

21 juni.  
Nr. 1.

## § 105.

Det avgivne skjøn er bindende for parterne i mindst fem aar. Naar fem aar er forløpet, kan saavel drifteveistyret som grundeieren — i tilfælde ogsaa brukeren — forlange nyt skjøn, som i saa fald likeledes blir gjældende i mindst fem aar.

Ved disse fornyede skjøn avgjør skjønnet, hvem der skal betale skjønsumkostningene.

## § 106.

Kongen kan bestemme, at driftevei ikke længer skal benyttes som saadan.

## Kap. XV. Forskjellige bestemmelser.

## § 107.

Med hensyn til skjøn, som foranlediges ved bestemmelser i nærværende lovs anden del, gjælder, hvad der i lovens første del er bestemt om skjøn vedkommende offentlige veier,<sup>1</sup> forsaavidt det derpaa kan faa anvendelse og der ikke i lovens anden del er git særskilte regler herom.

Hvor ikke i lovens anden del anderledes er bestemt,<sup>2</sup> betales omkostningene ved underskjøn av rekvirenten, som ogsaa betaler omkostningene ved overskjøn, forsaavidt dette er rekvirert av ham. Ellers bestemmer overskjønnet, hvem omkostningene ved dette skal paahvile.

<sup>1</sup> Se kap. VII.<sup>2</sup> Se §§ 89 første led, 92 fjerde og femte led, 94 tredje led, 96 andet led, 105 andet led, Se ogsaa skr. 29 okt. 1894.

## § 108.

Hindrer grundeier eller bruker adgangen til bruk av de i kapitlerne XIII og XIV omhandlede vinter- eller drifteveier, efterat retten til saadan bruk ved endelig skjøn er avgjort, og — forsaavidt angaar vintervei — den bestemte erstatning er betalt eller sikkerhet stillet, finder forskriftene i lovens første del § 64, andet led, tilsvarende anvendelse.

## Tredje del.

## Om lovens ikrafttræden m. v.

## § 109.

Nærværende lovs kap. XIV samt kap. VII, forsaavidt bestemmelserne i dette kapitel faar anvendelse under kap. XIV, træder straks i kraft.

Forøvrig træder loven i kraft 1 juli 1913.

Fra samme tid ophæves:

1. Reskript av 16 september 1785, forsaavidt angaar brygger i Arendal og Østerrisør.
2. Lov angaaende veivæsenet av 15 september 1851 (samt lov av 30 mai 1891, nr. 2, og lov av 6 juli 1892, nr. 10).
3. Lov av 12 oktober 1857, indeholdende tillæg til og forandringer i lov om veivæsenet av 15 september 1851.
4. Lov av 15 juni 1882 angaaende tillæg til og forandringer i lov om veivæsenet av 15 september 1851.

5. Lov av 26 juni 1893, indeholdende tillæg til lov angaaende veivæsenet av 15 september 1851. 21 juni.  
Nr. 1.

6. Lov om tvungen avstaaelse av grund til gaardsveier og ret til vinterveier paa landet av 27 juli 1896.

Likesaa ophæves enhver anden bestemmelse, forsaavidt den strider mot nærværende lov.

De i henhold til ovennævnte love utfærdigede særlige regler eller vedtægter skal, forsaavidt de i samme indeholdte bestemmelser kunde ha været lovlig vedtat i medhold av nærværende lov, bli gjældende, indtil de ved gyldig beslutning maatte bli sat ut av kraft.

## Lov om bruk av motorvogner.

<sup>1</sup> Bekjendtgt. 24 juni i Lovtid. 1ste avd. nr. 24. — Se St. forh. 1910, 3 del nr. 36, 6 del b nr. 83, 8 del forh. i Ot. s. 473, 9 del s. 107, St. forh. 1911, 6 del b indst. O. XVIII, 8 del forh. i Ot. s. 1947, 9 del s. 137, St. forh. 1912, 5 del nr. 6 og nr. 17 med 2 tillæg, 6 del b nr. 28, 36, 57, 8 del forh. i Ot. s. 284, 306, 561, forh. i Lt. s. 88, 167, 9 del s. 96, 98, 108, 130, 133.

## Kapitel I. Om motorvogner.

## § 1.

Ved motorvogn i nærværende lov forståes ethvert kjøretøi, som til fremdrift er forsynt med kraftmaskine, og som er bestemt til transport av personer eller gods. Vogner, som drives med kraftmaskine, og som gaar paa skinner, indgaar ikke under loven.

Bestemmelserne i nærværende lov gjælder ikke motorvogner i brandvæsenets tjeneste.

## § 2.

Kjøring med motorvogn er tillatt paa landets hovedveier, gater og offentlige pladser med de indskrænkninger og under iagttagelse av de nærmere forskrifter, som indeholdes i denne lov eller i bestemmelser utfærdiget med hjemmel av loven.

Kongen eller den, han dertil bemyndiger, kan, efterat vedkommende herredsstyre og amtsveistyre paa landet og bystyret for by har uttalt sig, indskrænke eller forbyde kjøring med motorvogn<sup>1</sup> paa visse strækninger av hovedveier, gater eller pladser, naar saadan kjøring ansees farlig eller til særlig ulempe for den almindelige færdsel.

For bygdeveienes vedkommende kan amtsveistyret,<sup>2</sup> efterat vedkommende herredsstyre har uttalt sig, gi tilladelse til kjøring med motorvogn<sup>1</sup> i den utstrækning, det ansees forenlig med disse veiers bygning og utstyr, og forsaavidt kjøringen ikke ansees farlig eller er til særlig ulempe for den almindelige færdsel.

For landet skal amtmanden og for by magistraten besørge fornøden bekjendtgjørelse om, paa hvilke veier eller gater motorvognkjøring er indskrænket eller forbudt.

For enkelt gang kan lensmanden — i tilfælde paa nærmere angivne vilkaar — gi tilladelse til kjøring med motorvogn paa veier, hvor saadan kjøring ellers ikke er tillatt.

De i stedlige politivedtægter indeholdte regler om kjøring og kjøretøier kommer til anvendelse ved siden av nærværende lovs

21 juni.  
Nr. 2.



21 juni. bestemmelser, forsaavidt de ikke strider mot loven eller forskrifter  
Nr. 2. utfærdiget med hjemmel av samme.

<sup>1</sup> Jfr. § 31 post 3. — <sup>2</sup> Se lov 21 juni 1912 nr. 1 § 12.

## § 3.

Enhver motorvogn skal være bygget, indrettet og utstyrt saaledes, at fare for ildebrand eller eksplosion saavel som for beskadigelse av passagerer, betjening eller trafikerende paa veien mest mulig utelukkes, og at der under benyttelsen fremkaldes mindst mulig støi, røk, damp eller ond lugt.

Indretninger til at utstøte damp eller gas maa være anbragt saaledes, at utstrømningen finder sted paa saa litet synlig maate som mulig.

Det er forbudt at anvende hjulringer av saadan beskaffenhet, at kjørebanelen unødige beskadiges.

## § 4.

Motorvogn skal være indrettet saaledes, at den kan kjøres i skarpe kurver og med lethed vendes, og maa, naar den ulastet veier over 300 kilogram, kunne drives ved hjelp av motoren saavel bakover som forover.

## § 5.

Motorvogn, hvis bredde mellom dens mest fremspringende dele er større end 1,75 meter, skal ikke kunne benyttes paa hoved- og bygdeveier uten særskilt tilladelse av Kongen eller den, han dertil bemyndiger,<sup>1</sup> hvilken tilladelse meddeles for enkelt veis eller enkelte veiers vedkommende. Hvad her er bestemt angaaende vognens bredde, gjælder dog ikke militærvæsenets motorvogner.

Likeledes kan Kongen eller den, han dertil bemyndiger, bestemme, at bruk av motorvogner av saa stor vekt, at veier eller broer derved kan skades eller ødelægges, enten skal være helt forbudt eller skal være tillatt for enkelt veis eller enkelte veiers vedkommende paa visse nærmere betingelser.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Se res. 1 mai 1914. — <sup>2</sup> Se res. 18 mars 1913 A.

## § 6.

Enhver motorvogn<sup>1</sup> skal være forsynt:<sup>2</sup>

1. med to av hinanden uavhengig virkende bremseapparater, hvorav hvert enkelt skal ha saadan styrke, at vognen dermed kan stanses paa 2 vognlængder, selv om maskinen gaar med fuld kraft,
2. med horn (lur), hvormed lydelig signal skal gives,
3. efter indtraadt mørke og i tæt skodde med:
  - a) 2 lygter, som anbringes en paa hver side foran i like høide, og som kaster hvitt lys paa kjørebanelen, saa at føreren kan overse denne i en længde av mindst 15 meter foran vognen, samt
  - b) 1 lygt, som klart belyser vognens kjendingsmerke med nummer.

<sup>1</sup> Se res. 18 mars 1913 A.

## § 7.

Styre-, bremse- og signalapparater skal være lette at behandle og anbragt saaledes, at føreren kan bruke dem, uten at hans oppmerksomhet bortledes fra kjørebanelen, og saaledes, at han selv i mørke ikke kan ta feil av dem.

## § 8.

Kongen eller den, han dertil bemyndiger, utfærdiger nærmere bestemmelser om, hvorledes motorvogner skal være indrettet, og med hvilke sikkerhetsforanstaltninger og andet utstyr de skal være forsynt.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Se res. 18 mars 1913 A.

Kapitel II. Om anmeldelse, undersøkelse og registrering av motorvogner.

§ 9.<sup>1</sup>

Enhver motorvogn skal, før den tages i bruk, av eieren skriftlig anmeldes for politimesteren paa det sted, hvor eieren bor.<sup>2</sup> Har eieren ikke bopæl her i riket, paahviler anmeldelsespligten den person, som paa hans vegne her har raadighet over vognen. Samtidig med anmeldelsen skal motorvogneier, som bor i riket, deponere en garanti eller godkjendt ansvarspolice for mindst kr. 1 000,00 til dækning av mulig erstatningsansvar.<sup>3</sup> For statens og kommuners motorvogner samt for sykehusvogner kræves ikke garanti stillet. Endvidere kan lægers motorvogner fritages for garanti, naar de utelukkende brukes til sykeiser.<sup>4</sup>

Politiet foranstalter vognen underkastet sakkyndig undersøkelse<sup>2</sup> til bedømmelse av, om de bestemmelser, som indeholdes i lovens kapitel I og i de utfærdigede forskrifter, er iagttatt. Findes det, at dette er tilfældet, godkjender politiet vognen, utfærdiger herom skriftlig erklæring, gir den et kjendingsmerke med nummer og indfører den i en særskilt bok, hvori fornødne opplysninger om vognen indtages.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Jfr. § 29. — <sup>2</sup> Se res. 18 mars 1913 B. — <sup>3</sup> Jfr. § 31 post 4.  
<sup>4</sup> Se skr. 16 april 1913. — <sup>5</sup> Jfr. § 37.

## § 10.

Skifter en motorvogn eier, skal saavel den tidligere som den nye eier herom uten ophold gjøre anmeldelse til vedkommende politimester.

Flytter en motorvogns eier til en anden politijurisdiktion, skal anmeldelse ske til politimesteren baade i det distrikt, som forlates, og i det distrikt, hvortil flytning sker. Det skal være overlatt til politiet at avgjøre, om vognen i saadant tilfælde skal forsynes med nyt kjendingsmerke med nummer.

## § 11.

Politiet kan til enhver tid kræve motorvognen underkastet sakkyndig undersøkelse.<sup>1</sup> Viser det sig ved denne, at vognen ikke længer fyldestgjør de fordringer, som stilles i loven og i de med hjemmel av samme utfærdigede bestemmelser, eller fremstilles ikke vognen til saadan undersøkelse efter tilsigelse, kan



21 juni. politiet forbyde dens videre benyttelse og foranledige dens kjen-  
Nr. 2. dingsmerke med nummer fjernet.

<sup>1</sup> Jfr. § 37.

### § 12.

Nærmere regler om motorvogners anmeldelse, undersøkelse, registrering og kjendingsmerker med nummer gives av Kongen eller den, han dertil bemyndiger.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Se res. 18 mars 1913 B.

### Kapitel III. Om motorvogns fører.

#### § 13.

Motorvogn maa kun føres av person over 18 aar,<sup>1</sup> som av norsk politimyndighet efter avlagt prøve<sup>2</sup> er godkjendt som fører og av samme har erholdt sertifikat som saadan.

Kongen utfærdiger nærmere bestemmelser om sertifikatets indhold og om den prøve, føreren maa underkaste sig, samt om hvorvidt prøven kan undlates, naar føreren har sertifikat fra utenlandsk myndighet.<sup>3</sup>

For at kunne godkjendes som fører maa søkeren fremlegge vidnesbyrd fra to kjendte, troværdige mænd om paalidelighet og ædruelighet samt attest fra læge om godt syn og god helse.

<sup>1</sup> Jfr. § 14 og § 31 post 2. — <sup>2</sup> Jfr. § 37 sidste led.  
<sup>3</sup> Se res. 18 mars 1913 C.

#### § 14.

For at kunne kjøre motorvogn, bestemt for offentlig passagertrafik, utkræves, at føreren er over 21 aar.

Jfr. § 13.

#### § 15.

Under benyttelsen av motorvogn skal sertifikatet altid medhaves og kan av politiet og paa landet derhos av veivæsenets ingeniører eller tilsynsmænd kræves forevist (jfr. § 23, andet led).

#### § 16.

Certifikatet kan av politiet straks tilbakekaldes, naar føreren er straffet for overtrædelse av nogen bestemmelse i nærværende lov eller nogen av de av Kongen med hjemmel herav utfærdigede forskrifter, eller naar han forøvrig ikke antages længer at besidde de for en fører nødvendige egenskaper. Han pligter i saa fald uten opphold at tilbakelevere det mottagne sertifikat.

Saadan tilbakekaldelse kan bestemmes at skulle gjælde for alltid eller for en nærmere bestemt tid.

Gjælder tilbakekaldelsen for længere tid end 6 maaneder, kan bestemmelsen forlanges indbragt for vedkommende amtmand til endelig avgjørelse. Virkningen av politiets tilbakekaldelse stanses ikke ved saadan paaanke.

#### § 17.

En fører maa ikke overdra sit sertifikat til nogen anden.

#### § 18.

Føreren er, før kjøring begynner, pliktig til at overbevise sig om, at alle apparater, særlig bremseapparaterne, er i foreskreven

stand og virker godt. Han er under kjøring pliktig til at være <sup>21 juni.</sup> ædru og til at vise tilbørlig forsigtighet og anvende al mulig op-  
Nr. 2. merksomhet og omhu til avvergelse av fare for andre kjørende, ridende eller gaende.

### Kapitel IV. Om kjøring med motorvogn.

#### § 19.

Kjørehastigheten skal til enhver tid avpasses saaledes, at ulykker og forstyrrelser av færdselen undgaaes.

Inden byer og bymæssig bebyggede strøk maa hurtigheten ikke overskride 15 kilometer i timen, medmindre Kongen efter andragende fra vedkommende kommunale myndigheter tillater en større kjørehastighet.

Utenfor byer og bymæssig bebyggede strøk kan hurtigheten, naar der er fri utsigt over veien, økes, forsaavidt føreren er i stand til under alle omstændigheter at opfylde de ham paahvilende pligter — dog aldrig utover 35 kilometer i timen. Efter mørkets indtræden og i tæt skodde maa ikke kjøres over 15 kilometer i timen; dog kan amtsveistyret for enkelte ruters eller veistrækningers vedkommende tillate, at kjørehastigheten økes til 25 km. i timen efter mørkets indtræden.

Naar utsigten over veien ikke er fri, i særdeleshet efter mørkets indtræden eller i tæt skodde, ved svingning fra en gate ind i en anden, ved gate- eller veikryds, over torver i torvtiden, i skarpe kurver,

ved indkjørsel til og utkjørsel fra privateiendomme, som ligger ved offentlig vei eller gate, naar vognen skal passere jernbane- eller sporveislinje, smale broer, porter eller smale og bratte veier eller gater, naar veiens eller gatens glatte og slibrige tilstand vanskeliggjør vognens styring og stansning, endelig overalt, hvor en livlig færdsel finder sted,

— maa der kjøres langsomt og saa forsiktig, at vognen i fornødent fald kan stanses øieblikkelig og under alle omstændigheter paa en veistrækning av høist 3 meter.<sup>1</sup>

Likeledes maa, naar veien er opbløtt eller tilsølet, kjøres saa forsiktig, at andre veifarende ikke tilskvættes under motorvognens forbikjøring.

<sup>1</sup> Jfr. § 22 andet led.

#### § 20.

Møter motorvogn kjørende eller ridende, skal føreren holde saa langt som mulig til gatens eller veiens høire side og derhos straks stanse vognen og maskinen, naar den møtende varsler eller gjør tegn til ham, eller han selv ser, at hesten er ræd eller urolig. Den kjørende eller ridende har da ret til at vælge, hvilken side av gaten eller veien han vil benytte.

Derhos skal føreren, naar han paa landevei møter en kjørende, der fører tændt lygt, alltid stanse motorvognen, til den kjørende er



21 juni. kommet forbi. Dog kan amtsveistyrete gjøre undtagelser herfra for  
Nr. 2. bestemt betegnede veistrækningers vedkommende.

### § 21.

Motorvogn, som kommer efter kjørende eller ridende, maa, naar den skal kjøre forbi, holde længst mulig til venstre side av gaten eller veien.<sup>1</sup>

Gjør den kjørende eller ridende tegn til motorvognens fører, skal denne stanse vognen, saa at førstnævnte kan ha anledning til at stige av eller komme til siden. Den kjørende eller ridende kan da vælge, hvilken side han vil benytte.

<sup>1</sup> Jfr. § 22 andet led.

### § 22.

Føreren skal i tide gi tydelig signal, naar der kan være fare for sammenstøt.

I de tilfælde, som omhandles i § 19, fjerde led, og i § 21, første led, skal likeledes fornødent signal gives.

Signalisering skal straks ophøre, naar hester og andre dyr derved blir sky.

Unyttig og hensynsløs signalisering er forbudt. Det er ogsaa forbudt at bruke signalapparat i det øieblik, motorvogn passerer kjørende eller ridende.

### § 23.

Indtræffer ulykkestilfælde, som er foranlediget ved eller staa i forbindelse med bruk av motorvogn, skal føreren straks stanse, paa forlangende opgi navn og bopæl og om fornødent hjelpe vedkommende skadelidte.

Forøvrig er føreren altid pliktig til straks at stanse, naar det forlanges av politiet; paa landet kan ogsaa veivæsenets ingeniører eller tilsynsmænd forlange, at saa sker.

### § 24.

Motorvogn maa kun for kort tid bli staaende uten tilsyn paa offentlig vei eller gate og i tilfælde sættes længst mulig ut til siden.

Naar føreren forlater vognen, skal han sætte motoren ut av virksomhet og bedst mulig sørge for, at vognen ikke kan sættes igang av uvedkommende.

### § 25.

Kapkjøring med motorvogn paa offentlige veier, gater og pladser er forbudt.

### § 26.

Tilhængervogn maa ikke benyttes uten efter særlig skriftlig tilladelse, som meddeles av vedkommende politimester, dog saaledes, at tilladelsen for landdistrikterne maa for at være gyldig godkjendes av amtsveistyrete.<sup>1</sup>

Tilladelsen bør kun meddeles, naar benyttelsen antages at kunne ske uten skade eller ulempe for kjørebanen eller færdsele. Under kjøringen maa skriftlig bevis for tilladelsen altid med-

haves og kan av politiet og paa landet derhos av veivæsenets ingeniører eller tilsynsmænd kræves forevist (jfr. § 23, andet led).

21 juni.  
Nr. 2.

<sup>1</sup> Se lov 21 juni 1912 nr. 1 § 12.

### § 27.

At søke erhverv ved offentlig befordring av reisende eller gods med motorvogn i fast rute — med eller uten tilhængervogn — er ikke tillatt, medmindre bevilling hertil erholdes. Denne meddeles — efter indhentet uttalelse fra vedkommende herredsstyre — av amtsveistyrete<sup>1</sup> eller, forsaavidt angaar kjøpstæder og ladesteder (med eget kommunestyre), av bystyrete.

Ved meddelelse av saadan bevilling, som skal gives for en bestemt begrenset tid, kan amtsveistyrete eller bystyrete opstille nærmere regler og betingelser, saaledes om den største tillatte kjørebastighet, høieste passagerantal, største vegt, rutetid og takster samt om aarlig avgift til kontrol.

Meddelt bevilling kan tilbakekaldes, naar vedkommende myndighet maatte finde dette paakrævet. Beslutning herom kan paaankes til endelig avgjørelse av vedkommende regjeringsdepartement.<sup>2</sup> Virkningen av amtsveistyretes eller bystyretes tilbakekaldelse stanses ikke ved saadan paaanke.

Hvad i næværende paragraf er fastsat, gjælder ikke motorvogntrafik av heromhandlede beskaffenhet, som staten maatte sætte igang.

<sup>1</sup> Se lov 21 juni 1912 nr. 1 § 12. — <sup>2</sup> Departementet for de offentlige arbeider.

### § 28.

Av motorvogner, der benyttes her i landet, svares en aarlig avgift efter følgende regler:

For en motorvogn med indtil 6 hestekræfter kr. 5,00 pr. hestekraft, indtil 12 hestekræfter kr. 6,00 pr. hestekraft og over 12 hestekræfter kr. 7,00 pr. hestekraft.<sup>1</sup>

For motorvogner, der gaar i fast rute, kan amtsveistyrete<sup>2</sup> efter anbefaling av vedkommende herredsstyre for hvert enkelt aar nedsætte eller eftergi avgiften.

Paa samme maate kan bystyrete nedsætte eller eftergi avgiften for motorvogner, der kun brukes inden byens grænser.

Likesaa kan flere nabokommuner, naar kommunestyrene er enige derom og amtsveistyrete<sup>2</sup> samtykker deri, nedsætte eller eftergi avgiften for motorvogner, som kun brukes inden disse kommuners grænser.

Avgiften av motorvogn, der agtes benyttet i fast rute, skal første gang være betalt, naar bevillingen til rutekjøring erholdes, og avgiften av motorvogn, der ikke agtes benyttet i fast rute, skal første gang være betalt, naar der av politimesteren erholdes erklæring om, at vognen kan tages i bruk. Senere betales avgiftene hvert aar inden januar maanedens utgang. Erlægges ikke avgiften inden denne tid, kan politiet forbyde den videre bruk av vedkommende motorvogn paa offentlige veier og gater.

Nærmere regler angaaende avgiftenes indbetaling, og hvad



21 juni. dermed staar i forbindelse, utfærdiges av vedkommende regjerings-  
Nr. 2. departement.<sup>3</sup>

Avgifter av motorvogner, der benyttes i fast rute, tilfalder den eller de kommuner (amts- eller herredskommuner), som vedlikeholder veiene.<sup>4</sup> Forsaavidt veivedlikeholdet paahviler vedkommende herreder, foretages fordeling av avgiftene ved amtveistyre.<sup>2</sup> Omfatter en fast rute veistrækninger inden flere amter, deles avgiftene mellem amtene i forhold til veilængderne inden hvert amt.

Avgifter av motorvogner, der ikke benyttes i fast rute, fordeles av vedkommende regjeringsdepartement<sup>5</sup> mellem de amter, hvor motorvognkjøring foregaar, efter indberetninger fra amtsveistyrerne om motorvogntrafikken. Ogsaa disse avgifter fordeles av amtsveistyrerne mellem herredene, forsaavidt veivedlikeholdet paahviler disse.

Motorvogner, som brukes i statens tjeneste, sykehusvogner samt motorcykler, indrettet alene for én person, er fritat for avgift.

Bestemmelserne i nærværende paragraf gjælder ikke utlændingers midlertidige bruk av medført motorvogn, jfr. § 30.

<sup>1</sup> Se res. 18 mars 1913 B. b nr. 3. — <sup>2</sup> Se lov 21 juni 1912 nr. 1 § 12.

<sup>3</sup> Se rundskr. 22 mars 1913. — <sup>4</sup> Jfr. lov 21 juni 1912 nr. 1 § 45.

<sup>5</sup> Departementet for de offentlige arbeider.

#### Kapitel V. Om utlændingers midlertidige bruk av medført motorvogn.

##### § 29.<sup>1</sup>

Ønsker utlænding, som ikke tar fast bopæl her i riket, for en kortere tid at benytte motorvogn, som han medfører fra utlandet, skal lovens bestemmelser gjælde med følgende ændringer:

- Den i § 9 omhandlede anmeldelse sker til politimesteren i det distrikt, hvor utlændingen først benytter motorvognen her i riket.<sup>2</sup>
- Fremlægger utlændingen for politimesteren bevis fra norsk konsul eller fra politimyndighet i det land, hvor han hører hjemme, for, at motorvognen oppfyller de i det fremmede land gjældende forskrifter for dér at kunne benyttes, bortfalder den i § 9 nævnte undersøkelse.

I saa fald gir politimesteren, forsaavidt vognen oppfyller betingelserne efter nærværende lovs § 5 eller med hjemmel derav utfærdiget bestemmelse, ved paategning paa ovennævnte bevis tilladelse for utlændingen til for nærmere angit tid (jfr. litra f.) at bruke motorvognen her i riket.

- Findes der paa motorvognen kjendingsmerke med nummer, som politimesteren anser tilfredsstillende, kan han tillate, at dette fremdeles benyttes under kjøring her i riket. I motsatt fald tildeler han vognen kjendingsmerke overensstemmende med § 9.
- Vedkommende utlændings navn og hjemsted, vognens kjendingsmerke med nummer og de avgjørelser, som politimesteren for tilfældet har truffet, indføres i den i § 9 nævnte bok.
- Politimesteren skal paase, at den, som opgives at skulle føre

- Tilladelse til kjøring skal i intet tilfælde kunne gives for 21 juni.  
Nr. 2. længere tid end 3 — tre — maaneder.

Ønskes vognen benyttet utover denne tid, skal vedkommende utlænding være underkastet denne lovs almindelige bestemmelser, dog saaledes, at den i § 9 omhandlede anmeldelse sker til politimesteren i det distrikt, hvor utlændingen opholder sig.

- Tilladelsen kan, naar tilstrækkelig grund herfor foreligger, tilbakekaldes av enhver politimester, inden hvis distrikt vognen brukes.

<sup>1</sup> Jfr. § 37 og res. 18 mars 1913 D. — <sup>2</sup> Se sirk. 26 mai 1914.

##### § 30.

Kongen kan bestemme, hvorvidt de i foregaaende paragraf omhandlede utlændinger skal avkræves sikkerhet for erstatning i anledning av skadetilfæelser, som under kjøring her i riket maatte forvoldes, og fastsætter i tilfælde, hvorledes og med hvilke beløp sikkerheten skal stilles.<sup>1</sup> Kongen kan likeledes bestemme, hvorvidt vedkommende utlændinger skal betale avgift for benyttelsen av de offentlige veier til motorvognkjøring, og fastsætter i tilfælde avgiftens størrelse samt nærmere regler for indbetalingen.<sup>1</sup> Avgiften fordeles efter bestemmelsen i § 28, ottende led. Den i foregaaende paragraf, litra a, nævnte politimester skal i tilfælde paase, at sikkerhetsstillelsen er ordnet og avgiften betalt, før vognen brukes her i riket.

<sup>1</sup> Se res. 18 mars 1913 D.

#### Kapitel VI. Om motorcykler.

##### § 31.

Hvad i nærværende lov er bestemt om motorvogner, skal ogsaa gjælde motorcykler, forsaavidt bestemmelserne kan faa anvendelse paa disse, dog med følgende ændringer:

- Motorcykel skal være forsynt med:
  - ett kraftig bremsapparat,
  - én sterkt lysende lygt.
- Den i § 13 nævnte aldersgrænse sættes til 15 aar for motorcyklister.
- Vedkommende myndigheter (jfr. § 2) kan gi tilladelse til kjøring med motorcykel paa veier, hvor kjøring med motorvogn er forbudt.
- Trehjulet motorcykel samt trehjulet motorcykel, som er indrettet alene for én person, er fritat for den i § 9 omhandlede garanti.

Trehjulet motorcykel, som er indrettet for mer end én person, er derimot helt underkastet lovens bestemmelser om motorvogner.

#### Kapitel VII. Om straf og erstatning.

##### § 32.

Overtædelse av de i denne lov indeholdte bestemmelser eller de med hjemmel herav utfærdigede forskrifter eller vedtægter



1 juni. straffes med bøter eller med fængsel indtil 3 maaneder, medmindre  
Nr. 2. forholdet rammes av en strengere straffebestemmelse.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Jfr. strl. § 351.

### § 33.

Sker der som følge av motorvogns benyttelse, enten ved selve kjøringen, eller ved at veifarendes hester derved blir sky, eller paa anden lignende maate, skade paa person eller gods, er den for motorvognen ansvarlige pliktig til at erstatte skaden, medmindre den skadelidte selv eller en tredjemand forsælig eller ved grov uagtsomhet har forårsaket skaden.<sup>1</sup>

Overfor skade paa person eller gods, som befordres med motorvognen, kommer dog regelen i første led alene til anvendelse, hvor det gjælder motorvogn, som staar til avbenyttelse for almenheten mot betaling. Iøvrig blir spørsmålet om erstatning for saadan skade at bedømme efter de almindelige erstatningsregler.

<sup>1</sup> Jfr. strl. ikrl. § 25.

### § 34.

Erstatningspligt for skade efter foregaaende paragraffer paa hviler motorvognens eier.

Benytter nogen uten tilladelse andenmands motorvogn, skal brukeren istedenfor eieren svare for skade, som derunder indtræffer.

### § 35.

Ved foranstaaende bestemmelser om skadeserstatning gjøres ingen innskærkning i den ret til at kræve saadan erstatning, som forøvrig maatte følge av de almindelige retsregler.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Jfr. strl. ikrl. §§ 19 flg.

## Kapitel VIII. Forskjellige bestemmelser.

### § 36.

Vedkommende regjeringsdepartement<sup>1</sup> kan under særlige forhold utfærdige paabud, gjældende for et bestemt tidsrum, om, at der ved motorvognkjøring paa visse veistrækninger ved siden av motorvognens fører skal medfølge en person, som i paakommende tilfælde kan være til bistand.

<sup>1</sup> Departementet for de offentlige arbeider.

### § 37.

Utgifter, som er forbundet med forretninger efter §§ 9, 11 og 29 og med anskaffelse av kjendingsmerker med nummer,<sup>1</sup> pligter motorvognens eier at utrede. Benyttes vognen av nogen anden end eieren, kan man for beløpet ogsaa holde sig til brukeren. Utgifter for forretninger efter § 13 skal bæres av vognens fører.

<sup>1</sup> Se § 9 og § 29 c.

### § 38.

Kongen gir nærmere bestemmelser om betalingen for de i foregaaende paragraf omhandlede forretninger m. v. og om indfordringen.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Se res. 18 mars 1913.

## Kapitel IX. Lovens ikrafttræden.

### § 39.

Nærværende lov træder i kraft 1 april 1913.

Indtil ny veilov er traadt i kraft,<sup>1</sup> utfører amtsutvalget de forretninger, som i nærværende lov er tillagt amtsveistyre.

<sup>1</sup> Se lov 21 juni 1912 nr. 1 § 109.

## Lov om forandring i lov om forbud mot bruk av sprængstof til fangst av saltvandsfisk m. v. av 21 juli 1911.

21 juni.  
Nr. 3.

<sup>1</sup> Bekjendtgj. 24 juni i Lovtid. 1ste avd. nr. 24. — Se St. forh. 1912, 3 del nr. 6, 6 del b nr. 58, 73, 8 del forh. i Ot. s. 672, forh. i Lt. s. 189, 9 del s. 111, 134.

§ 3 i lov av 21 juli 1911 om forbud mot bruk av sprængstof til fangst av saltvandsfisk m. v. skal herefter lyde saaledes: — — —<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Indtat paa sit sted i lov 21 juli 1911.

## Lov om Norges Brandkasse.<sup>1</sup>

21 juni.  
Nr. 4.

<sup>1</sup> Bekjendtgj. 24 juni i Lovtid. 1ste avd. nr. 24. — Se St. forh. 1909, 3 del nr. 25, 6 del b nr. 116, 8 del forh. i Ot. s. 1861, 9 del s. 128, St. forh. 1910, 3 del nr. 10 og medd. nr. 78, 6 del b nr. 68, 8 del forh. i Ot. s. 472, 9 del s. 107, St. forh. 1911, 6 del b indst. O. XI, 8 del forh. i Ot. s. 1607, 9 del s. 127, St. forh. 1912, 5 del nr. 52, 6 del b nr. 69, 8 del forh. i Ot. s. 563, 568, 588, forh. i Lt. s. 171, 9 del s. 108, 109, 110, 134. — Jfr. tidligere de ved lovens § 85 ophævede love.

## Kapitel I. Stilling og styre.

### § 1.

Den Almindelige Brandforsikrings-indretnings navn skal heretter være «Norges Brandkasse». Den er en for det hele land<sup>1</sup> bestaaende, paa gjensidighet<sup>2</sup> grundet offentlig brandforsikringsforening. Indtrædelsen er frivillig.<sup>3</sup> Dens stilling forøvrig er angit ved denne lov, hvori saavel statsstyrelsen som interessenternes forhold til foreningen er fastsat.

For Brandkassens virksomhet skal endvidere gjælde de vedtægter og regler, til hvis utfærdigelse loven gir bemyndigelse.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Jfr. § 64, 2det led. — <sup>2</sup> Jfr. § 20, 2det led og § 21, 2det led.  
<sup>3</sup> Jfr. love 25 aug. 1848 § 17 og 14 juli 1897 nr. 2 § 9; res. 11 mai 1909 og 3 mars 1910.  
<sup>4</sup> Se pl. 25 okt. 1912 og 14 juli 1914, regler 20 juni 1866, 20 nov. 1876 og 7 dec. 1912, rundskr. 3 dec. 1912.

### § 2.

Norges Brandkasse henhører under det regjeringsdepartement, som Kongen bestemmer,<sup>1</sup> og styres av

1. et repræsentantskap bestaaende av 36 medlemmer og
2. en direktion bestaaende av 5 medlemmer.

<sup>1</sup> Departementet for de offentlige arbeider.

## I. Repræsentantskapet.

### § 3.

Repræsentanterne med varamænd — 2 for hver repræsentant — vælges for 6 aar blandt de i Brandkassen interesserte.

Hvert 3dje aar uttræder repræsentanter og varamænd for halvdelen av byenes og amtens valgkredser. Ved lodtrækning inden repræsentantskapet avgjøres, hvilke valgkredser først skal foreta nyt valg.



**1. Sammendrag.** Norsk vegtrafikklovgivning kan i hovedtrekk karakteriseres slik:

- *Lange historiske røtter*, ikke bare knyttet til motorvogntrafikk
- tidlig preg av omfattende *detaljstyring*
- reglene har dels vært gitt som *lokale* normer, dels *sentralt* og for hele riket
- bruk av *fullmaktslover* med omfattende subsidiære regelverk
- også *andre lover* har betydning for vegtrafikken
- norsk lovgivning er påvirket av EØS-lovgivning og har i detalj forbilder i *internasjonale avtaler og anbefalinger*
- langvarige forsøk på å få til ensartede regler i de nordiske land
- regelverket er omfattende og til dels uoversiktlig

**2. Bakgrunn.** Vegtrafikklovgivningens historiske røtter og utvikling gjennom tidene er av interesse, fordi det kan forklare karakteristiske trekk ved dagens bestemmelser, bidra til fortolkningen av reglene og danne et bedre grunnlag for reformer.

Veger og trafikk spiller en slik rolle for menneskenes virksomhet i ordnede samfunn at det trengs regulerende inngrep fra samfunnets side. En alminnelig «trafikal frihet» er neppe mulig, fordi en adgang for enhver til å gjøre hva vedkommende finner for godt i trafikken, vil skape uholdbare tilstander for samkvemmet. Særlig er det behov for trafikkregulering hvor folk bor tett. Det er betegnende at man allerede i oldtiden kan finne visse trafikkregler for store byer som Babylon og Roma. Sistnevnte by hadde således regler om envegskjøring, plass for parkering, forbud mot kjøretøy om dagen i visse bystrøk og regler om høyrekjøring.

I Norge var bosettingen mer spredt og med sparsom samferdsel til lands, men også her finner vi i våre første lover bestemmelser om ferdselen, f.eks. Gulating- og Landslovens bestemmelser om vegbredden, og Frostatingslovens om grindlukking.

I nyere tid førte samfunnsutviklingen til sterkere statsregulering på mange områder, og dette fikk også virkning når det gjaldt ferdselen. Innføringen av eneveldet i 1660 ledet til store lovgivningsreformer i slutten av århundret. Et resultat av dette var bl.a. «politieanordninger», først for København (1701) og senere for norske forhold (Bergen og Trondhjem 1710, Christiania 1745). Her ble det på mange virksomhetsfelter gitt detaljerte forbud og påbud fra myndighetenes side, også om trafikken. Det ble henvist til anordningene i rettsaker om «uforsvarlig kjøren» også etter frigjøringen fra Danmark (se Rt. 1852 s. 396), men anordningene ble først avløst da man ved lover 26. mai 1866 og 17. juni 1869 fikk grunnlag for utferdigelsen av nye politivedtekter.

I henhold til politiloven av 4. august 1995 nr. 53 § 14 er det nå bestemt at det i politivedtekter (som fastsettes av kommunen og godkjennes av Justisdepartementet) kan gis bestemmelser, bl.a. om «å sikre ferdselen». I Justisdepartementets «normalvedtekt» – Rundskriv G-42/96 av 31. mai 1996 kap. III, er bare tatt inn bestemmelser som ikke har direkte karakter av trafikkregler, som f.eks. hind-



ringer for ferdselen, sperring av fortau, sprengningsarbeider og «sport og lek mm.». I departementets kommentar er det vist til at bestemmelsene i og for seg delvis faller innenfor rammen av vtrl.

Karakteristisk for de eldre bestemmelser er at de var lokalt begrunnet og utferdiget, og med sentral myndighets stadfestelse. De var meget detaljerte og det ble innført en forenklet rettergang for politirett i stedet for vanlige domstoler, og da på grunnlag av forelegg i stedet for tiltale. Det synes som om man tidlig har hatt for øye muligheten for masseovertredelser og derfor også behovet for en enkel og rask saksbehandling. Dette er momenter som man også finner igjen i den senere vegtrafikklovgivning.

Når det gjelder detaljene fra gammelt, kan som eksempel nevnes politivedtektene for Christiania 1874 kap. 4 om «kjørsel og riden», som inneholdt mange bestemmelser både om kjøretøyene (vognfjærer, vekt og last), om bruk av gate og ikke fortau, om høyrekjøring og hastighetsbegrensning, om signalering, forbud mot å slippe tømmene eller forlate hest uten tilsyn, aldersbestemmelser og forbud mot kjøring «i drukken tilstand».

Veglovene inneholdt derimot bare få relevante bestemmelser på dette området. Vegloven 1824 hadde i § 78 regler om høyrekjøring m.m. og bestemmelser om vern av veg og om vegmerking (§§ 79 og 80). Tilsvarende bestemmelser hadde også vegloven 1851 §§ 58 og 59.

Det var imidlertid utviklingen av moderne transportmidler som gjorde det nødvendig med særlige regler. Disse transportmidler ga dermed støtet til fremveksten av den moderne vegtrafikklovgivning, som dog opptok i seg mange av de tidligere generelle og spesielle ferdselsbestemmelser.

Et forsøk med bruk av såkalte «landevogslokomotiver» gjorde det således allerede i 1863 nødvendig med lovhjemmel for Kongen til å gripe inn med regulerende bestemmelser, men forsøket ble kortvarig fordi kjøretøyene var upraktiske for norske forhold.

Mot slutten av århundret ble sykkelen (velocipeden) mer alminnelig, og igjen oppsto behovet for regulering, bl.a. fordi det nye kjøretøyet virket skremmende på annen ferdsel, se Ot.prp. nr. 35 (1890) jf. Ot.prp. nr. 3 (1892). Spørsmålet var om bestemmelser for denne ferdsel skulle gis av amtmennene eller stå i selve lovteksten. Ved endring i vegloven 1851 § 58 den 6. juli 1892, fikk man de første trafikkregulerende bestemmelser (for sykler) inn i lovverket.

**3. Regelverkets utvikling 1899–1965.** De første motorvogner kom i bruk i Norge fra 1895 og utover, og myndighetene var tidlig ute for å gi de nødvendige bestemmelser. Igjen oppsto tvil om hvilken hjemmel som skulle nyttes. For byenes vedkommende fant man hjemmel i politivedtektslovgivningen, og de første bestemmelser her ble gitt ved kgl. res. 24. juli 1899 for Christiania. Senere ble det utferdiget tilsvarende forskrifter for en rekke andre byer. I landdistriktene fant man at det var behov for en viss ensartethet utover kommunegrensene, slik at bestemmelsene burde gis som amtmannsformannskapsvedtekter. Den første kgl. res. som stadfestet slike ble gitt 2. september 1899 for i alt 8 fylker.

Bestemmelsene la i utgangspunktet til grunn at bruk av motorvogner var prinsipielt forbudt, men at tillatelse kunne gis til bruk på visse vilkår. Utkast til vedtekter for amtene ble som regel utarbeidet av amtsingeniørene i nært samarbeid med vegdirektøren, og på denne måten unngikk man at bestemmelsene ble altfor uensartede. Allikevel var innstillingen til bruk av motorvogner forskjellig. Enkelte fylker førte en streng linje, mens andre var mer velvillige overfor de nye kjøretøy. I byene ble bestemmelsene ofte håndhevet strengt.

En ordning med så mange og til dels ulike bestemmelser skapte vansker for avviklingen av trafikken, og ble etter hvert funnet lite tilfredsstillende. Ettersom antallet motorvogner økte, fant man behov for å ta hele reguleringssystemet opp til revisjon og det ble i 1906 nedsatt en komité til å utrede spørsmålene. Denne ga innstilling i november 1907, som dannet grunnlag for den første motorvognlov 21. juni 1912 nr. 2. Det ble her lagt til grunn en speilvendning av det tidligere prinsipp, idet man tok utgangspunkt i at motorvogn var et lovlig kjøreredskap, med mindre det ble gitt bestemmelser om innskrenkninger eller forbud mot bruk.

Loven var på mange punkter en fullmaktslov, som forutsatte at Kongen ga nærmere bestemmelser til gjennomføring av lovens regler. Loven trådte i kraft 1. april 1913. Ved kgl. res. 18. mars 1913 (Lovtidend 1913 II s. 98) ble det fastsatt detaljforskrifter for motorvogner og andre tilleggsbestemmelser til loven. Loven ble ikke senere endret. Forskriftene ble derimot endret i alt sju ganger.

Sentraliseringen av regelverket ved den nye motorvognlov 1912 førte også til et betydelig merarbeid for regjering og sentraladministrasjon når det gjaldt oppfølging og supplering av loven. I årene fra 1913 til 1923 ble det utferdiget i alt 138 kongelige resolusjoner etter motorvognloven, med bestemmelser om f.eks. innføring av forbud mot motorvognkjøring i visse byer og landdistrikt, om kjørehastighet, om tillatelse til bruk av motorvogner med større bredde enn vanlig osv. Å gi slike bestemmelser ble etterhånden en belastning for regjeringen, som måtte beskjeftige seg (og dette var under den første verdenskrig) med ferdselen over Hamar bro og nedsettelse av maksimalhastigheten for motorkjøretøy på en strekning av 150 meter ved Foss mølle i Sande herred i Vestfold. Først i 1923 ble myndigheten delegert til departementet.

Det økte antall motorvogner, den økte trafikk, behovet for nye bestemmelser om kjøretøyene, regulering av maksimalhastigheten, vilkår for den yrkesmessige trafikk, mer spesifiserte trafikkregler, samt skatte- og avgiftsspørsmål førte til behov for ny lovgivning. En departemental komité ble oppnevnt i 1921 og ga innstilling året etter. Komiteen foreslo både en ny motorvognlov og nye motorvognforskrifter. Videre foreslo den å endre vegloven av 1912, slik at nye og alminnelige *trafikkregler* for hele riket kunne utferdiges i henhold til denne lov. Innstillingen er inntatt som bilag til Ot.prp. nr. 41 (1924), se også Ot.prp. nr. 12 (1925). Komitéforslaget avvek på flere punkter fra tidligere lovordning. Bl.a. skulle kontrollen av motorvogner legges under vegvesenet, i stedet for under politiet, og det ble foreslått endringer i ansvars- og beskatningsbestemmelsene. Ny motorvognlov og ny § 68 i vegloven 1912 ble deretter gitt



20. februar 1926. De nye lover trådte i kraft 1. januar 1927. Forskrifter i henhold til motorvognloven (motorvognforskrifter) ble gitt 20. desember 1926 (Lovtidend 1926 II s. 460), og nye trafikkregler ble gitt i henhold til vegloven ved kgl. res. 17. desember 1926 (Lovtidend 1926 II s. 445). Motorvognloven av 1926 ble i de påfølgende 39 år endret i alt 21 ganger. Motorvognforskriften ble endret i alt 53 ganger.

En mer omfattende revisjon av vegtrafikklovgivningen tok til i begynnelsen av 1960-årene, etter en betydelig økning av motorvognparken, av vegtrafikkens omfang og særlig av vegtrafikkulykkene. Det ble oppnevnt et utvalg (*Vegtrafikklovutvalget*), som et spesialutvalg i et samarbeid mellom et tidligere oppnevnt trafikkregelutvalg og et utvalg til revisjon av vegloven. Utvalget ga innstilling 27. september 1959, inntatt som bilag til prp. Utvalget foreslo å supplere daværende motorvognlov 1926 med en mer begrenset vegtrafikklov, som ikke hadde bestemmelser om motorvogner og motorvognførere m.m. Utvalgets begrensede forslag vant ikke tilslutning og departementet gikk derfor inn for å utarbeide en ny lov i utvidet ramme. Utvalgets utkast ble omarbeidet. Det var ønskelig å få et tidsmessig lovverk, som ga adgang til å treffe de nødvendige tiltak for å sikre trygg og hensiktsmessig avvikling av trafikken. Siktepunktet var en mer fullstendig vegtrafikklov, i stedet for den tidligere oppdeling på motorvognlov og delvis veglov. Poenget var at flest mulig av de nødvendige bestemmelser om vegtrafikken, enten det gjaldt kjøretøy av ulik karakter, fører av kjøretøy eller selve trafikken, burde søkes samlet i én lov og at denne loven burde betegnes som en vegtrafikklov for å angi dens hovedformål (prp. s. 25).

En slik felles lovordning av trafikkbestemmelser og kjøretøybestemmelser mv. var stort sett i overensstemmelse med internasjonale konvensjoner, og også med dansk, finsk og svensk ferdsselslovgivning, samt andre tilsvarende lover i utlandet.

Om de øvrige prinsipielle grunnlag og hovedmomenter for lovutformingen vises til *Torgersen* i Norsk vegtidskrift 1967 s. 1–8.

Den nye vtrl. ble vedtatt 18. juni 1965 og trådte i kraft dels 1. juli 1965, dels 23. april 1967, jf. kommentarene til vtrl. § 44. Loven er endret en rekke ganger, jf. oversikten bakerst i boka med henvisning til den odelstingsproposisjon som ligger til grunn.

**4. Bestemmelser i lov eller forskrift.** Som anført i kommentaren til vtrl. § 43 er vegtrafikkloven en fullmaktslov og åpner i mer enn 25 tilfeller adgang for Kongen, departementet eller annen myndighet til å gi supplerende forskrifter og bestemmelser til loven. En oversikt over det supplerende regelverk er inntatt i plansjen i Utg. 1988 s. 524–525, og en oversikt over gjeldende forskrifter i henhold til lovsamlingen Norges Lover utg. 2002 er inntatt i vedlegg 2 nedenfor.

Fordeling av de nødvendige vegtrafikkbestemmelser på henholdsvis lov og supplerende forskriftsverk er drøftet i vegtrafikkutvalgets innstilling s. 8 og prp. s. 25 og 26. Hovedsynspunktet har vært at Stortinget i lovs form bør vedta de viktigste lovbestemmelser, mens det kan overlates til administrasjonen å gi supplerende detaljregler som det ikke vil være naturlig å innta i selve loven, enten

fordi disse ville gjøre loven for uoversiktlig eller fordi de inneholder bestemmelser av teknisk eller praktisk/administrativt innhold. Det var også antatt å være behov for delegert lovgivningsmyndighet på saksområder hvor det ofte er behov for endringer. Behovet for delegering av lovgivningsmyndighet er særlig stort når det gjelder vegtrafikken. Her skjer det en rask utvikling etter som trafikken øker og til dels ny praksis og teknikk vokser fram, spesielt når det gjelder tekniske spørsmål om motorvogners utforming og utstyr. Departementet uttalte i prp. at det derfor ville utforme en rammelov, som man kunne regne med ville stå i det vesentlige uforandret i noen tid framover, og at man ved å gi administrasjonen friere hender ved utforming og omforming av detaljbestemmelser uten prinsipiell karakter, kunne lette Stortingets arbeid (prp. s. 26).

Disse synspunkter i prp. har bakgrunn i den tidligere lovgivning. De relevante bestemmelser både i veglovene 1851 og 1912, og motorvognlovene 1912 og 1926 var utformet som fullmakter for utferdigelse av subsidiære regelverk. Men en helt logisk og konsekvent sontring med hensyn til fordeling av bestemmelser i henholdsvis lov og forskrift er ikke gjennomført.

De fleste av bestemmelsene i kap. 2 om trafikk og kap. 3 om kjøretøy er utformet som fullmaktsbestemmelser, mens flere av bestemmelsene i kap. 4 om fører av kjøretøy er blitt mer detaljerte – på bakgrunn av ønsket den gang om sterkere vekt på opplæring av motorvognførere enn tidligere. Bestemmelsene i straffekapitlet ble detaljerte, også som følge av de mange reaksjonsformer på dette området. Senere er det gjort spredte forsøk på å forenkle f.eks. kap. 4, men bestemmelsene der er fortsatt relativt detaljerte. Det subsidiære regelverk er stadig voksende, og det har ikke lyktes å redusere eller sanere dette, se avsnitt 10 nedenfor og kommentaren til vtrl. § 43. Men vtrl. som hovedlov og basis for det subsidiære regelverk er fortsatt praktikabel etter 32 år, selv om det kunne være ønskelig med en totalreform, se avsn. 10 nedenfor.

**5. Annen lovgivning.** Gjeldende vegtrafikklovgivning består ikke bare av vtrl. med dens supplerende regelverk. Det er også gitt bestemmelser i en rekke andre lover og forskrifter som har betydning for rettstilstanden.

Bakgrunnen for dette er at det med den økte vegtrafikk og derav følgende vegtrafikkproblemer gjennom årene har vist seg behov for en mer omfattende lovgivning enn den som var gitt i eldre lover av 1912 og 1926.

Den første supplerende lov var loven om pliktmessig avhold fra alkoholnydelse i visse stillinger av 26. juli 1916, som også ble gjort gjeldende for yrkesmessig motorvogntrafikk. Loven av 1916 ble avløst av lov 16. juli 1936 nr. 2.

Etter den annen verdenskrig oppsto et økt behov for å detaljregulere den yrkesmessige trafikk. Dette førte til at reguleringsbestemmelsene ble tatt ut av den dagjeldende motorvognlov 1926 og avløst av den nye samferdselslov 11. juli 1947 nr. 6, som senere er avløst av lover 19. juli 1964 og 4. juni 1976 nr. 63, jf. lov 4. juli 1991 nr. 52. Se nå lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova).

Reglene om erstatningsansvar ved motorvognkjøring, som var regulert både i



motorvognloven 1912 og 1926, ble opphevet ved utferdigelsen av en ny lov om ansvar for skader som motorvogner gjer (bilansvarslova) 3. februar 1961. Også avgiftsbestemmelsene ble i 1959 tatt ut av motorvognloven, se lov om avgifter vedrørende motorkjøretøy og båter 19. juni 1959 nr. 2.

Av andre lover som har direkte eller indirekte betydning for vegtrafikk kan bl.a. nevnes følgende, tatt inn i nedenstående oversikt:

Lovens tittel og data	Loven regulerer bl.a.	Vedk. departement
Alm. Borgerlig straffelov 22. mai 1902 nr. 10 §§ 239, 242, 260 og 351	Trafikanter	Justisdepartementet
Lov om friluftslivet 28. juni 1957 nr. 16	Trafikk, veg, kjøretøyer, trafikanter	Miljøverndepartementet
Veglov 21. juni 1963 nr. 23	Veg, trafikanter	Samferdselsdepartementet
Lov om behandlingsmåten i forvaltningsaker (forvaltningsloven) 10. februar 1967	Trafikanter, klagesaker	Justisdepartementet
Lov om godkjenning av køyretøyverksteder mv. 23. februar 1973 nr. 11 (opphevet)	Kjøretøy	Samferdselsdepartementet
Lov om pant 8. februar 1980 nr. 2	Kjøretøy	Justisdepartementet
Lov om tvangsfullbyrdelse 26. januar 1992 nr. 86	Kjøretøy	Justisdepartementet
Lov om politiet 4. august 1995 nr. 53	Trafikk, veg, kjøretøy, trafikanter	Justisdepartementet

**6. Internasjonal bakgrunn.** Fremveksten av motorkjøretøy ga tidlig anledning til internasjonale initiativ, ikke minst etter at motorvogntrafikken i økende grad beveget seg ut over de enkelte lands grenser. Det gjaldt initiativ i god folkerettslig tradisjon for å få i stand ensartede bestemmelser for motorvogntrafikk på et internasjonalt plan, som igjen kunne føre til at landene tilpasset sine bestemmelser etter de internasjonale avtaler og rekommandasjoner. Arbeidet ble tatt opp dels i privat regi, særlig fra internasjonale sammenslutninger av bilorganisasjoner, dels gjennom Folkeforbundet, FN og CEMT, samt i Europarådet og senere EU. Motorvognens spesielle karakter ledet også til at internasjonal interesse for vegspørsmål og vegtrafikk generelt fikk en bredere plass.

Norsk vegtrafikklovgivning har etter dette røtter i internasjonale overenskomster både når det gjelder veg (internasjonale hovedårer, E-veger), kjøretøyer (spørsmål om motorvogners innretning og utstyr, gjensidig godkjenning av kjøretøy og dokumenter m.m.), førere (spørsmålet om krav til førere, normer for internasjonale førerkort m.m.) og endelig vegtrafikk (bestemmelser om generelle trafikkregler, forsikringsbestemmelser, regler om tollbehandling, skatter, kjøre- og hviletid, yrkesmessig trafikk, spesialtransporter m.m.).

Tilpasning av norske bestemmelser har til dels skjedd etter nordisk samarbeid. De respektive nordiske land har fulgt nøye med i utviklingen. Etter som nye inter-

nasjonale avtaler ble vedtatt har man forsøkt å følge opp bestemmelsene i fellesskap innenfor det nordiske området. Mange av bestemmelsene i norsk vegtrafikklov og norske trafikkregler og andre bestemmelser har derfor sin parallell i andre nordiske lands bestemmelser, samtidig som de bygger på de internasjonale overenskomster. Dette har gjeldt selv om landene ikke alltid formelt har sluttet seg til vedkommende internasjonale avtaler. Behovet for samordning av vegtrafikkbestemmelsene i de nordiske land, bl.a. med sikte på å oppnå ensartede regeltekster og helst også ensartet rettspraksis, var i 1960–70-årene sterkt fremme. Det er ikke lyktes å nå dette mål, og betydningen av dette er antagelig blitt mindre etter hvert, særlig pga. regelverkets generelle vekst og de problemer som dette medfører, bl.a. når det gjelder trafikantenes innsikt i og holdning til regelverket.

En redegjørelse for det internasjonale samarbeid om vegtrafikk og motorvognlovgivningen m.m. er gitt i prp. s. 10–19. Redegjørelsen har fortsatt gyldighet for så vidt angår tidligere avtaler, og også når det gjelder arbeidet i FN og andre internasjonale organisasjoner.

I tillegg til de i prp. nevnte avtaler må nevnes Wien-konvensjonene av 8. november 1968 (Convention on Road Traffic og Convention on Road Signs and Signals). De to Wien-konvensjonene er trådt i kraft henholdsvis 21. mai 1977 og 6. juni 1978. De er begge undertegnet av Norge, og ble ratifisert av Norge ved kgl. res. 8. mars 1985, jf. St.meld. nr. 131 for 1969–70. Også Danmark, Finland og Sverige har ratifisert konvensjonene.

I tillegg til FN-avtalene finnes det en rekke såkalte «European Agreements», dels som supplement til Wien-konvensjonene, dels med bestemmelser på andre vegtrafikkområder. Her skal bare nevnes følgende:

European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles av 20. april 1959, i kraft 22. september 1969. Tiltrådt av Norge 16. september 1963. Ellers tiltrådt av Østerrike, Danmark, Hellas, Sverige, Vest-Tyskland og Tyrkia.

European Convention on the Punishment of Road Traffic Offences av 30. november 1964, i kraft 18. juli 1972. Norge har ikke tiltrådt denne konvensjonen. Den er tiltrådt av Kypros, Danmark, Frankrike og Sverige.

European Convention on Civil Liability for Damage caused by Motor Vehicles av 14. mai 1973, ikke trådt i kraft. Ingen stater har ratifisert konvensjonen. Norge, Sveits, Romania og Vest-Tyskland har undertegnet, men ikke ratifisert konvensjonen.

European Convention on the International Effects of Deprivation of the Right to drive a Motor Vehicle av 3. juni 1976, i kraft 28. april 1983. Undertegnet, men ikke tiltrådt av Norge, derimot av Kroatia, Hellas, Italia, Liechtenstein, Slovenia, Sveits, Makedonia, Bosnia-Herzegovina og Romania.

Agreement on Mutual Recognition in Relation to Conformity Assessment Certificates and Markings between Australia and Iceland, Liechtenstein and Norway av 29. april 1999, i kraft 1. juli 2000, undertegnet og ratifisert av Norge, i kraft for Norge 1. juli 2000.