



**Statens vegvesen**

# Vedlegg 1 – Høringsoppsummering

Forskrift om endring i førerkortforskriften

Trafikant og kjøretøy  
Trafikant  
22. februar 2024  
Vår ref. 22/127629

## Innholdsfortegnelse

Del 1: Innledning .....	3
Del 2: Kjøring på lukkede bedriftsområder .....	4
1 Forslaget til ny forskriftstekst .....	4
2 Høringsinnspillene.....	5
3 Statens vegvesen sin vurdering .....	8
Del 3: Innbytte av førerkort fra land utenfor EØS .....	18
1 Forslag til endringsforskrift .....	18
2 Høringsinnspill .....	20
3 Statens vegvesen sin vurdering .....	21
Del 4: Kjørevurdering ved vurdering av helsekrav .....	23
1 Kjørevurdering med automatgiret kjøretøy .....	23
2 Kjørevurdering gjennomført i mest omfattende førerkortklasse .....	25
3 Øvrige justeringer.....	33

## Del 1: Innledning

---

Statens vegvesen sendte forslag om endringer i førerkortforskriften på høring den 12. juni 2023. Fristen for å komme med høringsinnspill var 15. september 2023.

Det ble foreslått endringer i adgangen til å føre førerkortpliktig kjøretøy på lukkede bedriftsområder med førerkortklasse B. Dette behandles i del 2.

I del 3 behandles forslaget om endring av innbyttereglene for personer som har førerkort som er utstedt i land utenfor EØS.

Del 4 omhandler i hovedsak forslaget til endringer i bestemmelsene om kjørevurdering som følge av helseutfordringer er gjennomført med automatgiret kjøretøy, samt en presisering av hvilken førerkortklasse en kjørevurdering må gjennomføres i for å beholde ønsket førerkortklasse.

Det kom inn totalt 22 hørings svar: Norsk trafikkmedisin, Kongelig norsk Automobilklub (KNA), Arbeidstilsynet, Vestfold og Telemark Fylkeskommune, Forsvarsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten, Trøndelag fylkeskommune, Utdanningsdirektoratet, AVINOR AS, Norges trafikkskoleforbund, Norges Optikerforbund, Politidirektoratet, NTL Luftfarten, Yrkestransportforbundet, Statsforvalteren i Oslo og Viken, Luftfartstilsynet, Trafikkforum, Vernetjenesten i Avinor AS, Fellesforbundet, Den norske legeforening og Privatperson.

Bare hørings svar med merknader eller kommentarer blir omtalt.

I vedlegg 2 og 3 fremgår vedtatte endringsforskrifter til førerkortforskriften. Det er to endringsforskrifter, med ulike ikrafttredelsesdatoer.

## Del 2: Kjøring på lukkede bedriftsområder

---

### 1 Forslaget til ny forskriftstekst

I høringen ble det foreslått følgende tekst i ny § 12–8:

For kjøring på lukkede bedriftsområder med varig virksomhet og som er fysisk avsperrert for alminnelig ferdsel, som for eksempel lufthavner, kan førere med sammenhengende førerrett siste to år i klasse B føre motorvogn som betinger klasse S, T, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE. Unntaket forutsetter at føreren har gjennomgått bedriftsintern opplæring og ferdighetsprøve for kyndig person. I tillegg må føreren ha oppnådd minstealder for å kunne erverve førerrett i aktuell klasse, jf. § 3–1.

Sammenhengende førerrett siste to år dokumenteres med norsk førerkort, eller førerkort fra land som kan byttes til norsk førerkort uten førerprøver etter kapittel 10.

Kravet til sammenhengende førerrett de siste 2 år er oppfylt selv om førerretten har vært inndratt i seks måneder eller mindre på grunn av helse. Det forutsettes at fører har hatt minst to års førerrett til sammen.

Første ledd gjelder også for lærlinger som har inngått lærekontrakt med godkjent lærebedrift, og som har gyldig førerrett i klasse B. Bedriftsintern opplæring og ferdighetsprøve for kyndig person skal gjennomføres. Aldersbegrensningen i siste setning gjelder ikke.

Tidsbegrensede dispensasjonsvedtak fattet etter forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. § 14–3 andre ledd og forskrift om førerkort og førerprøve av 23. februar 1979 nr. 4 § 7 nr. 4 er gyldig etter sitt innhold frem til vedtaket utløper. Personer ansatt i bedriften innen 1. januar 2024 kan føre motorvogn på det lukkede bedriftsområdet uavhengig av alderskravene og krav om to års sammenhengende førerrett i klasse B som følger av første ledd, forutsatt at de øvrige vilkårene er oppfylt.

Tidsubegrensede dispensasjonsvedtak fattet etter forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. § 14–3 andre ledd og forskrift om førerkort og førerprøve av 23. februar 1979 nr. 4 § 7 nr. 4, gjelder en frist på to år fra 1. januar 2024 til å innrette seg etter unntaket nevnt i første og andre ledd. Personer ansatt i bedriften før 1. januar 2024 kan føre motorvogn på det lukkede bedriftsområdet uavhengig av alderskravene og krav om to års sammenhengende førerrett i klasse B som følger av første ledd, forutsatt at de øvrige vilkårene er oppfylt.

## 2 Høringsinnspillene

**Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)** motsetter seg ikke forslaget, men mener at EU-regelverket (direktivet og regulativet) ikke kan hjemle et unntak fra kravet om førerkort på lukkede bedriftsområder.

Slik Statens vegvesen forstår **Arbeidstilsynet**, støtter de ikke forslaget. Høringsinstansen viser til at vegtrafikkloven med forskrifter og arbeidsmiljøloven utfyller hverandre. Regler som skal ivareta trafikksikkerheten er regulert i vegtrafikklovgivningen, og fanges i mindre grad opp av arbeidsmiljølovgivningen.

Arbeidstilsynet skriver også til at manglende ulykkesstatistikk ikke betyr at det er lav ulykkesrisiko på lukkede områder. Arbeidsulykker forekommer ofte som en direkte eller indirekte konsekvens av manglende eller mangelfull opplæring. Dagens krav til førerett er viktig for å ivareta sikkerheten i et arbeidsmiljøperspektiv.

Arbeidstilsynet bemerker også at det å ha uavbrutt førerett i to år, ikke nødvendigvis betyr at fører faktisk har to års kjøreefaring. De er derfor usikre på om kravet om to års uavbrutt førerett vil sikre at fører har grunnleggende trafikale ferdigheter, kjøreefaring og gode trafikale holdninger.

Når det gjelder kravet til bedriftsintern opplæring støtter Arbeidstilsynet dette, men mener at det bør være et tilleggskrav til førerett i den enkelte klassen. Slik Statens vegvesen forstår Arbeidstilsynet, bør en uavhengig tredjepart gjennomføre og vurdere den bedriftsinterne opplæringen og ferdighetsprøven.

Arbeidstilsynet uttaler også at det rettslige grunnlaget for ansvarsforholdet mellom arbeidsgiver og kjøretøyets eier bør blir klarere, med tanke på hvem som står ansvarlig for den bedriftsinterne opplæringen. Dette fordi det ikke automatisk er samsvar mellom kjøretøyets eier og den som har arbeidsgiveransvaret.

For at kravene om bedriftsinternopplæring og ferdighetsprøve skal være reell, uttaler arbeidstilsynet at det er avgjørende at myndighetene følger opp med tilsyn. Arbeidstilsynet savner redegjørelse for hvordan tilsynet skal foregå og hvem som har kompetanse til å fatte eventuelle vedtak om manglende opplæring og ferdighetsprøve.

Videre viser Arbeidstilsynet til at ordlyden «varig virksomhet» i forskriftsteksten kan misforstås, fordi mange vil lese ordlyden som selve bedriften (leses «virksomheten»). Arbeidstilsynet forslår derfor å endre ordlyden til «permanent drift» eller «varig virksomhetsutøvelse» for å unngå misforståelse.

Når det gjelder helsekravene uttaler arbeidstilsynet at det viktig å opprettholde de strengere helsekravene for de spesifikke kjøretøyene.

Til slutt bemerker Arbeidstilsynet at økonomiske grunner ikke kan begrunne unntak fra kravene om førerett. De viser blant annet til at norske arbeidsgivere, på generelt grunnlag, bør tåle den økonomiske kostnaden det er å gi arbeidstakere aktuell førerett.

**AVINOR AS** har kommentarer knyttet til opplæring, helsekrav, utrykningskjøring, tilsyn og kontroll, samt forholdet til annet regelverk.

AVINOR AS uttaler at forslaget vil kunne virke positivt for ivaretagelsen av mangfold. Det vises til at forslaget blant annet kan gjøre det lettere å ansette flere kvinner, da det er få kvinner som har førerrett i klasse CE.

De uttaler at de som arbeidsgiver ønsker en ytterligere veiledning knyttet til vurderingen av helsekravene.

Høringsinstansen mener at det knytter seg en del usikkerhet knyttet til opplæring og kompetanse. De ønsker en presisering av kvalifikasjonskrav ved opplæringen, innhold og omfang av kurset, kvalifikasjonskravene for å fungere som «kyndig person», om det kreves utstyrsspesifikk opplæring, samt omfanget av ferdighetsprøven. Videre stilles det spørsmål knyttet hvem som har myndighet til å godkjenne og underkjenne den bedriftsinterne opplæringen. AVINOR spør også om hvilke krav som gjelder for eventuelle lærlinger.

Det er også knyttet usikkerhet til forslagets rekkevidde når det gjelder utrykningskjøring. AVINOR ønsker en presisering av reglene som gjelder ved utrykningskjøring utenfor lufthavnhavnene.

Avslutningsvis stiller AVINOR spørsmål knyttet til myndighetsutøvelse, herunder godkjenning av opplæring og hvem som anses som «kyndig person», sett i sammenheng med regelverket for lufthavner.

**Politidirektoratet** har forelagt høringen til politidistriktene og utrykningspolitiet, og mottok innspill fra Sør-Øst politidistrikt. Politidirektoratet støtter høringsinnspillet fra Sør-Øst politidistrikt. Høringsinstansen er positiv til forslaget, men har noen kommentarer.

Høringsinstansen stiller spørsmål til om søknader om å føre slik maskiner før en eventuell tapstid er utløpt skal behandles etter vegtrafikkloven § 40. Videre mener Politidirektoratet at punktet om tilbakekall av førerrett som følge av helse kan misforstås. De stiller spørsmål om det er ment at det bare er krav om førerrett i 1,5 år etter tilbakelevering av førerretten etter tilbakekall som følge av helse.

Politidirektoratet støtter forslaget om at det ikke er nødvendig med et særskilt krav til helse, utover de generelle kravene som følger av vegtrafikkloven § 21.

**NTL Luftfarten (heretter NTL)** er negative til forslaget, og bemerker at det foreligger krav om riktig og gyldig førerrett for å ferdes ved en flyside på en lufthavn, jf. Easy Access Rules for Aerodromes (Regulation (EU) No 139/2014) – ADR.OPS.B.024 Authorisation of vehicle drivers (a) (2) bokstav (a) og (b).

NTL viser til at førerkompetansen reduseres, og at trafiksikkerheten vil påvirkes negativt som følge av forslaget. De opplever at forslaget er et skritt i motsatt retning av «nullvisjonen» og er kritiske til at det er foreslått å fjerne en vesentlig kompetanse for en yrkesgruppe grunnet bekvemmelighetsformål. Videre uttaler NTL at sikkerhetskulturen svekkes og at en holdningsendring med tanke på opptreden kan føre til flere ulykker. De

stiller også spørsmål om Statens vegvesen har gjennomført kontroller av opplæringen i forbindelse med dispensasjoner.

Når det gjelder helsekravene stiller NTL spørsmål til om forslaget innebærer personer som har fått tilbakekalt føreretten som følge av helse kan fortsette å kjøre etter unntaket.

Til sist uttaler NTL at økonomi ikke kan være et argument for å vedta forslaget.

**Yrkestrafikkforbundet** er negative til forslaget. De uttaler at det vil kunne oppstå stor variasjon i kvaliteten og etterlevelsen av sikkerhetsstandarder dersom ansvaret for opplæring og ferdighetsprøve legges over på den enkelte arbeidsgiver. De er også bekymret for at færre sjåførere vil velge å gjennomgå nødvendig føreropplæring dersom forslaget blir vedtatt.

**Luftfartstilsynet** er positivt til forslaget, og skriver at det er positivt at det blir ryddet i mangeårig dispensasjonsordning.

Luftfartstilsynet påpeker at det er knyttet usikkerhet til hvilke flyplasser som skal anses som lukket bedriftsområde, og at dette må vurderes nærmere.

Direktiv (EU) 139/2014 stiller krav til vedkommende fører har «valid driving licence» og «has received training by its employer on the use of the vehicle intended to operate at the aerodrome». Luftfartstilsynet uttaler at forslaget klargjør at det stilles krav om klasse B og nødvendig opplæring, og innebærer også en forenkling sett opp mot problemstillinger knyttet til utstyr inne på flyplassen som faller inn under maskindirektivet.

Luftfartstilsynet ønsker en mer detaljert veiledning av opplæringens innhold for å sikre at flyplasspersonellet får nødvendig opplæring. Dette vil også være til nytte i tilsynsvirksomheten.

De uttaler også at helsekravene som gjelder for den enkelte førerkortklassen, også bør gjelde ved kjøring på lukket bedriftsområde.

Til slutt skriver Luftfartstilsynet at det ikke vil være hensiktsmessig at kjøring med utrykningskjøretøy inngår i unntaket, da utrykningskjøretøy må opereres i høy fart gjennom et komplisert trafikkbilde.

**Trafikkforum** støtter forslaget og skriver at de forstår forslaget slik at det vil bli bedre samsvar mellom forskrift og praksis, og at innskjerping vil kunne være uforholdsmessig for berørte parter.

**Avinor – Hovedverneombudene** i Avinor AS, store lufthavner og regionale lufthavner (heretter vernetjenesten i AVINOR) har gitt felles høringsinnspill og er negativ til forslaget.

Vernetjenesten i Avinor uttrykker bekymring for trafikkikkerheten på lufthavnene, og viser til at trafikkbilde på en lufthavn krever samhandling med mange forskjellige kjøretøy. En svekkelse av kompetansekravene vil medføre en betydelig økt trafikkikkerhetsrisiko.

Videre uttaler høringsinstansen at det er et betydelig større skadepotensiale ved føring av store og tunge kjøretøy som benyttes på lufthavnene sammenlignet med personbiler. Vernetjenesten i Avinor viser også til at det bør komme bedre frem hvem som skal være

kontrollerende instans for å sikre at den bedriftsinterne opplæringen oppfyller kravene til kvalitet og kompetanse som er nødvendig for å ivareta et forsvarlig arbeidsmiljø.

Høringsinstansen uttaler at det er åpenbart at EU-regelverket (EASA 139/2014) stiller krav til førerkort i den klassen en skal føre. De viser også til at hverken Finland, Danmark eller Island har en slik unntaksbestemmelse, og at unntaksbestemmelsen i Sverige ikke kan sammenlignes med forslaget.

Vernetjenesten i Avinor uttaler at ulike praksis og manglende oppfølging av intensjonen i forskriften ikke et godt nok argument for å åpne for permanent dispensasjon

**Fellesforbundet** er kritiske til forslaget. De mener at dagens bestemmelse om dispensasjon må opprettholdes og at praksisen skjerpes, slik at dagens intensjon med bestemmelsen ivaretas. De viser også til at ulykkes- og skadepotensiale er stort inne på flyplasser og industriområder, og at Statens vegvesen ikke har oversikt over ulykker eller risiko knyttet til utbredt kjøring på dispensasjon. Fellesforbundet uttaler det bør stilles krav til at førere erverver nødvendig førerrett i løpet av dispensasjonsperioden. Dette ville også bidra til kompetanseheving og kunne øke anerkjennelsen av statusen til yrkessjåfører.

**Den norske legeforening** er negativ til forslaget. Høringsinstansen mener at manglende kunnskap om skadestatistikk ikke indikerer lav risiko, men skyldes manglende overvåking og skaderapportering.

## 3 Statens vegvesen sin vurdering

### 3.1 Bedriftsintern opplæring og ferdighetsprøve

#### 3.1.1 Opplæringskrav

Flere høringsinstanser har uttrykt et ønske om konkrete krav til innholdet i den bedriftsinterne opplæringen. AVINOR ønsker en presisering av om det kreves utstyrsspesifikk opplæring, eller om det er nok at det er gitt opplæring for lastebil. Yrkestrafikkforbundet uttaler at forslaget vil kunne medføre stor variasjon i opplæringskvaliteten og etterlevelsen av sikkerhetsstandarder.

Etter vår vurdering er det i utgangspunktet krevende å gi konkrete krav til opplæringens innhold. Dette fordi områdene det her er tale om har ulike sikkerhetsutfordringer og trafikkbilde, og det er ofte ulike spesialkjøretøy som skal føres.

Statens vegvesen er likevel enig med høringsinstansene i at det kan være hensiktsmessig å presisere enkelte minstekrav til opplæringen. Etter vår vurdering er det hensiktsmessig å dele den bedriftsinterne opplæringen inn i to deler.

Del 1 er en generell opplæring som må gjennomføres én gang (grunnkurs). Denne delen skal omhandle kjøring og samhandling med spesialkjøretøy.

Mer konkret betyr dette at fører skal drøfte og forklare:



- Hvordan sikkerhetskultur påvirker atferd og oppførsel
- Risiko og ulykker
- Behov for overblikk over trafikksituasjoner
- Hvordan kjøre sikkert og tydelig med rett plassering, fart og fartstilpassing
- Hvordan interessekonflikter med andre som ferdes i området kan reduseres ved å ta hensyn til andres behov og å ta andres perspektiv.

Del 2 vil være kjøretøyspesifikke, eller utstyrsspesifikke, og skal gjennomføres for hvert av det enkelte kjøretøyet som skal føres. Dette betyr at en som skal kjøre ulike kjøretøy, må gjennomføre kursets del 2 flere ganger. Etter gjennomføring av dette kurset skal fører ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnsikt og risikoforståelse, som er nødvendig for å kjøre det konkrete kjøretøyet på en sikker måte på det aktuelle området.

Dette betyr at fører skal:

- Erfare hvordan kjøring med det aktuelle kjøretøyet skiller seg fra kjøring med personbil
- Kjenne til de spesielle trafikksikkerhetsutfordringer som gjelder på det konkrete området
- Kunne utføre nødvendig ettersyn og kontroll for å forsikre seg om at kjøretøyet er i god teknisk stand før kjøring
- Kunne forklare hvordan føreren må opptre for å redusere risikoen i området rundt kjøretøyet hvor andre trafikanter kan være skjult og tilpasse atferden etter dette
- Kunne forklare og utføre forsvarlig rygging, vurdere bruk av medhjelper og forklare hvordan denne skal instrueres, samt å kunne kommunisere med medhjelper underveis i ryggingen på en hensiktsmessig måte
- Mestre å oppfatte trafikkbildet fullstendig ved å ha god observasjonsteknikk, ha kontroll over kjøretøyetets blindsoner, kunne forutse risikofulle situasjoner og handle på en måte som bidrar til sikkerhet

Statens vegvesen presiserer at dette er minstekrav og at opplæringen må tilpasses det konkrete kjøretøyet og trafikksikkerhetsrisikoen som er på det aktuelle området. Det gjøres også oppmerksom på at annet regelverk kan sette ytterligere krav til opplæring og ferdigheter.

Opplæringskravene som er nevnt over har store likheter med opplæringsmålene som gjelder for klasse C1, men med enkelte tilpasninger. Trafikkskoler som tilbyr opplæring for tyngre kjøretøy besitter en god generell opplæringskompetanse for tyngre kjøretøy. Statens vegvesen vil derfor anbefale å kontakte en slik trafikkskole dersom det er behov for bistand ved etablering av kurs og ferdighetsprøve.

Som følge av presiseringen av opplæringskravene anser Statens vegvesen det som nødvendig å endre den foreslåtte forskriftsteksten. Følgende setning blir derfor tatt inn i førerkortforskriften § 12-8 første ledd tredje setning:

*Opplæringen skal minst bestå av en generell del som omhandler kjøring og samhandling med spesialkjøretøy på det konkrete lukkede området, samt en*

*kjøretøyspesifikk del som omhandler opplæring i bruk av det aktuelle kjøretøyet på det konkrete lukkede området.*

### 3.1.2 Ansvar for gjennomføring av bedriftsintern opplæring

Arbeidstilsynet ønsker en tydeligere presisering av ansvarsforholdet mellom kjøretøyets eier og den som har arbeidsgiveransvaret når det gjelder den bedriftsinterne opplæringen. De viser til at det ikke alltid er samsvar mellom kjøretøyets eier etter vegtrafikkloven og den som har arbeidsgiveransvaret etter arbeidsmiljøloven.

AVINOR stiller spørsmål knyttet godkjenning av opplæring, sett i sammenheng med regelverket for lufthavner.

Etter dagens bestemmelse forutsettes det at vedkommende bedrift før kjøring finner sted i henhold til unntaket, skriftlig må erklære at aktuelle personer har gjennomgått bedriftsopplæring og bestått en ferdighetsprøve for kyndig person. Etter Statens vegvesen sin vurdering bør det fortsatt være bedriften som er ansvarlig for opplæringen.

Statens vegvesen presiserer likevel at opplæringskravene som er nevnt over er minstekrav, og at opplæringen også må være i samsvar med annet regelverk. Dette betyr at den som har det overordnede ansvaret på område kan sette strengere krav til opplæring og prøver enn det som fremgår av bestemmelsen. Det presiseres også at opplæringen må være i samsvar med annet regelverk som gjelder på det aktuelle området.

Statens vegvesen ser at ordlydsendringen i forslaget til forskriftstekst kan misforstås. Det er ikke ment at ordlydsendringen skal medføre realitetsendringer med tanke på hvem som skal ha ansvaret for at den bedriftsinterne opplæringen og ferdighetsprøven gjennomføres etter forskriftens krav. Slik Statens vegvesen vurderer det er det hensiktsmessig å presisere dette ansvaret også i den nye forskriftsteksten.

Dette innebærer at det presiseres at vedkommende bedrift er ansvarlig for å påse at aktuell person har gjennomgått nødvendig opplæring og bestått ferdighetsprøven før kjøring finner sted. Det er også slik at eier av kjøretøyet, eller den som på eierens vegne råder over det, er forpliktet til å forvise seg om at fører oppfyller vilkårene for å føre kjøretøyet, jf. vegtrafikkloven § 23. For å tydeliggjøre dette ansvaret, samt at fører også er ansvarlig, presiseres dette i forskriftsteksten.

### 3.1.3 Ferdighetsprøve

Enkelte høringsinstanser ønsker en presisering av omfang og innhold av ferdighetsprøven, samt hvem som kan anses som «kyndig person».

I høringsnotatet er det uttalt at kandidaten skal oppfylle forhåndsdefinerte ferdighetskrav for å bestå ferdighetsprøven. Det er naturlig at disse ferdighetskravene samsvarer med de opplæringskravene som er gjennomgått under den bedriftsinterne opplæringen. Både den

bedriftsinterne opplæringen og ferdighetsprøven skal tilpasses kjøretøyet og det aktuelle området. Prøvens innhold og omfang vil altså variere ut ifra hvor komplisert det er å føre kjøretøyet og området det skal kjøres på. Etter Statens vegvesen sin vurdering er det lite hensiktsmessig å presisere prøvens innhold og omfang utover dette.

Når det gjelder kravet til «kyndig person» fremgår det av høringsnotatet at vedkommende skal være godt kjent med de utfordringer det er å føre de aktuelle kjøretøyene, samt hvilke trafiksikkerhetsutfordringer, og andre sikkerhetsutfordringer, som er gjeldende på det spesifikke området. I praksis vil det kreves at den kyndige personen har førerrett i den aktuelle klassen vedkommende skal gi opplæring i.

Yrkestrafikkforbundet er bekymret for at færre sjåfører vil velge å gjennomgå nødvendig føreropplæring dersom forslaget blir vedtatt.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at det ikke er valgfritt å gjennomgå nødvendig føreropplæring. Det vil være et forskriftsfestet krav om gjennomgått bedriftsintern opplæring og ferdighetsprøve.

Slik Statens vegvesen forstår Arbeidstilsynet, mener Arbeidstilsynet at det bør stilles krav om at den bedriftsinterne opplæringen og ferdighetsprøven bør gjennomføres og vurderes av en uavhengig tredjepart for å sikre at kravene virker etter intensjonen.

Statens vegvesen forstår innspillet, og i utgangspunktet er vi enig i at prøver av en uavhengig tredjepart kan være viktig for å sikre god og riktig kvalitet.

Det er imidlertid slik at det er bedriftene som selv kjenner de konkrete områdene og de særskilte trafiksikkerhetsutfordringene. Etter Statens vegvesen sin vurdering er derfor utgangspunktet at det er bedriftene som er best egnet til å gjennomføre den bedriftsinterne opplæringen og ferdighetsprøven. Statens vegvesen presiserer likevel at dette ikke er til hinder for at for eksempel AVINOR eller Luftfartstilsynet stiller egne krav til gjennomføring av bedriftsinternopplæring og ferdighetsprøve på områdene som de er ansvarlig for. Det presiseres også at eventuelle opplærings- og kompetansekrav etter annet regelverk skal være oppfylt før kjøring finner sted.

## 3.2 Trafiksikkerhet

Flere høringsinstanser peker på at manglende ulykkesstatistikk i seg selv ikke medfører at det er få ulykker. Det vises blant annet til at dette kan komme av manglende rapportering og sikkerhetskultur.

Statens vegvesen er enig i at manglende statistikk i seg selv ikke gjør at det kan konkluderes med at det forekommer få ulykker ved kjøring på lukkede bedriftsområder. Som vist til i høringsnotatet er de fleste dispensasjonene gitt til bedrifter som operer på norske lufthavner. Det er innhentet ulykkesstatistikk for de ti siste årene på norske lufthavner der kjøretøy er involvert. Statistikken viser at det er registrert 12 ulykker med personskade i

perioden. Ut ifra statistikken som Statens vegvesen er gjort kjent med, er det ikke mulig å konkludere med at det er en sammenheng mellom ulykkene og dispensasjonkjøring.

Etter vår vurdering kan statistikkgrunlaget derfor ikke med sikkerhet si noe om trafikksikkerhetsrisikoen ved slik dispensasjonkjøring. Dette har heller ikke vært avgjørende for forslaget.

Videre uttaler enkelte høringsinstanser at de er kritiske til at det åpnes opp for et generelt unntak. Oppsummert skriver de at en svekkelse av kompetansekravene vil kunne medføre en betydelig økt trafikksikkerhetsrisiko.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at ordningen har eksistert i ulikt omfang siden 1999, og praksisen har vært omtrent uendret siden 2004. Etter denne praksisen har de fleste som har søkt om unntak fått søknadene innvilget. Dagens praksis er derfor i realiteten et generelt unntak. Søknader som har blitt avslått er typisk der bedriftsområdet ikke har vært avstengt for allmennheten eller at virksomhetsutøvelsen ikke har vært varig.

Slik Statens vegvesen vurderer det, representerer forslaget en innskjerpelse sammenlignet med dagens praksis. Forslaget innebærer to nye vilkår. Det stilles krav om minst to års sammenhengende førerrett i klasse B, samt at alderskravet for vedkommende klasse må være oppfylt, jf. førerkortforskriften § 3-1.

Arbeidstilsynet viser til at vegtrafikkloven med forskrifter og arbeidsmiljøloven utfyller hverandre og har som formål å hindre ulykker. Fordi regler for å ivareta sikkerheten på veg og bruk av vanlige kjøretøy er regulert i vegtrafikklovgivningen, er det i mindre grad slike regler i arbeidsmiljølovgivningen.

Statens vegvesen presiserer at det i forslaget fremdeles stilles krav til trafikkopplæring og kompetanse. Minstekravene til opplæring er nå konkretisert.

Forslaget innebærer et unntak fra opplæringskravene som fremgår av trafikkopplæringsforskriften. Opplæringskravene etter trafikkopplæringsforskriften fokuserer i det vesentlige på samhandling med andre trafikanter på offentlig veg med alminnelig ferdsel. På lukkede bedriftsområder som er avstengt for allmennheten, vil opplæringskravene etter trafikkopplæringsforskriften ikke alltid være helt dekkende. Det er også slik at kjøretøyet ofte avviker fra «standard» kjøretøy i den aktuelle klassen. Forslaget innebærer at det også stilles krav om praktisk opplæring i å håndtere spesialkjøretøyet. En alternativ opplæring vil i mange tilfeller være tilfredsstillende, forutsatt at trafikkopplæringen er rettet mot det særskilte kjøretøyet og det konkrete lukkede området.

De to nye vilkårene, og presiseringen av minstekravene til opplæring, innebærer etter vår vurdering en innskjerpelse sammenlignet med langvarig etablert praksis.

### 3.3 Forholdet til annet regelverk

KNA uttaler at EU-regelverket (direktivet og regulativet) ikke kan hjemle et unntak fra kravet om førerkort på lukkede bedriftsområder.

Slik Statens vegvesen forstår det vises det her til tredje førerkortdirektiv. Som vist til i høringsnotatet har denne ordningen funnet sted siden 1999. Statens vegvesen registrerer at det ikke er kommet kritikk eller pålegg fra EU om å fjerne bestemmelsen. Videre fremgår det av fortalen til tredje førerkortdirektiv at rettigheter som var til stede før ikrafttredelse av direktivet skal videreføres.

Statens vegvesen presiserer også at forslaget ikke er ment å representere et unntak fra krav om trafikkopplæring og prøver. Det er heller ikke ment at forslaget skal gjøre unntak fra helsekravene. Trafikkopplæringen og prøvene skal tilpasses det konkrete kjøretøyet på det aktuelle området.

Slik Statens vegvesen vurderer det er kravene i direktivet om trafikkopplæring og prøver knyttet til kjøring på veger som er åpen for alminnelig ferdsel. Kjøringen det her er tale om skal finne sted på lukkede områder som ikke er åpne for allmennheten. Kjøring på lukkede bedriftsområder ligger altså ikke i kjernen av det direktivet er ment å regulere.

Etter Statens vegvesen sin vurdering er forslaget innenfor rammene av det tredje førerkortdirektiv setter.

Politidirektoratet stiller spørsmål om søknader om å føre slike maskiner før en eventuell tapstid er utløpt skal behandles etter vegtrafikkloven § 40.

Statens vegvesen er usikker på hva som er bakgrunnen for spørsmålet.

Det er krav om gyldig førerett i klasse B for å kjøre etter unntaksbestemmelsen. Etter Statens vegvesen sin vurdering er det altså tale om føring av førerkortpliktig motorvogn. Vegtrafikkloven § 40 første ledd regulerer adgangen til å forkorte tapstiden ved tap av førerett. Det er politiet som har myndighet til å fatte vedtak om forkortet tapstid. Søknad om gjenerverv av føreretten må derfor behandles av politiet.

I de tilfeller det søkes om unntak fra kravet om to års sammenhengende førerett i klasse B, må slike søknader behandles etter unntaksbestemmelsen i førerkortforskriften § 14-3 første ledd. Etter denne bestemmelsen er det Statens vegvesen som har vedtaksmyndigheten.

### 3.4 Særlig om forholdet til direktiv (EU) 139/2014

NTL og hovedverneombudene i AVINOR uttaler at forslaget strider mot EU-regelverket som gjelder ved føring av motorvogn på lufthavner.

Direktiv (EU) 139/2014 stiller krav til at vedkommende fører har «valid driving licence» og «has received training by its employer on the use of the vehicle intended to operate at the aerodrome». Slik Statens vegvesen forstår det stilles det imidlertid ikke direkte krav til førerett i klassen kjøretøyet tilhører.

På generelt grunnlag forutsetter Statens vegvesen at kjøringen følger gjeldende regler. Dette gjelder også regler som ligger utenfor Statens vegvesen sitt forvaltningsområde. Som nevnt over er forslaget i hovedsak en videreføring av gjeldende langvarig praksis, men med noen

skjerpende vilkår. Statens vegvesen forutsetter at denne langvarige praksisen ikke er i strid med annet regelverk som ligger utenfor Statens vegvesen sitt forvaltningsområde.

Videre bemerker Statens vegvesen at Luftfartstilsynet støtter forslaget og uttaler i høringssvaret at direktiv (EU) 139/2014 ikke spesifiserer noe om førerkortklasse, og at forslaget vil være «klargjørende ved at det stilles krav om klasse B og nødvendig opplæring». Slik Statens vegvesen forstår det, uttaler altså Luftfartstilsynet at forslaget ikke vil være i strid med bestemmelsen i direktiv (EU) 139/2014.

### 3.5 Helsekrav

Politidirektoratet uttaler at det etter deres vurdering ikke er nødvendig med et særskilt krav til helse, utover de generelle kravene som følger av vegtrafikkloven § 21.

Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet uttaler at helsekravene for den enkelte førerkortklassen bør gjelde ved kjøring på lukket bedriftsområde. Arbeidstilsynet begrunnet dette med at det er viktig å opprettholde de strenge sikkerhetskravene med hensyn til helsekravene.

I tillegg uttaler AVINOR at de som arbeidsgiver ønsker en ytterligere veiledning knyttet til vurderingen av helsekravene.

NTL stiller spørsmål om forslaget innebærer at personer som har fått tilbakekalt føreretten som følge av manglende oppfyllelse av helsekravene, kan fortsette å kjøre etter unntaket.

Statens vegvesen etterlyste i høringen innspill knyttet til om en formulering om helsekravene ville være hensiktsmessig. Slik vi forstår høringsinnspillene og spørsmålene er det noe usikkerhet knyttet til hvilke konkrete helsekrav som skal gjelde ved kjøring på lukkede bedriftsområder. Denne usikkerheten viser etter vår vurdering at det vil være hensiktsmessig å presisere at helsekravene for aktuell førerkortgruppe må være oppfylt i forskriftsteksten, jf. førerkortforskriften vedlegg 1. For nærmere informasjon om helsekravene viser vi til førerkortveilederen hos Helsedirektoratet.<sup>1</sup>

Arbeidstilsynet etterlyser en klargjøring av hvem som er ansvarlig for å påse at vedkommende fører oppfyller helsekravene.

Etter Statens vegvesen sin vurdering er problemstillingen den samme ved kjøring på lukket bedriftsområde som ellers der arbeidstaker benytter kjøretøy som en del av arbeidshverdagen.

Eier av motorvogn, eller den som på eierens vegne har rådighet over den, har en plikt til å forvise seg om at den som skal benytte motorvognen oppfyller vilkårene, herunder blant annet at helsekravene er oppfylt, jf. vegtrafikkloven § 17. I de fleste tilfeller vil dette i praksis være arbeidsgiver, eller oppdragsgiver ved innleie av personell.

---

<sup>1</sup> <https://www.helsedirektoratet.no/veiledere/forerkortveileder> (besøkt 24.01.2024)

Fører har en tilsvarende plikt etter vegtrafikkloven § 21, der det fremgår at man ikke skal føre eller forsøke å føre et kjøretøy dersom vedkommende er syk, svekket, sliten, trett eller av andre omstendigheter ikke er skikket til å føre kjøretøyet på en trafikksikker måte. Fører har altså et selvstendig ansvar for å ikke føre kjøretøyet dersom helsekravene ikke er oppfylt.

Oppsummert betyr dette at både fører og eier av kjøretøyet har et ansvar for å påse at helsekravene er oppfylt før kjøring finner sted.

Vi gjør oppmerksom på at helsekravene er strengere for lastebil (C-klassene) og buss (D-klassene), enn for personbil (klasse B), jf. førerkortforskriften vedlegg 1. Dette betyr at selv om fører har førerrett i klasse B, er helsekravene ikke nødvendigvis oppfylt i lastebil- og bussklassene. Tunge kjøretøy har større skadepotensiale enn personbiler. I tillegg har fører et særskilt ansvar for et stort antall passasjerer når man kjører buss. Det er derfor særlig viktig å påse at helsekravene er oppfylt når man skal kjøre etter unntaket.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at arbeidsgiver også kan være ansvarlig for å påse at vedkommende fører oppfyller helsekravene etter annet regelverk.

### 3.6 Krav om to års sammenhengende førerrett

Arbeidstilsynet er usikre på om kravet om to års sammenhengende førerrett sikrer at fører har grunnleggende trafikale ferdigheter, kjøreefaring og gode trafikale holdninger, fordi det ikke er sikkert at førerkortinnehaver faktisk kjører og dermed har to års kjøreefaring.

Statens vegvesen er enig i at det ikke er sikkert at fører faktisk har to års kjøreefaring selv om førerretten er ervervet for minst to år siden. Sannsynligheten er likevel større for at en person som har hatt førerrett i klasse B i minst to år har opparbeidet seg erfaring, sett opp mot en som nylig har ervervet førerkort. Et slikt krav kan også bidra til at førere som har fått inndratt førerretten som følge av straffbare handlinger, og dermed har vist dårlige trafikale holdninger, ikke kan føre tyngre kjøretøy på lukkede bedriftsområder før det er gått to nye år. Vilkåret er ment som én av flere vilkår for å ivareta trafikksikkerheten.

Kravet om to års sammenhengende førerrett fremgår også av andre regler. Det er blant annet et slikt krav for å kunne erverve utrykningskompetanse (kode 160) etter utrykningsforskriften, og for utstedelse av kjøreseddel ved persontransport.

Politidirektoratet stiller spørsmål til om den foreslåtte bestemmelsen skal forstås slik at det bare er krav om førerrett i ett og et halvt år dersom en person får tilbakekalt førerretten i seks måneder. Statens vegvesen tolker spørsmålet i sammenheng med tilbakekall av førerrett i seks måneder eller mindre som følge manglende oppfyllelse av helsekrav.

I høringsnotatet er det presisert at det kreves to års førerrett til sammen i slike tilfeller. Kravet fremgår også direkte av ordlyden i forslaget til forskriftstekst, jf. forslagets tredje ledd. Dette betyr at dersom førerretten har vært tilbakekalt i seks måneder som følge av helse, skal denne tiden trekkes fra i beregningen om to års sammenhengende førerrett. Har

føreretten vært tilbakekalt i seks måneder som følge av helse, må vedkommende altså ha ervervet føreretten sin for minst to år og seks måneder siden før kjøring finner sted etter unntaket.

### 3.7 Læringer

AVINOR ønsker en presisering av hvilke krav som gjelder for eventuelle lærlinger.

I forslaget til ny § 12–8 fjerde ledd fremgår det at:

*Første ledd gjelder også for lærlinger som har inngått lærekontrakt med godkjent lærebedrift, og som har gyldig førerett i klasse B. Bedriftsintern opplæring og ferdighetsprøve for kyndig person skal gjennomføres. Aldersbegrensningen i siste setning gjelder ikke.*

Forslaget er ikke ytterligere omtalt i høringen.

Bestemmelsen viser til at lærlingen må ha gyldig førerett i klasse B, samt at bedriftsintern opplæring og ferdighetsprøve må være gjennomført før kjøring etter unntaket finner sted. Det vil ikke være krav om at lærlingen har hatt førerett sammenhengende de siste to årene, og det er presisert at alderskravene heller ikke gjelder.

Hensikten med dette forslaget er at de innskjerpende vilkårene ikke skal være til hinder for at godkjente lærebedrifter kan ansette lærlinger. Med «*godkjent lærebedrift*» menes at lærebedriften må være godkjent etter opplæringslova.

### 3.8 Tilsyn og kontroll

Arbeidstilsynet og Vernetjenesten i AVINOR uttaler at det er avgjørende at myndighetene følger opp med tilsyn for at bedriftsinternopplæring og ferdighetsprøve skal være reell. De etterlyser også en avklaring av hvordan tilsynet skal foregå og hvem som har vedtakskompetanse ved manglende opplæring og ferdighetsprøve.

Som nevnt tidligere, er ordningen ikke ny. Den har eksistert siden 1999. Statens vegvesen forutsetter at kjøring etter denne ordningen har blitt fulgt opp de siste 25 årene. Forskriftsendringen er ikke ment å representere en endring i adgangen for aktuelle myndigheter til å føre tilsyn og kontroll innenfor sine ansvarsområder.

### 3.9 Utrykningskjøring

AVINOR ønsker en presisering av reglene som gjelder ved utrykningskjøring utenfor lufthavnhavnene. Luftfartstilsynet uttaler at unntaket ikke bør gjelde for utrykningskjøring.



Luftfartstilsynet opplyser at det blant annet foreligger et krav om at flyplassens brann- og redningstjeneste skal kunne aksjonere 1000 meter ut fra enden av rullebanen.

Det er ikke foreslått utvidete unntak fra kravet om særlig kompetanse ved utrykningskjøring. Kravet som stilles til utrykningskompetanse ved kjøring utenfor lufthavnene vil også gjelde etter forskriftsendringen. Statens vegvesen viser til unntaket i utrykningsforskriften § 3 der det fremgår at kravet om kompetansebevis for utrykning ikke gjelder for personell som er tilknyttet en bedrifts industrivern, dersom utrykning skjer innenfor bedriftens lukkede område. Ved utrykning utenfor det lukkede området vil unntaket i utrykningsforskriften § 3 altså ikke komme til anvendelse.

### 3.10 Forskriftsteksten – «varig virksomhet»

Arbeidstilsynet viser til ordlyden «varig virksomhet», og foreslår at ordlyden endres til «permanent drift» eller «varig virksomhetsutøvelse» for å unngå misforståelsene.

Statens vegvesen ser at ordlyden «varig virksomhet» kan misforstås. Ordlyden i forskriftsteksten endres derfor til «varig virksomhetsutøvelse».

Videre er ordlyden «permanent» tatt inn i forskriftsteksten for å presisere at området alltid må være avsperrert for allmennheten. Det er ikke nok at området midlertidig avsperreres for allmennheten når kjøring pågår.

### 3.11 Økonomiske og administrative konsekvenser

Arbeidstilsynet og NTL uttaler at økonomi ikke kan begrunne at den foreslåtte unntaksbestemmelsen innføres.

Statens vegvesen har i høringen beskrevet de forventede økonomiske og administrative konsekvensene for de som blir omfattet av forslaget og for Statens vegvesen selv. Forslaget er altså ikke begrunnet i økonomi.

## Del 3: Innbytte av førerkort fra land utenfor EØS

### 1 Forslag til endringsforskrift

I høringen ble det foreslått følgende endringer i §§ 8-3, 10-2, 10-4 tredje og fjerde ledd, 10-6, samt ny §§ 8-6, 9-6, 9-7, 10-8 (endringsforslagene er markert i *kursiv*):

#### **§ 8-3 Førerkort utstedt i Sveits**

*Førerkort utstedt i Sveits anerkjennes på lik linje med førerkort utstedt i EØS-stat, jf. § 8-1 første ledd. Klasse D2 og D2E tilsvarer henholdsvis klasse D1 og D1E.*

#### **§ 8-6 Førerkort utstedt i Japan**

*Førerkort tilsvarende klasse B utstedt i Japan er gyldig for kjøring i Norge i inntil ett år. Kravene i § 8-2 tredje til sjette ledd må være oppfylt.*

**§ 9-3 siste ledd oppheves.**

#### **§ 9-6 Førerkort utstedt i Sveits**

*Førerkort utstedt i Sveits anerkjennes på lik linje med førerkort utstedt i EØS-stat, jf. § 9-2. Klasse D2 og D2E tilsvarer henholdsvis klasse D1 og D1E.*

#### **§ 9-7 Førerkort utstedt i Japan**

*Førerkort tilsvarende klasse B utstedt i Japan er gyldig for kjøring i Norge i inntil ett år fra innehaver tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge. Kravene i § 8-2 tredje til sjette ledd må være oppfylt.*

#### **§ 10-2 Innbytte av førerkort utstedt i land utenfor EØS-området**

*Dokumentert fullverdig førerrett ervervet i Australia, Canada, Israel, Monaco, New Zealand, San Marino, Sør-Korea og USA kan byttes inn til norsk førerkort etter vilkårene i denne bestemmelsen. Førerkort fra Grønland, Sveits, Storbritannia og Japan kan byttes inn etter §§ 10-5 til 10-8. Førerkort fra andre land kan ikke byttes inn. Retten til innbytte gjelder ikke klasser som tilsvarer klasse AM, S og T. Når førerkortets tekst ikke er engelsk, fransk eller tysk, må førerkortet suppleres med et gyldig internasjonalt førerkort for søker eller med godkjent oversettelse til norsk.*

*Føreretten må være fullverdig når søker tar fast bopel i eller flytter tilbake til Norge. Føreretten må være gyldig på søknadstidspunktet. Fullverdig førerrett dokumenteres enten med et fullverdig førerkort, eller med et begrenset førerkort sammen med en bekreftelse på fullverdig førerrett fra førerkortmyndighet i utstederlandet. Gyldig førerrett dokumenteres enten med et gyldig førerkort, eller med bekreftelse på gyldig førerrett fra førerkortmyndighet i utstederlandet. Er føreretten tilbakekalt i utstederlandet som følge av helsemessige årsaker, men søker oppfylder helsekravene etter vedlegg 1, kan Statens vegvesen etter innlevert helseattest for førerkort innvilge søknaden, eventuelt med kompenserende vilkår.*

*Ved innlevering av søknad om innbytte innen tre måneder etter at søker har tatt fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge, kan det utstedes midlertidig kjøretillatelse med gyldighet inntil tre måneder etter at søker tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge.*

*Ved positivt vedtak om innbytte er fristen for å fullføre innbytte to år fra vedtaksdato. Dersom innbytte ikke er fullført innen denne fristen må det leveres ny søknad om innbytte. Nytt positivt vedtak om innbytte betinger at forsøkene på å bestå praktisk prøve ikke er brukt opp, og at øvrige vilkår for innbytte er oppfylt.*

*Førerkortklasser tilsvarende klasse B byttes til norsk førerkort etter bestått teoretisk og praktisk prøve i klasse B. Søker har totalt to forsøk på å bestå praktisk prøve i klasse B. Dersom praktisk prøve ikke er bestått på to forsøk, faller retten til innbytte av klasse B og aktuelle klasser etter sjettede ledd bort. Praktisk prøve i klasse BE avlagt før [ikrafttredelsesdato] 2024 med resultat ikke bestått skal telle med i eventuelt gjenværende forsøk på å bestå praktisk prøve i klasse B ved ny innbyttesøknad.*

*Etter bestått teoretisk og praktisk prøve i klasse B, kan klasser tilsvarende klasse BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE byttes til norsk førerkort etter bestått praktisk prøve. Søker har totalt to forsøk på å bestå praktisk prøve i klassene BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE. Har søker flere av klassene, er det tilstrekkelig at praktisk prøve bestås i den mest omfattende klassen som ønskes byttet inn. Som mest omfattende klasse regnes i stigende rekkefølge: BE, C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE, CE. Ved ikke bestått praktisk prøve kan siste forsøk bare gjennomføres i den samme eller i en mindre omfattende klasse. Dersom praktisk prøve ikke er bestått på to forsøk, faller retten til innbytte av opplistede klasser bort.*

*Klasser tilsvarende klasse A1, A2 og A byttes til norsk førerkort etter bestått teoretisk og praktisk prøve. Søker har totalt to forsøk på å bestå praktisk prøve i klassene A1, A2 eller A. Har søker flere av klassene, er det etter bestått teoretisk prøve tilstrekkelig at praktisk prøve bestås i den mest omfattende klassen som ønskes byttet inn. Som mest omfattende klasse regnes i stigende rekkefølge: A1, A2, A. Ved ikke bestått praktisk prøve kan siste forsøk bare gjennomføres i den samme eller i en mindre omfattende klasse. Dersom praktisk prøve ikke er bestått på to forsøk, faller retten til innbytte av opplistede klasser bort.*

*Er søkers prestasjoner ved praktisk prøve så svake at prøven må avbrytes, skal det treffes vedtak om at retten til innbytte faller bort.*

*Når personer som har vært utvandret og igjen tar fast bopel i eller flytter tilbake til Norge søker om innbytte på nytt, telles ikke tidligere praktiske prøver med resultat ikke bestått ved ny søknadsbehandling.*

*Personer som har fast bopel i Norge og har oppnådd fullverdig førerrett under midlertidig opphold i land nevnt i første ledd, kan på samme vilkår som over få byttet til*

*norsk førerkort. Kravet er at føreretten ble oppnådd under et sammenhengende opphold i utstederlandet som varte i minst seks måneder.*

#### **§ 10-4 tredje ledd:**

Har innehaveren tatt fast bopel i Norge fra og med 19. januar 2013, kan slikt førerkort byttes inn som et ordinært EØS-førerkort dersom innehaveren har hatt gyldig førerett i en eller flere EØS-stater i minst 10 år sammenhengende *etter innbytte til EØS-førerkort*, før vedkommende tok fast bopel eller flyttet tilbake til Norge

#### **§ 10-4 fjerde ledd:**

Dersom kravet om 10 år ikke er oppfylt, kan innbytte gis etter vilkårene og fristene i §§ 10-2 og 10-5 til 10-8 dersom førerkortet som ble byttet inn er fra et av landene opplistet i nevnte paragrafer. Førerkort fra andre land utenfor EØS gir ikke rett til innbytte.

#### **§ 10-6 Innbytte av førerkort utstedt i Sveits**

*Førerkort utstedt i Sveits kan byttes til norsk førerkort etter reglene i §§ 10-3 og 10-4. Klasse D2 og D2E tilsvarer henholdsvis klasse D1 og D1E.*

#### **§ 10-8 Innbytte av førerkort utstedt i Japan**

*Førerkort fra Japan tilsvarende klasse B kan byttes inn uten prøve i inntil ett år fra søker tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge. Dersom søknad leveres så tett oppunder ettårsfristen at det kan bli vanskelig å få byttet inn førerkortet innenfor ettårsfristen, kan fristen for gjennomføring av innbyttet forlenges og settes til én måned fra vedtaksdato.*

*Ved innlevering av søknad om innbytte og ved positivt vedtak om innbytte kan det utstedes midlertidig kjøretillatelse med gyldighet inntil tre måneder.*

*Person som har fast bopel i Norge og har oppnådd fullverdig førerett under midlertidig opphold i Japan, kan på samme vilkår som over få byttet til norsk førerkort. Kravet er at føreretten ble oppnådd under et sammenhengende opphold som varte i minst 6 måneder.*

## **2 Høringsinnspill**

**Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)** uttaler at innbyttereglene for Storbritannia og Sveits bør tas inn i regelverket om innbytte innfor EØS. Videre skriver KNA at innbyttereglene for, og anerkjennelse av, førerkort utstedt utenfor EØS bør samordnes og forenkles.

**Politidirektoratet** uttaler at det vil være behov for å gjennomføre vandelssjekk ved innbytte av førerkort fra land utenfor EØS.

**Privatpersoner** ønsker ikrafttredelse fra 1. januar 2024.

## 3 Statens vegvesen sin vurdering

### 3.1 Ytterligere forenkling

KNA uttaler at innbyttereguleringene for Storbritannia og Sveits bør tas inn i regelverket om innbytte innenfor EØS, og at anerkjennelse av førerkort utstedt utenfor EØS bør samordnes.

Det er etter Statens vegvesen sin vurdering unaturlig å plassere Storbritannia og Sveits sammen med EØS-landene i førerkortforskriften. Når det gjelder anerkjennelse og innbytte av førerkort fra land utenfor EØS, anses dagens oppbygging av forskriften som den mest hensiktsmessige måten å strukturere den på.

### 3.2 Vandelskontroll

Politidirektoratet ser behov for å gjennomføre vandelsjekk ved søknad om innbytte av utenlandsk førerkort utstedt utenfor EØS-området.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at det fortsatt skal utføres vandelsjekk ved innbytte av utenlandske førerkort utstedt utenfor EØS, jf. førerkortforskriften § 10-1 første ledd, jf. § 5-1 fjerde ledd. Det foreligger altså ingen endringer fra dagens bestemmelser.

### 3.3 Innbytte fra Grønland

Det fremgår av førerkortforskriften § 10-5 første ledd at grønlandske førerkort i klasse B kan byttes inn til norsk førerkort etter bestått praktisk prøve. I andre ledd er det henvist til innbyttereguleringene i førerkortforskriften § 10-2. Som en følge av det nye vilkåret om teoretisk prøve i § 10-2, må det etter Statens vegvesen sin vurdering presiseres i forskriftsteksten at det ikke er krav til teoretisk prøve ved innbytte av grønlandske førerkort.

Førerkortforskriften § 10-5 andre ledd vil da lyde:

For øvrig gjelder § 10-2. *Kravet om teoretisk prøve gjelder likevel ikke.*

### 3.4 Presisering av fristavbrudd

Etter dagens bestemmelser må førerkortet være utstedt innen innbyttefristene. Dersom prøvene er gjennomført uten at førerkortet er utstedt, er tidsfristen ansett å være oversittet. Retten til innbytte har da falt bort.

Etter de nye bestemmelsene er innbyttefristen fjernet, og erstattet av en administrativ gjennomføringsfrist. Dersom denne fristen oversittes, kan førerkortinnehaver søke om innbytte på nytt.

Etter de nye bestemmelsene er det ikke lenger en absolutt innbyttefrist slik det var tidligere. Dersom den administrative fristen oversittes, kan innehaver søke om innbytte på nytt. Når vilkår om beståtte prøver er oppfylt, og bare utstedelsen av førerkortet gjenstår, er det etter Statens vegvesen sin vurdering unødvendig ressursbruk for både den enkelte søker og Statens vegvesen å måtte henholdsvis søke og saksbehandle på nytt.

Videre foreligger det ingen frist for utstedelse av førerkort etter bestått avsluttende prøve for førstegangssøkere. Vedkommende kan velge å bestille førerkortet lenge etter at avsluttende prøve er bestått. Etter Statens vegvesen sin vurdering bør dette også gjelde ved innbytte når fristen er satt av administrative årsaker.

Statens vegvesen presiserer derfor at den administrative gjennomføringsfristen anses som overholdt dersom den praktiske prøven er bestått innen den administrative fristen.

Når det gjelder innbytte av japanske førerkort, presiserer Statens vegvesen at innbyttefristen er endelig. Ved innvilget søknad om innbytte av japansk førerkort i klasse B må derfor norsk førerkort være bestilt innen innbyttefristen.

### 3.5 Mindre ordlydsendring

I forslaget til forskriftstekst står det i sjette ledd, femte setning at «*Ved ikke bestått praktisk prøve kan siste forsøk bare gjennomføres i den samme eller i en mindre omfattende klasse.*» Dette er ikke helt presist ettersom klasse C1 og D1 er likestilt. Det samme gjelder klasse C1E og D1E.

For å tydeliggjøre at prøvene også kan gjennomføres i en likestilt klasse endres ordlyden i førerkortforskriften § 10-2 sjette ledd femte setning til:

*Ved ikke bestått praktisk prøve kan siste forsøk bare gjennomføres i samme, likestilt eller en mindre omfattende klasse.*

### 3.6 Ikrafttredelse

En privatperson ønsker ikrafttredelse fra 1. januar 2024.

Som nevnt i høringen krever de foreslåtte forskriftsendringene tilpasninger i datasystemene. Statens vegvesen foreslo derfor ikrafttredelse 1. april 2024, og tok forbehold om at systemendringene ville kunne påvirke ikrafttredelsestidspunktet for forskriftsendringene. En tidligere ikrafttredelse er altså ikke praktisk mulig.

## Del 4: Kjørevedurdering ved vurdering av helsekrav

---

### 1 Kjørevedurdering med automatgiret kjøretøy

#### 1.1 Endring i § 4–3 fjerde ledd

##### 1.1.1 Høringnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringnotatet ble det foreslått følgende endring i § 4–3 fjerde ledd:

Når praktisk prøve er avlagt med kjøretøy med automatgir, er føreretten begrenset til slike kjøretøy, jf. trafikkopplæringsforskriften § 29–8 med unntak som nevnt i § 29–8 andre ledd. *Når kjørevedurdering er avlagt med kjøretøy med automatgir, kan føreretten begrenses til slike kjøretøy, jf. trafikkopplæringsforskriften § 30A–11.*

##### 1.1.2 Høringssinnspill

**Norges Trafikkskoleforbund (NTSF)** kommenterer at:

«Som en slags delvis videreføring av vårt ønske i forslagene til endringer i trafikkopplæringsforskriften, ser vi positivt på ordlyden i det nye forslaget, nemlig at ordet kan blir benyttet.»

**Norges optikerforbund** skriver at de

«deler høringens syn på sammenheng mellom kjørevedurdering gjort med automatgiret kjøretøy og foreslåtte begrensinger.

Det foreslås å bruke ordet «kan» i denne forbindelse i selve førerkortforskriften, noe som begrunnes i høringsteksten. Det er fornuftig at det åpnes for en mulighet for skjønn i særlige tilfeller, selv om dette er begrenset.»

**Politidirektoratet (POD)** har forelagt høringen for politidistriktene og Utrykningspolitiet. Troms politidistrikt har gitt høringssvar, og deres innspill tiltredes av POD. Det vises til høringssvaret i sin helhet, men i sammendrag fra POD står det følgende:

«Troms politidistrikt støtter forslaget fra Statens vegvesen om en ny bestemmelse i førerkortforskriften hvor det fremkommer at dersom man har avlagt kjørevedurdering med automatgir kan føreretten begrenses til slike kjøretøy. Videre at det i gjeldende tilfeller må gjenspeile seg i kodingen på førerkortet at de bare kan kjøre med automatgir.

Vi er også enig i endringsforslaget om at det bør fremgå på konklusjonssiden i helseattesten at kjørevedurderingen er gjennomført med automatgir.»

Sør–Øst politidistrikt støtter også denne endringen og anser den som helt nødvendig.

**Trafikkforum** siterer en del fra høringen og skriver følgende om kjørevurdering med automatgiret kjøretøy:

«Trafikkforum er enig i de vurderingene som er gjort med hensyn til kjørevurdering med automatgiret kjøretøy:

[...]

På bakgrunn av dette støtter vi intensjonen i endringsforslaget.

Vi mener derimot ikke det er behov for, eller ønskelig, «å ha en åpning for å ikke begrense føreretten likevel i særlige tilfeller».

På bakgrunn av dette vil vi primært anbefale at ordet *kan* i endringsforslaget byttes ut med ordet *skal*, slik at ordlyden i den nye tilføyde setningen i førerkortforskriften § 4-3 fjerde ledd blir som følger:

*«Når kjørevurdering er avlagt med kjøretøy med automatgir, skal føreretten begrenses til slike kjøretøy, jf. trafikkopplæringsforskriften § 30A-11.»*

Subsidiært støtter Trafikkforum endringsforslaget slik det foreligger.»

### 1.1.3 Statens vegvesens vurdering

Tre av høringsinstansene støtter forslaget i denne bestemmelsen. Trafikkforum støtter intensjonen i forslaget, men ønsker ikke at det er en åpning for å ikke begrense føreretten likevel. De mener derfor at «kan» bør erstattes med «skal». Subsidiært støtter de imidlertid forslaget slik det foreligger.

Siden vi ønsker å nettopp ha mulighet til å kunne foreta en skjønnsmessig vurdering om det oppstår et behov, velger vi å beholde ordlyden «kan». Utgangspunktet er uansett at dersom kjørevurderingen gjennomføres med automatgiret kjøretøy, så kodes førerkortet med kode 78. En tilsvarende bestemmelse om automatgiret kjøretøy (kode 78) er også tatt inn i kapitlet om kjørevurdering i trafikkopplæringsforskriften, jf. høringsdokumenter til trafikkopplæringsforskriften.<sup>2</sup>

Etter innspill fra Politidirektoratet i høringen til nytt kapittel om kjørevurdering i trafikkopplæringsforskriften, tar vi også inn «eller ny førerprøve» slik at det henger sammen med tilsvarende justering i trafikkopplæringsforskriften § 30A-11.

*Bestemmelsen blir følgelig justert:*

Når praktisk prøve er avlagt med kjøretøy med automatgir, er føreretten begrenset til slike kjøretøy, jf. trafikkopplæringsforskriften § 29-8 med unntak som nevnt i § 29-8 andre ledd. *Når kjørevurdering eller ny førerprøve er avlagt med kjøretøy med automatgir,*

<sup>2</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/23-60111-13-endringer-i-trafikkopplaringsforskriften/> (vår referanse: 23/60111-13. Besøkt 24.01.2024)



kan føreretten begrenses til slike kjøretøy, jf. trafikopplæringsforskriften § 30A-11.

## 2 Kjørevurdering gjennomført i mest omfattende førerkortklasse

### 2.1 Ny § 6a

#### 2.1.1 Høringsnotatets forslag til ny bestemmelse

I høringsnotatet ble det foreslått følgende i ny § 6a:

#### **§ 6a Kjørevurdering gjennomføres i mest omfattende førerkortklasse**

*Ved gjennomføring av kjørevurdering innen en førerkortgruppe, skal kjørevurderingen gjennomføres i den mest omfattende førerkortklassen vedkommende har eller ønsker å beholde. Helsekravet kan godkjennes i den førerkortklassen kjørevurderingen er gjennomført i med resultatet anbefalt førerett/bestått kjørevurdering, samt for underliggende førerkortklasser, selv om helsekravene ellers er like for mer omfattende klasser innen samme førerkortgruppe. Som mest omfattende førerkortklasse regnes i stigende rekkefølge: AM, S, T, A1, A2, A, B, BE, C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE og CE, jf. førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd. Anbefalt førerett/bestått kjørevurdering i førerkortklasse CE kan likevel gi godkjent helsekrav for førerkortgruppe 3.*

*Ved førerrettssvekkelse med førertilpasset kjøretøy, avlegges kjørevurdering i den klassen det tilpassede kjøretøyet tilhører, da førerrettssvekkelse krever dispensasjon fra helsekravene, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 41. Sensor skal vurdere om kandidaten i tillegg kan beholde underliggende førerkortklasser. Ved førerrettssvekkelse og gjennomføring av kjørevurdering med ordinær automatgiret kjøretøy, skal sensor også vurdere om kandidaten kan beholde underliggende førerkortklasser i tillegg. Ved førerrettssvekkelse og gjennomføring av kjørevurdering uten førertilpasset kjøretøy gjelder første ledd.*

*For kjøreseddel for drosje, kan helsekravet godkjennes i førerkortgruppe 3 ved anbefalt førerett etter kjørevurdering i en lavere førerkortklasse så lenge det er gjennomført i den høyeste klassen vedkommende har eller ønsker å beholde førerett i.*

#### 2.1.2 Høringsinnspill

**Nasjonalt klageorgan for helsetenesta** er blant annet klageorgan for saker hvor en fører har fått avslag på søknad om dispensasjon fra helsekravene etter førerkortforskriften vedlegg 1

§ 7 av statsforvalteren. Nasjonalt klageorgan for helsetenesta har derfor kommentarer til ny § 6a i vedlegg 1, i hovedsak i forbindelse med dispensasjon fra krav til førlighet i vedlegg 1 § 41. Innspillet er som følger:

«Me er samde med vegvesenet i at det kan vere fornuftig at ein person med nedsett førleik som har klart oppkøyringa i ei klasse innanfor ei førarkortgruppe ikkje automatisk får førarrett i dei lettare klassane innan den same førarkortgruppa. Me har tillit til at sensoren, som har spesialkompetanse på køyretøy for personar med nedsett førleik, kan avgjere kva førarkortklassar som føraren kan handtere. Det er til dømes ikkje gitt at ein person som handterer ein type utstyr i ein bubil vil klare å handtere det same utstyret i ein mindre bil. Dette er av di føraren kan trenge meir boltreplass enn det hen kan få i den lågare klassa.

Me er usikre på korleis me skal forstå utsegnene til vegvesenet om dispensasjonsregelverket under punkt 3.2.2 i høyringsnotatet. Her skriv de at det, ved å gi dispensasjon frå helsekrava, er rom for å avgrense dispensasjonen til einskilde førarkortklassar. Me er usikre på om de her tek sikte på dispensasjonssaker generelt etter førerkortforskriften [vedlegg 1] § 7, eller berre saker om førleik. Me er òg usikre på de syner til dagens regelverk, eller regelverket slik de vil vere om endringsforslaga dykkar vert vedtekne.

Sjølv om me meiner det kan vere gode grunnar for å gi avgrensa dispensasjon til einskilde førarkortklassar for dei med nedsett førleik, er me usikre på i kva grad det er rom å gjere dette berre for denne førarkortgruppa. Me tenker då spesielt på dei EØS-rechtslege forpliktingane våre.»

**Norges Trafikkskoleforbund (NTSF)** skriver som følger:

«I høringen vedrørende forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften stilte vi spørsmålstegn ved mulighetene sensor har ved en kjørevurdering. Siden sensor skal tillegges myndighet til å avgjøre hvilke underliggende klasser som også kan opprettholdes ved en kjørevurdering, uttrykte vi et ønske om sensors vurdering av tyngre klasser også kunne vurderes videreført.»

**Norges optikerforbund** skriver at de

«støtter høringsforslaget slik det er fremlagt.

#### **Nye rutiner**

Vi ser at de tre ulike løsningsforslagene har ulike fordeler og ulemper. Vi vil peke på forslag 1 som det beste og vil poengtere at i slike saker som dette, som det er svært få av, må man forvente at helsepersonellet oppfyller sine plikter.

Det pekes på i høringen at lege, øyelege og optiker må være mer bevisst meldeplikten enn i dag. Det gjelder etter vår oppfatning generelt, men selvfølgelig i saker som dette da kjøretøygrupper utgår fra det førerkortet en person har, selv om andre videreføres. En tydelig veileder til dette punktet bør kunne løse opp i dette.»

**Politidirektoratet (POD)** har forelagt høringen for politidistriktene og Utrykningspolitiet. Troms politidistrikt har gitt høringssvar, og deres innspill tiltredes av POD. Det vises til høringssvaret i sin helhet, men i sammendrag fra POD står det følgende:

«Troms politidistrikt støtter forslaget fra Statens vegvesen om en ny bestemmelse i førerkortforskriften hvor det forskriftsfestes at kjørevurdering skal gjennomføres i den mest omfattende førerkortklasse vedkommende ønsker å beholde.

At regelverket er likt både ved tilbakelevering av førerkort og i de tilfeller hvor det stilles krav om kjørevurdering for å få godkjent helsen, vil gjøre det enklere å forstå og håndheve både for kunden og involverte etater.

#### Nye rutiner:

Når det gjelder hvilket alternativ som anses mest hensiktsmessig i forbindelse med hvem som skal melde fra til politiet mener Troms politidistrikt at alternativ 3, Statens vegvesen melder ifra direkte til politiet, vil være det beste alternativet av de som er foreslått.

Troms politidistrikt anmoder imidlertid om at det må fremkomme at helseattesten fra legen skal sendes samlet med meldingen fra Statens vegvesen til politiet, slik som det i dag når saken som omhandler stabil førlighetsvekkelse og innvilgelse av dispensasjon.

Vi ikke se at det er noe til hinder for at en likelydende ordning som allerede eksisterer med Statsforvalteren også kan gjøres med Statens vegvesen og at Statens vegvesens brev kan ses på som ett forhåndsvarsel. Dette vil også redusere saksbehandlingstiden for kunden.

Dersom alternativ 2 blir valgt vil Troms politidistrikt foreslå at det i disse tilfellene sendes kopi av brevet legen med anmodning om at den endelige helseattesten må oversendes Statsforvalteren. Dette for at alle fakta er tilgjengelig før de eventuelt beslutter å sende en tilrådning om tilbakekall av føreretten til politiet. Man vil da unngå at Statsforvalteren får to ulike meldinger slik det er skissert i forslaget. Det vil imidlertid kunne føre til noe lengre saksbehandlingstid hos Statsforvalteren den tid de må vente på svar fra to instanser.

Alternativ 1, Statens vegvesen gjør som i dag, mener vi er den dårligste løsningen gitt at Statens vegvesen innledningsvis viser til at de over tid har sett at regelverket på disse områdene fører til misforståelser eller at praksis ikke har vært i tråd med intensjonen i regelverket.»

**Trafikkforum** skriver at de støtter forslaget om at kjørevurdering skal gjennomføres i den mest omfattende klassen vedkommende ønsker å beholde.

**Statsforvalteren i Oslo og Viken** skriver følgende:

#### **«Kjørevurdering**

Statsforvalteren kan kun forholde seg til helsekravene til førerett. Helsekravene deles inn i førerkortgrupper og ikke i førerkortklasser. Statsforvalteren kan dermed bare anmode politiet om å tilbakekalle hele førerkortgrupper, og denne anmodningen skal kun være basert på at et helsekrav ikke er oppfylt. Dersom det er behov for en kjørevurdering for å kartlegge om et helsekrav er oppfylt eller ikke, kan ikke Statsforvalteren anmode politiet om å tilbakekalle føreretten. Vedkommende har da såkalt «muntlig kjøreforbud». Det betyr at vedkommende har full førerett i førerkortregisteret uten noe vedtak om begrensninger. Et «muntlig kjøreforbud» er verken et vedtak eller et «forbud», det er kun informasjon til fører hvor fører blir gjort oppmerksom på at det er usikkert om helsekravet er oppfylt, og at vedkommende dermed etter vegtrafikkloven § 21 ikke kan føre motorvogn.

De fleste helsesaker der Statsforvalteren henviser til kjørevurdering, viser kartlegging av helsekravet til kognitiv svikt. Dette helsekravet er formulert likt for alle førerkortgrupper, og fører har kun «muntlig kjøreforbud» når kjørevurderingen gjennomføres. Det betyr at dersom

kjørevurderingen for klasse B er bestått, er det ikke noe krav til fører om videre helseattest. Det er fremdeles uklart for legen om helsekrav til både lavere og høyere klasser er oppfylt eller ikke. Legen har dermed ikke nok grunnlag til å konkludere med ikke oppfylt helsekrav for de andre klassene fører måtte ha, og kan dermed heller ikke sende anmodning til politiet om tilbakelevering for disse klassene (både for lavere og høyere klasser). Vedkommende fortsetter å inneha sine førerrettigheter som tidligere. Dersom føreretten for høyere klasser skal tilbakekalles fordi han ikke har gjennomført kjørevurdering i høyere klasser, må trafikkstasjonene ved gjennomføring av kjørevurderingen begrense føreretten selv, eller melde til politiet slik at de fatter vedtak om begrensninger i føreretten. I de tilfellene der fører ikke består kjørevurderingen vil føreretten som regel bli tilbakekalt. Legen bruker denne opplysningen til å konkludere at helsekravet ikke er oppfylt og sender melding til Statsforvalteren, som så sender tilråding om tilbakekall av førerett til politiet og hvor politiet fatter vedtak om tilbakekall.

#### *Forslag til tiltak*

Vi er enige i forslaget om at det må en bedre løsning på plass for disse sakene. Vi ønsker at det forskriftsfestes at Statens vegvesen kan sende melding til politiet direkte om å tilbakekalle alle klasser som vedkommende ikke gjennomfører kjørevurderingen i. Det vil si rutinemessig alle klassene over, og ved førighetssvekkelse også klassene under.»

### 2.1.3 Statens vegvesens vurdering

#### Generelt til bestemmelsen

Nasjonalt klageorgan for helsetenesta støtter i hovedsak forslaget knyttet til førighetssvekkelse, men har spørsmål rundt dispensasjon i forbindelse med helse. Statens vegvesen har i hovedsak fokusert på førighetssvekkelse når det gjelder dispensasjon, da det er disse sakene vi har hatt fokus på. En førighetssvekkelse kan påvirke kroppens måte å håndtere et kjøretøy på fysisk, og selv med førertilpasninger vil disse kjøretøyene være ulike å håndtere i ulike førerkortklasser.

Tredje førerkortdirektiv (direktiv 2006/126/EF) vedlegg III omtaler krav for personer med førighetssvekkelse, og slik vi leser direktivteksten i tilknytning førighetssvekkelse, foreligger det ingen hindring å kun gi dispensasjon for den førerkortklassen kjørevurderingen er gjennomført i dersom vi mener dette er mest trafiksikkert og hensiktsmessig. For personer med progressiv førighetssvekkelse, er det også et direktivkrav at vedkommende blir medisinsk undersøkt jevnlig, noe som innebærer at for denne gruppen bør få tidsbegrenset førerett når statsforvalter dispenserer fra førighetskravet.

Vi ser med andre ord ingen hindring i direktivet å begrense føreretten til den førerkortklassen vedkommende har et førertilpasset kjøretøy i og har gjennomført kjørevurderingen i. Det er heller ingen hindring å la kandidaten få med de underliggende klassene dersom dette anses for å være trafiksikkert og hensiktsmessig. Det er imidlertid presisert i direktivet under førighetssvekkelse at førerkort ikke skal utstedes i tilfeller førighetssvekkelsen gjør det trafikkfarlig å kjøre.

Ifølge føringer fra Helsedirektoratet, skal derimot den generelle dispensasjonsadgangen i førerkortforskriften vedlegg 1 § 7 være snever, så tenker en avklaring med Helsedirektoratet

kan være aktuelt for å vurdere om man kan begrense dispensasjonen til å gjelde konkrete klasser det er gjennomført kjørevurdering i på samme måte i andre helsesaker.

Norges Trafikkskoleforbund ønsker at sensor også kan vurdere om vedkommende kan få med mer omfattende førerkortklasser enn det er gjennomført kjørevurdering i. Ved gjenerverv av førerrett som har vært tilbakekalt eller inndratt av domstolene eller politiet, må vedkommende etter førerkortforskriften § 6–1 siste ledd gjennomføre praktisk prøve i den mest omfattende klassen vedkommende ønsker å gjenerverve. Føreretten kan ha vært tilbakekalt eller inndratt på bakgrunn av straffbare handlinger som eksempelvis å ha kjørt over fartsgrensen. Vi er av den oppfatning at det ikke bør lempes på kravet når det gjelder vurdering i tilknytning til vedkommendes helse, da det kan være helsetilstanden gjør det mer utfordrende for kandidaten å kjøre i mer omfattende klasser. Det mest riktige er derfor å ha lik praksis ved gjennomført kjørevurdering som ved gjenerverv av førerrett.

Både Politidirektoratet og Trafikkforum har uttrykt støtte for forslaget om gjennomføring av kjørevurdering i den høyeste klassen.

#### *Rutiner ved ikke benyttet meldeplikt*

I saker som gjelder stabil førerrettssvekkelse, har Statens vegvesen en avtale med Politidirektoratet om at det kan sendes anmodning om tilbakekall av førerrettigheter direkte til politiet, slik at nytt førerkort kan utstedes i tråd med sensors vedtak om dispensasjon fra førerrettssvekkelsen – eventuelt anmodning om tilbakekall på grunn av ikke innvilget dispensasjon.

Etter gjennomgang av høringsinnspillene, er vi enige i PODs vurderinger om at forslag nr. 3 anses for å være det mest praktiske for alle parter. Dette vil medføre like rutiner når det kommer til helsesaker, hvor det skal utstedes nytt førerkort med endringer i førerrettigheter. Både POD og Statsforvalteren i Oslo og Viken har uttrykt at de støtter dette forslaget. Kun Norges optikerforbund synes forslag nr. 1 er det beste.

Statens vegvesen ønsker å påpeke at de nye rutinene ikke vil erstatte legens meldeplikt, men blir tilleggsrutiner i tilfeller hvor førerrettighetene ikke er blitt tilbakekalt. Legenes meldeplikt vil fortsatt gjelde videre. Dette stod også uttrykt i høringsnotatet.

Årsaken til behovet for tilleggsrutinene, er at Statens vegvesen har hjemmel til å utstede førerkort, men ikke til å tilbakekalle førerrettigheter. Det å ilegge en begrensning på eksisterende (aktive) førerrettigheter i form av kjøretøykoder eller det å fjerne førerkortklasser, blir en form for tilbakekalling av førerrettighetene. Pr. i dag er det kun politiet som har hjemmel til å tilbakekalle førerrettigheter, og for at Statens vegvesen skal kunne utstede nytt førerkort med endringer når førerrettighetene er aktive i Autosys, er det behov for like rutiner over hele landet for å håndtere disse sakene.

POD har videre støttet forslaget om at Statens vegvesen sitt brev til politiet, med kopi til kunden, kan ses på som forhåndsvarsel. Dette vil være positivt for kunden, ved at saksbehandlingstiden reduseres med flere uker.

*Rutinene vil ikke fremgå i forskriften pr. i dag, men vil bli tatt inn i retningslinjer eller notat med føringer hos Statens vegvesen og politiet.*

### Justeringer i tredje ledd

Det ble foreslått et eget unntak i tredje ledd for kjøreseddel for drosje, hvor vedkommende må fylle helsekravene for førerkortgruppe 3 (bussklassene), men ikke nødvendigvis har en førerkortklasse innen denne gruppen. Ved behov for kjørevurdering, vil dette komme i konflikt med kravet i § 6a første ledd. Ved en inkurie, var det ikke tatt med unntak for trafikklærere og førerprøvesensorer. Dette er derfor tatt inn nå.

Det er viktig å merke seg at det ikke lempes på helsekravene for førerkortgruppe 3, men at akkurat disse personene kan gjennomføre kjørevurderingen i den mest omfattende klassen de har, eller ønsker å beholde. Helsekravene ellers for førerkortgruppe 3 må likevel være oppfylt.

Det ble imidlertid vurdert før høringen ble sendt ut om det skulle finnes noe tilsvarende unntak for fører av utrykningskjøretøy (utryknings sjåfører), men vi kom til at det ikke er aktuelt. Utrykningskompetansen erverves med et øvingskjøretøy, jf. utrykningsforskriften § 34. Disse kjøretøyene er personbiler som går inn under førerkortklasse B. Det er egne krav til disse kjøretøyene, som eksempelvis krav til hastighet. Grunnen til at man benytter disse kjøretøyene, er blant annet at på grunn av hastigheten, vil det medføre en meget avansert kjøremåte. Det er stort fokus på sikkerheten ved denne type kjøring, med tanke på flyt, fart og høy risiko, hvor samhandlingen med andre trafikanter vektlegges høyt. Av den grunn, vil det ikke være hensiktsmessig å skulle gjennomføre denne kjørevurderingen i spesialbygde kjøretøy eller andre kjøretøy innen førerkortgruppe 3, da ikke alle oppfyller kravene til blant annet hastighet. Det er heller ikke hensiktsmessig å gjennomføre en kjørevurdering i en vanlig personbil.

Kjørevurdering benyttes ofte ved tvil om helsekravet kan anses oppfylt, og vi er av den oppfatning at dersom det er behov for kjørevurdering for å kunne avklare helsekravet for førerkortgruppe 3 for utryknings sjåfører, er det uheldig å gi denne gruppen tilsvarende unntak som for drosjesjåfører, trafikklærere og førerprøvesensorer. Av den grunn er det ikke laget noe unntak for denne gruppen.

Vi har også justert «lavere» og «høyere» førerkortklasse til «mindre omfattende» og «mer omfattende» førerkortklasse i tredje ledd, da det ved en inkurie ble benyttet feil ordlyd i bestemmelsen.

Vi velger samtidig å fjerne et ord i tittelen, for å få denne litt kortere.

*Det er gjort følgende justeringer i bestemmelsen:*

#### ***§ 6a Kjørevurdering gjennomføres i mest omfattende førerkortklasse***

*Ved gjennomføring av kjørevurdering innen en førerkortgruppe, skal kjørevurderingen gjennomføres i den mest omfattende førerkortklassen vedkommende har eller ønsker å beholde. Helsekravet kan godkjennes i den førerkortklassen kjørevurderingen er gjennomført i med resultatet anbefalt førerrett/bestått kjørevurdering, samt for underliggende førerkortklasser, selv om helsekravene ellers er like for mer omfattende klasser innen samme førerkortgruppe. Som mest omfattende førerkortklasse*

regnes i stigende rekkefølge: AM, S, T, A1, A2, A, B, BE, C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE og CE, jf. førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd. Anbefalt førerrett/bestått kjørevurdering i førerkortklasse CE kan likevel gi godkjent helsekrav for førerkortgruppe 3.

Ved førerrettssvekkelse med førertilpasset kjøretøy, avlegges kjørevurdering i den klassen det tilpassede kjøretøyet tilhører, da førerrettssvekkelse krever dispensasjon fra helsekravene, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 41. Sensor Førerprøvesensor skal vurdere om kandidaten i tillegg kan beholde underliggende førerkortklasser. Ved førerrettssvekkelse og gjennomføring av kjørevurdering med ordinær automatgiret kjøretøy, skal sensor også vurdere om kandidaten kan beholde underliggende førerkortklasser i tillegg. Ved førerrettssvekkelse og gjennomføring av kjørevurdering uten førertilpasset kjøretøy gjelder første ledd.

Før kjøreseddel for drosje, godkjenning som trafikkfører og godkjenning som førerprøvesensor, kan helsekravet godkjennes i førerkortgruppe 3 ved anbefalt førerrett etter kjørevurdering i en mindre omfattende lavere førerkortklasse så lenge det er gjennomført i den mest omfattende høyeste klassen vedkommende har eller ønsker å beholde førerrett i.

## 2.2 Innspill til tilhørende tema som ikke har vært en del av høringen

### 2.2.1 Høringsinnspill

Statsforvalteren i Oslo og Viken skriver at de ønsker å også komme med innspill på tidsbegrensning og helseattest etter diskusjon i det nasjonale samarbeidsmøtet mellom politidistriktene, statsforvaltere, Helsedirektoratet og Statens vegvesen den 13. september 2023. De skriver følgende:

#### «Krav om helseattest

Dette kommer frem i førerkortforskriften vedlegg 1 § 4. Det er viktig å legge merke til at det er fører som skal legge frem helseattest i situasjoner med egeninteresse. En lege kan ikke kreve en helseattest fra en pasient, noe som medfører at pasienten må bestille egen time til dette og betale en egenandel på 600 kr. En lege skal sende melding til Statsforvalteren ved ikke oppfylt helsekrav jf. helsepersonelloven § 34. Legen kan videre sende anmodning om kjørevurdering til Statsforvalteren ved tvil om helsekrav, og kan fylle ut helseattest på oppfordring fra pasienten.»

Videre skriver de:

#### «Helseattest og tidsbegrensning

Vi ønsker å presisere at legen aldri kan pålegge fører helseattest, det er fører som må ha en egeninteresse for dette ved at førerretten går ut på dato eller er tilbakekalt. Førerkortforskriften vedlegg 1 § 4 d. kan kun brukes når førerretten /førerkortet har en tidsbegrensning og snart ikke blir gyldig, ikke når kun helsekravet har en tidsbegrensning og førerretten/førerkortet ikke har. Førerkortforskriften vedlegg 1 § 4 a kan brukes dersom Statens vegvesen krever dette,

men da må Statens vegvesen følge opp dersom de ikke mottar en slik helseattest, og ha myndighet til å tidsbegrense føreretten.

Når diagnose blir satt og et helsekrav inntreffer med tidsbegrensning i føreretten, er det svært ofte kun krav om «muntlig kjøreforbud» eller ikke noe i det hele tatt. Å tidsbegrense føreretten i disse tilfelle er ikke mulig å praktisere fordi fører ikke har egeninteresse av å skaffe seg en helseattest, Statens vegvesen og politiet har ikke hjemmel til å fatte vedtak om begrenset førerett i tid, og Statsforvalteren kan ikke sende melding om ikke oppfylt helsekrav.

#### *Forslag til tiltak*

Vi fremmer derfor følgende forslag til to mulige tiltak som kan løse denne problemstillingen:

- Alt 1: Endring av helsepersonelloven § 34 slik at ordning med muntlig kjøreforbud bortfaller, slik at alle som skal ha tidsbegrensning får føreretten tilbakekalt først
- Alt 2: Endring av helsekravene, slik at det kun er tidsbegrensning når det tar mer enn 6 måneder før helsekravene igjen er oppfylt. Altså at det kun er tidsbegrensning ved tilbakelevering av tilbakekalt førerett. Dette anbefaler vi.

Vi oppfordrer sterkt til å gjøre noe med dette, fordi vi ser at den manglende operasjonaliseringen av forskriften reduserer helsetjenestens etterlevelse av den.»

## 2.2.2 Statens vegvesens vurdering

Statens vegvesen deler ikke Statsforvalteren i Oslo og Viken sitt syn som fremgår over.

Når det gjelder førerkortforskriften vedlegg 1 § 4 første ledd bokstav a, kan Statens vegvesen, politiet og helsemyndighetene be om at helseattest fremlegges ved behov. Etter bokstav d *ska/* helseattest fremlegges «ved fornyelse av førerkort med tidsbegrensning». Statens vegvesen mener at statsforvalteren tolker bestemmelsen for bokstavelig. Vi viser til høring til nytt vedlegg 1 som trådte i kraft i 2016<sup>3</sup> hvor det står følgende om punktet med tidsbegrensning:

*«I bokstav e foreslås det å videreføre kravet til helseattest ved fornyelse av førerkort med tidsbegrensning. Dette vil for eksempel gjelde der lege har anbefalt at føreretten gis begrenset varighet for å sikre forsvarlig medisinsk oppfølging, jf. førerkortforskriften § 4–3. Det samme gjelder blant annet der en person har hatt anfallsvis opptredende hjernefunksjonsforstyrrelse, men kan få en tidsbegrenset helseattest etter en observasjonsperiode. Jf. blant annet kapitlene om epilepsi og andre bevissthetsforstyrrelser.» (vår utheving)*

Det står ikke bokstavelig, men så lenge vedkommende har en helsetilstand som krever tidsbegrensning, vil det gå under fornyelse av førerkort med tidsbegrensning, fordi dette i mange bestemmelser er et vilkår for at helsekravet regnes som oppfylt. Dersom vedkommende ikke ønsker å få utstedt ny helseattest eller fornye førerkortet, skal legen benytte meldeplikten sin slik at førerkortet inndras. Dette fordi tidsbegrensningen skal gis for å sikre forsvarlig medisinsk oppfølging av pasienten/kandidaten. Dersom legen ikke usteder helseattest i slike tilfeller, vil ikke føreretten tidsbegrenses, og dermed er det ikke

---

<sup>3</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/forslag-til-nytt-vedlegg-1-til-forerortforskriften-helsekrav/> (vår referanse: 2014/153083–001. Besøkt 24.01.2024)



noe som tvinger pasienten til å oppsøke lege for oppfølging av helsen i forbindelse med føring av kjøretøy.

Det er flere bestemmelser i vedlegg 1 som har formulert at helseattest kan gis med begrenset varighet, og dette innebærer at den begrensede varigheten er et vilkår for å kunne si at helsekravet godkjennes – midlertidig.

Det er altså ikke kun når førerrettighetene har utløpt eller at de er tilbakekalt, som statsforvalteren skriver, at § 4 første ledd bokstav d kan benyttes. Dersom pasienten har en helsetilstand som medfører at helsekravet ikke er oppfylt, at det er behov for tidsbegrensning eller at legen er i tvil om helsekravet er oppfylt, har legen en plikt om å opplyse pasienten om dette. Dersom pasienten ikke ønsker en undersøkelse for å kunne få utstedt ny helseattest for deretter å kunne fornye førerkortet, må altså legen benytte meldeplikten som nevnt over. Da vil det opprettes en sak hos politiet, som har hjemmel i vegtrafikkloven § 34 til å pålegge pasienten å innhente helseattest dersom vedkommende fortsatt ønsker å benytte førerretten sin.

Den tidsbegrensningen som statsforvalteren mener legen ikke kan praktisere, ligger i selve hjemlene i vedlegg 1 og det er egne rubrikker i helseattesten for legen å fylle inn tidsbegrensning. Det er altså legens plikt å fylle inn en tidsbegrensning i helseattesten dersom dette kreves.

Det er viktig at saken ses på i sin helhet og at de som trenger tidsbegrensning i førerretten, fornyer førerkortet slik at det sikres at vedkommende får medisinsk oppfølging for å kunne kjøre trafikksikkert videre.

På bakgrunn av overnevnte forklaringer, håper vi det har vært litt tydeligere hva som gjelder i de ulike tilfellene. De tiltakene som foreslås er ikke aktuelle å innføre.

## 3 Øvrige justeringer

### 3.1 Oppdatering av hjemmelshenvisning

#### 3.1.1 Statens vegvesens vurdering

Helsedirektoratet har gjort Statens vegvesen oppmerksom på behov for å oppdatere hjemmelshenvisning i førerkortforskriften vedlegg 1 § 2 tredje ledd. I 2022 trådte ny meldepliktforskrift i kraft. Dermed blir henvisning til overgangsbestemmelsen i helsepersonelloven § 76, som igjen hjemler bruk av tidligere legelov § 48, utdatert.

Oppdatering av denne hjemmelshenvisningen innebærer ingen materiell endring i dagens meldeplikt.

*Fører kortforskriften vedlegg 1 § 2 tredje ledd justeres følgende:*

Dersom legen finner at vedkommende ikke fyller helsekravene, plikter legen å gi melding om det til statsforvalteren, jf. lov om helsepersonell § 34, jf. § 76, jf. forskrift fastsatt i medhold av tidligere regelov § 48 forskrift 4. mars 2022 nr. 325 om melding fra lege, psykolog eller optiker ved helsesvekkelse av betydning for trafiksikkerheten (meldepliktforskriften) §§ 2 og 3.

## 3.2 Samtykke til øvingskjøring – vedlegg 1 § 2 nytt fjerde ledd

### 3.2.1 Statens vegvesens vurdering

Samtidig som nye bestemmelser i førerkortforskriften i tilknytning til kjørevurdering var på høring, var også nytt kapittel om kjørevurdering i trafikkopplæringsforskriften på høring.<sup>4</sup> Til det nye kapitlet om kjørevurdering, kom Politidirektoratet med et ønske om Statens vegvesen vurderer å «*innta henvisning til trafikkopplæringsforskriften § 2-1 sjette ledd, hvor det fremgår at vedkommende må ha politiets samtykke før vedkommende kan øvingskjøre med førerkortpliktig kjøretøy.*»

Vi er enig i at det er hensiktsmessig med en slik henvisningsbestemmelse. Etter gjennomgang av kapitlet om kjørevurdering i trafikkopplæringsforskriften, fant vi at det ikke var en optimal plassering for en slik bestemmelse. Vi mener imidlertid at førerkortforskriften vedlegg 1 § 2 fjerde ledd, etter leddet som omtaler legens meldeplikt, er en mer fornuftig plassering. Denne plasseringen vil også være mer synlig for helsepersonell som skal orientere pasienten om hva som er lov i forbindelse med bruk av meldeplikten.

Det nye leddet innebærer ingen materiell endring, da det er satt inn for å synliggjøre og henviser til trafikkopplæringsforskriften § 2-1 sjette ledd om at den som ikke har gyldig førerrett, må søke politiet om samtykke for å kunne øvingskjøre. Det kommer stadig spørsmål om hva som gjelder ved øvingskjøring, og dette vil synliggjøre gjeldende rett.

Hva politiet innvilger for øvingskjøring, blir opp til dem å vurdere slik det allerede er i dag, enten dette blir øvingskjøring med trafikkskole, ev. kun med et visst antall timer eller i en periode, og om det er aktuelt med privat øvingskjøring i tillegg. Politiet støtter seg gjerne på vurderinger fra statsforvalteren ol. i saker som gjelder helse.

---

<sup>4</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/23-60111-13-endringer-i-trafikkopplaringsforskriften/> (besøkt 24.01.2024)

*Fører kortforskriften vedlegg 1 § 2 nytt fjerde ledd skal lyde:*

*Personer som ikke har gyldig førerett, må søke politiet om samtykke for å kunne øvingskjøre, jf. trafikopplæringsforskriften § 2-1 sjettede ledd.*

### 3.2.2 Generell info om øvingskjøring og helsekrav

Selv om dette ikke er en del av høringen for øvrig, ønsker vi å bemerke gjeldene praksis rundt øvingskjøring og helsekrav.

Ved førstegangs erverv av førerkort, hvor den som skal øvingskjøre (eleven) har en helsesvekkelse og det er tvil om helsekravet til førerett er oppfylt, må eleven rådføre seg med lege eller en spesialist for å få en vurdering av om helsekravet er oppfylt – ev. om det kan la seg oppfylle på visse vilkår eller at det gis dispensasjon.

Kravet til skikkethet og helse som fremgår av vegtrafikkloven § 21 gjelder for eleven, selv om lærer eller ledsager anses som fører av kjøretøyet, jf. vtrl. § 26. Dette betyr at helsekravene i førerkortforskriften vedlegg 1 må være oppfylt for både ledsager og elev ved øvingskjøring. Det er den enkelte elevs (eventuelt foresattes) og ledsagers ansvar at kjøring ikke skjer i strid med helsekravene for førerett og at disse er oppfylt.<sup>5</sup>

Dagens hjemmel for samtykke fra politiet etter trafikopplæringsforskriften § 2-1 gjelder for den som har hatt førerett, ikke førstegangs erverv av førerkort.

---

<sup>5</sup> Den som aldri vil kunne oppfylle helsekravene for førerett eller få dispensasjon fra helsekravene etter førerkortforskriften vedlegg 1, kan heller ikke øvingskjøre lovlig.

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**