretøyet, sperrefristen gjelder for. Det behøver ikke å være føreren. Om det skjer en ulykke med et slikt trimmet kjøretøy, er det naturlig at sperrefristen blir utvidet til 1 år. Ansvaret bør ligge på den som har utført trimmingen. En tilfeldig fører vet ofte ikke om endringene som er gjort.

Sperrefristen her gjelder bare den aktuelle førerkortklasse

Den automatiske sperrefristen etter leddet her gjelder bare førerkort for vedkommende gruppe motorvogn. Politiet må eventuelt vedta sperrefrist for andre førerkortklasser etter tredje ledd.

Den som tidligere har hatt førerkort for vedkommende motorvogngruppe, rammes ikke

Bestemmelsene rammer bare den som har kjørt uten noen gang å ha hatt førerkort for vedkommende gruppe av motorvogn – ikke den som har latt førerkortets gyldighet utløpe, eller har kjørt når førerkortet har vært inndratt.

Dersom vedkommende har hatt eller har utenlandsk førerkort, vil bestemmelsene heller ikke få anvendelse (Rt. 1969 side 1154).

Forsøk på kjøring rammes ikke

Forsøk på kjøring rammes ikke, bare at vedkommende faktisk har kjørt.

Ufravikelige bestemmelser

I håndhevingsinstruksen av 25. februar 1992 har Justisdepartementet gitt uttrykk for at det ikke har noen myndighet til å dispensere fra disse bestemmelser. De er tvingende, og en søknad som kommer inn før fristen er utløpt, skal alltid avslås under henvisning til bestemmelsene.

Når sperrefristen er utløpt, behandles saken etter § 24, fjerde ledd

Er sperrefristen etter disse bestemmelser utløpt, antar departementet at bedømmelse og avgjørelse av førerkortsøknad bør skje på vanlig måte etter § 24, fjerde ledd. Ved utøvelsen av skjønnet etter denne bestemmelsen er det ikke utelukket å trekke inn tidligere begåtte overtredelser ved vurderingen.

Tredje ledd

Likestilling med førerkortinndragning

Disse bestemmelser må ses i sammenheng med reglene om inndragning av førerkort i § 33. Domfellelse for kjøring av motorvogn i

påvirket tilstand uten at føreren har hatt gyldig førerkort, bør ikke føre til lettere adgang til å få førerkort enn for den som er rammet av inndragning av førerkort for dette forhold.

Justisdepartementets håndhevingsinstruks

Av Justisdepartementets håndhevingsinstruks fremgår bl.a. følgende:

Tilfeller hvor sperrefrist skal fastsettes

1. Sperrefrist etter vegtrafikkloven § 24, tredje ledd skal fastsettes i alle de tilfeller der forseelsen ville medført inndragning etter vegtrafikkloven § 33 nr. 2 – 4 hvis vedkommende hadde hatt førerkort. Slik sperrefrist fastsettes også når vedkommende er inneha-ver av mopedførerbevis. Etter § 33 nr. 3 og 4 b, som omhandler de tilfeller der vedkommende nekter å medvirke til at det blir tatt utåndingsprøve, blodprøve eller foretatt klinisk legeundersøkelse som nevnt i vegtrafikkloven § 22 a tredje ledd, er det ingen forut-setning for å treffe vedtak om sperrefrist at vedkommende er ilagt straff eller domfelt.

Ikke sperrefrist, men § 24, fjerde ledd i «§ 33 nr. 1-tilfellene»

2. Det skal ikke treffes vedtak om sperrefrist hvis forseelsen uteluk-kende ville medført inndragning etter vegtrafikkloven § 33 nr. 1. I slike tilfeller må det ved søknad om førerkort vurderes å treffe vedtak om avslag med hjemmel i loven § 24, fjerde ledd.

Sperrefristens lengde

3. Fastsettelse av sperrefristens lengde foretas på samme måte som ved inndragning av førerkort. Det vil si at sperrefristen i alminne-lighet skal være like lang som en eventuell inndragningstid ville blitt hvis vedkommende hadde hatt førerkort.

Hvilke forhold som kommer i betraktning

4. Ved fastsettelse av tidsbestemt sperrefrist etter § 24 a, tredje ledd antar departementet at det bare kan tas hensyn til handlingen (kjø-ringen i påvirket tilstand, etterfølgende drikking, nektelse av blodprøve) og omstendighetene omkring denne. Det vil således være relevant å ta i betraktning at kjøringen i påvirket tilstand fant sted med stjålet bil, at det ble begått en grov fartsovertredelse, at vikepliktbestemmelsene ble overtrådt og/eller at kjøringen endte med en kollisjon.

Dersom det søkes om førerkort ved sperrefristens utløp, må even-tuelle andre forhold vurderes i henhold til § 24, fjerde ledd. Især vil grovere lovovertridelser begått før eller etter den handling som var grunnlag for sperrefristen, kunne gi grunnlag for nektelse av førerkort utover sperrefristens utløp.

Ikke sperrefrist, men forlengelse av inn-dragning ved kjøring mens førerkort er inndratt

5. Blir en som har fått sitt førerkort inndratt ilagt straff for å ha kjørt motorvogn uten førerkort, bør forlengelse av inndragningstiden overveies.

6. Har den ulovlige kjøring funnet sted mens vedkommende har

Sperrefrist kan ikke forlenges

sperrefrist for erverv av førerkort etter vegtrafikkloven § 24 a, tredje ledd, er det ikke hjemmel for å treffe vedtak om forlenget sperrefrist. Den ulovlige kjøring vurderes da i forhold til bestemmelsene i loven § 24 a, annet ledd og § 24, fjerde ledd ved en eventuell søknad om erverv av førerkort.

Er førerkortet inndratt for alltid, eller er det fastsatt sperrefrist for alltid, skal det ikke treffes vedtak om ytterligere inndragning eller sperrefrist. Kjøring som nevnt tas i betraktning ved søknad om tilbakelevering/utstedelse av førerkort.

Fjerde ledd

Midlertidig sperrefrist

Bestemmelsen er begrunnet med behovet for en midlertidig adgang til å nekte utstedelse av førerkort til personer som er siktet for straffbart forhold som kan ha betydning for adgangen til å få førerkort.

Ut fra det hensyn at det må anses som et mindre hardt inngrep at en søker blir nektet førerkort, enn at en person blir fratatt et førerkort han har, er det tidsrom politiet uten forhørsrettens samtykke kan nekte utstedelse av førerkort satt til 3 måneder. Den tilsvarende begrensning i § 33 nr. 5 når det gjelder beslag av førerkort, er 3 uker.

Følgende fremgår av Justisdepartementets håndhevingsinstruks:

1. Foruten ved overtredelse av vegtrafikkloven § 22 og overtredelse av drukkenskapslovgivningen, vil bestemmelsen hjemle adgang til midlertidig å nekte utstedelse av førerkort til personer siktet for andre straffbare forhold som kan ha betydning for vurderingen om vedkommende er skikket til å føre motorvogn. Personer som siktes for overtredelse av § 22 uten å ha førerkort, vil ofte fanges opp av minstefristene i § 24 a, annet ledd.
2. Hva angår utgangspunktet for fristen på 3 måneder bemerkes: Dersom førerkortsøknaden innkommer etter forøvelsen av den straffbare handling, legges tidspunktet for søknaden til grunn. Er søknaden kommet inn før den straffbare handling ble begått, legges handlingstidspunktet til grunn.
3. § 24 a, fjerde ledd kan også anvendes når det søkes om gjennerverv av førerkort etter utløpet av en inndragningsperiode.

Første, tredje og fjerde ledd

Utelukket fra alle førerkortklasser i sperretiden

Etter førerkortforskriften § 38 kan den som har fått sperrefrist for førerkort i en eller flere klasser, ikke få utstedt førerkort i noen annen klasse så lenge sperrefristen varer. Etter ordlyden i loven §

24 a, annet ledd gjelder ikke dette sperrefrist etter bestemmelsene der. Det samsvarer for øvrig med de overveielser som fremgår av Ot.prp. nr. 61 (1989-90) side 7 i samband med lovendringen 4. juli 1991.

§ 25 SÆRLIGE REGLER OM FØRERKORT

(Opphevet 10. april 1981)

Ved denne lovendringen er innholdet i paragrafen innarbeidet i § 24, tredje, femte, sjette og niende ledd, og delvis i førerkortforskriften.

§ 26 ØVINGSKJØRING

Øvingskjøring må ikke være til fare eller unødige ulempe for annen trafikk. Politiet kan av hensyn til trafikkforholdene forby eller begrense øvingskjøring på bestemte steder og til bestemte tider.

Øvingskjøring med motorvogn må ikke finne sted tidligere enn 12 måneder før det tidspunkt da eleven etter sin alder kan få førerkort eller førerrett for vedkommende motorvogngruppe. 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 en person som har fylt 21 år og har gyldig førerkort for vedkommende motorvogngruppe og har kjørt tilsvarende motorvogn i minst 3 år.

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

Departementet kan gi forskrifter om øvingskjøring og kan på vilkår tillate øvingskjøring med visse motorvogner eller på visse områder uten at lærer eller ledsager følger med kjøretøyet.

Ved øvingskjøring anses lærer eller ledsager som fører av motorvognen. Det som er bestemt i eller i medhold av kap. II og §§ 21, 22 og 22 a, gjelder likevel også for eleven.

Trafikkopplæringsforskrift

Samferdselsdepartementet har 14. desember 1968 fastsatt forskrift om øvingskjøring med motorvogn og om trafikkopplæring (trafikkopplæringsforskriften). Forskriften er blitt endret 12 ganger, og er for tiden under revisjon.

Første ledd

Dette er en generell bestemmelse om all øvingskjøring, mot eller uten vederlag med motorvogn eller med annet kjøretøy.

Hva er øvingskjøring?

Ved trafikkopplæringsforskriften § 1 er øvingskjøring definert som den praktiske kjøreopplæring som elev får med motorvogn som det kreves førerkort for, eller som er ledd i godkjent opplæringsordning for førerkortfri motorvogn, hvor eleven er under oppsyn av kyndig person, uten å ha slikt førerkort eller slike ferdigheter som ellers kreves for kjøring med motorvogn.

I rettspraksis er ledsageransvaret ikke blitt begrenset til kjøring der hensikten har vært opplæringsformål. Slikt ansvar er nemlig også blitt gjort gjeldende ellers når ledsageren har vært klar over at han hadde kontrollen med og var ansvarlig for kjøringen fordi den som fysisk kjørte, ikke hadde adgang til å gjøre det på egen hånd. Ledsagerens rettslige føreransvar er imidlertid betinget av at han i forhold til personen bak rattet anser seg som den som kan bestemme, og at dette baserer seg på en forståelse mellom dem. Slik forståelse kan bero på en uttrykkelig avtale, men kan også ligge i situasjonen. Denne forståelse må være klar også for den som sitter bak rattet. (Rt. 1977 side 1288.)

Lokale forskrifter

Gjennom årene er det blitt fastsatt et trettitalls nåværende forskrifter etter annet punktum om begrensninger av øvingskjøring. Som regel dreier det seg om stedlige forbud mot vederlagsfri øvingskjøring knyttet til by- og andre tettbygde områder eller til sterkt trafikkerte vegger. Imidlertid forekommer også et par rushtidsforbud mot kjøreskolenes øvingskjøring.

Noen av disse reguleringene er meget gamle, idet de skriver seg fra tiden før vegtrafikkloven. I det hele er dette regelkomplekset uoversiktlig og vanskelig tilgjengelig for allmennheten. I den senere tid har en del politimestre opphevet eller innskrenket slike stedlige forbud.

I forbindelse med et nytt opplegg for føreropplæringen vil de steds- og tidsbegrensninger som nå gjelder for adgangen til å drive privat øvingskjøring med ledsager, bortfalle.

*Annet ledd**Aldersgrense for å starte øvingskjøring*

Ved lovendring 12. juni 1987 ble aldersgrensen for å starte øvingskjøring endret fra 6 til 12 måneder før det tidspunkt da eleven kan få førerkort eller førerrett.

Om bakgrunnen for denne lovendringen heter det i Stortingsmelding nr. 18 (1986-87) om trafikksikkerhet og trafikkopplæring side 12:

«Øvingskjøring med foreldre, foresatte eller andre kvalifiserte vil kunne gi et bedre grunnlag for føreropplæringen ved kjøreskole. For at øvingsperioden skal bli lenger enn i dag, foreslår departementet å senke alderen for øvingskjøring med motorvogn i trafikken til fylte 17 år. Departementet har også vurdert om aldersgrensen burde senkes ytterligere som i en del andre land, men er i denne omgang blitt stående ved 17 år.----

En utvidelse av øvingsperioden gir muligheter for et organisert samarbeid mellom kjøreskole, elev og foreldre, der eleven kjører med foreldre for å få ytterligere trening og erfaring under hele opplæringsforløpet. En hensiktsmessig opplæringsform kan også være en kombinasjon av teoriopplæring ved brevundervisning og praktisk opplæring ved kjøreskole.»

Aldersgrensene for å få førerkort fremgår av førerkortforskriften § 4. Ved trafikkopplæringsforskriften § 1 nr. 3, slik den lyder etter endring 4. februar 1994, er fastsatt følgende:

Øvingskjøring med motorvogn må ikke finne sted tidligere enn 12 måneder før det tidspunkt eleven etter sin alder kan få førerkort eller førerrett for vedkommende motorvogngruppe. Ved øvingskjøring med motorvogn med tillatt totalvekt over 7 500 kg for klasse C eller ved øvingskjøring for klasse CE, er minstealderen likevel 17 år hvis øvingskjøringen foregår som del av godkjent yrkesopplæring innen det offentlige skoleverk, eller som ordinær opplæring ved godkjent kjøreskole.

Endringen trådte i kraft 1. mars 1994.

Før denne endringen av trafikkopplæringsforskriften § 1 nr. 3 inneholdt bestemmelsen bl.a. en særregel om at øvingskjøring med moped kunne skje for den som var fylt 15 1/2 år når læringen foregikk i samsvar med godkjent opplæringsordning. Ved lovendringen 12. juni 1987 er aldersgrensen for øvingskjøring med moped senket til 15 år.

*Annet ledd endret
28. april 1994*

Ved lov av 28. april 1994 er annet ledd endret til følgende ordlyd (endringene er understreket):

«Øvingskjøring med motorvogn må ikke finne sted tidligere enn 2 år før det tidspunkt da eleven etter sin alder kan få førerkort eller 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 førerkort for vedkommende motorvogngruppe og har hatt slikt førerkort uavbrutt i minst 5 år.»

Om dette er bl.a. følgende anført i Ot.prp. nr. 30 for 1993-94:

Departementet mener det er nødvendig med en revidering av opplegget for føreropplæring for personbiler (førerkort klasse B). Bl.a. er det ønskelig at det i opplæringen blir lagt bedre til rette for mer langvarig kjøretrening før føreren slipper ut i trafikken på egenhånd. Departementet ønsker at ungdom som er fylt 16 år skal kunne øvingskjøre med personbil. Samtidig bør kravene til ledsagerens erfaring som bilfører skjerpes noe.

Endringene er ennå ikke satt i verk. Dette vil skje fra den tid Samferdselsdepartementet fastsetter, i forbindelse med nye regler for opplæring og førerprøve når det gjelder førerkort klasse B.

Tredje ledd

Glattkjøringsbaner

ble innført ved lovendring 10. juni 1987.

Om bakgrunnen for bestemmelsen fremgår bl.a. følgende av Ot.prp. nr. 66 (1986-87):

Med garantier fra staten har Norges Automobil-Forbund etter avtale med Vegdirektoratet under utbygging et landsomfattende nett av helårs øvingsbaner for glattkjøring. Det er forutsetningen at underskudd ved baner i tynt befolkede distrikter skal dekkes av overskuddet ved baner i tettere befolkede områder, slik at baneleien blir lik i hele landet.

Det er økende interesse for å etablere baner i tett befolkede områder i konkurranse med baner som inngår i denne avtale og som omfattes av garantiordningen. Slike baner vil etter departementets syn kunne undergrave det økonomiske grunnlag for omfanget av øvingsbaner eller svekke forutsetningen om mest mulig rimelige takster for bruk av banene. Et økende antall slike baner synes nå å være under forberedelse.

Kun de baner som omfattes av avtalen, skal brukes i forbindelse med føreropplæringen for de områder banene dekker. Eneretten for NAF-banene skal imidlertid ikke være til hinder for at andre baner kan bygges og brukes til frivillig kursvirksomhet som ikke er knyttet til føreropplæringen. Det vil heller ikke bli lagt begrensninger på bygging av øvingsbaner utenom de distrikter som dekkes eller planlegges dekket av NAF-banene.

Det kan også være aktuelt å sikre investeringsgrunnlaget for baner som utenom garantiavtalen anlegges av bilorganisasjoner eller andre med sikte på å dekke publikums opplæringsbehov også i øvrige distrikter. Lovbestemmelsen gjøres generell med sikte på å gi nødvendig sikkerhet for investeringer også i slike tilfeller.

Fjerde ledd

Øvingskjøring på motorveg

Etter trafikkopplæringsforskriften § 1 nr. 2 må øvingskjøring på motorveg ikke finne sted i begynnelsen av opplæringen.

Øvingskjøring med motorsykkel m.v.

Øvingskjøring med motorvogn når lærer eller ledsager ikke kan følge med i vognen (f.eks. motorsykkel), må bare foretas på slike steder og under slike forhold hvor lærer eller ledsager hele tiden har eleven under oppsyn og med kontaktmuligheter for nødvendig instruksjon (trafikkopplæringsforskriften § 1 nr. 6).

Bil som ikke er godkjent skolevogn

I trafikkopplæringsforskriften § 1 nr. 8 er det stilt nærmere krav til bil som nyttes til vederlagsfri øvingskjøring, med hensyn til bremsor og speil.

Ikke øvingskjøring uten politiets samtykke ved beslaglagt/ inndratt førerkort eller ved sperrefrist

Etter trafikkopplæringsforskriften § 1 nr. 4 kan person som har sperrefrist for erverv av førerkort, eller som har fått førerkortet beslaglagt eller inndratt, ikke øvingskjøre med mindre særskilt samtykke til dette gis av vedkommende politimester eller den han bemyndiger.

Femte ledd

Lærer og ledsager anses helt ut som fører

Bestemmelsen i første punktum innebærer at så vel godkjent kjøreleder som ledsager under all annen øvingskjøring, rettslig etter vegtrafikklovgivningen kommer i samme stilling som om han selv fysisk hadde kjørt.

Biltilsynets sensor er ikke fører

Etter § 24, sjette ledd er regelen den motsatte når det gjelder biltilsynets sensor under førerprøven. Her anses alene kandidaten som fører.

Under øvingskjøring har eleven delvis ansvar som fører

Etter annet punktum i leddet her vil bl.a. trafikkreglene, de offentlige trafikkskilt, signaler, oppmerking, fartsregler, avgiftsparkeringsregler, plikter ved trafikkuhell gjelde for eleven under øvingskjøring. Eleven får altså et selvstendig ansvar når det gjelder alle de bestemmelser som er fastsatt i eller i medhold av kapittel II i vegtrafikkloven. Det samme er tilfelle med kravene om skikkethet til å føre motorvogn etter loven §§ 21 og 22, og plikten til å la seg underkaste undersøkelser etter § 22 a.

Eleven har under øvingskjøring ikke ansvar for kjøretøyets stand i og med at bestemmelsene i lovens kapittel III ikke er gjort gjeldende for ham.

§ 27 KJØRELÆRERE OG KJØRESKOLER

Personer som skal ha offentlig godkjenning som kjøreledere, må være fylt 21 år. De må være edruelige og ha slik vandel at de finnes skikket som kjøreledere. De må ha gyldig førerkort for motorvogn av den gruppe som det skal gis undervisning i, samt ha bestått en kjørelederprøve.

Departementet kan gi forskrifter om godkjenning av kjøreledere, om etablering og drift av kjøreskoler og om gebyr.

Departementet kan gi bestemmelser om hvordan opplæring for å oppnå kompetansebevis eller bevis for å ha gjennomgått annen obligatorisk trafikkopplæring skal etableres og drives. Kursarrangør kan gis myndighet til å utstede kompetansebevis eller liknende som gir rett til å føre særskilt type motorvogn eller motorvogn som nyttes til særlige formål.

Første ledd

Vandelskravet

Ved lovendring 12. juni 1987 ble kravet til vandel for den som skal ha offentlig godkjenning som kjørelærer, myket opp. Tidligere het det at det ikke måtte være «noe å si» på vandelen. Gjennom årene hadde det forekommet saker hvor dette kravet i en del tilfeller nok hadde virket for strengt etter en samlet vurdering av vedkommendes forhold og situasjon. Mindre grove vandelsbelastninger bør det kunne ses mildere på. Mer bagatellmessige forseelser bør en eventuelt kunne se bort fra.

Annet – tredje ledd

er kommet til ved lovendringen 12. juni 1987.

Nærmere bestemmelser om kjørelærere og kjøreskoler

Gjeldende nærmere bestemmelser om kjørelærere og kjøreskoler er fastsatt i og i medhold av trafikkopplæringsforskriften av 14. desember 1968. I medhold av denne forskriften har således Vegdirektoratet 18. oktober 1969 gitt instruks for kjøreskoler, og i rundskriv av 12. januar 1972 gitt bestemmelser for undervisningsrom, utstyr m.m. ved kjøreskole.

Hele forskriftsverket om trafikkopplæring er for tiden under revisjon.

Praktisk samarbeid mellom kjøreskoler

Ett siktemål med lovendringen har vært å gi departementet mulighet til å pålegge kjøreskoler et visst praktisk samarbeid, f.eks. ved gjennomføring av glattkjøringskurs og forbikjøringsøvinger.

Tredje ledd

Obligatorisk mopedføreropplæring

Om forskrift av 23. juli 1986 om obligatorisk opplæring av fører av moped m.v. vises til omtale under § 24, annet og sjette ledd.

§ 28 TRAFIKKOPPLÆRING

Departementet kan gi bestemmelser om teoretisk og praktisk opplæring mot vederlag av personer som vil ta førerkort, kompetansebevis eller bevis for å ha gjennomgått annen bestemt trafikkopplæring. Det kan herunder fastsettes normalplan for undervisningen. Departementet skal godkjenne de lærebøker som blir nytet i slik opplæring, og kan bestemme at lærevogn, undervisningsrom og opplæringsmateriell ellers skal godkjennes av vedkommende myndighet.

Trafikkopplæring mot vederlag

Paragrafen gjelder opplæring mot vederlag. Denne opplæringen er det behov for å kunne regulere. Derimot er det ikke behov for å regulere vederlagsfri føreropplæring i teori og praksis, f.eks. innenfor familien, forutsatt at opplæringen skjer innenfor de rammer som er trukket opp i § 26 når det gjelder øvingskjøring i det hele.

Lovendring 12. juni 1987 om kompetansebevis m.m.

Ved lovendring 12. juni 1987 ble paragrafen utvidet til å omfatte personer som vil erverve kompetansebevis eller bevis for å ha gjennomgått annen bestemt trafikkopplæring. Dermed omfatter departementets myndighet til å gi bestemmelser om teoretisk og praktisk opplæring mot vederlag også opplæring for førerkortfrie motorvogner. Denne tilføyelsen er nødvendig bl.a. av hensyn til mopedførerbevis. Tidligere gjaldt paragrafen bare opplæring til førerkort.

Med hensyn til trafikkopplæring er følgende forskriftsverk gjeldende:

Trafikkopplæringsforskrift

* Samferdselsdepartementets forskrift av 14. desember 1968 om øvingskjøring med motorvogn og om trafikkopplæring m.v. (trafikkopplæringsforskriften).

Denne forskriften er for tiden under revisjon.

Instruks for kjøreskoler

* Vegdirektoratets instruks av 18. oktober 1969 for kjøreskoler. Instruksen er gitt etter fullmakt i trafikkopplæringsforskriften §§ 3 og 22.

Også instruksen er for tiden under revisjon.

Undervisningsutstyr m.m.

* Vegdirektoratets bestemmelser av 12. januar 1972 for undervisningsrom, utstyr m.m. ved kjøreskole. Bestemmelsene er gitt etter fullmakt i trafikkopplæringsforskriften § 5. Også disse bestemmelser er for tiden under revisjon.

Obligatorisk mopedføreropplæring

* Vegdirektoratets forskrift av 23. juli 1986 om obligatorisk opplæ-

ring for fører av moped m.v. Forskriften er gitt bl.a. etter fullmakt i trafikkopplæringsforskriften § 1.

Opplæringen her skal skje etter læreplan som er fastsatt av Vegdirektoratet. I forskriften er det stilt nærmere krav til arrangør av slik opplæring.

- | | |
|---|---|
| <i>Normalplaner for førerkort klasse A,</i> | * Vegdirektoratets normalplan av april 1992 for føreropplæring til førerkort klasse A. Denne og de følgende normalplaner er gitt etter fullmakt i trafikkopplæringsforskriften. |
| <i>obligatorisk mopedføreropplæring,</i> | * Vegdirektoratets normalplan av juli 1986 når det gjelder obligatorisk mopedføreropplæring. |
| <i>førerkort klasse B – fase 1,</i> | * Vegdirektoratets normalplan av april 1989 for kjøreskole når det gjelder undervisning til førerkort klasse B. |
| <i>førerkort klasse B – fase 2,</i> | * Vegdirektoratets normalplan av mars 1980 for kjøreskole når det gjelder tilleggsopplæring for å få ordinært førerkort i klasse B. |
| <i>førerkort klasse C, D, CE,</i> | * Vegdirektoratets normalplan av april 1982 for kjøreskole når det gjelder undervisning til førerkort klasse C, D og CE. |
| <i>obligatorisk opplæring i glattkjøring klasse C, D, CE,</i> | * Vegdirektoratets normalplan av juni 1993 for obligatorisk opplæring i glattkjøring for fører av buss, lastebil og vogntog (førerkortklassene C, D, CE). |
| <i>førerkort klasse D2, D2E</i> | * Vegdirektoratets normalplan av februar 1993 for føreropplæring til førerkort klasse D2 og D2E. |
| <i>Godkjenning av lærebøker</i> | Etter paragrafens tredje punktum skal departementet godkjenne de lærebøker som blir nyttet i opplæringen. I trafikkopplæringsforskriften § 23 heter det at denne lovbestemmelse settes i verk fra det tidspunkt Vegdirektoratet fastsetter. I den samme forskriften § 5 er fastsatt at det i undervisningen må nyttes lærebøker som er godkjent av Vegdirektoratet. |
- Noen slik godkjenningsordning er hittil ikke blitt satt i verk.

§ 29 FØRERPRØVE

(Opphevet 12. juni 1987)

Innholdet er dels overført til § 24 og dels til forskrift om førerkort og førerprøve m.v.

§ 30 MOTORVOGNFØRER MED UTENLANDSK FØRERKORT

Departementet gir bestemmelser om i hvilken utstrekning og på hvilke vilkår innehaver av gyldig førerkort utstedt i fremmed stat skal kunne føre motorvogn her i riket.

Nærmere regler i førerkortforskriften

De nærmere regler om bruk av utenlandsk førerkort er fastsatt i forskrift om førerkort og førerprøve m.v. §§ 35 og 35 a. Det samme gjelder vilkårene for at motorvognfører med utenlandsk førerkort kan erverve norsk førerkort. Se det som er sagt til § 24, åttende ledd.

Førerkortforskriften § 39 inneholder regler om forvaring m.v. av utenlandsk førerkort ved vedtak om kjørenektelse.

Kapittel V

Straff og inndragning m.m.

§ 31 ALMINNELIGE STRAFFEBESTEMMELSER

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov, straffes med bøter eller med fengsel inntil ett år, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud. På samme måte straffes overtredelse av vilkår i enkeltvedtak i medhold av denne lov og brudd på forbud etter §§ 35 og 36. Overtredelse er forseelse, uansett straffens størrelse. Den som ved bruk av motorvogn uaktsomt volder betydelig legemsskade eller en annens død, straffes etter straffeloven §§ 238 eller 239.

Den som overtrer § 22 første ledd straffes som regel

- a) med bot og betinget fengsel ved alkoholkonsentrasjon i blodet under 1,0 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften under 0,5 milligram per liter luft,*
- b) med bot og betinget eller ubetinget fengsel ved alkoholkonsentrasjon i blodet fra 1,0 til 1,5 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften fra 0,5 til 0,75 milligram per liter luft,*
- c) med bot og ubetinget fengsel ved alkoholkonsentrasjon i blodet over 1,5 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften over 0,75 milligram per liter luft.*

Ved utmåling av straffen etter annet ledd tas særlig hensyn til graden av påvirkning og hvilke farer kjøringen har medført. Gjentatt overtredelse av § 22 første ledd straffes med bot og ubetinget fengsel.

Overtredelse av § 22 annet ledd straffes med bot og fengsel.

For parkeringsovertredelser av regler gitt i medhold av § 8 første ledd fastsetter Kongen tilleggsavgift.



Andre parkeringsovertredelser og overtredelser av forbud mot stans straffes bare dersom parkeringen eller stansen har voldt eller kunne ha voldt alvorlig trafikkhindring eller fare for person eller gods. Ellers ilegges gebyr etter § 31 a.

Etter nærmere regler gitt av Kongen kan det ilegges gebyr istedet for straff også ved overtredelse av andre regler gitt i eller i medhold av denne lov.

- Endret 6 ganger* Paragrafen er blitt endret 6 ganger - 21. juni 1968, 19.juni 1970, 13. juni 1975, 12. april 1985, 24. juni 1988 og 4. juli 1991. Sistnevnte endring innebærer en revisjon og forenkling av bestemmelsene om gebyrordninger.
- Både forsett og uaktsomhet rammes* Også uaktsomme overtredelser av bestemmelser i eller i medhold av vegtrafikkloven er straffbare.
- Medvirkning rammes ikke* I forbindelse med utarbeidelse av forslag til vegtrafikklov ble det drøftet om medvirkning til overtredelse av loven eller bestemmelse gitt med hjemmel i loven burde gjøres straffbar, enten generelt eller for enkelte bestemmelser. Resultatet ble imidlertid at det ikke ble gitt noen bestemmelse om medvirkeransvar i vegtrafikkloven.
- Straffeutmålingspraksis holdes utenfor* I fremstillingen her vil en ikke komme inn på den omfattende rettspraksis som foreligger om straffeutmåling.
- Brudd på vilkår i enkeltvedtak og på forbud etter § § 35 og 36* *Første ledd*
Annet punktum kom til ved lovendringen i 1988 for å fastslå at også brudd på vilkår i samband med forskjellige dispensasjoner er straffbart. Eksempler kan være dispensasjoner fra maksimal lengde, bredde eller vekt o.l. Videre ble det gjort klart at brudd på forbud mot å føre førerkortfri motorvogn og brudd på forbud mot bruk av kjøretøy er straffbart.
- Forvoldelse av betydelig legemsskade, uaktsomt drap* Ved den samme lovendringen ble siste punktum tatt med. Rettslig sett er dette en informasjons- og markeringsbestemmelse. Formålet er å understreke at uforsvarlig kjøring kan medføre et tyngende straffansvar også etter straffeloven, og at det skal reises tiltale etter straffeloven når vilkårene for dette er til stede. Bestemmelsen innskrenker ikke muligheten for å nytte vegtrafikkloven § 31 ved siden av straffeloven §§ 238 eller 239 på samme handling. Praktiseringen av disse straffelovbestemmelsene i vegtrafikksaker holdes utenfor fremstillingen her.

Annet ledd

Et mer differensiert reaksjonssystem enn tidligere ved kjøring i påvirket tilstand

fikk sitt nåværende innhold ved 1988-enderingen. Tidligere skulle det ved overtredelse av § 22, første eller annet ledd alltid anvendes fengselsstraff når ikke særdeles formildende omstendigheter var til stede.

Om denne lovendringen fremgår bl.a. følgende av Ot.prp. nr. 65 (1987-88):

Annet ledd er den sentrale bestemmelse om strafferammene ved promillekjøring. Leddet angir hvordan førstegangs overtredelser av § 22, første ledd normalt skal straffes. I uttrykket «som regel» ligger at rammene kan fravikes når særegne omstendigheter foreligger.

Justisdepartementet foreslår bøter i kombinasjon med betinget eller ubetinget fengsel ved alle påvirkningsgrader. Det er en forutsetning at bøtene settes meget høyt. En og en halv brutto månedslønn kan tjene som veiledning. Bare i sjeldne tilfeller vil det være tale om å fastsette bøter under 10 000 kroner etter dagens prisnivå. For øvrig skal bøtene tilpasses overtrederens totale økonomiske situasjon.

Normalstraffen er angitt for 3 kategorier alkoholkonsentrasjon i blod eller utåndingsluft. Når avgjørelsen bygger på andre holdepunkter enn dette, må retten vurdere hvilken kategori tilfellet hører inn under.

Påvirkning av både alkohol og narkotisk stoff

Når det foreligger en kombinert påvirkning av både alkohol og narkotisk stoff, får ingen av bestemmelsene i bokstavene a - c direkte anvendelse. Man blir i slike tilfeller henvist til å foreta en helhetsvurdering ut fra de konkrete saksforhold, jfr. første og tredje ledd. Men ved denne vurderingen må det foretas en sammenligning med de bestemmelser som gjelder for de forskjellige påvirkningsgrader i bokstavene a - c i annet ledd. I en foreliggende sak ble det anvendt ubetinget fengsel og bot etter kjøring med promille minst 0,71 i kombinasjon med påvirkning av en dobbel brukerdose hasj/marihuana. (Rt. 1990 side 83.)

Tredje ledd

Gjentatt overtredelse av § 22, første ledd

I annet punktum heter det at gjentatt overtredelse av § 22, første ledd straffes med bot og ubetinget fengsel.

Om dette har Høyesterett i en kjennelse i Rt. 1989 side 102 fastslått følgende:

Tatt på ordet kan bestemmelsen tyde på at loven overhodet ikke åpner adgang til å fastsette betinget fengselsstraff ved gjentatt promillekjøring. Men en slik forståelse støtter an mot uttalelser i lovforarbeidene. Den nye ordlyd i § 31 er den samme som i Ot.prp. nr. 65 (1987-88). Bestemmelsen om straff ved gjentakelse er kommentert av Justiskomiteén i Innst. O. nr. 96 (1987-88) side 9. Det heter i komitéflertallets bemerkninger:

«Komitéens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet har merket seg at departementet også har lagt opp til en strengere straffebestemmelse enn Straffelovrådet foreslo. Ifølge departementets forslag skal det ved gjentatt promillekjøring reageres med bot og ubetinget fengsel, selv ved lavpromille. Komiteén er enig i dette, men forutsetter at domstolen likevel kan overveie betinget fengsel dersom helt ekstraordinære forhold tilsier det, f.eks. at det har gått svært lang tid mellom de to forgåelsene.»

Selv om disse bemerkninger ikke ledet til noen endring i den ordlyd som var foreslått i proposisjonen, er det ikke tvilsomt at bestemmelsen i vegtrafikkloven § 31, tredje ledd annet punktum må forstås i overensstemmelse med hva Justiskomiteéns flertall forutsatte.

Fjerde ledd

*Etterfølgende
alkoholnyttelse*

fikk sin nåværende utforming ved 1988-endringen.

Av proposisjonen fremgår at det foreslås at etterfølgende alkoholnyttelse skal straffes med bot og betinget eller ubetinget fengsel. Bøtene bør tilsvare de bøter som gis ved promillekjøring. Departementet forutsetter at det i tillegg skal gis betinget eller ubetinget fengsel. På denne måte opprettholdes de strenge reaksjoner overfor etterfølgende alkoholnyttelse, samtidig som systemet blir noe mer fleksibelt.

Femte ledd

*Tilleggsavgift ved
brudd på avgifts-
parkeringsreglene*

Reaksjonsmiddelet for brudd på avgiftsparkeringsreglene er såkalt tilleggsavgift. Denne er av sivilrettslig art og er sikret bl.a. ved pant i det feilparkerte kjøretøy – i henhold til § 38. Om ordningen med avgiftsparkering vises til merknadene til § 8.

Historisk representerer bestemmelsen i leddet her den første avkriminalisering av overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Dette

skjedde allerede ved midlertidig lov av 21. juni 1963 om adgang til å kreve avgift for parkering av kjøretøy. Denne lov ble senere innarbeidet i vegtrafikkloven §§ 8, 31 og 38.

Av bestemmelsen her følger at det ikke i noe tilfelle er adgang til å nytte straff ved overtredelse av avgiftsparkeringsreglene.

Sjette ledd

Som følge av denne bestemmelse er parkeringsovertredelser og overtredelser av forbud mot stans fortsatt straffbare når de er av trafikkarfarlig eller alvorlig trafikkhindrende art.

Dersom forelegg ikke vedtas og straffesak fremmes for retten, vil det være domstolene som må avgjøre om parkeringsovertredelsen er så alvorlig at den er straffbar eller ikke.

Grensen mellom straffbare og gebyrbelagte parkeringsovertredelser

Grensen mellom straffbare og avkriminaliserte parkeringsovertredelser er viktig fordi det ikke i noe tilfelle kan gjøres straffansvar gjeldende der det etter loven skal anvendes gebyr. Heller ikke kan det omvendte komme på tale.

Overtredelser som det skal ilegges gebyr for

Forskrift av 1. oktober 1993 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr har fra 1. januar 1994 avløst tidligere forskrift av 16. mars 1973 om gebyr for visse parkeringsovertredelser m.v.

Etter den nye forskriften ilegges gebyr ved stans eller parkering som er i strid med

- vegtrafikkloven § 3 (grunnregler for trafikk),
- trafikkreglene § 17 (stans og parkering),
- skiltforskriften,
- selve den nye forskriften (reservert parkering, boligsoneparkering, parkeringstid og regel om at fører/eier av kjøretøy senest 24 timer etter at parkeringsregulerende skilt er satt opp, må rette seg etter de nye bestemmelsene),
- bestemmelser gitt i medhold av vegtrafikkloven § 4, annet ledd (særlige trafikkbestemmelser for en kommune),
- bestemmelser gitt i medhold av vegtrafikkloven § 9 (trafikkregulering).

Gebyr skal ikke ilegges hvis det kan ilegges tilleggsavgift for overtredelse av bestemmelsene om avgiftsparkering.

Av forskriften fremgår også at gebyr heller ikke ilegges dersom stansen eller parkeringen har voldt eller kunne ha voldt alvorlig tra-

fikkhindring eller fare for person eller gods. Som allerede nevnt er slike overtredelser straffbare etter vegtrafikkloven § 31.

Før gebyr blir ilagt må det altså i det enkelte tilfelle foretas vurdering av om det i stedet for gebyrleggelse foreligger grunn til straffanmeldelse.

Til nærmere rettleiding for denne vurdering har Vegdirektoratet i samråd med Riksadvokaten og Justisdepartementet ved rundskriv av 26. mars 1973 fastsatt følgende retningslinjer for håndhevingen av ordningen med parkeringsgebyr:

A. Dersom parkeringen eller stansen har voldt alvorlig trafikkhindring eller fare for person eller gods, skal saken anmeldes. Som et holdepunkt for hvorvidt trafikkhindringen skal karakteriseres som alvorlig bør det gjennomgående legges vekt på om det er et større antall kjøretøyer som er blitt hindret, og hvor lenge hindringen har vart.

B. Saken må også anmeldes dersom parkeringen eller stansen kunne ha voldt alvorlige trafikkhindringer eller fare som nevnt. I denne forbindelse må det bemerkes at overtredelse av alle de bestemmelser som omfattes av gebyrordningen i og for seg alltid kan volde fare, men utgangspunktet for ordningen er likevel at gebyr skal ilegges i de fleste tilfeller. Straff bør derfor bare komme til anvendelse når det foreligger en nærliggende og påregnelig mulighet for alvorlig trafikkhindring eller fare. I tvilstilfelle bør anmeldelse ikke finne sted. Utgangspunktet må således bli at gebyr nyttes som reaksjonsmiddel med mindre overtredelsen klart er av slik art at straffanmeldelse må bli følgen etter loven.

C. Som ytterligere veiledning ble det i denne forbindelse bl.a. knyttet følgende bemerkninger til de enkelte trafikkskilt og bestemmelser om stans og parkering:

1. Overtredelse av skiltene med parkeringsforbud – alle med underskilt – anmeldes ikke.
2. Overtredelse av skilt med stansforbud, med underskilt, anmeldes når kjøretøyet forårsaker vesentlig nedsatt oversikt i kryss eller kurve, eller når stansen for øvrig har hatt følge som nevnt i avsnittene A eller B ovenfor.
3. Overtredelse av forbud etter særlige parkeringsbestemmelser etter vegtrafikkloven § 4, annet ledd anmeldes ikke. Det samme gjelder i alminnelighet brudd på regulering etter vegtrafikkloven § 9.

4. Ved rundskrivnet av 26. mars 1973 ble det også gitt detaljerte retningslinjer for håndheving av bestemmelsene om stans og parkering i trafikkreglene. I 1986 kom det nye trafikkregler. Tilpasset de nye trafikkreglene vil følgende av retningslinjene fortsatt være aktuelle:

- Trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstavene a – f (stans i uoversiktlig kurve, i tunnel, på bakketopp eller annet uoversiktlig sted, i eller nær vegkryss, på eller nær gangfelt eller sykkel-felt, på motorveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motorveg, og nær planovergang):

Etter sin art vil slike overtredelser prinsipielt måtte behandles med sikte på straffanmeldelse.

- Trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstavene g - h (stans i kollektivfelt og på holdeplass),

trafikkreglene § 17 nr. 2 bokstav a (parkering foran inn- eller utkjørsel) og

trafikkreglene § 17 nr. 3 (parkering på forkjøringsveg med høyere fartsgrense enn 50 km i timen):

Slike overtredelser bør bare anmeldes når spesielle forhold foreligger, jfr. avsnittene A og B ovenfor.

- Det samme gjelder ved stans eller parkering i strid med grunnreglene i loven § 3.

Sjuende ledd

Gebyr også for en del andre overtredelser enn stans og parkering

ble tilføyd ved lovendringen i 1988.

Tidligere hadde ordningen med gebyr for unnlatt bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn en egen uttrykkelig hjemmel i loven § 31. Ved lovendringen i 1991 er denne bestemmelsen strøket som overflødig ved siden av leddet her.

En ny forskrift av 17. september 1993 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen trådte i kraft 1. januar 1994. Etter denne forskriften kan både politiet og biltilsynet ilegge gebyr kr 500 for følgende overtredelser:

- * Unnlattelse av å ha med førerkort eller mopedførerbevis

- * Unnlatelse av å ha med vognkort
- * Kjøring uten hastighetsmåler, eller med slik måler som ikke virker
- * Unnlatelse av å ha med varseltrekant
- * Kjøring ulovlig med piggdekk eller kjettinger, eller uten å medbringe kjettinger
- * Kjøring med dekk med mønsterdybde under lovlig minimum
- * Kjøring med signalhorn som gir lyd med varierende tonehøyde eller styrke
- * Unnlatelse av å bruke påbudt verneutstyr under kjøring med motorvogn
- * Ikke etterkomme førers ansvar overfor en eller flere passasjerer under 15 år som ikke bruker påbudt verneutstyr

Er gebyret ikke betalt innen tre uker, forhøyes det med 50 %. Gebyret kan inndrives hos den skyldige eller hos eieren av kjøretøyet etter et nærmere angitt varsel.

Forskriften inneholder bestemmelser om klage over ilagt gebyr. Klage hindrer ikke forhøyelse av gebyret, og er heller ikke uten videre til hinder for at namsmyndighetene inndriver det.

I likhet med andre gebyrer etter vegtrafikkloven er dette gebyret et sivilrettslig reaksjonsmiddel, og altså ikke noen strafferettslig sanksjon. Men i henhold til forskriften ilegges likevel ikke gebyr dersom overtredelsen fremstår som særlig graverende eller særlig trafikkfarlig, eller dersom forholdet av andre grunner bør følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølgning. Ved bruksforbud eller førerkortbeslag skal forholdet normalt anmeldes. Overtredelse av bestemmelsene om bruk av påbudt verneutstyr under kjøring med motorvogn kan ikke straffes.

Noen av overtredelsene var tidligere omfattet av ordningen med forenklet forelegg – noe som altså er bortfalt fra 1. januar 1994. Det gjaldt unnlatelse av å ha med førerkort, mopedførerbevis eller vognkort, ulovlig kjøring med piggdekk eller kjettinger, og kjøring med dekk med for liten mønsterdybde.

§ 31 A GEBYR FOR PARKERINGSOVERTREDELSE OG VISSE ANDRE OVERTREDELSE

Gebyr etter § 31 ilegges av politiet. Kongen kan gi andre offentlige organer tilsvarende gebyrmyndighet.

Kongen kan, etter at uttalelse er innhentet fra vedkommende politimester, bestemme at slik myndighet som etter denne paragraf er tillagt politiet også skal kunne utøves av kommunen. Kongen kan gi nærmere regler om gjennomføringen av slike ordninger og kan bestemme hvordan kommunalt oppkrevde gebyrer skal brukes.

Blir ilagt gebyr ikke betalt innen tre uker etter illeggelsen, forhøyes gebyret med 50 prosent. Dette gjelder selv om gebyret er påklaget.

Ileggelse av gebyr kan innklages for forhørsretten innen en fastsatt frist. Blir klage fremsatt etter utløpet av fristen skal den avvises med mindre retten finner at oversittelsen hverken kan legges eier eller bruker av kjøretøyet til last og klagen er fremsatt så snart det var mulig. Retten kan oppheve ilagt gebyr hvis den finner at vilkårene for illeggelse ikke forelå. Avgjørelsen treffes ved kjennelse og kan påkjæres. Ileggelse av gebyr kan ikke prøves av namsmyndighetene.

Ilagt gebyr og tilleggsgebyr kan inndrives etter reglene i § 38, fjorten dager etter at varsel om inndriving er kommet fram til eieren av kjøretøyet.

Kongen fastsetter størrelsen av gebyret og gir nærmere regler om illeggelse og inndriving, om betalings- og klagefrist og om klagebehandlingen.

Paragrafen er kommet til ved lovendring 21. juni 1968, og trådte i kraft 1. juli 1973. Paragrafen er endret 4. juli 1991. Før den sistnevnte lovendringen gjaldt paragrafen bare gebyr for parkeringsovertredelser. Nå er den gjort generell i forbindelse med forenking av § 31.

Første ledd

Parkeringsgebyr

Om avkriminalisering av de mindre alvorlige parkeringsovertredelser vises til det som er sagt ovenfor til § 31, sjette ledd.

Om parkeringsgebyr er bl.a. følgende fastsatt i forskrift av 1. oktober 1993 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr:

Parkeringsgebyr kan ilegges der hvor trafikkreglene gjelder

1. Parkeringsgebyr kan ilegges overalt hvor trafikkreglene gjelder, dvs. på offentlig eller privat veg, gate, plass m.v. som er åpen for alminnelig ferdsel. På den annen side kan det ikke reageres med parkeringsgebyr på ikke ferdselsåpne steder, f.eks. etter anmodning fra den som eier eller har rådighet over slik grunn.

Både eier og fører er ansvarlige for parkeringsgebyret

2. Gebyr ilegges eier/fører av det feilparkerte kjøretøy. Som regel skjer det ved at melding om illeggelsen festes til kjøretøyet uten at eier/fører er til stede. Forskriften er imidlertid ikke til hinder for at gebyret sendes i posten.

Dersom føreren av kjøretøyet er en annen enn den som på tiden for overtredelsen var registrert som eier av kjøretøyet, er de ansvarlige for betalingen en for begge og begge for en, med mindre kjøretøyet da var fravendt eieren ved en forbrytelse. Det innbyrdes forhold mellom eier og bruker av kjøretøyet er altså myndighetene uvedkommende. Det må bli eierens sak om han vil holde seg skadesløs hos bruker som har feilparkert med gebyr som følge.

Private plasser

Det er bare adgang til å bruke parkeringsgebyr som sanksjon overfor trafikanter som parkerer på plasser som ikke er offentlig veg, når plassene er åpne for alminnelig ferdsel, jfr. parkeringsgebyrforskriften § 1. Skiltingen må bestå av offentlige trafikkskilt som er satt opp etter tillatelse av vedkommende skiltmyndighet, jfr. vegtrafikkloven § 5, første ledd og skiltforskriften § 34.

Ved dom 20. november 1990 i Indre Follo herredsrett fikk et selskap som i Oslo leiet grunn av et kjøpesenter og der drev en privat parkeringsplass mot avgift, medhold i å kreve en kontrollavgift kr. 200 for hver gang av dem som parkerte i strid med bestemmelsene. Retten anførte ellers bl.a. følgende:

Det er ubestridt at det i denne saken dreier seg om en parkeringsplass hvor det private parkeringsselskapet har rettslig råderett over området. Utleien av parkeringsplasser kan for så vidt likestilles med andre private næringsvirksomheter med det formål å tjene penger på virksomheten. Området er klart skiltet ved plassens ene innkjørsel. Ved hver enkelt parkeringsautomat er de nærmere vilkår klart og utvetydig angitt på skilt. Saksøkte må antas å ha fullt ut akseptert de vilkår som klart og utvetydig er angitt på denne måten. Sanksjoner ved mislighold i form av bl.a. kontrollavgift er tydelig varslet i teksten. Private parkeringsplasser er ikke pålagt å følge de samme bestemmelser som offentlige. Det står enhver fritt om han vil benytte plassen eller ikke.

Det er sluttet en realavtale. Grunnlaget for denne avtalen har det i seg selv aktverdige formål å opprettholde inntektsgrunnlaget for utleier, samtidig som parkeringskundene tilbys den ytelse en opparbeidet parkeringsplass innebærer. Overtredelse av vilkårene må det av hensyn til andre kunder reageres mot.

Retten kan ikke se at den ilagte kontrollavgift er satt urimelig høyt. Det er på det rene at den tilsvarer Trafikksjefens (i Oslo). Det må antas at den skal dekke inn de samme utgifter m.v. i forbindelse med kontrollutøvelsen, enten det dreier seg om en offentlig eller privat etat. (Retten Gang 1991 side 736.)

Eidsivating lagmannsrett har 20. januar 1994 avsagt tilsvarende dom i en ankesak. Et borettslag hadde avtalt med et firma at dette uten godtgjørelse skulle kontrollere og håndheve et forbud mot all parkering på lagets område. Utgiftene skulle dekkes av en kontrollavgift som firmaet ila de parkerende som overtrådte forbudet. Forbudet var angitt på skilt ved innkjøringen til området, sammen med tekst bl.a. om at overtredelse medfører kontrollavgift kr. 250,-. I nærheten av innkjøringsstedet var det fri parkeringsplass for gjester.

Gebyr også for en del andre overtredelser enn stans og parkering

Ved forskrift av 17. september 1993 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen er det gitt gebyrmyndighet til både politiet og biltilsynet. Hvilke overtredelser dette gjelder, er omtalt til § 31.

Også slike gebyrer kan ilegges på stedet.

Annet ledd

Kommunal parkeringshåndheving

Av parkeringsforskriften av 1. oktober 1993 fremgår bl.a. følgende:

- * Etter søknad fra en kommune kan Vegdirektoratet tildele kommunen myndighet til å ilegge parkeringsgebyr.
- * Myndigheten skal omfatte hele kommunen, og alle typer stans- og parkeringsovertredelser som kan medføre gebyr.
- * I kommune med håndhevingsmyndighet tilfaller gebyrinntekten kommunen. Ved overtredelser håndhevet av politiet ved bruk av gebyrblanketter fra Statens Innkrevingssentral, tilfaller gebyrinntekten likevel staten.
- * Kommunal håndheving skal utføres av personell ansatt i kommu-

nen. Ansvar for håndhevingen kan overføres til et eget parkeringsselskap, dersom dette helt er kommunalt eid.

Personellet må ha fått tilfredsstillende opplæring og skal være uniformert. Dersom føreren krever det, må vedkommende legitimere seg.

Flere kommuner kan gå sammen om felles administrasjon og håndheving.

Tidligere hadde Vegdirektoratet innkrevingen av parkeringsgebyrer som ble ilagt av politiet på steder der kommunen ikke hadde overtatt håndhevingen av stans- og parkeringsbestemmelsene. Fra 1. januar 1993 er bl.a. denne innkrevingen overtatt av Statens Innkrevingssentral. Dermed vil det være innkrevingssentralens blanketter som politiet skal nytte i tilfeller som nevnt. Der det er kommunal håndheving, kan politiet nytte kommunale blanketter.

Hvilke kommuner som har fått håndhevingsmyndighet

Vedtak om kommunal håndheving med parkeringsgebyr og utøving av myndighet i denne forbindelse etter vegtrafikkloven § 37 er hittil gjort i følgende 68 kommuner:

Alstahaug	Kristiansand
Arendal	Kristiansund
Asker	Larvik
Bergen	Levanger
Bodø	Lier
Bærum	Lillehammer
Drammen	Lillesand
Fauske	Lørenskog
Flekkefjord	Mandal
Flora	Molde
Fredrikstad	Moss
Frogn	Namsos
Gjøvik	Narvik
Grimstad	Nedre Eiker
Halden	Nesodden
Hamar	Nordkapp
Hammerfest	Notodden
Harstad	Nøtterøy
Haugesund	Oslo
Holmestrand	Porsgrunn
Horten	Rana
Karmøy	Ringerike
Kongsberg	Risør
Kongsvinger	Sandefjord
Kragerø	Sandnes

Sarpsborg	Tromsø
Skedsmo	Trondheim
Ski	Tvedestrand
Skien	Tønsberg
Sogndal	Vadsø
Stavanger	Vefsn
Steinkjer	Voss
Stord	Vågsøy
Time	Ålesund

Myndighetstildelingen til de ovennevnte 68 kommuner er skjedd etter at kommunen selv har utredet spørsmålet om den bør engasjere seg i parkeringshåndheving og etter at kommunestyret har truffet vedtak om å be om slik myndighet. Dessuten har politiet tilrådd denne myndighetstildelingen.

Fjerde og sjette ledd

Klage

Klagereglene etter forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr og etter forskriften om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen er så vidt ensartede at det er praktisk å gi en felles oversikt over dem:

Klagefrist

Som etter forvaltningsloven er klagefristen i begge forskrifter tre uker.

Forberedelse av klagebehandlingen – tilleggsavgift, parkeringsgebyr,

Kommunen behandler klage over tilleggsavgift i forbindelse med avgiftsparkering, og kommunalt ilagt parkeringsgebyr. Der det ikke er kommunal håndheving, eller parkeringsgebyr er ilagt ved bruk av blanketter fra Statens Innkrevingsentral, behandles klagen av politiet.

Kommunen eller politiet gir skriftlig begrunnelse dersom klageren ikke får medhold. Dersom særlige grunner tilsier det, kan parkeringsgebyr eller tilleggsavgift ettergis.

Klage på ilagt parkeringsgebyr som ikke gis medhold, kan innen tre uker kreves forelagt forhørsretten. Klage på tilleggsavgift kan på samme måte kreves forelagt namsretten.

Dette dobbelte klagesystemet når det gjelder tilleggsavgift og parkeringsgebyr, samsvarer med det som ofte har vært praktisert tidligere. I og med at ileggelsesblanketten festes til kjøretøyet, er det behov for en slik ekstra kommunikasjon. Ved andre gebyrreaksjoner blir blanketten levert direkte til vedkommende person.

andre gebyrer

Klagebehandling når det gjelder gebyrer som er ilagt av politiet eller

biltilsynet for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen, forbedres av henholdsvis politiet eller vegkontoret.

Gebyr kan frafalles av politiet eller vegkontoret. Søknad om frafallelse kan fremsettes sammen med, eller uavhengig av klage til forhørsretten over ileggelse av gebyr. I forbindelse med klage til forhørsretten skal spørsmålet om frafallelse av gebyr vurderes. Avgjørelse av søknad om frafallelse kan ikke påklages.

Hva frafallelse innebærer

Spørsmål om frafallelse, eller ettergivelse gjelder om den myndighet som har ilagt gebyret eller tilleggsavgiften, bør la «nåde gå for rett» ut fra rimelighet – selv om de rettslige vilkår for ileggelse er til stede.

Klage når rettsgrunnlaget angripes

Med adgangen til å klage er tenkt på de tilfeller der klageren mener at det ikke har vært lovlig grunnlag for gebyrileggelsen. Dette må bedømmes som om forholdet hadde vært straffbart.

Klage over gebyrene behandles altså av forhørsretten, mens klage over tilleggsavgift behandles av namsretten.

Retten kompetanse

Retten kan prøve om vilkårene for ileggelse forelår. Vilåret om skyld er her som etter loven § 31, første ledd forsett eller uaktsomhet.

Retten har adgang til å behandle en for sent fremsatt klage dersom den finner at oversittelsen av klagefristen verken kan legges eier eller bruker av kjøretøyet til last og klagen er fremsatt så snart det var mulig.

At brukeren ikke underretter eieren av kjøretøyet om ileggelsen, er en omstendighet som eieren bærer risikoen for.

Ileggelse av gebyr kan ikke prøves av namsmyndighetene. Dette har sin årsak i at forhørsretten og namsmyndighetene ikke skal kunne prøve de samme spørsmål. Derimot kan namsmyndighetene prøve spørsmål om adgangen til inndriving. I slike tilfeller gjelder de vanlige regler i tvangsfullbyrdsloven. På dette område har forhørsretten ingen prøvelsesadgang.

Femte ledd

Gebyrer og tilleggsavgift er sivilrettslige krav

Gebyrene og tilleggsavgiften er sivilrettslige krav. De tvangsmidler som loven gir for sikring av disse kravene, er omtalt til § 38.

Sjette ledd

- Gebyr kr 500* Både i forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr og i forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen er gebyrstørrelsen fastsatt til ett og samme beløp – kr 500.
- Tilleggsavgift kr 300* Tilleggsavgift i forbindelse med avgiftsparkering er fastsatt til kr 300.
- Forhøyelse av tilleggsavgift og gebyr* Er tilleggsavgift eller gebyr ikke betalt innen tre uker etter ileggelsen, forhøyes de med 50 %. Dette gjelder selv om ileggelsen er påklaget. Betalingsplikten gjelder også selv om det er fremsatt klage.
- Inndrivning* Tilleggsavgift eller gebyr som ikke er betalt innen tre uker etter ileggelsen, kan på nærmere vilkår inndrives i henhold til vegtrafikkloven § 38.
- Saksomkostninger* Skyldneren må dekke omkostninger ved rettslig inndrivning, også eventuelle idømte saksomkostninger. Men han har ikke erstatningsplikt for omkostninger ved utenrettslig inndrivning. Kommuner som nytter privat bistand ved inndrivning av tilleggsavgifter og parkeringsgebyrer, kan derfor ikke belaste skyldneren med utenrettslige omkostninger. Det betyr at kommunene selv må betale salæret dersom de ønsker å nytte inkassofirma ved inndrivningen.
- Det kan ikke kreves rente ved unnlatt betaling. Morarente kan imidlertid ilegges etter rettens skjønn fra saksanlegg av en fullbyrdingsdom, jfr. lov om renter ved forsinket betaling m.m. § 5.
- Informasjon om muligheten for å bli ilagt saksomkostninger ved klage til retten* I en sak om manglende informasjon fra kommunens side om muligheten for å bli ilagt saksomkostninger ved klage til forhørsretten, har Sivilombudsmannen bl.a. anført følgende i en uttalelse 7. juli 1992:
- «Jeg vil --- be parkeringsselskapet innarbeide informasjon om eventuelle saksomkostninger ved klage over gebyrileggelser i sin standardinformasjon. Jeg vil anta at det vil være naturlig å gi slike opplysninger samtidig som man opplyser om klageadgang til forhørsretten og gjeldende klagefrist. Klageren bør for øvrig også informeres om adgangen til selv å kreve egne saksomkostninger i forbindelse med klagen dekket.»

§ 31 B FORENKLET FORELEGG

Kongen kan bestemme at bøteleggelse på stedet eller i ettertid for trafikkforseelser av nærmere angitt art kan skje ved forenklet forelegg etter faste bøtesatser. I slikt forelegg kan straffebudet og det straffbare forhold betegnes ved stikkord eller på liknende måte.

Forelegg utskrevet på stedet faller bort dersom det ikke straks vedtas. For forelegg utskrevet i ettertid gjelder straffeprosessloven § 256 nr 5 tilsvarende. Slikt forelegg faller bort dersom det ikke vedtas innen fristen. Kongen kan gi nærmere regler om framgangsmåten når forelegget utskrives i ettertid.

Påtalemyndigheten kan til gunst for siktede oppheve vedtatt forelegg.

Politimann som ellers ikke har foreleggsmyndighet, kan gis myndighet til å utferdige forenklet forelegg.

Kongen gir nærmere regler om bruk av forenklet forelegg og fastsetter bøtesatser og subsidier fengselsstraff for de forskjellige forseelser som ordningen skal omfatte.

I kraft 15. mai 1972

Paragrafen kom inn i vegtrafikkloven 21. juni 1968 og ble satt i kraft 15. mai 1972. Paragrafen er endret 24. juni 1988.

Forenkling av mindre alvorlige masseforseelser

Som det fremgår av betegnelsen «forenklet forelegg» innebærer ikke denne ordning noen avkriminalisering, men en mindre komplisert og raskere behandling enn vanlig av mindre alvorlige trafikkforseelser som er lette å påvise og som forekommer i større mengder.

Nærmere forskrift og instruks

De nærmere enkeltheter ved ordningen er regulert ved forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker fastsatt ved Kronprinsregentens resolusjon av 29. juni 1990, og ved Justisdepartementets instruks av 1. september 1990.

Ut over det som er regulert i eller i medhold av paragrafen her, vil straffeprosesslovgivningen gjelde så langt den passer for ordningen med forenklet forelegg. Av dette følger bl.a. at et vedtatt forelegg har samme virkning som rettskraftig dom.

Hvilke overtredelser det kan ilegges forenklet forelegg for

Første ledd

Etter forskriften § 1 kan bøteleggelse ved forenklet forelegg skje ved bl.a.:

- Overtredelse av fartsgrenser med inntil 25 km/time når fartsgrense på stedet er 60 km/time eller lavere, og med inntil 35 km/time når fartsgrense på stedet er høyere.
- Kjøring mot rødt lys etter skiltforskriften §§ 23 eller 24.
- Kjøring i strid med en del vikeplikt-, forbuds- og påbudsskilt og vegoppmerkinger.
- Kjøring i strid med en del bestemmelser i trafikreglene.
- Kjøring uten foreskrevne kjennemerker.
- Kjøring uten å ha tilstrekkelig utsyn, med feil ved lys, med større antall personer enn tillatt.
- Kjøring med ulovlig trimmet motorsykkel.
- Kjøring der parkeringsbrems ikke virker.

Noen overtredelser over på gebyr fra 1. januar 1994

Tidligere var kjøring med dekk med for liten mønsterdybde, ulovlig bruk av piggdekk, kjetting o.l., og kjøring uten å ha med vognkort, førerkort eller kurs/aldersbevis for moped omfattet av ordningen med forenklet forelegg. Fra 1. januar 1994 er disse overtredelsene avkriminalisert ved at de er blitt gjenstand for gebyrileggelse i henhold til forskrift av 17. september 1993 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Denne forskriften er omtalt under §§ 31 og 31 a.

Fellesbot

Foreligger det flere overtredelser som alle kan avgjøres ved forenklet forelegg, kan det på nærmere vilkår ilegges en fellesbot. Dersom fellesboten vil overstige kr. 4000, skal forenklet forelegg ikke utferdiges. Det vil da være aktuelt med anmeldelse og vanlig bøteleggelse. (Forskriften § 2.)

Ikke forenklet forelegg ved særlig skjerpene eller formildende omstendigheter

Etter instruksen skal forenklet forelegg ikke utferdiges hvis det foreligger særlig skjerpene eller formildende omstendigheter.

Bøteleggelse på stedet eller i ettertid

Foruten bøteleggelse på stedet kan forenklet forelegg også utferdiges i ettertid. Denne adgangen kom til ved lovendringen i 1988.

Kongens myndighet til å bestemme bøteleggelse i ettertid ved forenklet forelegg er delegert til Justisdepartementet 8. juni 1990.

Etter instruksen kan bøteleggelse i ettertid skje når

- bevis for overtredelsen er sikret ved fototeknisk materiale,

- siktede er umyndig og det er påkrevd med vergenes medvirkning,
- siktede er stanset etter en overtredelse og han har erklært seg villig til å vedta et forenklet forelegg, men ikke kan tilbys dette fordi tjenestemannen ikke har med seg foreleggsblanketter eller ikke har foreleggsmyndighet.

Bøteleggelse ved forenklet forelegg skal primært skje på stedet.

Bøtesatsene er bindende ved forenklet forelegg

Bøtesatsene er fastlagt i forskriften § 1. De er bindende og kan ikke under noen omstendighet fravikes ved ileggelse av forenklet forelegg. De må også anses som et straffeutmålingsdirektiv ved utstedelse av ordinære forelegg, men selvsagt med adgang til justering i forhold til formildende eller skjerpene omstendigheter.

Bøtelagte behøver ikke erklære seg straffskyldig

Det er ikke noe vilkår for at forenklet forelegg gyldig kan vedtas at bøtelagte har erklært seg straffskyldig, like lite her som ved ordinær bøteleggelse.

Tilfeller der forenklet forelegg ikke kan utferdiges

I forskriften § 4 er fastsatt at forenklet forelegg ikke kan utferdiges dersom:

- Siktete nekter å vedta forelegget.
- Det foreligger mistanke om flere overtredelser som ikke alle kan avgjøres ved forenklet forelegg.
- Forholdet vil føre til betydelig høyere straff ved vanlig straffeprosessuell forfølgning.

Etter instruksen skal polititjenestemannen ikke utferdige forenklet forelegg hvis han er usikker på om vilkårene for dette er til stede. Forenklet forelegg kan bare utferdiges til person som har legitimert seg på tilfredsstillende måte.

Vergers medvirkning

For personer under 18 år må både den umyndige og vergene vedta forelegget.

Annet ledd

Straffeprosessloven § 256 nr. 5

Her er det bestemt at straffeprosessloven § 256 nr. 5 gjelder tilsvarende ved forelegg som er utskrevet i ettertid. Dette betyr at forelegget skal være undertegnet og datert og inneholde oppfordring til siktede om innen en fastsatt frist å erklære om han vedtar forelegget. Fristen fastsettes slik at han får en betenkningstid som i alminnelighet bør være fra 3 til 10 dager.

Delegering til Justisdepartementet

Kongens myndighet til å gi regler om fremgangsmåten når forenklet forelegg utskrives i ettertid, er delegert til Justisdepartementet 8. juni 1990.

Forenklet forelegg bortfaller hvis det ikke vedtas

Forelegg som er utskrevet på stedet, må vedtas straks og uten betenkingsfrist. Ellers faller det bort. Trafikanten bør likevel få anledning til noen minutters vurdering av om han skal vedta forelegget.

Virkingen av at forenklet forelegg bortfaller

At forenklet forelegg bortfaller, innebærer at det ikke kan tre i stedet for tiltalebeslutning slik som et ordinært forelegg. Saken må da behandles på vanlig måte, med eventuell anmeldelse og ordinært forelegg.

Tredje ledd

Forenklet forelegg kan oppheves til gunst for bøtelagte

Denne bestemmelsen har sitt grunnlag i ønske om å unngå anke til Høyesterett når påtalemyndigheten finner klage fra den som har vedtatt forenklet forelegg, berettiget. Påtalemyndigheten kan oppheve vedtatt forenklet forelegg til gunst for bøtelagte. Dersom vilkårene for bøteleggelse ikke var til stede, skal påtalemyndigheten oppheve forelegget. På den annen side kan oppheving ikke i noe tilfelle skje til skade for den bøtelagte. Da vil rettsmiddelet måtte være anke.

Slik overprøving av forenklet forelegg er ubundet av tidsfrister. Forelegget kan oppheves selv om boten er betalt eller anke er begjært.

Eventuelt nytt forelegg

Er forenklet forelegg blitt opphevet, kan påtalemyndigheten utferdige nytt forenklet forelegg. Det må imidlertid ikke være strengere enn det som er blitt opphevet. Det samme gjelder eventuelt nytt ordinært forelegg.

Femte ledd

Etter instruksen skal registerkort for vedtatte forenklede forelegg arkiveres ved vedkommende politikammer. Når forelegg er vedtatt, sendes det til Statens Innkrevingsentral for registrering og betalingsoppfølging.

§ 32 OVERTREDELSE AV VEGTRAFIKKBESTEMMELSER I UTLANDET

Etter overenskomst med fremmed stat og under forutsetning av gjensidighet i det vesentlige, kan Kongen gi forskrifter om at overtredelse begått på den fremmede stats område av nærmere fastsatte slags vegtrafikkbestemmelser som gjelder der, skal straffes her i riket på samme måte som nevnt i § 31. Når det gjelder handlinger begått i Danmark, Finland, Island eller Sverige, kan Kongen gi bestemmelser om dette uansett overenskomst.

Kongen kan videre gi nærmere forskrifter til gjennomføring av samarbeidet med de andre stater, herunder om at sak om overtredelse av norske vegtrafikkbestemmelser ikke skal forfølges videre her i riket, og om at straff ikke skal fullbyrdes etter at det er satt fram begjæring om forfølgning i annen stat.

*Bakgrunn for
paragrafen*

Som bakgrunn for § 32 er bl.a. følgende anført i Ot.prp. nr. 23 (1964-65) om vegtrafikklov:

«Med den stadig økende motorvogntrafikk over landegrensene, både i de nordiske land og i hele Europa, melder problemet seg om håndhevingen av trafikkbestemmelsene i forhold til utlendinger på besøk i et land. Ofte er disse besøk kortvarige og det oppstår vansker for myndighetene med å få ferdigbehandlet (etterforsket og pådømt m.m.) saker mot utlendinger i anledning av deres trafikkovertridelser i løpet av den tid vedkommende utlending befinner seg i landet. Det vil derfor kunne forekomme at utlendingen slipper med en bot, hvor f.eks. fengselsstraff ville vært en riktigere reaksjon, eller han slipper med en advarsel istedenfor bot, eller hans overtredelse blir i det hele ikke gjort til gjenstand for håndheving. Det har i de forskjellige land vært ansett lite tilfredsstillende at utlendinger av disse grunner slipper lettere enn vedkommende lands egne borgere når det gjelder samme art trafikkforseelser. I trafikksikkerhetens interesse er det derfor ønskelig at man kan oppnå en større ensartethet når det gjelder håndhevingen av trafikkovertridelser overfor innlendinger og utlendinger.

Det har i Europarådet i lengre tid pågått et samarbeid mellom medlemsstatene med sikte på å få i stand en europeisk konvensjon på dette område, der de nærmere regler for en systematisk ordning av de rettslige og praktiske forhold som oppstår i samband med det nevnte problem,

kan utformes og danne grunnlag for et nærmere samarbeid mellom statene. Etter et grundig forarbeid i Europarådets kriminalitetskomité, der også representanter for Danmark, Norge og Sverige har deltatt, er det den 30. november 1964 utarbeidet en konvensjon (European Convention on the Punishment of Road Traffic Offences).

Departementet har derfor funnet, at når man nå fremmer forslag om en ny vegtrafikklov, vil det være hensiktsmessig og riktig å nytte høvet til samtidig å foreslå en særbestemmelse som i nærværende paragraf, og som vil gjøre det mulig å fremme forslag om ratifikasjon av den nevnte konvensjon på et senere tidspunkt uten at det blir behov for lovendringer. Forslaget i proposisjonens § 32 prejudiserer på den annen side ikke en norsk tilslutning til konvensjonen, og går ikke lenger enn til å åpne adgang for Kongen til å gi forskrifter om at overtredelser begått på fremmed stats område av nærmere fastsatt slags vegtrafikkbestemmelser som gjelder der, skal straffes her i riket på samme måte som nevnt i § 31.----»

Norge har hittil ikke sluttet seg til konvensjonen av 30. november 1964. Heller ikke er det gitt forskrifter etter paragrafen her.

Annet internasjonalt samarbeid

Vi nevner at det er inngått samarbeidsavtale mellom riksadvokatene i de nordiske land om rettsforfølgning i et annet nordisk land enn der den straffbare handling er begått.

Lov av 15. november 1963 inneholder bestemmelser om fullbyrding av nordiske straffedommer m.v. her i landet.

Lov av 22. februar 1974 om europeiske straffedommer m.m. gjennomfører en europeisk konvensjon av 28. mai 1970 om internasjonal gyldighet av straffedommer.

Lov av 25. mars 1977 om overføring av straffeforfølgning fra eller til annet europeisk land gjennomfører en europeisk konvensjon av 15. mai 1972 om overføring av straffesaker.

Straffeloven § 12


Av straffeloven § 12 følger at norsk straffebestemmelse vil kunne anvendes på lovovertrødelse som er begått i utlandet av norsk statsborger eller av noen som er hjemmehørende i Norge, dersom handlingen er straffbar også etter det lands lov der handlingen er foretatt.

Promillekjøring i utlandet kan straffes i Norge

Høyesterett har avgjort at vegtrafikkloven § 22, første ledd ikke er begrenset til kjøring i påvirket tilstand i Norge. Samtidig er det blitt

fastslått at det ikke kan utledes av vegtrafikkloven § 32 at lovens straffebud bare kan anvendes dersom det er blitt truffet bestemmelser etter § 32. (Rt. 1969 side 509.)

§ 33 INNDRAGNING AV FØRERKORT M.M.

1. *Blir den som har førerkort, ilagt straff eller domfelt for en straffbar handling, kan politimesteren eller den han gir myndighet, treffe vedtak om inndragning av førerkortet eller mopedførerbeviset for nærmere fastsatt tid eller for alltid, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det. Det samme gjelder dersom innehaveren ikke er edruelig eller hans vandel forøvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn.*
 2. *Førerkort eller mopedførerbevis skal inndras for minst et år dersom innehaveren blir ilagt straff eller domfelt for overtredelse av bestemmelsene i § 22 første eller annet ledd.*
 3. *Førerkort eller mopedførerbevis skal inndras for minst 2 år dersom innehaveren nekter å medvirke til at det blir tatt utåndingsprøve, blodprøve eller foretatt klinisk legeundersøkelse som nevnt i § 22 a tredje ledd.*
 4. *Dersom innehaveren tidligere i de siste 5 år er ilagt straff eller domfelt for overtredelse av bestemmelsene i § 22, eller dersom hans førerkort har vært inndratt etter nr. 3 foran, skal førerkortet inndras for alltid*
 - a) *dersom innehaveren i dette tidsrommet overtrer bestemmelsene i § 22, og han seinere blir ilagt straff eller domfelt for dette forholdet, eller*
 - b) *dersom innehaveren nekter å medvirke til at det blir tatt utåndingsprøve, blodprøve eller foretatt klinisk legeundersøkelse som nevnt i § 22 a tredje ledd.*
- Førerkortet skal likeledes inndras for alltid dersom innehaveren ved bruk av motorvogn har voldt eller medvirket til trafikkuhell og han blir ilagt straff eller domfelt for å ha unnlatt å yte hjelp (jfr. § 12) til noen som kom til skade ved uhellet.*
- 

5. 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 inndragning av førerkort, kan politimesteren eller den han gir myndighet ta det fra ham inntil saken er endelig avgjort. Dersom den mistenkte ikke samtykker i beslaget, må spørsmålet om fortsatt førerkortbeslag oversendes forhørsretten til avgjørelse innen 3 uker. Dette gjelder tilsvarende for mopedførerbevis etter § 24 andre ledd.

6. Når politiet vil ta førerkortet fra en motorvognfører eller det er truffet vedtak om inndragning av førerkortet, plikter innehaveren straks å levere det til politiet.

Nærmere bestemmelser i førerkortforskriften §§ 37-39

Førerkortforskriften §§ 37 - 39 inneholder nærmere bestemmelser om inndragning og beslag av førerkort, og om forvaring av utenlandsk førerkort.

Vedtaketts innhold

Inndragningsvedtak skal bl.a. inneholde opplysninger om hjemmel, begrunnelse, inndragningstidens lengde og fra hvilken dato inndragningen regnes. Inndragningstiden regnes fra dato for midlertidig beslag eller fra innleveringsdato.

Utgangspunkt for inndragningstiden

Utelukket fra alle førerkortklasser i inndragningstiden

Den som har fått førerkortet inndratt, kan ikke få førerkort i noen klasse så lenge inndragningen varer.

Ikke øvingskjøring i inndragningstiden uten politiets samtykke

Etter trafikkopplæringsforskriften § 1 kan den som har fått førerkortet beslaglagt eller inndratt, ikke øvingskjøre med mindre særskilt samtykke til dette gis av vedkommende politimester eller den han bemyndiger.

Nr. 1 - 3 og 5

Ved lovendring 4. juli 1991 er det fastsatt at mopedførerbevis skal kunne inndras eller beslaglegges på samme måte som førerkort.

Nr. 1

Justisdepartementets håndhevingsinstruks

Ved Justisdepartementets håndhevingsinstruks av 25. februar 1992 er det gitt retningslinjer når det gjelder praksis for inndragning av førerkort med hjemmel i vegtrafikkloven § 33 nr. 1 for følgende:

- Fartsovertredelser
- Dødsfølge, uaktsomt drap, personskade, materiell skade

- Trafikkfarlige forseelser når det gjelder vikeplikt, forbikjøring, kjøring mot rødt lys, avstand til forankjørende, skrensing m.v., overtredelse av loven § 21, nedsatt sikt som følge av snøtildekke-
de vinduer o.l., tekniske mangler og overlasting

Andre straffbare handlinger

Ved håndhevingsinstruksen er det pekt på de tilfeller der allmenne hensyn bør føre til inndragning for å beskytte samfunnet mot de skadevirkninger det kan ha om vedkommende fortsatt tillates å føre motorvogn. Dette gjelder drap, voldtekt, narkotikaforbrytelser, grov smugling, bilbrukstyveri, tyveri av bil, ran og tyverier. Et vilkår for inndragning i disse kategorier må være at det var klar sammenheng mellom bruken av motorvogn og den straffbare handling. Departementet har flere ganger opphevet inndragning hvor klageren er straffet for å ha smuglet narkotika fra utlandet og nyttet bil som transportmiddel, men hvor bruken av bil ikke har representert annet enn et mer eller mindre tilfeldig valg av transportmiddel.

Andre inndragningsgrunnlag som er omtalt i instruksen er unnlatelse av å stoppe for kontroll, brudd på plikter ved trafikkuhell, og brudd på plikten til å forvise seg om at den som en lar bruke motorvogn fyller vilkårene for å føre den.

Manglende edruelighet

Videre heter det i håndhevingsinstruksen at manglende edruelighet ofte vil komme til uttrykk ved innsettelse i drukkenskapsarrest (drukkenskapsloven § 20) eller ved bøteleggelse etter samme lov § 17. En enkelt bot for beruselse bør i alminnelighet ikke føre til inndragning. Bøtelegges vedkommende to eller flere ganger i løpet av et år, bør inndragning av førerkortet for ett eller flere år overveies dersom det er grunn til å tro at vedkommende ikke er edruelig. Dreier det seg om jevnlig misbruk, bør inndragning for alltid overveies.

Ulovlig bruk av narkotika

Med hensyn til de følger bruk av narkotika kan få for innehaver av førerkort har Sosialdepartementet i brev av 26. februar 1973 uttalt:

«Når det gjelder spørsmål om inndragning av førerkort i forbindelse med ulovlig bruk av narkotika, antas dette medisinsk sett først og fremst å være aktuelt når det dreier seg om kronisk misbruk, en tilstand som ikke er forenlig med å føre motorkjøretøy. Det kan opplyses at helsedirektøren tidligere i en slik sak har avgitt en uttalelse om at en narkoman måtte godtgjøre at han i løpet av 1 år ikke hadde tilbakefall av sitt misbruk, før helsedirektøren eventuelt kunne gi tilråding om at vedkommende fikk tilbake sitt førerkort.

Fra et medisinsk synspunkt synes det ikke å være grunnlag for at enhver bruk av narkotiske midler skal få konsekvenser for inndragning av vedkommendes førerkort.»

Nr. 3

Nektelse av å medvirke til utåndingsprøve, blodprøve m.v.

Om bestemmelsen i nummeret her fremgår følgende av håndhevingsinstruksen:

Denne bestemmelsen, jfr. bestemmelsen om sperrefrist i § 24 a, tredje ledd, er sanksjoner som knytter seg til unndragelse av plikten til å medvirke til utåndingsprøve, blodprøvetaking eller legeundersøkelse. Når det er grunn til å tro at noen har overtrådt bestemmelsene i § 22, er det å nekte medvirkning som nevnt et forhold som i seg selv medfører inndragning av førerkortet eller sperrefrist for utstedelse. Inndragning av førerkort eller fastsetting av sperrefrist for minst 2 år skal således nyttes overfor den som på vedkommende tidspunkt var mistenkt for å ha kjørt motorvogn i påvirket tilstand, selv om det senere kommer fram at vedkommende ikke var påvirket eller ikke hadde kjørt, eller vedkommende frifinnes i straffesak. Ved Eidsivating lagmannsretts dom av 14. desember 1977 har Justisdepartementet fått medhold i dette syn. Anke til Høyesterett over dommen er nektet fremmet.

I de saker hvor det foreligger mistanke om overtredelse av § 22, er utåndingsprøven eller blodprøven det eneste eksakte bevismiddel. Erfaring viser at det er meget vanskelig å oppnå domfellelse hvor beviset prøves ført uten at slik prøve foreligger. Prøven viser også graden av alkoholpåvirkning og har derfor ikke bare betydning for avgjørelse av skyldspørsmålet, men også for straffeutmålingen.

Når slik nektelse foreligger

Når det gjelder spørsmålet om hvilke krav som må stilles for at den mistenktes forhold skal kunne betraktes som «nektelse» i lovens forstand, antar man at det er tilstrekkelig at mistenkte er klar over at han blir pålagt å underkaste seg prøve og videre er klar over at han nekter å medvirke til dette.

Nr. 4

Om bestemmelsene her har Justisdepartementet anført følgende ved håndhevingsinstruksen:

Utgangspunkt for 5-års perioden

Utgangspunktet for beregning av 5-årsperioden er tidspunktet for avsigelsen av den første dom, eventuelt den dag vedkommende motorvognfører nekter å medvirke til legeundersøkelse og prøve med inndragning av førerkort til følge. Fra dette tidspunkt regnes fristen til tidspunktet for neste overtredelse (nektelse). Det er altså

tidspunktet for domsavsigelsen, ikke tidspunktet da dommen ble endelig, som legges til grunn. Har dommen vært anket til Høyesterett, regnes fristen fra underrettens dom hvis denne stadfestes. Bli dommen opphevet, må man legge vekt på tidspunktet for den eventuelle nye dom.

Utgangspunkt for inndragningstid ved gjentatt overtredelse

Det forekommer at en person som er dømt for promillekjøring, kjører på ny i påvirket tilstand (eller nekter å medvirke til legeundersøkelse eller blodprøve m.m.) før utløpet av den fastsatte inndragningstid. Den nye inndragningstid (for alltid) skal regnes fra tidspunktet for annen kjøring (nektelse), ikke fra utløpet av den første inndragning.

Ved fastsetting av sperrefrist for alltid i medhold av § 24 a, tredje ledd får foranstående retningslinjer tilsvarende anvendelse.

Nr. 5

Om beslag av førerkort fremgår bl.a. følgende av håndhevingsinstruksen:

Vilkår for beslag

Forutsetningen for beslag av førerkort etter nummeret her er at det forhold som gir grunn til beslag er av en slik karakter at man kan regne med at beslaget følges opp med inndragningsbeslutning, når forholdet som ga grunn til beslag er fastslått ved rettskraftig avgjørelse. Beslag foretas normalt bare når det er overveiende sannsynlig at mistanken om begått overtredelse kan belegges med fellende bevis.

*Førerkortinnehave-
ren må gjøres kjent
med sin rett til å nekte
samtykke*

Ved beslag av førerkort ser departementet det som særlig viktig at førerkortinnehaveren blir gjort kjent med sin rett til å nekte samtykke av beslag, at han når som helst kan trekke et gitt samtykke tilbake og at saken i begge tilfeller vil kunne bli sendt til forhørsretten.

Når samtykke nektes

Politiet kan ikke beholde førerkortet ut over 3 uker uten samtykke av førerkortinnehaveren eller forhørsretten. Ved beslag skal førerkortinnehaveren snarest mulig spørres om han samtykker i beslaget. Gir han ikke samtykke, eller trekker han senere et gitt samtykke tilbake, sendes saken uten opphold til forhørsretten dersom politiet fortsatt ønsker å holde førerkortet beslaglagt.

Trekker førerkortinnehaveren et gitt samtykke til beslag tilbake, løper en ny 3-ukersfrist fra tilbakekallingen av samtykket.

Etter lovendring 4. juli 1991 er det tilstrekkelig at begjæring om fortsatt beslag er sendt forhørsretten innen 3 uker fra beslagstidspunktet eller tilbaketrekking av samtykke. Som følge av lovendring-

en har førerkortinnehaveren ikke krav på å få førerkortet utlevert selv om det går mer enn 3 uker før forhørsrettens kjennelse foreligger.

Det er imidlertid blitt klart at det er ønskelig å begrense bruken av retten til å holde førerkortet tilbake. For at loven ikke skal praktiseres på en uheldig måte vil Justisdepartementet i nær fremtid sende et rundskriv til politiet som vil presisere håndhevingsinstruksjonen på dette punkt. Etter denne presiseringen vil politiet totalt kunne holde på førerkortet i inntil 4 uker når forhørsrettens avgjørelse først foreligger etter at 3-ukersfristen er utløpt. Om dette vises til St.prp. nr. 29 for 1993-94 om endra løytingsvedtak m.v. for 1994 under Samferdselsdepartementet, og til Innst. S. nr. 120 for 1993-94 fra samferdselskomitéen.

Virkning av at beslag ikke skjer på forseelstiden

Går det lengre tid fra forseelsestidspunktet til beslag, eller inndragning uten beslag blir foretatt, vil inndragningen av førerkortet lett få preg av tilleggsstraff. Departementet har i en rekke saker tillagt dette vekt til gunst for vedkommende, som har fått fastsatt en kortere inndragningstid enn tilfellet normalt skulle tilsi.

Rettspraksis

Ved vurderingen av om beslag skal kunne foretas har retten kompetanse til å prøve alle sider ved saken. Retten må således bl.a. prøve om de forhold som vedkommende er mistenkt for, ved eventuell senere domfellelse kan medføre inndragning av førerkortet på grunn av allmenne hensyn, jfr. § 33 nr. 1. (Rt. 1983 side 1420.)

I kravet om «skjellig grunn» til mistanke for et straffbart forhold ligger at mistanken må være av en viss styrke. Imidlertid kan loven ikke forstås slik at det kreves noen kvalifisert sannsynlighetsovervekt for at førerkortinnehaveren er skyldig. (Rt. 1992 side 1529.)

Adgangen til å inndra førerkortet etter § 33 nr. 5 forutsetter at det foreligger skjellig grunn til mistanke for «et straffbart forhold». Dette forutsetter at også de subjektive vilkår for straff er til stede. (Rt. 1992 side 409.)

At en førerkortinnehaver hadde overlatt bl.a. sitt førerkort og en leiebil til en bror som var siktet for drap, for å lette dennes flukt til utlandet, gir grunnlag for inndragning av førerkort og dermed også for beslag (Rt. 1993 side 1121).

I forbindelse med spørsmål om fortsatt beslag må retten vurdere om dette vil være påkrevet og hensiktsmessig både i lys av fremdriften i saken og ut fra hensynet til siktedes interesser (Rt. 1988 side 1153).

Ved meddelelse av samtykke til beslag har retten anledning til å

fastsette tidsfrist for beslaget. Når fristen er utløpt, kan det ikke begjæres forlenget beslag. (Rt. 1989 side 1046.)

§ 34 INNDRAGNING AV FØRERKORT M.M. AV SÆRLIGE GRUNNER

Dersom politiet har skjellig grunn til å tro at innehaver av førerkort ikke lenger fyller de krav som er fastsatt til syn, helse og førerlighet for slikt førerkort, eller at innehaveren ikke har de kunnskaper eller den kjøreferdighet som hensynet til trafikk sikkerheten krever, kan politimesteren eller den han gir myndighet pålegge innehaveren – dersom denne fortsatt ønsker å nytte sitt førerkort – innen en fastsatt frist å underkaste seg slik legeundersøkelse som finnes påkrevd og framstille seg til helt eller delvis ny førerprøve. Finner politiet det nødvendig, kan det pålegge ham å levere førerkortet til politiet inntil videre.

Unnlater innehaveren å etterkomme pålegg etter første ledd, eller legeundersøkelsen ikke er tilfredsstillende, eller består han ikke førerprøven, kan politimesteren eller den han gir myndighet inndra førerkortet. § 33 nr. 6 får tilsvarende anvendelse.

Er resultatet av legeundersøkelsen ikke til hinder for det, eller består han førerprøven, kan vedkommende myndighet utferdige nytt førerkort til ham, eventuelt med begrenset gyldighetstid eller på særlige vilkår.

Politimesteren eller den han gir myndighet kan inndra førerkortet når innehaveren ikke har fremlagt nødvendig legeattest innen fastsatt frist, jfr. § 24 femte og sjette ledd.

Det som er bestemt foran gjelder så langt det passer også for mopedførerbevis utstedt i medhold av § 24 andre ledd.

Vanligvis ikke inndragning før etter nærmere undersøkelser

Det er ikke meningen at politiet vanligvis i slike tilfeller skal reagere umiddelbart med inndragning. Politiet skal vanligvis pålegge vedkommende å underkaste seg en legeundersøkelse dersom det foreligger mistanke om helsesvikt. Dersom legeundersøkelsen gir grunn til det, kan innehaveren også pålegges å fremstille seg til ny førerprøve. Den som politiet har grunn til å tro ikke har de nødvendige kunnskaper eller tilstrekkelig kjøreferdighet, kan pålegges å fremstille seg til ny teoretisk og praktisk prøve hos biltilsynet uten forutgående legeundersøkelse.

Ut fra resultatet av legeundersøkelsen kan politiet treffe vedtak om inndragning av førerkortet. Hvis teoretisk eller praktisk prøve ikke bestås, treffer politiet vedtak om inndragning av førerkortet.

Dersom resultatet av legeundersøkelse eller prøve tilsier at førerkort bør gis med kortere varighet eller med særlige vilkår, kan slikt nytt førerkort utstedes. Dersom dette ikke blir godtatt og det tidligere førerkort ikke blir innlevert frivillig, forutsettes politiet å treffe vedtak om inndragning av det tidligere førerkort.

Inndragningstid

Hvis bestemt inndragningstid ikke kan fastsettes ved inndragning av helsemessige grunner, inndras førerkortet inntil videre. Det kan vanligvis ikke tilbakeleveres før tilfredsstillende legeerklæring er lagt fram. (Førerkortforskriften § 38.)

Tilbakelevering

Nytt førerkort

Inndragning av førerkort etter § 34 er ikke til hinder for at vedkommende kan få nytt førerkort når de forhold som førte til inndragningen ikke lenger er til stede.

Ikke inndragning ved akutt og forbigående mental ubalanse

I en Høyesteretts-kjennelse inntatt i Rt. 1978 side 1259 er bl.a. uttalt følgende:

«Betingelsen for at politiet kan gripe inn og frata en person førerkortet inntil videre, er at det er skjellig grunn til å tro at vedkommende ikke lenger fyller de lovbestemte krav til syn, helse og førerlyst. Loven tar etter min oppfatning sikte på en mer varig tilstand hos innehaveren av førerkortet. Dette følger av at loven nytter ordene «ikke lenger fyller». Lovens § 34, første ledd kan da ikke brukes overfor en bilfører som befinner seg i en akutt og forbigående tilstand av mental ubalanse.»

Øvingskjøring

Om øvingskjøring i inndragningstiden vises til det som er sagt ovenfor til § 33.

Fjerde ledd

Livsvarig førerkort og legeattest etter fylte 70 år

har sammenheng med at ordinært førerkort i klassene A, B, BE og T vanligvis skal ha livsvarig gyldighet, men at gyldig legeattest må medbringes under kjøring etter fylte 70 år – jfr. førerkortforskriften § 30. Har man ikke med slik legeattest, kan førerkortet inndras i henhold til vegtrafikkloven § 34, fjerde ledd.

§ 35 FORBUD MOT Å KJØRE FØRERKORTFRI MOTORVOGN

Politimesteren eller den han gir myndighet kan, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det, treffe vedtak om å forby en person for nærmere fastsatt tid å kjøre motorvogn som det ikke kreves førerkort for, dersom vedkommende

a) er blitt fratatt førerkort etter § 33 eller § 34, eller

b) i de siste 2 år er ilagt straff eller domfelt for beruselse eller overtredelse av bestemmelsene i § 22, eller

c) mangler de egenskaper som er nødvendige for å kjøre slik motorvogn, eller

d) av andre grunner anses uskikket til å fortsette å kjøre slik motorvogn.

Motstykke til §§ 33 og 34

Paragrafen er et naturlig motstykke til bestemmelsene om inndragning av førerkort. Som ved førerkortinndragning må vilkår for kjørenekting være hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers. I paragrafen er det spesifisert i fire punkter hvilke grunnlag som kan føre til slik nekting.

Varighet av kjørenekting

Det er ikke blitt fastsatt noen bestemt tidsfrist for kjørenekting. Slik nekting kan bare fastsettes for bestemt tid, ikke for alltid. Det kan være aktuelt med kjørenekting for forholdsvis kortere tidsrom. I lovens premisser er det understreket at det nøye må vurderes hvilke virkninger en slik kjørenekting vil ha, f.eks. ved motorvogner som er førerkortfrie og som utelukkende nyttes som transportmiddel innenfor driftsområder i jordbruk eller skogbruk. Vedtak om forbud mot kjøring av førerkortfri motorvogn skal altså ikke være noen automatisk følge av at det blir truffet vedtak om inndragning av førerkort, men skal vurderes selvstendig.

Hva førerkortfri motorvogn er

§ 35 omfatter både de motorvogngrupper som er nevnt i førerkortforskriften § 5, og traktorer og motorredskap i stedsbegrenset kjøring etter samme forskrift § 6. Har politiet nedlagt generelt forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn, vil dette således omfatte all kjøring med traktor.

Kjøreforbud kan differensieres

Med utgangspunkt i det som er sagt ovenfor om at virkningene av kjørenekting nøye må vurderes, vil et forbud mot å føre førerkortfri motorvogn kunne differensieres. En traktorkjører som f.eks. får sitt

bilførerkort inndratt på grunn av promillekjøring med bil, vil f.eks. kunne gis forbud mot å føre moped, men fortsatt tillates å nytte traktoren til kjøring og arbeid som nevnt i førerkortforskriften § 6.

§ 36 FORBUD MOT BRUK AV KJØRETØY, INDDRAGNING AV KJENNEMERKE OG VOGNKORT

1. Politiet eller biltilsynet kan forby bruken av en motorvogn og tilhenger til motorvogn for så lang tid som nødvendig, dersom

a) kjøretøyet ikke blir omregistrert når det er bestemt i medhold av § 15,

b) når kjøretøyet ikke blir framstilt til kontroll etter § 19 eller pålegg om utbedring av mangel ikke er etterkommet innen fastsatt tid,

c) kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand eller kjøretøyets last ikke er forsvarlig sikret,

d) kjøretøyets hjul ikke er sikret tilstrekkelig veggrep ved bruk av pigger, kjettinger eller lignende, når føreforholdet gjør det nødvendig,

e) pålegg gitt i medhold av § 36 a, fjerde ledd ikke er etterkommet,

f) regler gitt i medhold av § 18 om transport av farlig gods blir vesentlig overtrådt eller pålegg gitt i medhold av § 18 ikke blir etterkommet,

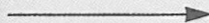
g) kjøretøyet er endret i strid med § 13 fjerde ledd.

2. Når hensynet til trafiksikkerheten krever det, kan politimesteren eller den han gir myndighet forby bruken av motorvogn og tilhenger til motorvogn for bestemt tid inntil 1 år, dersom eieren eller noen som stadig bruker kjøretøyet med hans samtykke,

a) har kjørt med kjøretøy som er endret i strid med § 13 fjerde ledd, eller



- b) har brukt kjøretøyet til kjøring med vesentlig overlast, eller med farlig gods i strid med regler gitt i medhold av § 18, eller med uforsvarlig plassert last, eller på veg der kjøretøyet ikke må kjøre etter gitte bestemmelser om aksel- og boggetrykk, lengde, bredde, høyde m.m., eller
- c) har brukt kjøretøyet til kjøring ellers i strid med bestemmelser i eller i medhold av denne lov, og han tidligere er ilagt straff eller domfelt for overtredelse av slik bestemmelse eller for overtredelse av straffelovens kap. 22 eller § 351 under bruk av motorvogn eller tilhenger til motorvogn, eller
- d) har kjørt med kjøretøyet på uforsvarlig måte.
3. Når bruken av en motorvogn, eller tilhenger til motorvogn blir forbudt etter nr. 1, 2 eller 5, kan politiet, biltilsynet og tollvesenet inndra kjennemerker og vognkort dersom kjøretøyet er registrert. Det samme gjelder i tilfelle som er nevnt i § 5 første ledd i lov av 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motor-kjøretøyer og båter og dersom trafikktrygd ikke blir holdt i kraft if. bilansvarsloven § 19.
4. Når hensynet til trafiksikkerheten krever det, kan politimesteren eller den han gir myndighet, forby bruken av annet kjøretøy enn motorvogn og tilhenger til motorvogn for bestemt tid inntil 6 måneder, dersom kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand, eller dersom eieren eller noen som stadig bruker det med hans samtykke, har brukt det til uforsvarlig kjøring i strid med bestemmelser i eller i medhold av denne lov.
5. Dersom kjøretøyet blir overdratt til andre etter at betingelsene for å forby bruken av det etter nr. 2 og nr. 4 foreld, kan forbud mot bruk også nedlegges mot eller opprettholdes overfor den som får kjøretøyet overdratt til seg.
- Finner politiet grunn til å anta at bruken av kjøretøyet vil bli forbudt i medhold av nr. 2 eller 4, kan politiet midlertidig forby bruken av kjøretøyet inntil vedtak kan fattes etter nr. 2 eller nr. 4.
6. I tilfelle som nevnt i nr. 3 og 4 kan politiet ta kjøretøyet i forvaring når det finner det nødvendig. Bli det ikke hentet innen 3 måneder etter utløpet av forbudstiden, kan det selges etter at



eieren er varslet i rekommandert brev. Reglene i § 37 fjerde ledds annet og tredje punktum og femte-sjuende ledd gjelder tilsvarende.

7. Departementet kan bestemme at det skal betales gebyr for å få tilbake kjennemerker og vognkort i de tilfellene disse er inndratt.

8. Departementet kan bestemme at kjøretøy som bevis på at det ikke foreligger avskiltingsgrunnlag som nevnt i nr. 3, kan tildeles egen bekreftelse på dette, og gir nærmere bestemmelser om utstedelse og om plassering på kjøretøyet. Det kan også bestemmes at kjøretøy uten slik bekreftelse kan avskiltes der det påtreffes og at kjøring uten slik bekreftelse er forbudt.

«Kan»-bestemmelser § 36 gir adgang til å forby bruk av motorvogn og tilhenger i visse tilfeller, og til i den forbindelse å inndra kjennemerker og vognkort. Er det nødvendig, kan kjøretøy tas i forvaring.

Man har funnet det tilstrekkelig med en adgang til slike beføyelser i de tilfeller som fremgår av paragrafen. Det har således ikke vært ansett påkrevd å bestemme at disse tvangsmidlene «skal» brukes.

Nr. 1

Politiet og biltilsynet er vedkommende myndigheter Her er myndigheten gitt både til politiet og biltilsynet. Dette kom uttrykkelig inn i lovteksten ved endring 4. juli 1991. Tidligere var verken politiet eller biltilsynet nevnt, bare «vedkommende myndighet». I kjøretøyforskriften § 135 hadde imidlertid Samferdselsdepartementet gitt slik myndighet til de 2 etater. Kjøretøyforskriften § 135 er opphevet med virkning fra 1. april 1992, da den nevnte endring av lovteksten trådte i kraft.

Forbud for så lang tid som nødvendig Forbud etter nummeret her kan skje for så lang tid som politiet eller biltilsynet finner det nødvendig.

Nr. 1 bokstav e

Overlast Denne bestemmelsen har som formål å hindre kjøring med overlast og å ha et pressmiddel som er egnet for å få gjennomført vektkontroll. Bestemmelsen kom til ved lovendring 10. april 1981.

Nr. 1 bokstav f

Farlig gods Denne bestemmelsen ble innført ved lovendring 12. juni 1987.

Bruksforbud for transport av farlig gods skal gjelde bare så lenge det er nødvendig for å forebygge eller avverge fare. Hvorvidt kjennemerkene skal inndras samtidig, må avgjøres konkret etter nr. 3. Siden bruksforbud er en alvorlig sanksjonsform, er anvendelsesområdet begrenset til vesentlige overtredelser. Det anses å være behov for adgang til bruksforbud også hvis føreren ikke etterkommer pålegg som kontrollmyndighetene finner nødvendige.

Nr. 1 bokstav g og nr. 2 bokstav a

Ulovlig trimming av moped og motorsykel

Disse bestemmelsene ble også innført ved lovendring 12. juni 1987 for å redusere «trimming» som problem. Det ble derfor gitt adgang til et midlertidig bruksforbud for moped og motorsykel etter nr. 1 bokstav g og til bruksforbud for en bestemt periode etter nr. 2 bokstav a.

Retningslinjer for når bruksforbud skal anvendes

I et konkret tilfelle har Vegdirektoratet uttalt bl.a. følgende om biltilsynets anvendelse av bruksforbud:

Bruksforbud må betraktes som et vesentlig inngrep overfor kjøretøyets eier. Hvis det finnes tvil hos biltilsynet om hvorvidt de formelle vilkår for bruksforbud foreligger, eller tvil om hvorvidt biltilsynet er rette vedkommende til å nedlegge slikt forbud, må vedkommende tjenestemann således avstå fra dette.

Selv om det er på det rene at vilkårene foreligger og biltilsynet er rette myndighet, skal ikke bruksforbud nedlegges automatisk med mindre dette er åpenbart nødvendig.

Ved utekontroll vil bruksforbud være aktuelt når et kjøretøy lider av alvorlige tekniske mangler. Er manglene av en slik art at det er åpenbart farlig å la kjøringen fortsette, skal bruksforbud nedlegges, og det bør drøftes med føreren hvordan han videre bør forholde seg med kjøretøy og eventuelt gods. Når manglene er av en slik art at det er tvil om nødvendigheten av et så drastisk tiltak som øyeblikkelig bruksforbud, bør det også tas hensyn til andre momenter som f.eks. trafikksituasjonen på stedet, om kjøretøyet i tilfelle vil bli borttransportert på en mer forsvarlig måte enn ved kjøring for egen maskin, om det er forsvarlig å tillate videre kjøring etter avlesning osv. Det må med andre ord foretas en helhetsvurdering av situasjonen i hvert enkelt tilfelle.

Nr. 2 bokstav b

Ulovlig lasting, farlig gods m.m.

I likhet med bl.a. nr. 1 bokstav f er bestemmelsene her kommet til ved lovendring 12. juni 1987. Politiets adgang til bruksforbud etter disse bestemmelser er forutsatt å bli benyttet ved særlig grove overtredelser, eller hvor det med samme kjøretøy flere ganger er begått overtredelser av reglene om transport av farlig gods. Bruksforbudet kan nedlegges for en bestemt tidsperiode.

Nr. 2 bokstav c

Forholdet til straffeloven § 35

Straffeloven § 35 åpner adgang til inndragning av en ting som er blitt brukt ved en straffbar handling. Regelen kan gi grunnlag for inndragning av motorvogn som er brukt ved f.eks. promillekjøring og stor hastighetsoverskridelse.

Om forholdet mellom inndragning etter straffeloven § 35 og bruksforbud etter vegtrafikkloven § 36 nr. 2 bokstav c fremgår følgende av Ot.prp. nr. 65 (1987-88) om endring av vegtrafikkloven side 38 - 39:

«Justisdepartementet legger til grunn at inndragning av kjøretøy er et hardt virkemiddel. Ved flere gjentatte og grove tilfelle av promillekjøring hvor bot og fengselsstraff ikke synes å virke, kan inndragning imidlertid være den eneste reaksjon som noenlunde effektivt forebygger videre overtredelser. Denne gruppen promilleførere har som oftest for lengst fått inndratt førerkortet. Ofte har de alvorlige alkoholproblemer som gjør at de vanemessig kjører bil i alkoholpåvirket tilstand.

Etter Justisdepartementets syn er nedleggelse av bruksforbud etter vegtrafikklovens § 36 nr. 2 bokstav c også et velegnet virkemiddel for å bedre trafikksikkerheten. Det vil langt på vei ha samme fordeler som inndragning av bilen. Bruksforbud og avskilting kan dessuten brukes også når det ikke er eieren selv, men noen som stadig kjører med dennes samtykke, som har gjort seg skyldig i gjentatt promillekjøring. I og med at verdien fortsatt beror hos eieren, har bruksforbudet ikke de samme betenkeligheter som inndragning til fordel for statskassen.-----»

Nr. 3

Hva avskilting innebærer

Inndragning av kjennemerker og vognkort har som formål å hindre at kjøretøyet blir brukt. Det forutsettes at kjennemerkene skrues av og at vognkortet blir tatt hånd om.

*Avskiltingsmyndighet
til politiet, biltilsynet
og tollvesenet*

Nummeret her er blitt endret 4. juli 1991. Om dette er bl.a. følgende anført i Ot.prp. nr. 61 (1989-90):

I tillegg til politi og biltilsyn nedlegger også avgiftsmyndighetene bruksforbud der det ikke er betalt avgift. For mer effektiv oppfølging har Finansdepartementet gitt tollvesenet anledning til avskilting. Selv om tollvesenet på sin side ønsker å prioritere avskilting på grunn av manglende avgiftsbetaling, mener departementet likevel at hjemmelen bør være generell. Tollvesenet vil således få hjemmel til å avskilte kjøretøy når f.eks. biltilsynet har vedtatt bruksforbud på grunn av tekniske mangler. Tilsvarende får biltilsynet avskiltingsrett på grunn av manglende avgiftsbetaling.

Prinsipielt må det tilligge vedkommende avgiftsmyndighet å vurdere om en i det enkelte tilfelle kan og bør gå til påbud om å stanse bruken av et motorkjøretøy ved manglende avgiftsbetaling. Er imidlertid vedtak om slikt påbud truffet og begjæring om iverksettelse av vedtaket sendt politiet eller biltilsynet, må meningen med begjæringen være at inndragning av kjennemerke og vognkort skal finne sted.

I proposisjonen er det videre lagt til grunn at biltilsynet skal kunne inndra kjennemerker når biltilsynet kommer over et kjøretøy også utenom en særskilt kontrollsituasjon. Om dette har Vegdirektoratet uttalt bl.a. følgende:

En har ikke tenkt at biltilsynet i noen større utstrekning enn i dag skal drive oppsøkende virksomhet for å avskilte kjøretøy på grunn av avgiftsforhold eller ha kontroller langs vegen der dette er hovedtema. Vegdirektoratet mener dette er en mer naturlig oppgave for tollvesenet. Direktoratet regner med at biltilsynets arbeid med slike avskiltinger i hovedsak vil være der man kommer over kjøretøyet i forbindelse med det daglige arbeidet.

Det er mest naturlig å forstå vegtrafikkloven § 36 nr. 3 slik at det er de ansatte i biltilsynet som ellers driver kontrollvirksomhet og bl.a. kan stanse kjøretøy med hjemmel i loven § 10, som også skal avskilte kjøretøy der det er påkrevd.

Nr. 4

Sykkel m.v.

Nr. 1 - 3 gjelder etter ordlyden «motorvogn» og «tilhenger til motorvogn», mens nr. 4 f.eks. kan brukes mot sykkel som er i uforsvarlig stand eller er brukt til uforsvarlig kjøring.

Nr. 5

Bruksforbud ved overdragelse til nyeier

ble innført ved lovendring 10. april 1981. Om dette heter det i Ot.prp. nr. 78 (1978-79):

«Når bruksforbudet er gjennomført ved at kjennemerker og vognkort er inndratt etter nr. 3, finner ikke departementet det betenkelig å opprettholde bruksforbudet overfor godtroende nyeier. Imidlertid vil situasjonen ofte være den at det går en viss tid mellom den forbudsbetingede handling og vedtaket om bruksforbud. I dette tidsrom vil kjøretøyet ha både kjennemerker og vognkort, og altså en legitimasjon for lovlig bruk. Dersom kjøretøyet overdras til godtroende tredjemann i dette tidsrommet er det grunn til å spørre om bruksforbud bør nedlegges. Departementet er kommet til at det er nødvendig å ha mulighet til å nedlegge bruksforbud også i slike tilfeller. I motsatt fall vil den forutseende kjøretøyeier få anledning til å gjøre et påregnelig bruksforbud illusorisk ved å selge kjøretøyet og kjøpe et tilsvarende kjøretøy for pengene.»

Nr. 6

Spørsmål har vært reist om nummeret her bare gir hjemmel til forvaring når det er fattet endelig vedtak etter nr. 4 og ikke ved midlertidig bruksforbud etter nr. 5, annet ledd.

Forvaring kan skje også ved midlertidig bruksforbud

Vegdirektoratet har gitt uttrykk for at når det i nr. 6 er vist til «tilfelle som nevnt i nr. 3 og 4», innebærer dette de konkrete forhold (manglende avgiftsbetaling eller omregistrering, tekniske mangler, uforsvarlig kjøring m.m.) og ikke at politiet har fattet endelig vedtak. Vilkåret for forvaring er at ett eller flere av de forhold som er nevnt i nr. 1 - 5 er oppfylt og politiet finner det nødvendig.

Nr. 7

Gebyr ved tilbakelevering etter avskilting

er kommet til ved lovendring 4. juli 1991. Om dette er bl.a. følgende anført i Ot.prp. nr. 61 (1989-90):

I forskrift om trafikktrygd av 1. april 1974 er det lagt inn «administrasjonsavgift» i tilfeller der motorvogn blir avskiltet på grunn av manglende trafikkforsikring. Det

bør være et gebyr i alle de tilfeller der det foreligger krav om avskilting enten det gjelder manglende betaling av årsavgift eller omregistrering, forsømmelse av å møte til kontroll eller andre avskiltingsgrunner etter vegtrafikkloven § 36. Men der eieren selv leverer inn kjennemerkene, eller kjøretøyet blir avskiltet på stedet ved teknisk kontroll og det ikke foreligger krav om avskilting, er det ikke tilsvarende grunn til å kreve gebyr ved påskilting.

Samferdselsdepartementet har 1. april 1993 delegert til Vegdirektoratet myndigheten til å bestemme at det skal betales gebyr for å få tilbake kjennemerker og vognkort i de tilfellene disse er inndratt. Likevel skal gebyrets størrelse fastsettes av departementet.

Ny § 2-10 i forskrift om bruk av kjøretøy

Bestemmelser om gebyr for å få tilbake kjennemerker og vognkort er fastsatt 7. mai 1993 ved tilføyelse av ny § 2-10 i Vegdirektoratets forskrift av 25. januar 1990 om bruk av kjøretøy.

Gebyr kr 300

Ved forskrift av 12. mai 1993 om gebyr ved utlevering av inndratt kjennemerke og vognkort har Samferdselsdepartementet fastsatt gebyret til kr 300.

Nr. 8

Oblatorndning

Også dette nummeret er kommet til ved lovendring 4. juli 1991. Om bakgrunnen fremgår følgende av Ot.prp. nr. 61 (1989-90):

Vegdirektoratet har kommet med forslag til oblatorndning. Forslaget går ut på at det hvert år skal sendes en oblat til alle kjøretøyer som det ikke er avskiltingskrav på. Oblaten skal sendes registrert eier som skal være pliktig til å feste den på kjøretøyet. Kjøretøy som f.eks. står til rest med årsavgift, omregistreringsavgift eller forsikring, som ikke er blitt vist for teknisk kontroll etter innkalling eller som det av annen årsak er avskiltingskrav på, skal ikke få tilsendt oblat. Kjøretøyer uten oblat blir således likestilt med dem som nå står på politiets avskiltingsliste. Forutsetning for ordningen er at kjøretøy uten oblat må kunne avskiltet der det påtreffes. Kjennemerkene må også kunne makuleres omgående slik at biltilsynet slipper problemer med lagring.

Samferdselsdepartementets myndighet etter vegtrafikkloven § 36 nr. 8 er 1. april 1993 delegert til Vegdirektoratet.

Bestemmelser om kontrollmerker for bil og om avskilting er fastsatt av Vegdirektoratet 7. mai 1993 ved tilføyelse av ny § 2-9 i forskrift

om bruk av kjøretøy. Her fremgår bl.a. følgende:

- Norskregistrert bil skal ha kontrollmerker som bevis på at det på utstedelsestidspunktet ikke foreligger vedtak om bruksforbud og inndragning av kjennemerker med hjemmel i vegtrafikkloven § 36.
- Kontrollmerker utstedes av Vegdirektoratet eller biltilsynet.
- Unntatt er biler som bare brukes utenfor offentlig veg med kjennemerker med lysegule tegn på sort bunn, biler tilhørende Forsvaret med kjennemerker med sorte tegn på gul bunn, diplomabiler med kjennemerker med gule tegn på blå bunn, biler som er særskilt registrert med hjemmel i forskrift av 28. mars 1967 om bruk av utenlandsk motorvogn i riket m.v., og biler med prøvekjennemerker.
- Eier av registrert bil hvor det ikke foreligger avskiltingsgrunnlag, tilsendes kontrollmerker en gang pr. år.
- Bileieren plikter å klebe kontrollmerkene på kjennemerkene med en gang de er mottatt.
- Biltilsyn, politi eller tollvesen kan foreta avskilting på stedet uavhengig av om bilen er i bruk eller ikke, såfremt bilen ikke er utstyrt med gyldige kontrollmerker. Dette innskrenker ikke retten til å inndra kjennemerker og vognkort som ellers følger av loven § 36.

§ 36 A GEBYR FOR OVERLASTING

Kongen kan bestemme at eier av kjøretøy som har vært brukt til vesentlig overtredelse av bestemmelser om tillatt akseltrykk eller boggitrykk eller summen av disse trykk, skal til statskassen svare overbelastningsgebyr beregnet i forhold til overbelastningens størrelse etter nærmere regler fastsatt av Kongen. For gjentakstilfelle kan gis regler om forhøyd gebyr.

Når kjøretøy påtreffes med overlast som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller biltilsynet ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr er betalt eller sikkerhet for betalingen er stilt. Paragraf 31 a, fjerde ledd, gjelder tilsvarende for gebyr for overbelastning.

Er en tilhenger brukt til overtredelse av bestemmelser som nevnt i første ledd, er eieren av trekkvognen ansvarlig for gebyret selv om han ikke er eier av tilhengeren. Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg også hos eieren av trekkvognen, jfr. § 38, annet ledd. Bestemmelsene i annet ledds første punktum kan også gjøres gjeldende for trekkvognen, og den hefter til sikkerhet etter bestemmelsene i § 38, første ledd.

Kongen gir nærmere regler om gjennomføringen av bestemmelsene i denne paragraf, derunder om veiingen, om plikt til å kjøre til anvist veiested, om ilegging og inndriving av gebyr, om betalings- og klagefrist, om klagebehandlingen, om adgang til ettergivelse av gebyr i særlige tilfelle og om inndragning av kjennemerker og dokumenter i tilfelle som nevnt i annet ledd.

Satt i verk 1. februar 1972

Paragrafen ble innført ved lovendring 19. juni 1970, og er satt i kraft 1. februar 1972.

Forskrift om gebyr for overlasting

Ved kgl.res. 17. desember 1971 er fastsatt forskrift om gebyr for overlasting. Forskriften er endret 6 ganger.

Ordningen gjelder bare for offentlig veg

Etter forskriften § 1 er ordningen begrenset til å gjelde offentlig veg – altså riks-, fylkes- eller kommunal veg.

Bakgrunn for ordningen

Begrunnelsen for innføring av ordningen med overlastgebyr har vært en voldsom øking av skader på bruer og veger som i alt vesentlig måtte tilskrives betydelig kjøring med overbelastede vogner i tungtransporten. Dertil kom de faremomenter overbelastningen medførte ved skader på kjøretøymateriellet. Overbelastning representerte også både unndragelse av avgift til staten og en forrykning

av konkurranseforholdet overfor bileiere som fulgte forskriftene, og overfor andre transportmidler.

På denne bakgrunn var det nødvendig å innføre en økonomisk sanksjon mot eieren av overbelastet kjøretøy. Det er nemlig eieren som i det overveiende antall tilfeller har de beste muligheter for å motvirke årsakene til overbelastning på den måten som i hvert tilfelle er mest økonomisk og likevel tilstrekkelig. Han har oversikt over de oppdrag han påtar seg og vilkårene for dem. Han kjenner sine sjåfører og deres lønnsvilkår, og han vil ofte kunne samarbeide med andre om en rasjonell bedring av veiemuligheter. Ofte vil han vel dessuten ha en økonomisk interesse i å balansere på lovens ytterste grense, noe han i tilfelle bør gjøre på egen og ikke andres risiko, mens forholdet ellers vil være at vegholderen og de øvrige vegbrukere må bære de tap som følger av utilstrekkelig innsats for å overholde lastebestemmelsene.

*Overlastgebyr
ilegges eieren av
kjøretøyet uten hen-
syn til skyld*

Det ble således funnet både rimelig og nødvendig å fremtvinge en større innsats av bileieren enn den som følger av vanlige strafferettslige aktsomhetsnormer, selv om det ikke kan ventes at bileierne helt skal kunne forhindre ethvert uhell. Det som således rammer den uheldige bileier er derfor ikke en moraliserende strafferettslig reaksjon, men et utslag av en ren økonomisk risiko som gir ham et passende motiv for å gjøre det som rimeligvis kan ventes av ham og som han er den nærmeste til å bære. En annen sak er at en bileier som forsettlig overtrer bestemmelsene, vil kunne straffes i tillegg til den ordinære økonomiske sanksjon.

*Straffansvar
kan også gjøres
gjeldende*

Den sanksjon som er blitt valgt, er tilsiktet å være et mest mulig automatisk resultat av objektivt målbare forhold, og som tar form av en plikt til å betale penger. Beløpets størrelse er søkt satt i forhold til den skademulighet overtredelsen har medført, det vil si at beløpet øker progressivt med overbelastningens størrelse. Man har funnet at dette virkemiddelet inntil videre bare bør anvendes når overbelastningen har hatt et visst omfang. I denne sammenheng er det blitt presisert at dette ikke må oppfattes slik at overbelastning av mindre omfang skulle være betydningsløs eller akseptabel. For disse mindre overtredelser vil det imidlertid bare bli aktuelt med de reaksjoner som følger av vanlig strafferettslig vurdering.

Betegnelsen «overlastgebyr» er valgt for å understreke at det ikke er tale om noen straffpreget reaksjon, men om en risikofordeling etter en tankegang som minner om bonustapordningen i bilforsikring.

I kjennelse inntatt i Rt. 1973 side 846 har Høyesteretts kjæremålsutvalg fastslått at overlastgebyr ikke er straff i forhold til grunnloven § 96.

<i>Gebyret er rettet mot overskridelse av maksimalt tillatte vektorer</i>	Overlastgebyret er altså et spesielt reaksjonsmiddel som er rettet mot overtredelse som består i kjøring med større aksel-,/boggi-,/trip-pelboggilast eller totalvekt enn det som er tillatt.
<i>Overskridelsen må være vesentlig</i>	Gebyr kan bare påløpe når overtredelsen er vesentlig. «Vesentlig» sikter her til størrelsen av overskridelsen. Gebyrsatsene skal først begynne å løpe når overvekten overskrider maksimalvektene med de marginer som går fram av forskriften § 2.
<i>Gebyrsatser</i>	Samferdselsdepartementet har 18. desember 1987 med hjemmel i overlastgebyrforskriften § 2 fastsatt forskrift om gebyrsatser.
<i>Gebyrberegning</i>	I kjennelsen inntatt i Rt. 1973 side 846 har Høyesteretts kjæremålsutvalg fastslått at den gebyrberegning som var bestemt ved forskriften § 2, var i full overensstemmelse med forutsetningen i vegtrafikkloven § 36 a, første ledd om at det må foreligge en vesentlig overtredelse. Kjæremålsutvalget så for øvrig denne forutsetning nærmest som et direktiv til Kongen hvis skjønn ikke skal kunne overprøves av domstolene så lenge dette skjønnet ikke kan betegnes som vilkårlig. En påstand om at forskriften var vilkårlig på dette punkt, ble avvist under henvisning til at den var generell, gitt med hjemmel i delegert lovgivningsmyndighet og utformet i nøye samsvar med det som har vært hensikten med bestemmelsen.
<i>Avgiftsmessig nedregistrering</i>	En del lastebiler med aksellast som er større enn det som tillates på det aktuelle vegnett, blir av Finansdepartementet tillatt avgiftsmessig nedregistrert slik at det betales lavere vektårsavgift. Dette blir samtidig anmerket i vognkortet. Slike biler påtreffes i en del tilfeller under vektkontroll med overlast i forhold til det reduserte avgiftsgrunnlag. Så lenge det ikke er overlast i forhold til det som er tillatt for vegen, eller i forhold til hva kjøretøyet vanligvis kan være registrert for, kan det ikke brukes overlastgebyr. Den avgiftsmessige nedregistrering er nemlig et rent avgiftsforhold.
<i>Gebyr kan ilegges selv om kjøretøyet ikke fører gods</i>	Høyesteretts kjæremålsutvalg har i kjennelse inntatt i Rt. 1975 side 966 fastslått at gebyrbestemmelsene skal ha anvendelse også på kjøretøy som ikke fører gods, men som er for tungt i seg selv.
<i>Håndhevende myndigheter</i>	Biltilsynet og politiet har myndighet til å foreta vektkontroll og trefte bestemmelse om å ta kjøretøy påtruffet med last som medfører gebyrplikt, i forvaring eller forby bruk av det. Vegsjefen har myndighet til å ilegge og innkreve overlastgebyr. Når praktiske hensyn tilsier det, kan Vegdirektoratet overlate til dem som har myndighet til å foreta vektkontroll m.m., å ilegge gebyr.

Gebyr kan ilegges på stedet. (Overlastgebyrforskriften § 5.)

*Klagebehandling
m.m.*

I forskriften er fastsatt bestemmelser om klagebehandling og behandling av spørsmål om å frafalle gebyr på grunn av rimelighet i særlige tilfeller. Vegsjefen behandler overlastgebyrsakene i første instans. Klage over rettmessigheten av ilagt gebyr går til forhørsretten. I forbindelse med slik klage skal vegsjefen vurdere spørsmålet om å frafalle gebyret på grunn av rimelighet. Vegsjefens avgjørelse av søknad om frafallelse kan påklages til Vegdirektoratet.

Tvangsmidler

Tvangsmidler for sikring av krav på overlastgebyr er gitt i § 38.

Vektkontroll

Overlastgebyrforskriften § 6 inneholder bestemmelser om veiing av kjøretøy.

Ved rundskriv 2. mars 1992 har Vegdirektoratet fastsatt nærmere retningslinjer for vektkontrollen.

§ 36 B TILBAKEHOLDSRETT I MOTORVOGN

*Dersom motorvognfører bosatt i utlandet blir ilagt straff for over-
treddelse av vegtrafikklovgivningen, kan motorvognen holdes tilba-
ke av politiet til bøter og saksomkostninger er betalt eller det er
stillet sikkerhet for betaling. Dette gjelder selv om saken ikke er
rettskraftig avgjort.*

*Tilbakeholdelse skal bare finne sted når det antas nødvendig for å
sikre betaling av nevnte beløp. Tilbakeholdelse skal ikke benyttes
overfor førere bosatt i Danmark, Finland, Island og Sverige.*

*Er beløpet ikke betalt innen 2 måneder etter rettskraftig avgjørel-
se, kan motorvognen selges. Forøvrig får bestemmelsene i § 37
fjerde, femte og sjette ledd tilsvarende anvendelse.*

Paragrafen er kommet til ved lovendring 12. juni 1987.

Om dette er bl.a. følgende fremholdt i Ot.prp. nr. 66 (1986-87):

Sanksjoner overfor utenlandske førere – særlig ved farts-
kontroller er et problem. Foreleggene blir sjelden opp-
gjort og med tiden avskrevet i regnskapene. Dette har ført
til at enkelte distrikter helt unnlater å reagere mot andre
utlendinger enn nordiske borgere, selv ved lovbrudd av

vesentlig trafiksikkerhetsmessig betydning. Både polititjenestemenn og publikum reagerer mot en slik uheldig praksis.

Bestemmelsen gir anledning til tilbakeholdelse når det er nødvendig for å sikre at forelegg blir betalt.

Tredje ledd

Henvisningen til § 37 Vegtrafikkloven § 37 om fjerning og forvaring av kjøretøy m.m. ble endret 4. juli 1991, bl.a. slik at tidligere annet, tredje og fjerde ledd ble nye fjerde, femte og sjette ledd. Dette ble da ikke justert i § 36 b, tredje ledd, som dermed har vært misvisende på dette punkt. Imidlertid er feilen nå rettet ved lovendring 28. april 1994.

§ 37 FJERNING OG FORVARING AV KJØRETØY M.M.

Politiet kan kreve fjernet, eller om nødvendig fjerne eller ta i forvaring kjøretøy

a) som er plassert i strid med bestemmelse i eller i medhold av denne lov, eller

b) som er plassert slik at det ellers er til hinder for trafikken eller for snøbrøyting eller annet arbeid på veg, eller

c) som er plassert på privat eller offentlig eiendom til skade eller ulempe for eier eller bruker eller mot dennes forbud. Står kjøretøyet på et område som ikke er åpent for alminnelig trafikk, gjelder dette bare dersom eier eller bruker av grunnen krever at kjøretøyet blir fjernet.

Kongen kan, etter uttalelse innhentet fra vedkommende politimester, bestemme at myndighet etter første ledd også skal kunne utøves av kommunen.

Den som skal føre tilsyn med overholdelsen av regler gitt med hjemmel i § 8, har tilsvarende rett til å fjerne, kreve fjernet eller ta i forvaring kjøretøy som er parkert i strid med disse regler.

Kjøretøy som er tatt i forvaring etter denne paragraf kan selges dersom det ikke er hentet innen 3 måneder etter at eieren i rekommandert brev er varslet om forvaringen og om at kjøretøyet vil bli solgt dersom det ikke blir hentet. Dersom eieren eller adressen hans ikke er kjent, kan varselet kunngjøres i pressen eller på annen måte. Finner politiet at kjøretøyet må anses som vrak, kan det avhende kjøretøyet på hensiktsmessig måte uten hensyn til fristen foran og om nødvendig uten varsel til eieren.

Reglene i lov av 29. mai 1953 om rett for handverkarar o.a. til å selja ting som ikkje vert henta, gjelder tilsvarende for salg etter fjerde ledd og for betaling av salgssummen.

Kjøretøy som er tatt i forvaring, står for eierens regning og risiko.

Krever eieren tilbake et kjøretøy som politiet er i ferd med å fjerne eller har tatt i forvaring, må han først betale de utgifter som politiet har hatt i samband med fjerningen og forvaringen.

Så vel motorkjøretøyer som andre kjøretøyer kan fjernes og forvares

Bestemmelsene omfatter alle kjøretøyer, slik som definert i § 2.

Første ledd

Bilvrak

Når det gjelder kjøretøy som er etterlatt av eieren og som må betraktes som avfall, får bestemmelsene i forurensningsloven av 13. mars 1981 anvendelse:

* § 28 setter forbud mot å etterlate slike kjøretøyer slik at det kan virke skjemmende eller være til skade eller ulempe for miljøet.

* Etter § 37 kan forurensningsmyndigheten gi pålegg til eieren om opprydding og fjerning av kjøretøy som er etterlatt i strid med § 28.

Første ledd bokstav a

Parkert motorvogn som mangler kjennermerke

Til § 17, første ledd er omtalt det tilfelle at registreringspliktig kjøretøy er parkert uten å ha lovlig kjennermerke påsatt. Selve den omstendighet at kjøretøyet står uten kjennermerke anses ikke som noe ulovlig forhold.

Første ledd bokstav c

Kjøretøy plassert andre steder enn på veg

Her er det gitt adgang til fjerning og forvaring av kjøretøy som er plassert på privat eller offentlig eiendom til skade eller ulempe for eier eller bruker eller mot dennes forbud. Det har nemlig vist seg nødvendig å ha hjemmel til å fjerne kjøretøy fra annenmanns grunn eller fra annet område som ikke bestemt for kjøring, og der trafikkreglene ikke når fram med sine bestemmelser om parkering. Anmeldelse etter straffeloven § 396 vil ikke være et tilstrekkelig virkemiddel i denne forbindelse.

Borttauing fra privat grunn

Ved ulovlig parkering på privat parkeringsplass eller annet privat område er det politiet som har lov hjemmel som angitt i leddet her til å fjerne kjøretøy, og da bare dersom eier eller bruker av grunnen krever det. Tilsvarende myndighet har kommunen der det er innført avgiftsparkering eller kommunal håndheving med parkeringsgebyr i henhold til § 31 a, sjuende ledd – se omtale til § 37, annet ledd. Det er ikke nødvendig at eiendommen er merket slik at det fremgår at det ikke er tillatt å parkere på stedet.

Grunneiere, leietakere, borettslag og andre har etterhvert i økende grad søkt direkte kontakt med inntauingsfirmaer uten å gå om politiet eller kommunen.

I en uttalelse fra 1981 har Justisdepartementets lovavdeling antatt at

de beste grunner taler for at grunneieren som hovedregel må kreve bistand etter reglene i vegtrafikkloven § 37. Imidlertid ble det antatt at selvtekt i visse tilfeller må anses rettmessig. Dette vil trolig gjelde hvis det er helt klart at det foreligger et bevisst rettsbrudd og den ulovlige parkering i tillegg voldet eier eller bruker av eiendommen vesentlig skade eller ulempe.

I dom 14. november 1983 som gjaldt privat borttauing av kjøretøy som stod på privat avgiftsområde uten at avgift var betalt, har Oslo byrett anført bl.a. følgende:

At borttauing av andres biler uten eierens samtykke må karakteriseres som selvtekt er ikke tvilsomt. Mer tvilsomt er spørsmålet om selvtekt kan være lovlig, og i tilfelle når.

I utgangspunktet bygger retten på at det av vegtrafikkloven § 37 ikke kan utledes noen selvstendig rett for grunneiere til selv å sørge for at kjøretøyet blir fjernet. Bestemmelsene gir politiet kompetanse til å fjerne og ta kjøretøy i forvaring. Av dette kan man neppe utlede noe forbud for grunneieren mot å fjerne ulovlig parkerte biler fra privat grunn. Som hovedregel antar imidlertid retten at grunneieren eller den som avleder sin rett fra ham, selv om han har et rettskrav på at bilen blir fjernet, er henvist til å gå veien om offentlig myndighet. I et rettsamfunn må utgangspunktet være at rettshåndhevelse er myndighetenes sak.

Denne hovedregelen må korrigeres for de tilfeller hvor reelle hensyn tilsier at man etter en rimelighetsvurdering kan anse en foretatt selvtekt for rettmessig.

Når en selvtekt er rettmessig må avgjøres konkret under en avveining av de interesser som står på spill. Hvor en grunneier på egenhånd fjerner en bil som er ulovlig plassert på hans eiendom, vil det være tale om en selvtekt som gjenoppretter en tidligere tilstand, og ikke en selvtekt som etablerer en nyordning. Rettsordenen vil finne det mer unnskyldelig å ta seg selv til rette når det er tale om gjenopprettelse enn ved etablering av en nyordning.

Jo større skade eller ulempe som voldes for eier eller bruker av eiendommen, jo større behov vil det være for å få fjernet bilen hurtig. Det vil være vesensforskjell på parkering på en større tomt som likevel ligger brakk, og parkering i en villaoppkjørsel eller foran en utkjørsel. For at

selvtekten skal anses rettmessig, må kreves at eier eller bruker av eiendommen utsettes for en kvalifisert skade eller ulempe. Det er således ikke en abstrakt eiendomsrett som skal beskyttes, men en konkret og aktuell interesse som ville bli skadelidende ved å måtte vente på bistand etter vegtrafikkloven § 37.

Utleieren av plassen fikk medhold. Retten la avgjørende vekt på hans behov for å kunne beskytte sin forretningsvirksomhet.

Også i en dom 7. mars 1991 fant Oslo byrett at det forelå lovlig selvtekt, ut fra en avveining av motstående hensyn. Saksøkeren hadde parkert ulovlig på privat område med varselskilt om at ulovlig parkerte kjøretøyer ville bli fjernet. Bilen ble tauet bort av saksøkte, som grunneieren hadde avtale med. Det ble tatt hensyn til at selvtekten skjedde uten maktbruk mot person og at den hadde til formål å gjenopprette en tidligere tilstand. Vanlig tvangsfullbyrdelse var utjenlig som praktisk løsning. Heller ikke politiet eller kommunen hadde kapasitet til å prioritere borttauing fra privat grunn. Det er adgang til å håndheve et parkeringsforbud generelt uten konkret vurdering av behovet for borttauing.

Ellers heter det i dommen bl.a.:

Når valget står mellom å godta borttauing ved selvtekt eller ikke å ha noen håndhevingsmulighet overhodet, bør selvtekten godtas, så sant det foreligger et legitimt behov fra grunnbesitterens side og ordningen ikke er lagt urimeelig byrdefullt opp for bileieren. De lovbestemte borttauings hjemler som politiet og kommunens trafikketat har fått, kan ikke fortolkes antitetisk som en særskilt hindring for den private rettshåndheving. En ting er at disse hjemler ikke fungerer som noen hjelp for private grunneiere/leiere, men de kan ikke også frata grunninnehaverne den rett de ellers måtte ha til å hjelpe seg selv.

At borttauingen godtas som en lovlig selvtekt, innebærer ikke automatisk at bileieren også plikter å dekke omkostningene ved selvtekten. Som alminnelig utgangspunkt kunne man kanskje snarere si at den som velger å benytte seg av en så ekstraordinær håndhevingsmetode som selvtekt, får gjøre det for egen regning. Dette kan likevel ikke bli løsningen i det aktuelle borttauingsstilfelle. Her er ikke bare parkeringsforbudet, men også borttauingen tydelig varslet på forhånd. Når bileieren likevel trosser parkeringsforbudet, må han sies å ha innlatt seg på dette på grunninnehaverens premisser. Selve betalingen er riktig-

nok ikke nevnt på skiltene. Men det må anses som klart underforstått at bileieren vil bli avkrevet borttauningsgebyr, i samsvar med vanlig praksis.

I en tredje sak for Oslo byrett hadde en person parkert bilen med høyre hjulpar på en gressplen som eies av Oslo kommune. Bilen ble tauet bort av et firma som kommunen hadde avtale med. I dom 16. juni 1991 fikk personen medhold i krav om tilbakebetaling av det han hadde måttet betale for borttauingen. Det ble lagt vekt på at parkeringen ikke var til skade eller alvorlig ulempe for grunneier eller andre trafikanter, og at det ikke var satt opp skilt som klart viste at parkeringen var forbudt.

Fjerning etter flertallsvedtak i borettslag m.v.

«Eier» eller «bruker» av eiendom er likestilte etter bokstav c. Denne likestilling kan dog ikke være til hinder for at flertallsvedtak binder andelseiere i borettslag m.v. når det gjelder adgang til å kreve kjøretøy fjernet fra lagets grunn.

Annet ledd

Kommunal fjerning og forvaring av kjøretøy m.m.

Følgende nærmere bestemmelser er fastsatt i forskrift av 1. oktober 1993 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr § 21:

- Vegdirektoratet kan etter søknad fra den enkelte kommune tildele kommunen myndighet til å fjerne eller forvare kjøretøy. Uttalelse fra vedkommende politimester må være vedlagt søknaden.
- Hvis det er ilagt gebyr eller tilleggsavgift, skal klage som bare gjelder fjerning av kjøretøyet, behandles etter klagereglene for gebyr. Om dette vises til omtale til § 31 a.

Fjerde ledd

*Salg av kjøretøy tatt i forvaring
Avhending av vrak*

Lovgiveren har funnet det tilstrekkelig med en 3 måneders frist for eieren til å ta hånd om sitt kjøretøy. Det er også gitt anvisning på en enklere fremgangsmåte når kjøretøyet må anses som vrak. Kjøretøyet kan i så fall avhendes på hensiktsmessig måte og uten at man må vente med dette i 3 måneder.

Femte ledd

Reglene for salg av kjøretøy som er tatt i forvaring

Her er bestemt at reglene i lov av 29. mai 1953 om rett for handverkarar og andre til å selja ting som ikkje vert henta, gjelder tilsvarende for salg etter fjerde ledd og for betaling av salgssummen. Ved en inkurie har det i lovteksten vært vist til vegtrafikkloven § 37, annet ledd. Dette var riktig før det ble gjort endring av denne paragrafen 4. juli 1991, i forbindelse med at bestemmelsene om kommunens

adgang til fjerning og forvaring av kjøretøy ble tatt inn i § 37 som nye annet og tredje ledd. Den feilaktige henvisningen er imidlertid nå rettet ved lovendring 28. april 1994.

Etter dette er reglene for slikt salg følgende:

*Offentlig auksjon
hovedregelen*

1. Kjøretøyet skal selges på offentlig auksjon, dvs. såkalt nødvendig auksjon i henhold til lov nr. 3 av 14. august 1918. Når det er mulig, skal eieren få melding i god tid om tid og sted for auksjonen.

Er det åpenbart at auksjonssalg ikke vil dekke utgiftene, kan kjøretøyet selges på annen hensiktsmessig måte. Det samme gjelder også ellers når salg underhånden kan forventes å gi flere penger og politimesteren har gitt sitt samtykke til salgsmåten.

*Oppgjøret etter
salget*

2. Det som er igjen av salgssummen når utgiftene er dekket, tilfaller eieren. Er eieren eller adressen hans ikke kjent, eller er det tvil om hvem som har rett til pengene, skal de deponeres i Norges Bank etter § 1 - 4 i lov av 17. februar 1939 om deponering i gjeldshøve. Pengene tilfaller statskassen så fremt de ikke er blitt utbetalt innen tre år etter deponeringen hvis det ikke er reist sak om retten til pengene innen den tid.

*Ikke salg så lenge
salgsretten er
omtvistet*

3. Er det reist sak om spørsmål som har betydning for salgsretten, eller hvis et slikt spørsmål er under behandling hos namsrett eller namsmann, kan kjøretøyet ikke selges før saken er endelig avgjort.

Sjuende ledd

*Ikke alle utgifter som
kan kreves dekket*

Dersom et lovlig parkert kjøretøy må flyttes på grunn av endrede trafikkforhold, vegarbeid o.l. som føreren ikke lett kunne forutse, kan han trolig ikke pålegges å betale for borttauing.

I de tilfeller derimot hvor fører eller eier er klar over endrede forhold, har vedkommende plikt etter § 3 til å flytte kjøretøyet. Det kan f.eks. gjelde snøfall som sannsynligvis vil medføre brøyting. Etter forskrift av 1. oktober 1993 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr § 12 har fører/eier av kjøretøy undersøkelsesplikt slik at han senest 24 timer etter at parkeringsregulerende skilt er oppsatt, må rette seg etter de nye bestemmelsene. Unnlatelse av å oppfylle disse pliktene vil kunne medføre parkeringsgebyr. Utgiftene til fjerning og forvaring må betales når vilkårene for å ilegge gebyr er tilstede. Men det er ikke nødvendig at gebyr faktisk er ilagt.

Klageinstans

I et tilfelle der eieren mente at politiet etter omstendighetene selv burde dekke utgiftene, ble Justisdepartementet antatt å være klageinstans.

§ 38 PANTERETT OG INNDRIVING M.M.

Forfalt tilleggsavgift og gebyrer etter § 31, jfr. § 31 a, og § 36 a er sikret ved panterett i vedkommende kjøretøy. Det samme gjelder idømte eller ilagte bøter etter vegtrafikklovgivningen, der fører og eier er samme person. Denne panteretten går foran alle andre rettigheter i kjøretøyet, men opphører dersom kjøretøyet overdras til ny eier og denne ikke kjente eller burde kjent panteretten. Panteretten står likevel tilbake for krav på skatter og avgifter til stat og kommune som er sikret ved pant i kjøretøyet, når utleggsforretningen er tinglyst før tilleggsavgift, gebyr eller bøter påløp.

Tilleggsavgift og gebyrer etter § 31 er tvangsgrunnlag for utlegg hos den skyldige og hos den som på tiden for overtredelsen var registrert som eier av kjøretøyet, med mindre dette da var fravendt denne ved en forbrytelse. Gebyr etter § 36 a er tvangsgrunnlag for utlegg hos den som på tiden for overlasting var eier eller registrert som eier av kjøretøyet. Ved kommunal håndheving etter § 8 første ledd og § 31 a annet ledd kan tilleggsavgift og gebyrer innkreves av kommunekassereren etter reglene for innkreving av skatt. Når Statens Innkrevingsssentral er pålagt å innkreve tilleggsavgift og gebyrer som nevnt i paragrafen her, kan den inndrive avgiftene og gebyrene ved trekk i lønn eller andre lignende ytelser som nevnt i dekningsloven § 2-7.

Krav som er sikret både med panterett og med rett til utlegg

Følgende av vegtrafikklovens sanksjoner mot overtredelser er sikret så vel med panterett i kjøretøyet i henhold til første ledd som med rett til utlegg etter annet ledd i andre formuesgoder enn kjøretøyet:

1. Tilleggsavgift etter avgiftsparkeringsbestemmelsene
2. Parkeringsgebyr
3. Andre gebyrer etter forskrift av 17. september 1993 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen
4. Overlastgebyr

Trafikkbøter

Ved lovendring 4. juli 1991 ble trafikkbøter utstyrt med panterett i kjøretøyet, men bare i de tilfeller der fører og eier er samme person. I motsetning til de nevnte gebyrer og tilleggsavgift er slike bøter ikke tvangsgrunnlag for utlegg etter annet ledd.

Første ledd

Panterett i kjøretøyet

At tilleggsavgift, gebyrer etter §§ 31 og 36 a og trafikkbøter er sikret ved pant i kjøretøyet, innebærer at det etter loven av seg selv oppstår panterett for disse krav når de foreligger. Kreditor behøver med

andre ord ikke foreta seg noe for å skaffe seg panteretten. Blir kravet ikke betalt innen den frist som er fastsatt, kan kjøretøyet kreves utlevert uten rettergangsskritt og selges etter reglene om tvangs salg av løsøre i tvangsfullbyrdelsesloven.

Prioritet

Denne panteretten er gitt høy prioritet, i og med at den går foran rettigheter som er stiftet før panteretten oppstod, med det unntak som er nevnt for skatter og avgifter til stat og kommune. Den har således prioritet foran f.eks. den eiendomsrett som avbetalings selger har forbeholdt seg til kjøretøyet inntil det er blitt betalt.

*Når panteretten
bortfaller m.v.*

Som det fremgår av lovbestemmelsen må denne sikkerhetsretten også vike for godtroende kjøpers rett.

En ytterligere begrensning må også innfortolkes i bestemmelsen. Etter forarbeidene til lovendringen 21. juni 1968 om parkeringsgebyr har man villet ta forbehold også for det tilfelle at overtredelsen har skjedd med kjøretøy som er blitt fravendt eieren ved en forbrytelse, f.eks. ved brukstyveri av motorvogn, jfr. straffeloven § 260. Denne begrensningen er uttrykt i klartekst i annet ledd når det gjelder retten til utlegg, men så vidt en kan se har det altså vært meningen at den skal gjelde også for første ledd for alle typer krav.

Denne innskrenkning av panteretten gjelder ikke når borttaket av kjøretøyet strafferettslig er en forseelse, f.eks. når den skyldige tilhører eierens husstand. For slike tilfeller har man ikke funnet det urimelig å pålegge eieren det vanlige ansvar etter første ledd. Et moment som har talt med i overveielserne her, har også vært at det ofte vil by på betydelige vansker å kontrollere riktigheten av eierens opplysninger.

Første og annet ledd

*Rettsgebyr omfattes
av panterett etter
paragrafen her*

Når det gjelder rettsgebyr i samband med inndrivning, har kreditor sikkerhet for slike gebyrer. Dette følger av panteloven § 1-5 sammenholdt med lov om rettsgebyr § 14 og tvangsfullbyrdelsesloven § 3-1 – hvorefter slikt krav omfattes av panterett for hovedkravet.

Kapittel VI

Forskjellige bestemmelser

§ 39 KLAGE OG OMGJØRING I SAKER OM INNDRAGNING AV FØRERKORT, BRUKSNEKTING M.M.

For klage over vedtak om inndragning av førerkort etter § 33 gjelder ingen frist.

Uten hensyn til om det er klaget, kan departementet forlenge den fastsatte inndragningstid dersom melding om omgjøring blir sendt vedkommende innen 3 måneder etter at vedtaket om inndragning ble gyldig truffet. Dersom det foreligger et vesentlig misforhold mellom den fastsatte inndragningstid og det forhold som ligger til grunn for inndragningen, er det dog tilstrekkelig at melding om forlengelsen blir sendt vedkommende innen 2/3 av den fastsatte inndragningstid er ute.

Departementet kan i tilfelle som nevnt i § 33 nr. 2 og 3 nedsette inndragningstiden under den minstetid som der er bestemt, så fram inndragning for så lang tid vil virke urimelig hardt og det foreligger særdeles formildende omstendigheter ved det forhold som ga grunnlag for siste inndragningsvedtak. Departementet kan for øvrig sette inndragningstiden under minstetiden når helt spesielle grunner taler for nedsettelse.

I tilfelle som nevnt i § 33, nr. 4 kan departementet fastsette at inndragningen bare skal gjelde for bestemt tid. Inndragningstiden kan dog ikke settes kortere enn 5 år, med mindre vilkårene foreligger etter 3. ledd ovenfor.

Departementets vedtak i sak om nedsettelse av inndragningstiden under den minstetid som er nevnt i § 33, nr. 2 - 4, kan ikke påklages.

Reglene i denne paragraf gjelder tilsvarende for vedtak om sperrefrist etter § 24 a) første og tredje ledd.



Biltilsynets og politiets vedtak om bruksnektning etter § 36 nr. 1 og § 36 nr. 2 a) og b) kan påklages til Vegdirektoratet. Politiets bruksnektning etter § 36 nr. 2 c) og d), § 36 nr. 4 og § 36 nr. 5 kan påklages til Justisdepartementet.

*Innført ved endring
21. juni 1968*

Paragrafen er blitt innført ved lovendring 21. juni 1968, men da som en § 39 a. I samband med forvaltningslovens ikrafttreden 1. januar 1970 ble paragrafen nummerert som 39, idet en tidligere § 39 med generelle regler om omgjøring og klage ble opphevet og erstattet med forvaltningslovens bestemmelser.

*Justisdepartementet
er klageinstans*

Justisdepartementet er klage- og omgjøringsinstans for førerkortssaker som behandles etter denne paragraf (førerkortforskriften § 40).

Første, tredje, fjerde og sjette ledd

Ved håndhevingsinstruks av 25. februar 1992 om nektelse og inndragning av førerkort m.v. har Justisdepartementet anført bl.a. følgende:

*Ingen klagefrist i sak
om inndragning av
førerkort m.v.*

Etter vegtrafikkloven § 39, første ledd jfr. sjette ledd gjelder ingen klagefrist i saker om inndragning av førerkort eller ved vedtak om sperrefrist etter § 24 a. Bestemmelsen i § 39, første ledd gjelder etter sin ordlyd ikke klager over forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn etter § 35 eller over inndragning etter § 34. Da det synes lite naturlig å praktisere forskjellige regler med hensyn til klagefrist i disse tilfellene, antar man at regelen i § 39, første ledd også bør gjelde ved klager over forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn og ved inndragning av førerkort med hjemmel i § 34.

*Ellers gjelder
forvaltningsloven*

Ved klage over avslag på søknad om å få utstedt førerkort (vegtrafikkloven § 24, fjerde ledd) gjelder den vanlige klagefrist på 3 uker i forvaltningsloven § 29, jfr. § 31 om oversitting av klagefristen.

Forvaltningslovens vanlige regler om klage kommer for øvrig til anvendelse. Har politimesterens vedtak om fastsettelse av inndragningstidens/sperrefristens lengde eller avslag på søknad om forkortelse av inndragningstid m.v. vært prøvd av departementet etter klage over vedtaket, er politimesteren bundet av avgjørelsen. Han bør derfor ikke selv treffe vedtak i senere sak om nedsettelse, men forelegge saken for departementet. Har saken ikke vært

avgjort av departementet, vil politimesteren etter forvaltningsloven § 33, annet ledd kunne nedsette den fastsatte frist uten å forelegge saken for departementet. Han kan dog ikke sette inndragningstiden eller sperrefristen ned under de minstetider som er fastsatt i vegtrafikkloven § 33 nr. 2 og 3, jfr. § 24 a, tredje ledd, og kan heller ikke forkorte fristen når inndragning eller sperrefrist for alltid er en obligatorisk følge av lovbruddet. I slike tilfeller er det bare departementet som kan nedsette inndragningstiden eller sperrefristen, jfr. § 39, tredje, fjerde og sjette ledd.

Det er som regel bare nye opplysninger eller omstendigheter som inntreffer etter vedtak om inndragning m.v. (f.eks. alvorlig sykdom, vesentlig forverret økonomi) som bør kunne gi grunnlag for nedsettelse av en fastsatt frist.

Annet og sjette ledd

Ifølge kgl.res. av 16. desember 1977 om unntak fra forvaltningslovens klageregler er det ikke adgang til å klage til Kongen over Justisdepartementets vedtak om forlenging av fastsatt inndragningstid eller sperrefrist i førerkortsaker.

Tredje ledd

Annet punktum er kommet til ved lovendring 4. juli 1991. Om dette heter det i Ot.prp. nr. 61 (1989-90):

I helt spesielle tilfeller kan det være ønskelig å gå under minstetiden for inndragning selv om det ikke foreligger særlig formildende omstendigheter ved det som har vært grunnlaget for den obligatoriske inndragningen. Det tenkes her på sterkt funksjonshemmede som kan ha et særlig behov for bruk av bil og når transportbehovet ikke kan dekkes ved hjelp av kollektive transportmidler.

Klageinstanser ved bruksnektning

Sjuende ledd

er kommet til ved lovendringen 4. juli 1991. Dette er gjort for klart å regulere hvem som er klageinstans. Justisdepartementet skal være klageinstans der politiet har nektet bruk av kjøretøy som f.eks. har vært nyttet til promillekjøring. Vegdirektoratet skal være klageinstans ved tekniske mangler, manglende omregistrering, overlatt m.m.

§ 40 BILTILSYNET

Departementet gir nærmere bestemmelser om organisasjon og myndighetsområde for biltilsynet. Departementet kan fastsette instruks for biltilsynet.

Biltilsynet er faglig og administrativt underlagt vegsjefen

Biltilsynet het før 1. januar 1977 Statens bilsakkyndige. Det er organisert slik at det i hvert fylke utgjør en avdeling i Statens vegvesen. Under vegsjefen er det en biltilsynssjef som leder og koordinerer den virksomhet som utøves ved de enkelte biltilsynsstasjoner i fylket.

Navneendringen er tatt inn i lovteksten ved endring 10. april 1981.

Instruks om bistillinger for kontrollpersonell i biltilsynet

Samferdselsdepartementet har 25. april 1984 fastsatt instruks om adgang til å inneha bistillinger for kontrollpersonell i biltilsynet. Av instruksens fremgår bl.a. følgende:

- * Kontrollpersonell i biltilsynet kan ikke inneha stilling eller bierverv som kan hindre eller sinke deres ordinære arbeid.
- * Slikt personell kan ikke inneha stilling eller bierverv i tilfelle der dette arbeid er av en slik art at det kan komme i konflikt med vedkommendes lojalitetsplikt overfor staten. Videre er det ikke tillatt å påta seg ekstraarbeid eller bistilling av slik art at vedkommendes upartiskhet og saklige bedømmelse under utøvelsen av tjenesten i biltilsynet kan trekkes i tvil.

§ 40 A ANSVAR FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEID

Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.

Paragrafen er kommet til ved lovendring 10. april 1981.

Om dette er bl.a. følgende uttalt i Ot.prp. nr. 78 (1978-79):

Bakgrunnen er at aktiviteten i de fylkeskommunale trafikksikkerhetsutvalg generelt må sies å ha vært lav, og utvalgene har bare i begrenset grad tatt del i og influert veg- og trafikkpoltiske beslutninger. Dette fremgår bl.a. av en undersøkelse departementet foretok i 1977 og som ble ajourført i 1978.

Årsakene til at de fylkeskommunale trafikksikkerhetsutvalg stort sett må sies å ha spilt en relativt beskjeden rolle, synes bl.a. å være:

- Mange utvalgs midlertidige status.
- Utvalgenes uklare kompetanse og status for øvrig i forhold til andre fylkeskommunale nemnder.
- Vansker med å få sekretærordningen til å fungere tilfredsstillende.

§ 40 B UTGIFTER TIL LEDSAGING AV SPESIALTRANSPORTER

Transportutøvere som er ansvarlig for utførelsen av transport som på grunn av lengde, bredde, høyde eller vekt krever særlig medvirkning fra offentlig myndighet, kan pålegges å dekke de utgifter vedkommende myndighet har hatt til slik medvirkning.

Paragrafen er tilføyd ved lovendring 10. april 1981.

I Ot.prp. nr. 78 (1978-79) er anført følgende:

«Etter gjeldende regler må det innhentes spesiell brukstillatelse fra vedkommende myndighet dersom vegen skal trafikeres med kjøretøy som (inkl. last) har vekt eller dimensjoner som overskrider visse grenser. I en god del tilfeller er overskridelsen såvidt betydelig at en forsvarlig fremføring av transporten krever myndighetenes direkte medvirkning. Vegvesenet kan f.eks. være nødt til å foreta midlertidig understøttelse av bruer som skal benyttes, eller andre midlertidige vegtekniske inngrep kan vise seg nødvendige. Ofte kan trafikale forhold nødvendiggjøre myndighetenes nærvær. Det vil f.eks. kunne være påkrevet med dirigering eller stenging av den øvrige trafikk på bestemte punkter langs den valgte rute. Ofte blir transportene ledsaget av politiet eller vegvesenet for å varsle eller dirigere den øvrige trafikk, men også for å påse at særlige vilkår i brukstillatelsen (f.eks. vilkår om maksimalhastighet eller sentrisk passering av bruer) blir overholdt.

I de tilfeller hvor politiet eller vegvesenet må medvirke aktivt til gjennomføring av en transport vil det alltid foreligge en overskridelse av vegens kapasitet. Vi finner det

rimelig at de utgifter som påføres politiet og vegvesenet som følge av deres medvirkning skal kunne kreves dekket av transportutøveren. Det er han som har den umiddelbare økonomiske fordel av at transporten gjennomføres, og han må forholdsvis lett kunne innkalkulere slike utgifter i den pris oppdragsgiveren skal betale. Dessuten kan en slik ordning tenkes å føre til at alternative transportformer i en del tilfeller vil bli foretrukket, noe som kan være fordelaktig av flere grunner.»

§ 41 KJØRETØY KJØPT PÅ AVBETALING

For kjøretøy som er solgt med forbehold om eiendomsrett for selgeren, regnes kjøperen som eier med hensyn til bestemmelsene i denne lov.

Paragrafen har fått sin nåværende ordlyd ved lovendring 21. juni 1985. Dette er gjort for å få samsvar med terminologien i lov om kredittkjøp m.m. som ble gitt samme dag.

Hensikten med bestemmelsen er å klarlegge hvem som skal ha det eieransvar som vegtrafikkloven pålegger i flere sammenhenger. Eksempelvis kan nevnes meldeplikt til registreringsmyndigheten etter § 15, ansvar for kjøretøyets stand etter § 23, ansvar for overlasting etter § 36 a.

§ 42 FORSVARETS OG SIVILFORSVARETS KJØRETØYER

Kongen kan gjøre unntak fra bestemmelser i eller gitt med hjemmel i denne lov for Forsvarets og Sivilforsvarets kjøretøyer og bruken av disse kjøretøyer.

Om denne bestemmelsen heter det i Ot.prp. nr. 23 (1964-65) om vegtrafikklov bl.a.:

For trafikk med Forsvarets og Sivilforsvarets kjøretøyer bør som utgangspunkt gjelde de samme regler som for annen trafikk. Men det er klart at det, først og fremst for Forsvarets kjøretøyer er behov for unntak.

Kongens myndighet er blitt delegert til Samferdselsdepartementet ved kgl.res. 17. mars 1967.

*Særlige
bestemmelser*

Følgende særlige bestemmelser finnes i forskriftsverket:

- * Trafikkreglene § 10 nr. 3 bestemmer at trafikant ikke må hindre eller forstyrre bl.a. militær kjøretøykolonne eller sivilforsvarskolonne.
- * I forskrift om krav til kjøretøy § 2-4 er det for operative og beredskapslagrede militære, taktiske kjøretøyer som er registrert før 1. januar 1971, gjort unntak fra bestemmelser om
 - plassering og antall av lysutstyr,
 - innretning som sikrer mot at uvedkommende setter vognen i gang,
 - samtidig virkende vinduspussere,
 - gummibelastning,
 - sikring av tilhengerfeste og krav til bremseutstyr.

For operative militære, taktiske kjøretøyer som er registrert før 1. januar 1971 er det også gjort unntak fra bestemmelser om høyde for refleksanordninger.

Pansrede stridskjøretøyer er helt unntatt fra forskriften om krav til kjøretøy.

- * Etter forskrift om bruk av kjøretøy § 2-5 skal kjøretøy som tilhører Forsvaret, ha kjennemerke med sorte tegn på gul bunn. Prøvekjennermerke som brukes på kjøretøy tilhørende Forsvaret, kan ha røde tegn på gul bunn.
- * Etter forskrift om bruk av kjøretøy § 3-1 må kjøretøy ikke brukes med større antall personer enn det er registrert for. Dersom den er betryggende og tillatte vekter ikke overskrides, er likevel personellbefordring tillatt i godsrom og på lasteplan på militærtaktisk kjøretøy registrert på Forsvaret samt på kjøretøy under sivilforsvarsøvelse.
- * Kompetansekrav for fører av utrykningskjøretøy etter førerkortforskriften § 7 kan fravikes for militært personell som skal føre utrykningsvogn, ambulanse eller annen motorvogn som regelmessig nyttes i samme øyemed i Forsvarets tjeneste.
- * Motorvogn eller vogntog som betinger førerkort i klasse C, CE, D, DE, D2 eller D2E, kan

- ved bruk i Forsvarets tjeneste føres av militært personell med førerkort i klasse B,
 - ved bruk i Sivilforsvarets tjeneste under beredskap, hjelpeaksjoner, i forbindelse med øvelser eller annen form for sivilforsvarsopplæring føres av personell med førerkort i klasse B. (Førerkortforskriften § 7.)
- * Militært personell som driver føreropplæring med Forsvarets motorvogner, unntas fra kravet i loven § 26, annet ledd om at ledsager må ha fylt 21 år og ha kjørt tilsvarende motorvogn i minst 3 år (trafikkopplæringsforskriften § 19).

§ 43 GJENNOMFØRING AV LOVEN

Kongen kan gi overgangsregler og forskrifter ellers til gjennomføring og utfylling av bestemmelsene i denne lov.

Kongens myndighet er blitt delegert til Samferdselsdepartementet ved kgl.res. av 17. mars 1967.

Bestemmelser til gjennomføring og utfylling av bestemmelsene i vegtrafikkloven er som regel gitt i henhold til de enkelte paragrafer i loven, og ikke med hjemmel i paragrafen her.

Kapittel VII

Slutningsbestemmelser

§ 44 IKRAFTTREDEN M.M.

Denne lov trer i kraft fra den dag Kongen bestemmer. Det kan bestemmes at visse deler av loven skal gjelde fra et tidligere tidspunkt enn andre.

Administrative forskrifter, tillatelser, forbud, vilkår, m.m. som er gitt eller fastsatt i medhold av de lover som er nevnt under nr. 1, 2 eller 5 nedenfor, gjelder fortsatt inntil de blir endret eller opphevd med hjemmel i denne lov.

Fra denne lovs ikrafttreden oppheves eller endres følgende lover og bestemmelser:

1. Lov av 21. juni 1912 om veivæsenet oppheves.
2. Lov av 20. februar 1926 om motorvogner oppheves.
3. Lov av 16. juli 1936 om pliktmessig avhold for personer i visse stillinger fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel.

I § 3 endres ordet «motorvognloven» til «vegtrafikkloven».

I § 7 tredje ledd endres ordet «motorvognloven» til «vegtrafikkloven».

4. Lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer. (Bil-ansvarslova.)

I § 2 annet ledd og § 3 tredje ledd endres ordet «motorvognlova» til «vegtrafikklova».



I § 7 tredje ledd bokstav c og § 12 første ledd bokstav c endres det som står i parentes til «jfr. vegtrafikklova § 22 første ledd».

I § 15 første punktum endres ordet «motorvognlova» til «vegtrafikklova».

I §18 annet ledds annet punktum skal henvisningen til § 10 i motorvognlova endres til «§ 36 i vegtrafikklova».

5. Lov av 21. juni 1963 om adgang til å kreve avgift for parkering av kjøretøy oppheves.

Første ledd

Ikrafttreden

Om lovens ikrafttreden vises til det som er sagt under del 1 – Innledning.

Annet ledd

Forskrifter etter eldre lovgivning

Forskrifter etter eldre lovgivning som ennå kan ha praktisk betydning, er:

* Deler av motorvognforskriften av 3. juni 1942:

– Etter forskrift om krav til kjøretøy § 2-2 kan kjøretøy som har vært registrert i utlandet, på nærmere vilkår godkjennes som flyttegods. Bl.a. må slikt kjøretøy tilfredsstille kravene i motorvognforskriften av 1942 og bestemmelser gitt med hjemmel i denne forskriften.

– Resten av aktuelle deler av forskriften av 1942 er innarbeidet i de enkelte bestemmelser i forskriften om krav til kjøretøy.

* Om eldre lokale forskrifter om begrensnng av øvingskjøring vises til det som er sagt til § 26, første ledd.