

Møte fredag den 28. mai kl. 11.01

President: Sigvald Oppbøen Hansen

Dagsorden (nr. 33):

1. Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (Innst. O. nr. 76 (2003-2004), jf. Ot.prp. nr. 53 (2003-2004))
2. Referat

Presidenten: Representanten Magnhild Meltveit Kleppa vil setje fram eit privat lovforslag.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [11:01:14]: Eg vil på vegner av representanten Per Sandberg og meg sjølv fremja forslag om endring i lov om sosiale tenester og i lov om barnevernstenester.

Presidenten: Representanten Harald T. Nesvik vil setje fram eit privat lovforslag.

Harald T. Nesvik (FrP) [11:01:46]: Jeg vil på vegne av representanten Øystein Hedstrøm og meg selv fremme forslag om lov om endring i lov av 2. juni 1989 nr. 27 om omsetning av alkoholholdig drikk mv., alkoholloven.

Presidenten: Lovforslaga vil bli behandla på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1

Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (Innst. O. nr. 76 (2003-2004), jf. Ot.prp. nr. 53 (2003-2004))

Presidenten: Etter ønske frå samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at taletida blir avgrensa til 5 minutt til kvar gruppe.

Vidare vil presidenten foreslå at det ikkje blir gjeve høve til replikkar etter dei enkelte innlegga, og at dei som måtte teikne seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er å sjå på som vedteke.

Heidi Sørensen (SV) [11:03:08] (ordfører for saken):

Denne saken gjelder en rekke mindre endringer i vegtrafikkloven. Jeg skal raskt gå igjennom dem. Det er en enstemmig komite som legger fram innstillingen.

Det første punkt jeg vil berøre, er innføring av førerkort for tohjuls moped. Komiteen er enig i det Regjeringen foreslår, at man skal gå fra førerbevis til førerkort, og viser til at moped er en av de mest sårbare kjøretøygruppene når det gjelder trafikkulykker, noe som tilsier en styrking av førerprøvekompetansen. Komiteen har også fått brev fra samferdselsministeren, som understreker at den mopedføreropplæring som i dag foregår i ungdomsskolen, skal fortsette.

Når det gjelder gebyr for utstedelse av fartsskriverkort, er komiteen enig i at det skal kunne skrives ut et slikt gebyr. Komiteen viser til formuleringene på side 9 i proposisjonen om at «departementet gis myndighet til å fastsette bestemmelser om gebyr» slik at bare de faktiske «kostnadene skal kunne belastes dem som blir pålagt å bruke slike kort».

Når det gjelder ny forskriftshjemmel for tilfeldig utekontroll av kjøretøy, støtter komiteen at det gis en slik hjemmel. Komiteen viser til departementets presisering av at «lovendringen ikke vil innebære noen begrensning i forhold til den kontrollvirksomhet som utføres langs veg i dag», snarere en mulighet til å bedre den.

Når det gjelder innføring av ny § 19 a om godkjenning av kjøretøyverksteder, støtter komiteen også det og peker spesielt på at det er behov for å forenkle regelverket for å få godkjenning som bilverksted.

Når det gjelder personlig verneutstyr, har komiteen hatt noe lengre drøftinger, men vi har kommet fram til at vi er enig i det som Regjeringen foreslår. Vi forutsetter at forskriften utformes i nær dialog med aktørene, for å finne gode, praktiske løsninger som er håndterbare for førerne, som gjør at kollektivtilbudet blir tilgjengelig for brukerne, og som også kan kombineres med et godt sikkerhetsnivå. Det er i denne saken viktig for komiteen å presisere at sjåførens primæransvar er å føre kjøretøyet.

Komiteen peker videre på at forskriften og grunnlaget for sanksjoner ved overtredelse må utformes slik at det tas hensyn til sjåførens begrensede mulighet til kontinuerlig oppfølging av passasjerene. Dette er viktig for muligheten til å ha god sikkerhet i buss. Samtidig vil vi også understreke at det er ganske trygt å kjøre buss i dag, og at vi ikke pålegger restriksjoner som fører til at folk velger transportformer som er langt mindre sikre enn det det er å reise med buss i dag.

Komiteen mener også at barn under fire år på egnet måte må kunne sikres på linje med andre passasjerer som reiser med buss.

Utover dette har komiteen ingen merknader, og jeg vil anbefale innstillingen.

Anne Berit Andersen (H) [11:07:01]: Ot.prp. nr. 53 for 2003-2004 handler om endringer i vegtrafikkloven. Her er det flere tiltak som endres, og målet med disse endringene er å bedre trafikkikkerheten.

En bedring av vegnettet vet vi fører til bedre sikkerhet. Det samme gjør også forskjellige forebyggende og opplysende tiltak. Målet er å sikre oss selv og våre medtrafikanter på våre veger, uansett hvilket framkomstmiddel som blir brukt.

Jeg vil her trekke fram noen av tiltakene.

For tohjuls moped har det til nå vært nok med mopedførerbevis, men fra 1. januar 2005 vil det bli krav om førerkort. Dette er viktig for økt trafikal kompetanse og et helhetlig føreropplæringssystem. Denne førerkortklassen vil også bli foreslått innført i EU.

I alle større kjøretøy for transport av personer og gods skal det være installert fartsskriver for å dokumentere at sjåføren overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Disse fartsskriverne skal nå bli digitale. Det blir i denne saken foreslått at departementet får hjemmel til å fastsette gebyr for utstedelse av fartsskriverkort, slik at brukerne må dekke kostnadene ved utstedelse av slike kort. Vi forventer at dette gebyret kun skal dekke de faktiske kostnader.

Et annet påbud som kommer, er bruk av personlig verneutstyr i kjøretøy over 3,5 tonn. Det gis også hjemmel til å påby bruk av annet sikkerhetsutstyr i motorvogn, som festeordninger for rullestoler og barnevogner.

Når det gjelder påbudet om bruk av personlig verneutstyr i større kjøretøy, er det viktig at forskriften blir så klar at den lett kan håndheves. Sjåføren må være helt trygg på hva hans ansvar innebærer.

Til det siste vil jeg nevne innføring av ny § 19 a om godkjenning av bilverksteder. Høyre støtter denne lovendringen, som er en inkorporering av lov om godkjenning av kjøretøyverksteder i lov om vegtrafikk. Dette er et ledd i en større prosess som vil forenkle regelverket. Forenkling, mindre byråkrati, er noe vi i Høyre setter stor pris på.

Jorunn Ringstad (Sp) [11:09:53]: Senterpartiet er samd i dei endringane som er foreslått i Ot.prp. nr. 53 for 2003-2004 om endringar i vegtrafikklova. Eg vil difor ikkje innom alle dei ulike endringane, men eg vil kommentere nokre få av dei.

For det fyrste er Senterpartiet positiv til å innføre eit konsekvent skilje mellom førerett, dvs. den retten ein har til å føre motorvogn når gitte krav i lov- og forskriftsverket er oppfylte, og førarkort, som er beviset for at ein har denne retten.

I forslaget om overgang til ei modulbasert føraropplæring for alle førarkortklassar inngår òg ein overgang frå dagens førarbevis for moped til eit eige førarkort for moped. Moped er ofte det fyrste motorkjøretøyet for mange unge. Difor er det viktig at opplæringa for dei som skal ut i trafikken som motorvognførarar for fyrste gongen, er god nok. I mange skular med ungdomstrinn har det vore lagt til rette slik at ungdomane har kunna ta mopedførarbevis i skuletida. Det har mange ungdomar nytta seg av. Eg meiner at det bør vere mogleg å halde fram med denne praksisen. Eg er glad for at departementet i svar på spørsmål frå komiteen seier at det er eit ynske at skuleverket skal kunne ta heile opplæringa.

Inntil skuleverket kan tilby trafikalt grunnkurs, som er fyrste del av opplæringa, må denne fyrste delen takast ved ein godkjend køreskule. Trafikalt grunnkurs er grunnleggjande trafikkopplæring og trafikforståing. Når dette blir innført også for mopedførarkort, vil det vere eit ledd i å betre føraropplæringa. Eg meiner difor at det kan akseptast at inntil skuleverket kan tilby opplæring i trafikalt grunnkurs, må dette takast ved ein godkjend køreskule.

Til slutt vil eg innom det som òg andre har vore inne på i debatten, at bilføraren og også bussjåføren har eit ansvar for at passasjerar under 15 år bruker bilbelte. Bilføraren kan bli ilagd eit gebyr dersom passasjerar under 15 år ikkje er sikra. Det skal inn ei konkret vurdering av

om sjåføren si aktsemd har vore god nok, før ein får eit gebyr. Men samtidig er det viktig at personleg verneutstyr som er installert i kjøretøya, som regel bilbelte, blir nytta for å sikre passasjerane. Det kan òg vere ei urimeleg oppgåve for ein bussjåfør å ha ansvaret for at alle under 15 år verkeleg bruker bilbelte.

Bussjåføren si primære oppgåve må vere å vere bilfører. Eg er difor glad for at ein samla komite føreset at forskrifta på dette punktet skal utformast i nær dialog med aktørane for å finne praktiske løysingar som er handterbare for sjåførane. Komiteen seier òg at forskrifta og grunnlaget for sanksjonane må utformast slik at det blir teke omsyn til at sjåføren har avgrensa høve til kontinuerleg oppfølging av passasjerane.

Tor-Arne Strøm (A) [11:13:33]: Nå har saksordføreren redegjort for det meste av denne loven, og det er bred enighet om den.

Når det gjelder innføring av førerkort for tohjuls moped, vil dette gi en likestilling med andre motorvogner. Moped tilhører en av de mest sårbare kjøretøygruppene når det gjelder trafikkulykker, noe som tilsier at en styrking av førerkompetansen er nødvendig. Det er også viktig at mopedføreropplæring fortsatt skal kunne gis som valgfag i skolen. Dette er viktig for å kunne tilby skoleungdom spennende og variert undervisning, som fører til noe de selv synes er meget nyttig.

Til slutt vil jeg nevne dette med sikkerhetsnivået i buss. Vi er opptatt av å holde et høyt sikkerhetsnivå i bussene. Samtidig er det viktig at kollektivtilbudet framstår som åpent, uten unødvendige begrensninger for funksjonshemmede eller barn. Vi forutsetter at forskriftene utformes i nær dialog med aktørene for å finne gode, praktiske løsninger som er håndterbare for førerne. Vi vil samtidig presisere at sjåførens primæransvar er å føre kjøretøyet. Det må også pekes på at forskriftene og grunnlaget for sanksjoner ved overtredelse må utformes slik at de tar hensyn til sjåførens begrensede mulighet for kontinuerlig oppfølging av passasjerene.

Vi mener også, i likhet med de andre partiene, at barn under fire år på egnet måte må kunne sikres på lik linje med andre passasjerer.

Statsråd Torild Skogsholm [11:15:27]: Jeg er glad for at samferdselskomiteen støtter Regjeringens forslag til endringer i vegtrafikkloven. Forslaget innebærer i hovedsak en teknisk oppjustering og presisering av enkelte bestemmelser i loven, men også noen nye hjemmelsbestemmelser.

Det foreslås lovendringer som legger til rette for å gjennomføre krav om førerkort for tohjuls moped. Lovendringene innebærer at det legges et formelt grunnlag for en harmonisering av reglene om erverv og dokumentasjon av førerkompetanse for tohjuls moped med tilsvarende regler for øvrige tohjuls kjøretøy. Det endelige innholdet i opplæringen vil bli innført ved forskrift.

Forslag til nye forskrifter og læreplaner er nå ute på høring. Jeg tar sikte på at forskriftene skal tre i kraft 1. januar 2005.

Når endringene er gjennomført, vil dagens mopedførerbevis bli erstattet med et eget førerkort for moped. Innføring av førerkort for tohjuls moped inngår i arbeidet med et mer helhetlig føreropplæringssystem for alle førere. Moped er en sårbar kjøretøygruppe. Dette tilsier et særlig behov for styrking av førerkompetansen her.

Det foreslås videre å gi departementet hjemmel til å gi bestemmelser om gebyr for utstedelse av fartsskriverkort til bruk ved registrering av kjøre- og hviletid i vegtransport.

EUs bestemmelser om kjøre- og hviletid og bruk av fartsskriver innen vegtransport har vært gjeldende som norsk rett siden 1994. Dagens analoge fartsskriver vil bli erstattet av et digitalt system. Formålet med innføringen av digital fartsskriver er å hindre de vanligste formene for misbruk av det nåværende systemet og å gjøre kontrollen av den enkelte førers kjøre- og hviletider enklere og mindre tidkrevende. Andre viktige hensyn er økt konkurranse mellom transportforetak og bedre trafikk-sikkerhet.

Forslaget innebærer at de faktiske kostnadene knyttet til produksjon og utstedelse av kortene skal kunne belastes dem som blir pålagt å bruke fartsskriverkort.

Det foreslås en ny forskriftshjemmel for tilfeldig utekontroll av kjøretøy. Forskriften er pr. i dag, som en midlertidig løsning, hjemlet i vegtrafikkloven § 43, som gir adgang til å gi forskrifter til gjennomføring og utfylling av lovens bestemmelser. Med det forslaget som nå er fremmet, ønsker departementet å knytte forskriftshjemmelen til de bestemmelsene i loven som omhandler kontroll.

Jeg vil presisere at denne lovendringen ikke vil innebære noen begrensning i forhold til den kontrollvirksomhet som utføres langs vegen i dag.

Når det gjelder innføring av ny § 19 a om godkjenning av kjøretøyverksteder, innebærer forslaget at det innføres en ny § 19 a til erstatning for lov om godkjenning av kjøretøyverksteder, og at sistnevnte lov oppheves.

Gjeldende lov om godkjenning av kjøretøyverksteder er en fullmaktslov som består av kun fire paragrafer. For å forenkle regelverket er det ønskelig å inkorporere denne loven i vegtrafikkloven.

De nærmere vilkår for å få godkjenning som verksted framgår av forskrift fastsatt med hjemmel i loven. Forslag til ny forskrift har vært på høring og innebærer en klar forenkling i forhold til gjeldende forskrift.

Lovforslaget innebærer også en presisering og utvidelse av § 23 a om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn.

Proposisjonens forslag er i hovedsak en presisering av gjeldende rett. I proposisjonsteksten blir det presisert at bestemmelsen gir hjemmel for å pålegge plikt til å bruke personlig verneutstyr uavhengig av kjøretøyets totalvekt, videre at sjåføransvaret også kan gjelde uavhengig av kjøretøyets vekt.

Forslaget innebærer for øvrig også en realitetsendring, ved at departementet gis myndighet til å fastsette forskrifter med krav om bruk av annet utstyr enn personlig

verneutstyr, dvs. annet enn hjelm og bilbelte. Dette kan bl.a. være sikringsutstyr til rullestoler mv. og utstyr til sikring av barnevogner. Eventuelle nye materielle krav om bruk av slikt annet sikringsutstyr vil bli innført ved forskrift. Behovet for nye påbud og omfanget av plikter knyttet til dette vil da bli belyst i egne høringer.

Departementet vil i forbindelse med fastsettelse av forskrifter søke å finne gode og praktiske løsninger for bruk av verneutstyr i buss. I dette arbeidet vil også sjåførers ansvar for sikring av barn bli tatt i betraktning.

Presidenten: Fleire har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, sjå nedanfor)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutt, sa **presidenten:** Odelstinget skal da votere i sak nr. 1.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde rådd Odelstinget til å gjere slikt vedtak til

l o v

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

I

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

§ 19 annet ledd nytt annet punktum skal lyde:

Departementet kan ved forskrift også gi bestemmelser om gjennomføring av tilfeldig og uanmeldt kontroll av kjøretøy langs vegen.

Ny § 19 a skal lyde:

§ 19 a. Kjøretøyverksteder m.m.

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

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

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

§ 21 annet ledd nytt annet punktum skal lyde:

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

§ 23 a skal lyde:

Kongen kan bestemme at personlig verneutstyr og annet utstyr til sikring av personer skal brukes under kjø-

ring med motorvogn. Kongen kan gi nærmere regler om omfanget av bruken og unntak fra påbudet. Det kan bestemmes at føreren skal være ansvarlig for at passasjerer under 15 år bruker *utstyr som nevnt i første punktum*.

§ 24 skal lyde:

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

Den som skal føre motorvogn må ha *førerett* og ha *ervert* førerkort *der dette kreves, samt eventuelt gyldig kompetansebevis, for vedkommende gruppe av motorvogner*. Under kjøring skal fører alltid ha førerkort og kompetansebevis med seg.

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

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

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

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

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

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

Departementet kan gi nærmere bestemmelser om utstedelse av norsk førerkort på grunnlag av gyldig utenlandsk *førerett*. Det kan herunder gis bestemmelser om innlevering av det utenlandske førerkortet, samt om innhenting av opplysninger om vedkommende. Det kan også bestemmes at førerprøve kan unnlates eller at vedkommende skal ha bestått en forenklet førerprøve.

Departementet kan sette særlige vilkår i tillegg til vilkårene i tredje og fjerde ledd for den som vil ha *førerett*

for bestemte førerkortklasser eller for bestemte grupper av motorvogner.

Overskrift § 24a skal lyde:

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

§ 24 a skal lyde:

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

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

Blir den som ikke har *førerett*, 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 *førerett* ikke kan *ervertes* for saken er endelig avgjort, likevel ikke ut over 3 måneder uten kjennelse av *tingretten*.

§ 26 annet og tredje ledd skal lyde:

Øvingskjøring med motorvogn må ikke finne sted tidligere enn 2 år før det tidspunkt da eleven etter sin alder kan få *førerett* 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 *førerett* for vedkommende motorvogngruppe og har hatt *slik førerett* uavbrutt i minst 5 år. Departementet kan ved forskrift fravike kravet om godkjent lærer og godkjent lærevogn, jf. tredje punktum, og fastsette tilleggskrav for øvingskjøring med visse motorvogner.

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

§ 27 første ledd nytt fjerde punktum skal lyde:

Departementet kan fastsette tilleggskrav for visse motorvogngrupper.

§ 28 første ledd første punktum skal lyde:

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

§ 33 nr. 3 skal lyde:

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

§ 33 nr. 5 skal lyde:

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

§ 33 nr. 6 oppheves.

§ 34 siste ledd oppheves.

§ 44 nytt fjerde ledd skal lyde:

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

II

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

III

Loven trer i kraft straks.

V o t e r i n g :

Tilrådinga frå komiteen blei samrøystes vedteken.

Presidenten: Det blir votert over overskrifta til lova og lova i det heile.

V o t e r i n g :

Overskrifta til lova og lova i det heile blei samrøystes vedteken.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

S a k n r . 2

Referat

Presidenten: Det ligg ikkje føre referat.

Møtet slutt kl. 11.30.
