



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 40

(2000-2001)

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

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 16. februar 2001,
godkjent i statsråd samme dag.*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet legger med dette frem proposisjon om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk. I proposisjonen blir følgende emner behandlet:

- Forslag til ny § 13 a, forbud mot utstyr som kan varsle om eller forstyrre trafikkontroller.
- Forslag til endring av § 17 første ledd, plikt til å medbringe vognkort til tilhenger (registreringspliktig kjøretøy).

Formålet med forslaget til ny § 13 a er å styrke trafikksikkerheten på vegene. Trafikkontroller er et sentralt virkemiddel i arbeidet for å bedre sikkerheten på vegene. Dersom motorvognførere kan ferdes på vegene uten å måtte ta hensyn til politiets kontrollvirksomhet vil resultatet kunne bli at trafikksikkerheten for samtlige vegfarende reduseres. Det foreslås på denne bakgrunn en ny § 13 a i vegtrafikkloven med forbud mot besittelse og bruk av utstyr som kan varsle om eller forstyrre trafikkontroller.

Samferdselsdepartementet foreslår at overtredelse av den nye § 13 a i vegtrafikkloven underkastes alminnelig straffesaksbehandling. Straffebestemmelsen følger nærmere av vegtrafikkloven § 31. Overtredelser vil også kunne gi grunnlag for beslag og inndragning av førerkort, jf. vegtrafikkloven § 33.

Formålet med forslaget til endring av § 17 første ledd er å klargjøre hjemmelsgrunnlaget for plikten til å medbringe vognkort til tilhenger (registreringspliktig kjøretøy) under bruk. Denne plikten er en viktig forutsetning for en effektiv kontroll av flere forhold knyttet til vekt- og førerkortbegrensninger ved bruk av tilhenger.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

Til § 13 a

Justisdepartementet har registrert at stadig nye typer varslingsutstyr nå er tilgjengelig for bruk i motorvogn. Utstyr som varsler om radarkontroller har vært i bruk i lengre tid, og det er også registrert utstyr som varsler om hastighetsmålinger utført ved laser. I 1998 kom det nytt utstyr på markedet som forstyrrer laserlyset i laserfartsmåler slik at denne ikke mottar kvalifiserte signaler tilbake. Resultatet er at politiet ikke kan måle hastigheten på motorvogn som har slikt utstyr. Det vil trolig også kunne utvikles utstyr som forstyrrer den konvensjonelle radaren på tilsvarende måte. Justisdepartementet har på denne bakgrunn i brev av 14. juli 1998 anmodet Samferdselsdepartementet om å få innført et forbud i vegtrafikkloven mot slikt utstyr.

Til § 17 første ledd

Bakgrunnen for forslaget til endring av § 17 første ledd er at Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL) i brev til Samferdselsdepartementet har uttrykt tvil om hvorvidt dagens regelverk tilstrekkelig klart pålegger en plikt til å medbringe vognkort ved bruk av registreringspliktig tilhenger. ATL foreslo en endring av vegtrafikkloven § 17 første ledd for å klargjøre denne plikten. Som følge av at det ble stilt spørsmål ved hjemmelsgrunnlaget for den omtalte plikten avsto Utrykningspolitiet en periode fra å ilegge gebyrer hvor fører ikke hadde medbrakt vognkort til tilhenger. Samferdselsdepartementet har i svarbrev til ATL sluttet seg til Vegdirektoratets vurdering av at plikten til å medbringe vognkort til tilhenger under bruk er nærmere regulert i forskriftsverket, men samtidig uttalt at det kunne være grunn til å komme tilbake til problemstillingen ved en senere anledning.

Høring

Departementet sendte lovforslagene på høring 5. juli 2000, med frist for uttalelse 9. oktober 2000. Forslagene har vært forelagt følgende departementer, offentlige og private institusjoner og organisasjoner til uttalelse:

- Departementene
- Vegdirektoratet
- Post- og teletilsynet
- Automobildel- og Rekvisita-grossistenes Forening
- Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund
- Bilimportørenes Landsforening
- Datatilsynet
- Den Norske Advokatforening
- Den Norske Dommerforening
- Ericsson AS
- Forbrukernes forsikringskontor
- Forbrukerombudet
- Forsvarets Overkommando
- Forsvarets tele- og datatjeneste
- Informasjonsteknologinæringens Forening

- Institutt for Samferdselsteknikk NTNU
- Kongelig Norsk Automobilklubb
- Konkurransetilsynet
- Lastebileiernes Forening
- Landsorganisasjonen i Norge
- Leverandørforbundet for Mobil- og Telekommunikasjon
- Motorførernes Avholdsforbund
- NetCom GSM AS
- Nokia Norge
- Norges Automobil-Forbund
- Norges Bilbransjeforbund
- Norges Bilsportforbund
- Norges Forsikringsforbund
- Norges Handikapforbund
- Norges Lensmannslag
- Norges Motorsykkelforbund
- Norges Snøscooterforbund
- Norges Taxiforbund
- Norsk Forsikringsjuridisk Forening
- Norsk Motorcykel Union
- Norsk Trafikksikkerhetsforbund
- Norsk Transportarbeiderforbund
- Næringslivets Hovedorganisasjon
- Opplysningsrådet for veitrafikken
- Politiembetsmennesenes Landsforening
- Radioleverandørenes Landsforbund
- Regjeringsadvokatembetet
- SINTEF Tele og data
- Statens bilsakkyndiges forening
- Statens trafikk lærerskole
- Teknologibedriftenes Landsforening
- Telenor AS
- Teleregulatorisk forening
- Telia Norge AS
- Trafikkforsikringsforeningen
- Transportbedriftenes Landsforening
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon
- Transportøkonomisk institutt
- Trygg Trafikk
- Trafikkforum A/L
- Utrykningspolitiet

3 Nærmere om forslaget til § 13 a

3.1 Gjeldende rett

Per i dag inneholder vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter ingen eksplisitt regulering av utstyr som varsler om eller forstyrrer trafikkontroller. Forholdet reguleres imidlertid i utgangspunktet av lov 23. juni 1995 nr. 39 om telekommunikasjon (teleloven), da utstyret regnes som tele- og radioutstyr slik dette er nærmere definert i teleloven § 1-6. I henhold til teleloven § 4-5 er det forbudt å omsette teleutstyr som ikke er godkjent. Videre vil bruk av radioutstyr være forbudt uten tillatelse, jf. § 5-3. Overtredelse av bestemmelsene i teleloven straffes med bøter eller fengsel inntil 6 måneder, jf. § 10-4.

Formålet med reguleringen etter teleloven er blant annet å ivareta teknisk kvalitet og sikkerhet for teleutstyr, samt å fremme effektiv utnyttelse av den begrensede frekvensressursen. For slikt utstyr som lovforslaget omfatter, foreligger det imidlertid ingen telespesifikke hensyn som kan begrunne en regulering etter teleloven. Reguleringer på vegtrafikkområdet bør for øvrig forankres i vegtrafikkloven.

Omlegginger av telelovgivningen innenfor EØS-området har gjort det nødvendig å endre gjeldende teleregulering. Med bakgrunn i innlemmelse i EØS-avtalen av EU-direktiv 1999/5/EF om radio- og teleterminalutstyr og gjensidig anerkjennelse av utstyrets overensstemmelse, har telemyndigheten med hjemmel i teleloven § 4-2 og § 7-1, jf. forskrift av 15. desember 1995 nr. 1032 om funksjonsfordeling innen telemyndigheten, vedtatt en forskrift om EØS-krav til radio- og teleterminalutstyr. Forskriften trådte i kraft 1. juli 2000. Forskriften inneholder bestemmelser som i utgangspunktet medfører at denne type utstyr uten videre kan omsettes og tas i bruk dersom utstyret tilfredsstiller grunnleggende krav som stilles til radio- og teleterminalutstyr, er merket på forskriftsmessig måte og dersom det er installert, vedlikeholdt og brukt som tilsiktet, jf. forskriften § 6. Behovet for å lovfeste et særskilt forbud i vegtrafikkloven mot besittelse og bruk av utstyr som varsler eller forstyrrer trafikkontroller er etter dette blitt ytterligere aktualisert.

3.2 Andre lands rett

Både Danmark, Finland og Sverige har innført ulike former for lovfestede restriksjoner mot utstyr som varsler eller forstyrrer trafikkontroller. I første rekke gjelder dette forbud mot utstyr som varsler radar- og lasermålinger, samt utstyr som forstyrrer lasermålinger. Forbudet er for Danmarks del gitt med hjemmel i den danske vegtrafikkloven, mens det i Sverige og Finland er utformet særskilte lover som nærmere forbyr slikt utstyr. Forbudenes omfang varierer fra besittelse og bruk til tilvirking, innførsel, markedsføring og omsetning.

3.3 Høringsbrevets forslag

I høringsbrevet av 5. juli 2000 fremhevet Samferdselsdepartementet at overholdelse av fartsgrensene er svært viktig i arbeidet for å bedre sikkerheten på vegene. Trafikkontroller utgjør et sentralt ledd i dette arbeidet og bidrar ved å virke *preventivt* i forhold til allmennheten i tillegg til at farlige trafikanter *oppdages* og tas ut av trafikken. Både varslingsutstyr og utstyr som forstyrrer trafikkontroller vil imidlertid kunne motvirke disse funksjonene. Dersom noen motorvognførere kan ferdes på vegene uten å måtte ta hensyn til politiets kontrollvirksomhet vil resultatet kunne bli at trafikksikkerheten for samtlige vegfarende reduseres.

Det ble videre gjort oppmerksom på at den foreslåtte bestemmelsen vil innebære at det også vil være forbudt å bruke utstyr som varsler eller forstyrrer annet enn fartskontroller. Eksempelvis vil det være forbudt å besitte eller bruke utstyr som vil kunne forstyrre kontroll av avstand mellom motorvogner.

I høringsbrevet ble forbudet foreslått avgrenset mot utstyr som på en mer indirekte måte brukes til varsling av trafikkontroller, så som via Internett eller over mobiltelefon. Denne avgrensningen er blant annet begrunnet med at det rettslig sett anses problematisk å nedlegge forbud mot å spre informasjon som i utgangspunktet er åpent tilgjengelig, i tillegg til at det vil være vanskelig å avgrense hvilke typer av indirekte varsling som i såfall skulle forbys. For visse typer indirekte varsling vil det også bli vanskelig å bevise brudd på bestemmelsen. Departementet antar at eventuelle negative konsekvenser av nevnte varslingsvirksomhet - som at trafikanter unndrar seg oppdagelse - kan motvirkes på annen måte, eksempelvis ved hyppig flytting av trafikkontrollene rundt i et større område.

Forenklet forelegg anvendes som reaksjon ved de mindre alvorlige og lett konstaterbare masseforseelser i trafikken. Brudd på den foreslåtte bestemmelsen avdekker imidlertid etter departementets mening en manglende respekt for vegtrafikklovgivningen som i alminnelighet må anses som mer alvorlig enn eksempelvis fartsovertredelser på 10-20 km/t som i dag kan avgjøres ved forenklet forelegg. Det er for øvrig heller ikke trolig at antallet overtredelser vil bli så stort at forenklet forelegg av den grunn bør bli normalreaksjonen.

Samferdselsdepartementet foreslo på denne bakgrunn at overtredelse av den nye § 13 a i vegtrafikkloven underkastes alminnelig straffesaksbehandling. Straffebestemmelsen følger nærmere av vegtrafikkloven § 31. Overtredelser vil i samsvar med ovennevnte også kunne kvalifisere for beslag og inndragning av førerkort, jf. vegtrafikkloven § 33.

3.4 Høringsinstansenes syn

Av 32 innkomne svar er det 29 høringsinstanser som støtter forslaget til ny § 13 a eller som ikke har merknader. 1 høringsinstans har ikke villet avgi uttalelse, mens 3 instanser har hatt merknader til de foreslåtte reaksjoner ved overtredelse.

Justisdepartementet mener håndhevingspraksis av ny § 13 a bør være streng for at overtredelse ikke skal fremstå som »billigste» løsning for notoriske råkjørere. I den forbindelse er det vist til at brukere av det aktuelle utsty-

ret kan unngå både fengselsstraff og inndragning av førerkort som følge av at de ikke blir avdekket i fartskontroller.

SINTEF er den eneste instansen som er kritisk til selve forslaget, til tross for at de ikke er uenig i begrunnelsen for bestemmelsen. Det anføres blant annet at et forbud mot bruk ikke vil forhindre at slikt utstyr er tilgjengelig i markedet og brukes av en gitt andel av motortrafikantene. *SINTEF* tviler også på politiets kapasitet til å følge opp bestemmelsen og anfører videre at personer som blir tatt sannsynligvis allerede vil ha tjent inn en eventuell bot. *SINTEF* er derfor kritisk til hensiktsmessigheten av den foreslåtte bestemmelsen.

Den Norske Advokatforening støtter forslaget om et forbud, men er uenig i at overtredelse av den foreslåtte bestemmelsen bør kvalifisere for beslag og inndragning av førerkort. Det foreslås i stedet at forholdet avgjøres ved forenklet forelegg eller alternativt at det uttrykkelig sies at vegtrafikkloven § 33 ikke får anvendelse. Forenklet forelegg blir også anbefalt av hensyn til høy arbeidsbelastning for dagens politijurister. I tillegg anføres det at standardisert reaksjon vil hindre at det utvikles forskjellig praksis på området.

Norsk Motorcykel Unioner er uenig i at overtredelse av den foreslåtte bestemmelsen er så alvorlig at forenklet forelegg ikke er tilstrekkelig som straffereaksjon, men har ikke begrunnet standpunktet nærmere.

I forhold til spørsmålet om førerkortreaksjoner formoder *Norges Automobil-Forbund (NAF)* at dette bare vil være aktuelt i de grove tilfellene og at det da utvises et godt skjønn.

Post- og teletilsynet er opptatt av forholdet til EU-direktiv 1999/5/EF som de anser har generell gyldighet for tele- og radioutstyr, og fremhever derfor viktigheten av at hjemmelsgrunlaget for forbudet i vegtrafikkloven vurderes nøye.

3.5 Departementets vurderinger

De høringsinstansene som har hatt innvendinger mot de foreslåtte reaksjoner ved overtredelse har i hovedsak begrunnet dette med at alminnelig straffesaksbehandling med mulighet for inndragning av førerkort vil være for strengt.

Samferdselsdepartementet vil understreke at utgangspunktet ved overtredelser av vegtrafikklovgivningen er at forholdet underkastes alminnelig straffesaksbehandling, jf. loven § 31. Som omtalt i punkt 3.3 er forenklet forelegg forbeholdt de mindre alvorlige og lett konstaterbare masseforseelser i trafikken. Det er departementets vurdering at bruk av forenklet forelegg ikke vil være riktig reaksjon ved overtredelse av den foreslåtte bestemmelsen. Anskaffelse av denne typen utstyr vil i alminnelighet være motivert ut fra et ønske om å bryte vegtrafikklovens bestemmelser uten risiko for å bli oppdaget, noe som i seg selv må anses alvorlig.

Dersom det reageres med forenklet forelegg er det videre en fare for at enkelte vil anse omkostningen ved å bli avdekket som liten. Som fremhevet av *Justisdepartementet* vil personer som benytter denne typen utstyr kunne unngå strenge reaksjoner og inndragning av førerkort som følge av at de unndrar seg oppdagelse. Reaksjonen bør derfor settes så vidt høyt at forbudet får en tilstrekkelig avskrekkende effekt. Departementet støtter for øvrig *Justisdeparte-*

mentets merknad om at håndhevingspraksis også bør være streng, og at dette bør nedfelles i instruksverket.

I samsvar med ovennevnte er det departementets syn at forbudet vil være hensiktsmessig, jf. her innvendingen fra *SINTEF* på dette punkt omtalt under 3.4 over. Samferdselsdepartementet er ikke uenig med *SINTEF* i at ulike typer varslingsutstyr trolig fremdeles vil kunne tilbys i markedet, men kombinasjonen streng reaksjon og streng håndhevingspraksis vil likevel kunne virke preventivt i forhold til potensielle *brukere* av slikt utstyr.

Når det gjelder *NAFs* syn om at inndragning av førerkort bør forbeholdes de grove tilfellene og at det da i så fall utøves et godt skjønn, vil departementet bemerke at adgangen til å inndra førerkort allerede er hjemlet i vegtrafikkloven og at denne myndigheten administrativt er lagt til politiet. Det vil normalt være lite aktuelt å gradere overtredelsene av den foreslåtte bestemmelsen da varslingsutstyr enten finnes i motorvognen eller ikke.

Samferdselsdepartementet har for øvrig vurdert forholdet til EU-direktiv 1999/5/EF som *Post- og teletilsynet* viser til og kan ikke se at bestemmelsen slik den er foreslått utformet vil komme i konflikt med det omtalte direktivet.

4 Nærmere om forslaget til endring av § 17 første ledd

4.1 Gjeldende rett

Plikten til å medbringe vognkort ved bruk av *motorvogn* fremgår av vegtrafikkloven § 17 første ledd, annet punktum. Overtredelse av bestemmelsen kan medføre gebyr, jf. § 1 bokstav b i forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. For *tilhenger* anser departementet at plikten til å medbringe vognkort følger av forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 2-4 nr. 2 første ledd.

4.2 Høringsbrevets forslag

I høringsbrevet av 5. juli 2000 ble betydningen av å kunne kontrollere vognkort til tilhenger fremhevet. En slik kontroll kan blant annet avdekke hvorvidt tilhengeren er stjølet. Det kan også fastslås om hengeren er dimensjonert for tilhengerlasten og om motorvognen er dimensjonert til å trekke vedkommende last, samt om føreren har førerrettigheter for den aktuelle kombinasjon av motorvogn og tilhenger. Eksempelvis innebærer førerkort klasse BE at fører bare kan ha tilhenger med totalvekt inntil 750 kg. En viktig forutsetning for en effektiv kontroll av disse forhold er at det er påbudt for fører å medbringe vognkort til tilhenger under bruken. Det ble i den forbindelse vist til vegtrafikkloven § 10 første ledd annet punktum, hvor det blant annet fastslås at fører av kjøretøy plikter å vise fram dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen.

For å fjerne den tvil som har oppstått rundt plikten til å medbringe vognkort til tilhenger ble det foreslått at plikten klargjøres ved å innta en henvisning til registreringspliktige kjøretøyer i vegtrafikkloven § 17 første ledd.

4.3 Høringsinstansenes syn

Av 32 innkomne hørings svar er det 30 instanser som støtter forslaget eller ikke har merknader. 1 instans er uenig i forslaget om endring av § 17 første ledd, mens 1 høringsinstans ikke har ønsket å avgi uttalelse.

Justisdepartementet anser at den foreslåtte lovendring vil innebære at politiets og Statens vegvesens kontrollvirksomhet blir klart forenklet og effektivisert i tillegg til at belastningen på interne sambandsnett vil kunne bli mindre når de fleste opplysninger om kjøretøyet kan leses direkte av vognkortet.

Vegdirektoratet er fornøyd med at det gis en klar hjemmel til å kunne forlange vognkort til tilhenger fremlagt i forbindelse med kontroll, da dette vil kunne lette kontrollarbeidet.

NAFer den eneste instansen som er uenig i departementets forslag. Dette er blant annet begrunnet med at det finnes alternativer til kontroll av vognkort, herunder gjennom Det sentrale motorvognregisteret, samt at en kontroll av

vognkort ikke alltid er tilstrekkelig for å avdekke eventuelle overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Som eksempel på det siste er det vist til at mange kontroller forutsetter fremvisning av førerkort eller bruk av vekt. NAF finner det videre upraktisk at det må fremskaffes vognkort til tilhenger ved utleie eller utlån av slike.

Den Norske Advokatforening foreslår inntatt en presisering i lovteksten slik at det blir klart for dem som ikke er oppmerksom på det at også de enklere tilhengere regnes som kjøretøy.

4.4 Departementets vurderinger

Som omtalt under punkt 4.1 anser departementet at plikten til å medbringe vognkort til tilhenger allerede er regulert i forskriftsverket i dag. Begrunnelsen for lovforslaget er således å eliminere den tvil som har oppstått om hjemmelsgrunnlaget for denne plikten. Samferdselsdepartementet tolker derfor innvendingene fra *NAF* til å rette seg mot selve plikten til å medbringe vognkort til tilhenger og ikke klargjøringen av hjemmelsgrunnlaget.

Departementet er likevel ikke uenig med *NAF* i at det kan finnes alternativer til kontroll av vognkort, blant annet via Det sentrale motorvognregisteret. Dette kan likevel ikke være et argument for at en ikke også skal ha mulighet til å gjennomføre kontrollene på annet vis for tilfeller der det sentrale registeret ikke er tilgjengelig. Vi viser her også til uttalelsene fra *Justisdepartementet* og *Vegdirektoratet* om fordelene ved et klart hjemmelsgrunnlag. Vi kan heller ikke se at det er et sterkt argument mot en plikt til å medbringe vognkort at kontroll av vognkort noen ganger også må kombineres med andre kontroller, som kontroll av førerkort eller vektkontroll av kjøretøyet. For øvrig er det Samferdselsdepartementets oppfatning at det bør være mulig å finne enkle praktiske løsninger for overholdelse av plikten om å medbringe vognkort også for tilfeller hvor tilhenger med hyppighet lånes eller leies ut.

Når det gjelder forslaget fra *Den Norske Advokatforening* om å innta en presisering i bestemmelsen om at også enklere tilhengere regnes som kjøretøy, viser vi til at dette allerede følger av definisjonen av kjøretøy i vegtrafikkloven § 2 annet ledd.

Etter Samferdselsdepartementets oppfatning er det ingen gode grunner som taler for at man skal regulere hvor vognkortet skal oppbevares så lenge vognkortet medbringes under bruken og kan frembringes ved kontroll. Loven bør således ikke være til hinder for at vognkort til tilhenger også kan oppbevares i selve tilhengeren i stedet for i motorvognen. Departementet foreslår derfor at passusen »i motorvognen» tas ut fra någjeldende § 17 første ledd annet punktum. Plikten til å medbringe vognkort til tilhenger under bruken vil etter Samferdselsdepartementets forslag følge av § 17 første ledd første og annet punktum.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Etter Samferdselsdepartementets oppfatning innebærer forslag til ny § 13 a ingen vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser. Det vil imidlertid kunne oppstå visse kostnader i forbindelse med kontrollvirksomhet knyttet til bestemmelsen.

Forslaget om endring av vegtrafikkloven § 17 første ledd innebærer etter departementets vurdering ingen vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser, da bestemmelsen bare får som konsekvens at hjemmelen for et eksisterende påbud blir klarere.

6 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

Til ny § 13 a

Forbudet gjelder i motorvogn, jf. første ledd første punktum. Det har ingen betydning i forhold til grensen for det straffbare om utstyret er løst eller fastmontert i motorvognen.

Forbudet omfatter bruk og besittelse. For tilfeller der det aktuelle utstyr er nedpakket i bagasjerom eller eksempelvis finnes som håndbagasje hos busspassasjer må ordlyden likevel tolkes innskrenkende da formålet ikke er å forby transport av det aktuelle utstyr.

Avgrensningen mot indirekte varsling som eksempelvis varsling over mobiltelefon eller via Internett kommer til uttrykk i lovforslagets første ledd annet punktum, hvor det fremgår at forbudet omfatter utstyr som blokkerer, mottar eller sender signaler fra eller til utstyr for kontroll og overvåkning av trafikk. Signaler vil i all hovedsak være laserlys eller radiobølger.

I henhold til bestemmelsen vil det også være forbudt å besitte eller bruke utstyr som verken er mottaker eller sender, jf. formuleringen «blokkerer» i første ledd annet punktum. Eksempler på slikt utstyr kan være ulike former for speil eller fysisk skjermutstyr som avleder det utsendte signalet på en slik måte at måleapparatet ikke får det utsendte signalet i retur, eller at retursignalet ikke kan avleses.

I bestemmelsens annet ledd foreslås det at departementet gis myndighet til å gi nærmere bestemmelser gjennom forskrifter til utfylling og presisering av forbudet i første ledd. Samferdselsdepartementet antar at eventuelle tolkningsspørsmål knyttet til forbudet vil bli avklart gjennom rettspraksis. Der som det likevel skulle oppstå et behov for en nærmere presisering av forbudet i første ledd vil det - slik departementet ser det - være hensiktsmessig om dette kan gjøres uten å gå veien om en lovendring.

Til endringen av § 17 første ledd

Lovendringen er generell ved at det vises til registreringspliktige *kjøretøyer* og ikke bare til registreringspliktige *tilhengere*. Registreringsplikten for tilhengere fremgår av forskrift 25. januar 1999 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 2-1 nr. 1.

Begrepet «vognkortet» i annet punktum omfatter vognkort til samtlige kjøretøy omtalt i første punktum. Plikten til å medbringe vognkort til tilhenger følger da av § 17 første ledd annet punktum lest i sammenheng med første punktum.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

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

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

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

Forslag til lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk

I

Ny § 13 a skal lyde:

Forbud mot varslingsutstyr o.l. i motorvogn.

I motorvogn er det forbudt å besitte eller bruke utstyr som har til formål å varsle om eller forstyrre trafikkontroller. Forbudet omfatter utstyr som blokkerer, mottar eller sender signaler fra eller til utstyr for kontroll og overvåkning av trafikk.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser til presisering og utfylling av forbudet i første ledd.

Ny overskrift til § 17 skal lyde:

Bruk av motorvogn mv.

Første ledd i § 17 skal lyde:

For så vidt ikke annet følger av § 16, må motorvogn eller andre registreringspliktige kjøretøyer ikke brukes uten at de er meldt til registrering og påsatt lovlige kjennemerker og det er utferdiget vognkort. Vognkortet skal alltid følge med under bruken.

II

Loven trer i kraft straks.
