



Statens vegvesen

Tredje førerkortdirektiv

Høring om nærmere gjennomføring
Høringsoppsummering

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
19. januar 2011

HØRINGSOPPSUMMERING – TREDJE FØRERKORTDIREKTIV

Vegdirektoratet sendte 13. august 2010 forslag til endringer av førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften til offentlig høring. Bakgrunnen for endringene er tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF) som avløser andre førerkortdirektiv (91/439/EØF). Endringene som gjøres de siste som må til for at førerkortdirektivet skal bli gjennomført i norsk rett. Høringsfristen var 15. november 2010.

Høringen ble sendt til 243 instanser for uttalelser. Høringsinstansene er vedlagt. Det er kommet inn 50 høringssvar.

Følgende instanser har ingen merknader til høring av endringer i førerkortforskriften: Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Justisdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Landbruks- og matdepartementet Utenriksdepartementet, Arbeids- og velferdsdirektoratet, Utlendingsdirektoratet, Riksadvokaten, Statens jernbanetilsyn, Brønnøysundregistrene, Buskerud fylkeskommune, Nord-Trøndelag Fylkeskommune Fylkesrådet, Statens innkrevingsentral, Arbeidstilsynet, Statens vegvesen Region nord, Statens seniorråd, Næringslivets Hoverorganisasjon (NHO), Høgskolen i Akershus.

Pensjonistforbundet avgir høringssvar på vegne av Statens vegvesens pensjonistforbund, Politiets pensjonistforbund, Postens pensjonistforbund, Jernbanepensjonistenes forbund, Telepensjonistenes landsforbund, Fagforbundets pensjonister og LOs pensjonister, i oppsummeringen kalt pensjonistorganisasjonene.

Snøfartsverket har avgitt høringssvar. For ordens skyld vil vi presisere at dette er en privat organisasjon for personer som er interessert i kjøring med snøscooter.

Kystverket avgir ikke høringssvar.

I dette dokumentet oppsummeres høringsinnspillene tematisk. Høringsoppsummeringen følger så langt det er mulig høringens inndeling. Vegdirektoratets vurderinger og konklusjoner kommer under hvert tema og/eller høringssvar. Det gis ikke kommentarer til de temaene det ikke er kommet inn høringsinnspill til. Vi viser til høringsnotatet for redegjørelse for det enkelte tema.

INNHALDSFORTEGNELSE

DEL I - ENDRINGER SOM FØLGE AV TREDJE FØRERKORTDIREKTIV OPPSUMMERING AV HØRINGSINNSPILLENE MED KOMMENTARER	4
<i>NY FØRERKORTMODELL</i>	<i>4</i>
Artikkel 1 nr. 1 Ny førerkortmodell	
Artikkel 1 nr. 2 Mikrochip på førerkortet	
Artikkel 3 nr. 3 Utfasing av gamle førerkortmodeller	
<i>FØRERKORTKLASSENE</i>	<i>6</i>
Artikkel 4 nr. 1 Hovedregel om utstedelse og aldersgrenser, definisjon av motorvogn	
<i>MOPED</i>	<i>7</i>
Artikkel 4 nr. 2 Moped blir internasjonal klasse	
<i>MOTORSYKKEL</i>	<i>7</i>
Artikkel 4 nr. 3 Motorsykkel – klassene A1, A2 og A	
Artikkel 4 nr. 4 a Klasse B1 - firehjuls motorsykkel	
<i>PERSONBIL</i>	<i>10</i>
Artikkel 4 nr. 4 bokstav b Klasse B og trekking av større tilhenger ny kode 96	
<i>TUNGE KJØRETØY – BUSS OG LASTEBIL</i>	<i>12</i>
Artikkel 4 nr. 4 bokstav d-k Minstealder tunge førerkortklasser	
<i>LEGEATTEST FOR ELDRE</i>	<i>13</i>
Artikkel 5 nr. 1 Vilkår og begrensninger	
<i>ADMINISTRATIV GYLDIGHET FOR FØRERKORT</i>	<i>16</i>
Artikkel 7 nr. 2 Administrativ gyldighet for førerkort	
<i>ØVRIG OM UTSTEDELSE AV FØRERKORT</i>	<i>18</i>
Artikkel 7 nr. 5 Nytt europeisk førerkortnettverk	
Artikkel 11 nr. 6 Førerkort byttet inn fra tredjeland	
Artikkel 12 Fast bopel / vanlig	
DEL II - FJERNING AV FØDSELSNUMMER PÅ FØRERKORT	20
ANNET	21
DEL III - FORSLAG FORSKRIFTSVEDTAK (ENDRINGSFORSKRIFT)	22

DEL I – ENDRINGER SOM FØLGE AV TREDJE FØRERKORTDIREKTIV - OPPSUMMERING AV HØRINGSINNSPILLENE MED KOMMENTARER

NY FØRERKORTMODELL

Artikkel 1 nr. 1 Ny førerkortmodell

Politidirektoratet uttrykker ønske om at det ved innføring av ny førerkortmodell blir satt av plass til opplysninger om innehaveren har kjøreseddel og gyldighetstid for denne. Politidirektoratet fremhever at dette vil ha en rekke fordeler som f. eks. at man vil få et sentralt kjøreseddelregister ved at opplysning om kjøreseddel vil bli registrert i førerkortregisteret, at man ikke trenger å erstatte dagens papirblankett som er dårlig sikret mot manipulering og at kontrollmyndighetene kun vil trenge å kontrollere ett dokument opp mot ett register.

Vegdirektoratets kommentarer

Førerkortmodellen fastsettes i direktiv og det enkelte land kan ikke endre på den for et slikt behov. Det er allerede utfordringer i forhold til disponibel plass på førerkortet i dag. Kommisjonen arbeider med et revidert forslag til utforming som vil bli vedtatt i 2011 og som deretter vil bli sendt på høring når vi skal forskriftsfeste denne, sannsynligvis i løpet av 2011. Kortets utforming skal gjelde fra 19. januar 2013. På denne vil det bli en del endringer i forhold til modellen som ligger i 3. førerkortdirektiv og som vi allerede har tatt i bruk.

I kortets felt 14 og på chipen kan det legges inn ekstra opplysninger etter godkjenning fra Kommisjonen. Vegdirektoratet mener at chipen ikke er egnet i forhold til bruk som kjøreseddel. For tiden utvikler Statens vegvesen et nytt førerkortregister, men det er ikke planer om å etablere et kjøreseddelregister som en del av dette. Kjøreseddelregisteret er politiets ansvar. Ettersom vi foreløpig ikke går inn for chip på førerkortet, må en slik eventuell bruk og samkjøring av registre komme på et langt senere tidspunkt dersom det skulle bli aktuelt.

Artikkel 1. nr. 2 Mikrochip på førerkortet

Kripos mener at dersom det ikke har noen betydning om chipen løsner fra førerkortet eller blir gjort ulesbar, ser ikke Kripos at innføringen av en slik chip alene vil vanskeliggjøre forfalskninger av førerkort. Hvis det investeres midler i innføring av en lesbar RDIF-chip i norske førerkort, så bør dette også følges opp med et reglement som tilsier at førerkort skal byttes inn dersom chipen ikke fungerer.

Vegdirektoratets kommentarer

Det følger av direktivet at førerkortet fortsatt skal være gyldig selv om chipen ikke lenger virker. Ved en innføring av chip på norske førerkort vil det bli laget regler som ivaretar forholdet mellom førerkortet som sådan og nytten av chipen.

Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet (FAD) har som hovedsyn at Norge bør arbeide for å fjerne behovet for førerkort og vognkort, og at det bør være tilstrekkelig med nasjonale ID-kort. Dette vil være kostnadsbesparende og forenkende for den enkelte

innbygger. Inntil de gamle førerkortmodellene er utfaset bør det være mulighet for å legge den nasjonale eID'en på førerkortet.

FAD støtter Vegdirektoratet i avgjørelsen om at det ikke bør innføres mikrochip på førerkortene enda. Samtidig påpeker de at det ved en eventuell innføring av mikrochip er viktig at informasjonen som lagres i chipen sikres tilstrekkelig mot uautorisert tilgang. FAD ønsker at Vegdirektoratet skal ta kontakt med Difi når standardiserte krav til mikrochipen foreligger, slik at man kan vurdere innføring av eID på førerkortet. Ved eventuell innføring av eID på førerkortene foreslår FAD en raskere utfasing av de nyeste førerkortene.

Vegdirektoratets kommentarer

Førerkortmodellen er fastsatt i førerkortdirektivet. Modellen skal være felles for hele EØS og direktivet åpner ikke for at man kan ha nasjonale løsninger. Det vil også fortsatt være behov for et førerkort som dokumentasjon på førerrett dersom man ønsker å kjøre bil i utlandet. Det vil derfor være mange som vil være avhengig av å ha førerkortet likevel, slik at det må utstedes førerkort til disse.

Vegdirektoratet vil sørge for nødvendig sikkerhet mot uautorisert tilgang til opplysninger som lagres i mikrochipen dersom det blir aktuelt å innføre dette i framtiden.

Vegdirektoratet merker seg at FAD påpeker behovet for ivaretagelse av personvern ved opprettelse av et europeisk elektronisk nettverk. Dette er noe vi har fokus på og vi vil i denne forbindelse rådføre oss med Datatilsynet.

Vegdirektoratet ser på det nåværende tidspunkt ikke som sin rolle å utstede eID.

Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) har ingen merknader til høringsforslaget, da de har konkludert med at på grunn av direktivet er det ikke mulighet for å legge den nasjonale eID'en på førerkortet.

Vegdirektoratets kommentarer

Vi viser til kommentarer til FADs høringssvar. Direktivet åpner ikke for nasjonale løsninger på førerkortmodellen, slik at dette ikke er aktuelt i dag.

Norsk Transportarbeiderforbund støtter kravene til felles utforming av førerkortene og muligheten for å legge inn datachip i førerkortet. Dette ser de i sammenheng med de signaler som er kommet fra EU om at man på sikt ønsker å "samkjøre" dagens sjåførkort som brukes i digitale fartsskrivere samt opplysninger om godkjent yrkessjåførbevis. Gjennom å redusere antall kort sjåføren trenger, reduserer man også muligheten for juks.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) er positive til innføring av en mikrochip på førerkortet, og mener at det vil gjøre det lettere for tungbilførere å holde orden på kompetansebevis og tillatelser.

Artikkel 3 nr. 3 Utfasing av gamle førerkortmodeller

Pensjonistorganisasjonene har ikke merknader til forslaget om utfasing av eldre førerkortmodeller. De oppfatter forslaget slik at førerkortet til enhver tid skal være oppdatert med bilde og gyldighet i tilknytning til godkjent legeattest og at utferdigelse av slikt nytt kort

til den enkelte er en ren administrativ sak. Pensjonistorganisasjonene forutsetter at slik ny utferdigelse ikke skal medføre økonomisk belastning for den enkelte.

Vegdirektoratets kommentarer

Administrativ fornyelse av førerkortet må, som alle andre førerkortutstedelser, dekkes av den enkelte førerkortinnehaver. For eldre bilførere vil de praktiske og økonomiske ulempene med administrativ fornyelse av førerkort ved fornyelse av helseattest bli noe avhjulpet av at aldersgrensen for helseattest heves fra 70 til 75 år.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) foreslår at utfasingen av gamle førerkort gjøres raskere, slik at all utfasing er gjennomført til 2023.

Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet er enige i at det kunne være ønskelig med en raskere utfasing av gamle førerkortmodeller. Den valgte løsningen tar imidlertid hensyn til kapasiteten ved trafikkstasjonene slik at situasjonen vil være håndterbar med dagens ressurser. En lengre frist vil også kunne forhindre lang kø ved trafikkstasjonene.

Statens vegvesen, Region sør mener at en siste frist til utfasing for alle gir en enorm arbeidsmengde ved trafikkstasjonene. Region sør foreslår at det legges arbeid i å finne ”overgangsordninger” som gjør at fordelingen over årene blir jevnet ut.

Vegdirektoratets kommentarer

Hensynet til klar og enkel informasjon står her i mot hensynet til belastningen på trafikkstasjonene. Vegdirektoratets tanke var at det ved en ennå mer gradvis utfasing blir langt flere som ikke får med seg sin tidsfrist, og på den måten medfører merarbeid for trafikkstasjonene i form av saksbehandling i etterkant. Vegdirektoratet vil se om det kan være andre løsninger som ivaretar både hensynet til informasjon til førerkortinnehaverne og hensynet til belastningen på trafikkstasjonene. Vi velger å fastsette forslaget som foreslått nå for å rekke direktivets gjennomføringsfrist. Det er imidlertid fortsatt 2 år til reglene skal settes i verk slik at det er mulig å gjøre endringer i denne perioden.

FØRERKORTKLASSENE

Artikkel 4 nr. 1 Hovedregel om utstedelse og aldersgrenser, definisjon av motorvogn

Norsk Transportarbeiderforbund mener at endringene i vektgrenser for førerkort klasse BE i liten grad vil berøre yrkessjåførene, men i den grad dette vil ha innvirkning oppfattes dette som positivt.

Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg i Sør-Trøndelag (FTU) stiller seg positive til at det fra 19. januar 2013 kreves klasse C1E for trekking av noen tilhengere som man tidligere kunne trekke med klasse BE, samt at man kan trekke en henger hvor tillatt totalvekt overskrider bilens egenvekt, forutsatt at det er tillatt etter trekkbilens vognkort. FTU framhever økt kompetanse hos føreren og kjøretøyenes utvikling som bakgrunn for at de er positive til dette.

MOPED

Artikkel 4 nr. 2 Moped blir internasjonal klasse

Trafikkforum støtter at minstealder for moped beholdes som i dag.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) foreslår at føreretten som i dag følger av å ha klasse B til å føre kjøretøy som krever klasse AM, begrenses til AM med nasjonal kode 147 (kun tre og firehjuls moped). De peker også på et behov for overgangsordning for kjøretøy som er godkjent til opplæring og førerprøve ved ikrafttredelse av forskriften.

Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet tar med forslaget om denne begrensningen med i det videre arbeidet med å evaluere dagens føreropplæring i klasse M 146 og 147. Når det gjelder overgangsordning for kjøretøy som allerede er i bruk til opplæring og førerprøve, er det i direktivet ikke lagt til rette for det.

MOTORSYKKEL

Artikkel 4 nr. 3 Motorsykkel – klassene A1, A2 og A

Minstealder

Norsk Motorcykel Unions (NMCU) mener at minstealderen for klasse A1 ikke bør heves.

Motorsykelimportørenes Forening (MCF) slutter seg helt til Norsk Motorcykel Unions (NMCUs) høringsuttalelse.

Vegdirektoratets kommentarer

Heving av minstealder er ikke foreslått for klasse A1 i høringen.

Opplæring

Region midt støtter i all hovedsak forslaget om 7 timer opplæring for utvidelse av føreretten fra klasse A2 til klasse A ubegrenset, men spør om det skal etableres kurs og godkjenning for lærere som skal forestå undervisningen.

Politidirektoratet støtter forslaget til 7 timer obligatorisk opplæring, men bemerker at det ikke er sanksjonsmuligheter dersom det viser seg at føreren ikke er egnet og ikke har tilstrekkelig kjøreferdighet

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) støtter forslaget om 7 timer opplæring for utvidelse av føreretten fra klasse A2 til klasse A ubegrenset, men mener at det er nødvendig for instruktøren å ha rett til å avvise/ ikke godkjenne kandidater som ikke har den nødvendige kompetanse etter læreplanens krav og mål. ATL peker også på at det kan være aktuelt å innføre egne krav i form av etterutdanning for de instruktørene som skal forestå undervisningen.

Vegdirektoratets kommentarer

Vi har stort sett fått positive tilbakemeldinger på forslaget om 7 timer obligatorisk opplæring ved utvidelse av føreretten fra klasse A2 til A. Vegdirektoratet støtter oppfatningen om at det bør stilles særskilte krav til undervisningspersonell. Egne krav til kompetanse og godkjenning for undervisningspersonell som forestår undervisningen i den obligatoriske opplæringen, vil utredes samtidig med utviklingen av innholdet i denne.

Når det gjelder elever som ikke har den nødvendige kompetanse og opplæringsinstitusjonens sanksjons/ avvisningsmuligheter, er dette regulert i gjeldende forskrift. Paragraf 7-3 i trafikkopplæringsforskriften sier at ”Dersom det oppstår tvil om en elev har tilstrekkelige kjøreferdigheter til å gjennomføre den praktiske obligatoriske opplæringen på en meningsfull måte, kan opplæringsinstitusjonen avvise eleven.”

Statens vegvesen, Region øst er prinsipielt betenkt over at førerett kan erverves etter bare gjennomført obligatorisk opplæring. De foreslår at ordningen kun gjelder kandidater som har gjennomført opplæring og prøve for klasse A1 og A2, og at kandidater som starter med klasse A2 skal avlegge praktisk prøve i tillegg til obligatorisk opplæring.

Vegdirektoratets kommentarer

Det er etter direktivet ikke åpning for å ha krav til både obligatorisk opplæring og praktisk prøve for utvidelse fra klasse A2 til klasse A ubegrenset.

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg i Nord-Trøndelag (FTU) stiller seg positive til obligatorisk opplæring, men stiller spørsmål ved hvordan de som ”snubler i første trinn” ved utvidelse skal håndteres, og om den ønskede effekten vil oppnås for den enkelte som befinner seg i risikogruppen.

Vegdirektoratets kommentarer

Vi tolker ”snuble i første trinn” som manglende ferdighet/ kompetanse i forbindelse med gjennomføring av kurset, og viser til tidligere omtale av avvisningsmuligheten i trafikkopplæringsforskriften § 7-3. På spørsmålet om oppnåelse av ønsket effekt, ser Vegdirektoratet for seg at kurset vil gi mulighet for individuell tilpassing til elevenes behov.

Norsk Motorcykel Union (NMCU) støtter forslaget til 7 timers obligatorisk kurs for utvidelse fra klasse A2 til klasse A ubegrenset.

Organisasjonen har merket seg denne formulering i høringsteksten: ”Har søker 2 års kjøreefaring i klasse A1, slipper søker teoriprøven i klasse A2, men må ta praktisk prøve eller gjennomføre kurs etter vedlegg VI”, og spør: Skal formuleringen ”praktisk prøve eller gjennomføre kurs” forstås slik at dagens krav ved utvidelse fra A1 til A2, om obligatorisk sikkerhetskurs på bane og obligatorisk sikkerhetskurs på vei, falle bort dersom man gjennomfører praktisk prøve eller vise versa?

Motorsykelimportørene (MCF) slutter seg helt til NMCU sin høringsuttalelse.

Vegdirektoratets kommentarer

Den formuleringen NMCU viser til i høringsteksten, er en utdyping av de valgmulighetene Norge har ved innføring av direktivet. Norge kan velge annen løsning ved utvidelse fra A1 til A2, men er innstilt på å videreføre dagens ordning, se § 9-9 i høringsforslaget.

Trafikkforum (TF) støtter valget av opplæringsmodell. TF peker på at det er en utfordring å få dokumentert reell kjøreeerfaring, og foreslår at det legges til rette for at eleven kan kjøre motorsyssel i klasse A ubegrenset på kursdagen. TF stiller også spørsmål om hvorfor førerrett i forhold til effekt er forskjellig på to- og trehjuls motorsyssel.

Vegdirektoratets kommentarer

Grunnen til at det er satt krav om å ha hatt førerkort i klasse A2 i 2 år før utvidelse, er for å legge til rette for at flest mulig opparbeider kjøreeerfaring, det vil ikke stilles krav til annen dokumentasjon.

Hvorvidt det skal åpnes for midlertidig førerrett for klasse A ubegrenset på kurset vil utredes sammen med utviklingen av dette.

Valget av effektbegrensning knyttet til trehjuls motorsyssel, er nedfelt i direktivets artikkel 4, Kategorier, definisjoner og alderskrav. Det inneholder ikke valgmuligheter.

Autoriserte Trafikkskolors Landsforbund (ATL) har i sitt høringsvar pekt på endringen i førerkortforskriftens tekst i "§ 3-4. Førerrett i klasse A1", hvor det er ny begrensning med at *forholdet mellom effekt og egenvekt skal være høyst 0,1 kW/kg*. ATL viser til at det ikke er motorsyklar i markedet i dag som tilfredsstiller dette kravet, og samtidig aktuelle som skolesyklar. De viser også til at de ikke finner noen begrensning i forskriften mot å benytte trehjuls motorsyssel til førerprøve og opplæring.

Vegdirektoratets kommentarer

Effekt/vektbegrensningen på 0,1 Kw/Kg gjelder til førerretten. Kravet til kjøretøy ved opplæring og førerprøve for klasse A1 vil være uendret.

I kravet til kjøretøy til opplæring og førerprøve i klassene A1 og A i trafikkopplæringsforskriften § 4-3 og § 30-1 brukes følgende begrep: Motorsyssel, lett motorsyssel, mellomtung motorsyssel og tung motorsyssel. Kjøretøyene defineres i kjøretøyforskriften "§ 2-3 Definisjoner av to- og trehjulede motorvogner", og førerkortforskriften "§ 2-2 kjøretøykategorier m.m.". Motorsyssel defineres som "Motorvogn med to hjul, med eller uten sidevogn", og gir begrensning mot å benytte trehjuls motorsyssel til opplæring og prøve.

Artikkel 4 nr. 4 a Klasse B1 - firehjuls motorsyssel

Autoriserte Trafikkskolors Landsforbund (ATL) mener at det bør innføres klasse B1 – firehjuls motorsyssel og sammenligner kjøretøyets bruksområde og krav til kjøreteknikk med snøscooter, som har egen førerkortklasse, klasse S.

Røde Kors mener det vil være hensiktsmessig å innføre krav om utvidet opplæring for kjøring med ATV. Røde Kors viser til at de på bakgrunn av egen erfaring, har laget egen opplæringsplan for de som skal bruke ATV i Røde Kors – tjeneste.

Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet tar innspillene med i det videre utredningsarbeidet.

PERSONBIL

Artikkel 4 nr. 4 bokstav b Klasse B og trekking av større tilhenger ny kode 96

Generelt

Trafikkforum oppfatter det slik at det er en generell forvirring blant førere med førerkort klasse B om hvor stor tilhenger de kan trekke. Trafikkforum har også uvanlig mange tilbakemeldinger om at selv politiet avslører samme usikkerhet når de stanser vogntog for kontroll.

I de øvrige førerkortklassene må en ha betegnelsen E i førerkortet for å ha rett til å kjøre tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg. Dette mener Trafikkforum også bør gjelde for førerkort klasse B. Trafikkforum mener at kode 96 bør omfatte vogntog med trekkvogn i klasse B og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg og samlet tillatt totalvekt på vogntoget opp til 4250 kg.

Trafikkforum foreslår dermed å begrense dagens regler om trekking av henger med førerkort klasse B uten kode 96 til tilhengere med tillatt totalvekt på maksimalt 750 kg.

Statens vegvesen, Region sør mener at de foreslåtte nye reglene om klasse B og ny kode 96 for trekking av tilhenger kompliserer forståelsen for brukerne. Region sør foreslår at det blir en mer lik standard for førerkortklassene slik at man med klasse B kan trekke tilhenger med tillatt totalvekt 750 kg og at tilhenger over 750 kg krever 7 t. opplæring + praktisk førerprøve.

Vegdirektoratets kommentarer

Direktivet definerer alle de internasjonale førerkortklassene med tilhørende internasjonale koder. Innenfor visse grenser kan det enkelte medlemsland gjøre tilpasninger ved bruk av nasjonale koder. Fordi klasse B er definert som en internasjonal klasse og kode 96 som en internasjonal kode må vi følge disse selv om reglene blir litt kompliserte.

Valget mellom opplærings- eller prøvemodell

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) støtter forslaget om opplæringskrav (minst 7 timer framfor prøve for å få kode 96).

Norges Automobilforbund (NAF) er enig i forslaget som en hovedregel. Organisasjonen peker på at det for mange kan være lang veg til et sted hvor en kan få opplæring. Derfor blir det foreslått å åpne for at det skal gå an å avlegge prøve uten å ha gjennomgått opplæring.

Statens vegvesen, Region nord støtter forslaget om obligatorisk opplæring i stedet for praktisk prøve

Statens vegvesen, Region midt mener det er riktig med opplæring for å få kode 96.

Statens vegvesen, Region øst er prinsipielt betenkt over at utvidet førerrett kan erverves etter bare gjennomført obligatorisk opplæring. Regionen foreslår som et alternativ at opplæringen blir en del av den obligatoriske opplæringen i klasse B. På den måten får alle som tar førerkort i klasse B kode 96. For personer som allerede har klasse B, foreslår regionen gjennomføring av obligatorisk opplæring på 7 timer.

Vegdirektoratets kommentarer

Av de åtte høringsinstansene som kommenterer forslaget om obligatorisk kurs for å få kode 96 på førerkortet spesielt, støtter m.a.o. de fleste støtter den foreslåtte ordning. Region øst er i utgangspunktet betenkt over at utvidet førerrett skal kunne erverves etter bare gjennomført opplæring. Regionene foreslår likevel som alternativ at alle som tar førerkort i klasse B får opplæring i å kjøre med tilhenger som en del av den obligatoriske opplæringen ellers, og det blir utstedt førerkort klasse B med kode 96.

Vegdirektoratet finner det ikke forsvarlig å utvide den obligatoriske opplæringen i klasse B med 7 timer. Mange av disse vil ikke ha behov for å kjøre med tilhenger i det hele tatt, og det er ikke støtte i direktivet for en slik løsning. Folk flest er også opptatt av kostnaden ved å skaffe seg førerkort ikke blir for høy.

Vegdirektoratet holder fast på forslaget om at gjennomført 7 timer obligatorisk opplæring for den som ønsker kode 96 på førerkortet

Trafikkforum mener det er en naturlig progresjon å kreve førerprøve i tillegg til foreslått opplæring ved utvidelse til klasse BE.

Østfold politidistrikt gir også uttrykk for at dette vil være en hensiktsmessig ordning ved erverv av BE.

Vegdirektoratets kommentarer

Andre høringsinstanser kommenterer ikke dette spørsmålet, og vi ser derfor ingen grunn til å endre foreslått ordning.

Kjøretøy til praktisk prøve

Statens vegvesen, Region midt peker på at det er et poeng at vogntog som brukes i opplæring i å kjøre med tilhenger er ”store nok”, dvs. har tillatt totalvekt 3501-4250 kg

Trafikkforum skriver at for at førerprøven skal virke troverdig, bør det stilles krav om større og tyngre tilhenger i klasse BE enn det som gjelder i dag.

Vegdirektoratets kommentarer

Uavhengig av denne høringen er det flere som fra før pekt på at for eksempel er uheldig at opplæring og førerprøve skjer med tilhengere som ikke trenger last for å fylle kravene til aktuell vekt ved førerprøven. Tilsvarende har det vært innvendinger mot at det blir godtatt at summen av totalvektene på bil og tilhenger er over 3500 kg, og ikke satt krav om at vogntoget skal være tillatt å kjøre med totalvekt over 3500 kg.

Vegdirektoratet ser behovet for å se nærmere på dette. Spørsmålet om størrelse og vekter på kjøretøy til opplæring i kjøring med bil i klasse B og tilhenger og førerprøve BE har ikke vært til høring i denne omgang.

TUNGE KJØRETØY – BUSS OG LASTEBIL

Artikkel 4 nr. 4 bokstav d-k Minstealder tunge førerkortklasser

Snøfartsverket, som er en privat organisasjon, støtter forslaget om økt minstealder for kjøring med tung lastebil og buss, men mener at forslaget også bør omfatte yrkesmessig kjøring. De mener at svært mange bilførere i alderen 18-20 år ikke er sitt ansvar bevisst, de mangler erfaring og kunnskap når de kommer ”dundrende” med et 50-tonns vogntog omtrent som de kjører ”motorcross”.

Vegdirektoratets kommentarer

Minstealder for yrkestransport er fastsatt i yrkessjåførdirektivet (direktiv 2003/59/EF) som er gjennomført i norsk rett i yrkessjåførforskriften. Det er også her harmoniserte regler som gjelder for alle EØS medlemsland og direktivet gir kun valgfrihet på enkelte områder. En eventuell senking av minstealder for yrkestransport slik tredje førerkortdirektiv åpner for, vil bli gjennomført gjennom yrkessjåførforskriften med forutgående utredning og høring.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) mener det er viktig at nye alderskrav for føring av tunge kjøretøy ikke får negative virkninger for rekrutteringen av yrkessjåfører.

Norsk Transportarbeiderforbund kan ikke se at det er en fordel å skille mellom privat og yrkesmessig kjøring når det gjelder minstealder i tunge klasser da de tror dette vil føre til forvirring og misforståelser. Forslag til denne type endring støttes ikke.

Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet mener at dette er enkelt å forholde seg til. Har man ikke gjennomført yrkessjåføropplæring gjelder minstealder i førerkortforskriften. Har man gjennomført yrkessjåføropplæring gjelder minstealder i yrkessjåførforskriften. Man vil ikke få utstedt førerkort i en av de tunge klassene dersom man ikke har oppnådd minstealder etter relevant forskrift. Det skilles ikke mellom privat og yrkesmessig kjøring for den enkelte transport når sjåføren har yrkessjåførbevis.

Skillet mellom privat og yrkesmessig transport ble innført med yrkessjåføropplæringen. Disse aldersgrensene er også direktivstyrt slik at det ikke er rom for nasjonale ordninger (unntatt noen få angitte tilfeller).

Transportbedriftenes Landsforening (TL) understreker at innfasingen av tredje førerkortdirektiv ikke må gjøre det vanskeligere å få lavere aldersgrense for bussføreropplæring i tråd med klassene C/C1/CE.

Norsk Transportarbeiderforbund vil benytte anledningen til å peke på de problemer som bussbransjen har som følge av at minstealderen for buss er 21 år mens den er 18 år for lastebil. Norsk Transportarbeiderforbund ber derfor om at man nå benytter anledningen til å senke aldersgrensen for førerkort for buss til 18 år under forutsetning om at en er i et godkjent opplæringsforløp under veiledning.

Transportbedriftenes Landsforening peker på at heving av minstealder uten yrkesmessig kjøring for tung lastebil til 21 år og buss til 24 år kan forsterke rekrutteringsutfordringene for

en bransje som allerede sliter med store utfordringer. TL mener Vegdirektoratet bør benytte direktivets åpning til å fastsette lavere aldersgrense for kjøretøy som brukes som utrykningskjøretøy og kjøretøy testes etter vedlikeholds- og reparasjonsarbeider.

Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg i Sør-Trøndelag (FTU) stiller seg positive til hevingen av aldersgrensen for privat kjøring med tyngre kjøretøy av hensyn til modning og erfaring hos førerne.

Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å komme med en vurdering av lavere aldersgrense for førerett i klasse D av hensyn til rekrutteringen til bussjåføryrket. Dette er nå under utredning i Vegdirektoratet.

Vi viser til vår begrunnelse i høringsnotatet. Heving av aldersgrenser i 3. førerkortdirektiv er tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Vi vil derfor ikke vurdere det på nytt før det eventuelt kommer signaler om at det er et sterkt behov for det.

Statens vegvesen, Region øst mener at foreslått tekst i § 3-1 vil medføre problemer med å gjennomføre dagens lærlingordning i forhold til yrkessjåførforskriften. I andre ledd foreslås ordet *godkjent* endret til *påbegynt*.

I forbindelse med nevnte utredning for førerkortklasse D vil forholdet til lærlingordningen bli vurdert. Førerkortdirektivets minstealder for klasse C /CE vil komplisere gjennomføringen av dagens lærlingordning for godstransport. Det må derfor også gjøres en gjennomgang av yrkessjåførforskriften før 2013 når det gjelder minstealder for disse klassene for yrkesmessig kjøring. For ikke å hindre gjennomføring av lærlingordningene tas også ordet *påbegynt* inn i § 3-1.

LEGEATTEST FOR ELDRE

Artikkel 5 nr. 1 Vilkår og begrensninger (Liten helseattest for eldre – hevet aldersgrense og krav til utstedelse av nytt førerkort ved fornyelse)

Snøfartsverket, som er en privat organisasjon, mener at forslaget om at personer over 75 år også må få utstedt nytt førerkort hver gang helseattesten fornyes kan oppfattes som et utspill for å få fjernet flest mulig bilførere over 75 år. De mener det vil bli en psykisk påkjenning for en person på 75 år og oppover å gå opp til ”eksamen” hvert år. Snøfartsverket refererer til at reglene til helseattest for senior bilførere allerede er innskjerpet og at samfunnet heller burde konsentrere seg om den mest ulykkesutsatte gruppen, 18-23 år.

Vegdirektoratets kommentarer

Det fremgår av høringen at det er snakk om å innføre en administrativ fornyelse av selve førerkortet i tillegg til fornyelse av helseattesten slik det er i dag. Det er ikke vurdert å innføre prøver/”eksamen” ved fornyelse av førerkortet for eldre. Vi viser til høringsnotatet for nærmere beskrivelse og begrunnelse. For øvrig viser praksis at helseattesten utstedes for både ett og opptil fem år.

At helsekravene for eldre er innskjerpet må bygge på en misforståelse da det ikke er egne helsekrav for eldre. Helsekravene er de samme for alle aldersgrupper. Det ble fastsatt enkelte endringer i helsekravene i førerkortforskriften fra 1. juli 2010. Dette gjaldt for syn, diabetes og epilepsi.

Hedmark fylkeskommune mener det vil være en praktisk forbedring, både i forbindelse med kontroller og i forbindelse med å huske på alle dokumenter som må medbringes, at personer over 75 år må ha nytt førerkort i stedet for legeattest hver gang denne fornyes.

Hedmark fylkeskommune tar ikke stilling til forslaget om å heve aldersgrensen for legesattest fra 70 til 75 år. Det er en kjensgjerning at det er stadig flere personer i aldersgruppen 70-75 år som har god helse, men det bør bemerkes at for eksempel synet, motorvognførers viktigste redskap, normalt svekkes raskt hos denne aldersgruppen.

Pensjonistorganisasjonene vektlegger godkjent legeattest som forutsetning for fortsatt rett til å inneha førerkort ved administrativ fornyelse av førerkortet. Ingen skal miste rettigheter som følge av direktivet. I dette legger pensjonistorganisasjonene at det ikke skal være verken skriftlige eller praktiske kvalifikasjonskrav gjennomført ved førerprøvesensorer.

Vegdirektoratets kommentarer

Dette mener Vegdirektoratet ikke er en riktig tolkning selv om vi på nåværende tidspunkt ikke foreslår å innføre prøver ved fornyelse. Det er riktig at det nå kun er snakk om å innføre en ren administrativ fornyelse, men det at man har fått førerrett en gang betyr ikke at myndighetene ikke kan endre på vilkårene for å beholde den i ettertid. Vi skiller mellom førerrett og førerkort. Selv om førerkortet i dag utstedes med en gyldighet til man fyller 100 år betyr ikke automatisk at man har førerrett så lenge.

Pensjonistorganisasjonene har ingen kommentarer til heving av aldersgrense for helseattest og forutsetter at den enkelte lege utfører sin plikt slik at bilførere med vesentlig svekket evne som bilfører lukes ut. Av dette følger det at det bør fastsettes prosedyrer for dette arbeidet, gjerne med "second opinion" av godkjent legespesialist på området om fastlegen er i tvil eller finner det vanskelig å nekte sin pasient ny legeattest.

Vegdirektoratets kommentarer

Det er slik det skal fungere i dag. Dersom legen er i tvil om vedkommende oppfyller helsekravene skal de benytte spesialister.

Pensjonistorganisasjonene støtter at det ikke foreslås å innføre krav om oppfriskningskurs eller prøve for de som skal fornye førerkortet.

Dagens ordning med supplerende legeattest for personer over 70 år er en nasjonal ordning. Fordi andre land ikke nødvendigvis har kunnskap om dette norske kravet kan ordningen misbrukes i utlandet fordi det ikke fremgår av førerkortet at det kreves legeattest i tillegg. Pensjonistorganisasjonene er uenig i denne tolkningen. Deres erfaring er at eldre bilførere er lovlidige og inneforstått med sine plikter i trafikken og de innskrenkninger som følger av reglene for bilførere etter fylte 70 år. Den foreslåtte ordning vil etter pensjonistorganisasjonenes oppfatning være uten særlig påviselig nytteverdi og synes således upraktisk og ganske unødvendig. I tillegg vil de nevne den byråkratisering og det merarbeid en slik ordning vil medføre for trafikkstasjonene.

Pensjonistorganisasjonene mener alle eldre bilførere bør gjennomføre et 65+ kurs og at kostnadene bør dekkes av voksenopplæringsmidler.

Den Norske Legeforening påpeker at legen kun kan vurdere om helsekravene er oppfylt, og ikke faktiske kjøreferdigheter eller trafikkatferd. I forbindelse med heving av aldersgrensen for legeundersøkelse fra 70 til 75 år støtter Legeforeningen utredningene som Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet har gjort på dette området. Legeforeningen mener at en praktisk kjørevurdering er beste måten å undersøke bilføreres skikkethet. Det er derfor ønskelig med tilgang til egnede instanser som kan utføre praktisk kjøreprøve på eldre ved behov som fastlegen kan henvise til.

Vegdirektoratets kommentarer

Statens vegvesen mener at en praktisk kjøreprøve for eldre bør rekvireres via Fylkesmannen, og at dette ikke skal være noe fastlegen kan henvise pasienten til trafikkstasjonen for å bestille. Vurderingen legen skal gjøre er om de medisinske kravene er oppfylt. Legen skal ikke utover dette vurdere pasientens evner til å kjøre bil. Det er kun unntaksvis at praktisk kjørevurdering er aktuelt. Vegdirektoratet er redd for at en annen løsning vil kunne lede til stor pågang ved trafikkstasjonen i forhold til hva de har kapasitet og ressurser til å håndtere.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) er positive til forslaget om å heve aldersgrensen for legeundersøkelse for førerkort fra 70 til 75 år. Til forslaget om at liten helseattest ikke lenger er tilstrekkelig som dokumentasjon på fortsatt førerrett, men at førerkortet også må fornyes, framhever LO at det ikke kommer klart nok fram av høringsnotatet hvordan dette skal gjennomføres i praksis. Det foreslås at Vegdirektoratet utarbeider en konkretisering av forslaget som sendes til ny høring.

Vegdirektoratets kommentarer

Ordningen er at førerkortinnehaveren skal ta med seg helseattest fra lege til trafikkstasjonen for å få utstedt nytt førerkort i stedet for at de får med seg den lille helseattesten og ha denne som vedlegg til førerkortet. Dette er omtalt i høringsdokumentet s. 43. Førerkortet som utstedes får samme gyldighet som helseattesten.

Eventuelle nødvendige overgangsregler for eksempel for personer som er mellom 70 og 75 år når de nye bestemmelsene trer i kraft vil vi komme tilbake til i egen høring i løpet av 2011/2012. Dette gjelder alle overgangsregler.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) finner hevingen fra 70 til 75 år forsvarlig, men mener det er vesentlig å finne nye metoder for å måle egnetheten til eldre bilførere. ATL mener kursvirksomhet av typen 65+ er positive og at det bør vurderes å gjøre disse obligatoriske.

Statens vegvesen, Region midt mener at med en markant økning i antall eldre de kommende årene, anses det som riktig å heve grensen for legeundersøkelse til 75 år. Videre mener de det er veldig positivt at man i forbindelse med fornyelse av helseattest også setter krav om fornyelse av førerkortet.

Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet vil påpeke at ressursmessige hensyn ikke er begrunnelsen for forslaget om heving av aldersgrensen for legeattest i lette klasser. Hovedbegrunnelsen er at Eldres helse generelt er blitt bedre slik at det anses forsvarlig.

ADMINISTRATIV GYLDIGHET FOR FØRERKORT

Artikkel 7 nr. 2 Administrativ gyldighet for førerkort

Norges Optikerforbund støtter innføringen av 10 års administrativ gyldighet for personbil, motorsykkel og moped. De støtter også at aldersgrensen for legeundersøkelse heves til 75 år. Norges Optikerforbund mener at det er kjent at det er mange som kjører bil med syn som ikke tilfredsstillende uten å være klar over det. De foreslår at det ved første gangs utstedelse av førerkort og ved fornyelse, blir foretatt en tilpasset synsundersøkelse av kompetent øyehelsepersonell. Dette vil føre til en mer vitenskapelig, reproducerbar og konsistent basis for vurdering av synsfunksjonen i tillegg til å sikre at færrest mulig kjører bil med for dårlig syn.

Vegdirektoratets kommentarer

Det er et direktivbestemt krav om synskontroll ved førstegangs erverv av førerkort og det er rutiner i dag hvor slike utføres ved trafikkstasjonene. Dette for å redusere kostnadene for de som skal ta førerkort. Vegdirektoratet og Helsedirektoratet følger med på de faglige utredninger som knyttes til eldres syn. Det foreligger for tiden ingen planer om å innføre slik kontroll ved fornyelse.

Hedmark fylkeskommune mener at det virker fornuftig å innføre administrativ gyldighet på førerkort og at oppdatering av bilde og jevnlig fornyelse hvert 10. år vil sørge for at alle førerkortinnehavere har et relativt tidsopdatert førerkort.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) støtter forslaget om 10 (5) års administrativ gyldighet for førerkort, og regner med at det på sikt vil stilles krav til opplæring i forbindelse med fornyelse av førerkort.

Transportbedriftenes Landsforening (TL) vurderer det slik at når gyldighetstiden for de tunge klassene er harmonisert med utløpsdatoen for yrkessjåførkompetansen har man et godt fungerende system.

Statens vegvesen, Region midt ser argumenter både for 10- og 15-års administrativ gyldighet uten at de konkluderer med hva de mener er den beste løsningen.

Norges Automobil-Forbund (NAF) har en viss forståelse for de hensyn som ligger bak innføringen av administrativ gyldighet for førerkort. Selv om de vil bidra i informasjonsarbeidet vil de tro at Vegdirektoratet bør gå ut med en informasjonskampanje som redegjør for at det ikke vil få noen konsekvenser for de rettigheter den enkelte har ervervet før ikrafttreden 2013.

De sier videre at Vegdirektoratet i høringen viser til at forskjellen mellom 10 og 15 års administrativ gyldighet utgjør en så liten forskjell at det ikke fremstår som en urimelig kostnad for den enkelte førerkortinnehaver. NAF mener at hva som fremstår som urimelig er avhengig av hvilken økonomisk situasjon man befinner seg i, og at faktum er at man påføres en ekstraavgift.

Statens vegvesen, Region øst påpeker at innføring av administrativ gyldighet på førerkort vil medføre et vesentlig merarbeid for Statens vegvesen. For å minimalisere merarbeidet mener Region øst at administrativ gyldighet i lette klasser bør settes til 15 år.

Finansdepartementet mener at hensynet til kostnadene for førerkortinnehaverne ved fornyelse må tillegges vekt i valget mellom 10 og 15-års administrativ gyldighetstid. Ved krav om hyppigere fornyelser, vil kostnadene både til gebyrer og knyttet til tidsbruk ved fornyelse øke for den enkelte. Finansdepartementet mener dette taler for at Norge bør bruke det handlingsrommet direktivet gir og fastsette administrativ gyldighet til 15 år.

Finansdepartementet mener derfor at Statens vegvesen bør vurdere om hensyn som taler for en kortere administrativ gyldighet, kan ivaretas samfunnsøkonomisk mer kostnadseffektivt på andre måter, og at den generelle administrative gyldigheten kan fastsettes til 15 år.

Vegdirektoratets kommentarer

Det er gode argumenter for både 10 og 15 års administrativ gyldighet og høringsvarene viser at det er sprikende oppfatninger. Samferdselsdepartementet har i tråd med Finansdepartementets uttalelse fastsatt at gyldighetstide skal være 15 år i lette klasser. Vegdirektoratets forslag om 10 års gyldighet endres derfor til 15 i forskriften som fastsettes.

Respittid for praktisk prøve ved fornyelse etter utløpt førerkort

Transportbedriftenes Landsforening støtter at respittiden settes til tre år for tunge klasser, og at praktisk prøve må avlegges dersom førerkortet ikke er fornyet innen tre år. TL støtter ikke forslaget til lovtekst slik den er formulert på side 36 i høringsutkastet, da respittiden der settes til 1 år.

Statens vegvesen, Region midt støtter forslaget i § 6-1 om ingen respittid ved fornyelse av førerkort i lette førerkortklasser og tre år for de tunge klassene.

Det påpekes manglende belysning av konsekvenser rundt det å bli stoppet med et førerkort med utgått administrativ gyldighet, og hvordan dette er tenkt fulgt opp i praksis.

Statens vegvesen, Region øst er skeptiske til at førerrett for de lette førerkortklassene kan fornyes uten krav om praktisk førerprøve uansett hvor lang tid det er gått siden utløp, begrunnet med hensynet til trafikksikkerhet. De mener at en respittid på 5 år kan forsvares for de lette førerkortklassene. For de tunge førerkortklassene er Region øst enig med Vegdirektoratets vurderinger, men mener at respittid på ett år bør opprettholdes.

Generelt bemerkes viktigheten av god tilgjengelig informasjon når nytt regelverk iverksettes. Det bør vurderes å iverksette tilbud om SMS-varsling til førerkortinnehaveren noen uker før utløpet av administrativ gyldighet på førerkortet.

Vegdirektoratets kommentarer

Det har ikke kommet inn mange kommentarer som tilsier at tre år er en bedre løsning enn dagens løsning med ett år for tunge førerkortklasser. Ut fra trafikksikkerhetshensyn har Vegdirektoratet kommet til at det ikke ønskelig at noen skal kunne gå uten gyldig førerrett i opptil 3 år, for så å kunne fornye den kun ved å levere inn en helseattest. Ved at gyldigheten på førerretten har like lang gyldighet som yrkessjåførkompetansen vil man også få økt bevissthet rundt fornyelsen av førerretten. Samtidig understøtter dagens ordning bedre den tilpasningen av regelverket som gjør det naturlig å fornye førerrett og yrkessjåførkompetanse

samtidig.. Det er derfor etter Vegdirektoratets vurdering ikke nødvendig å utvide respittiden fra ett til tre år. Vegdirektoratet har valgt å beholde dagens bestemmelse om ett års respittid for fornyelse av førerrett i tunge klasser.

ØVRIG OM UTSTEDELSE AV FØRERKORT

Artikkel nr. 7 nr. 5 Nytt europeisk førerkortnettverk

Politidirektoratet legger til grunn at det nye europeiske førerkortnettverket (RESPER) også vil kunne benyttes ved politiets kontroller slik at det raskt kan undersøkes om et utenlandsk førerkort som presenteres i kontrollen er ekte eller ikke.

Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet vil i første omgang etablere, teste ut og benytte det nye europeiske førerkortnettverket i forbindelse med de førerkortjenestene som etaten utfører på trafikkstasjonene. Bruk av disse dataene i kontrollsammenheng vil eventuelt bli utredet på et senere tidspunkt

Artikkel 11 nr. 6 Førerkort byttet inn fra tredjeland og artikkel 12 Fast bopel/vanlig bosted

Transportbedriftenes Landsforening støtter tilføyelsen i førerkortforskriften § 5-2 fjerde ledd, og mener at det er viktig at det åpnes for muligheten til å utstede norsk førerkort til personer som ikke har bodd i Norge men som for eksempel kan dokumentere tilsetting i et norsk selskap.

Kripos mener at det i forhold til innbytte av EU-førerkort opprinnelig utstedt i et tredjeland ville være hensiktsmessig å definere eventuelle retningslinjer eller krav til kontroll som bør være gjennomført av den myndighet som opprinnelig byttet inn tredjelandsførerkortet.

I § 5-3 foreslås det at førerkort skal kunne utstedes før en person har oppholdt seg i Norge i 6 måneder dersom vedkommende kan dokumentere at formålet med oppholdet er at det skal vare i mer enn 6 mnd. Kripos er kritiske til at det ikke skal foreligge noe statlig dokument som også godkjenner at vedkommende har en form for tillatelse til å oppholde seg i riket i den tiltenkte perioden (arbeids- og/eller oppholdstillatelse). Videre vil en slik vag definisjon av hvilke dokumenter som skal kunne benyttes føre til at den enkelte saksbehandler vil måtte ta stilling til hvilke dokumenter som skal være dekkende. Dette forutsetter omfattende kunnskap om en mengde dokumenter og deres troverdighet.

Det tas heller ikke stilling til hvilke kontrollsteg som skal utføres opp mot de fremlagte dokumentene. Dette er et sentralt punkt ettersom vi i dag vet at mange benytter falsk støttedokumentasjon for å få tilegne seg dokumenter utstedt av riktig myndighet. Dersom en person som benytter falsk identitet er i stand til å motta et ekte norsk førerkort, så vil dette benyttes som et grunnlagsdokument for å kunne benytte denne identiteten videre i samhandlingen med det norske samfunnet.

Vegdirektoratets kommentarer

For å få utstedt norsk førerkort må man ha lovlig opphold. Når vi nå ønsker å lette på kravet for hvor lenge man må ha oppholdt seg i Norge før man kan få utstedt norsk førerkort innebærer dette selvfølgelig ikke noen lemping av kravet til lovlig opphold. Vi forutsetter at man har en oppholdstillatelse som gjør at man for eksempel kan jobbe i Norge i mer enn 6 måneder. Det vi nå vil kreve for personer som vil ha førerkort før de har bodd her i 6 måneder, er en tilleggsdokumentasjon utover oppholdstillatelse. Det er bakgrunnen for at vi ikke ser det som nødvendig å sette opp klare kriterier for hva som skal godkjennes, men at det til en viss grad kan benyttes skjønn. Vi vil sette opp interne retningslinjer som skal gjøre det enklere for saksbehandler, men mener at det ikke er nødvendig å forskriftsfeste krav til denne dokumentasjonen.

Bakgrunnen for forslaget er at reglene for hvor lenge man kan benytte et utenlandsk førerkort i Norge ble endret fra ett år til tre måneder fra 1. juli 2010. Forslaget er ment å gjøre det enklere for personer som flytter hit permanent eller som for eksempel har et tidsbegrenset arbeidsforhold i Norge. Dersom vi ikke endrer reglene vil vi ha et tidsgap på 3 måneder hvor personer som ikke har førerkort utstedt i et EØS-land ikke kan kjøre bil i Norge. Dette er slik vi ser det unødvendig tungvint.

Den som ønsker norsk førerkort må for øvrig oppfylle alle vilkår for å få utstedt norsk førerkort, enten det er innbytte eller første gangs utstedelse. Slik vi ser det vil ikke forslaget kunne gjøre det enklere å skaffe seg falsk identitet. I verste fall vil vi bryte med kravet om fast bopel hvis vi utsteder førerkort til en person som benytter falsk dokumentasjon på for eksempel arbeidsforhold. Slik sett kan man se det slik at forslaget potensielt kan føre til noe økt førerkortturisme dersom det blir utbredt å benytte slik falsk dokumentasjon. Dette kunne nok kommet klarere frem av høringen.

Forslaget endrer heller ikke våre krav til at identitet skal være sikker før en person får utstedt førerkort.

DEL II - FJERNING AV FØDSELSNUMMER PÅ FØRERKORT

Skattedirektoratet støtter fullt ut forslaget om å fjerne fødselsnummeret på førerkort. Også skatteetaten har utfordringer med hensyn til identitetskontroll og mener at fordelene med å fjerne fødselsnummeret på førerkort må veie tyngre enn ulempen med at publikum må anskaffe alternativt legitimasjonskort der det måtte være nødvendig.

Datatilsynet støtter forslaget om å fjerne fødselsnummeret på førerkortet.

Norges Automobil Forbund (NAF) har forståelse for bakgrunnen for forslaget om å fjerne personnummeret på førerkortet selv om vi da ”mister” et legitimasjonskort. NAF påpeker at den reduserte muligheten for misbruk imidlertid vil ligge noe frem i tid i og med at siste utfasing skal skje innen 2033.

Politidirektoratet mener at fordi fødselsnummer er en unik identifikator vil kvaliteten på politiets kontroller ute på vei svekkes dersom dette fjernes fra førerkortet. De peker for øvrig på at førerkortet heller ikke lenger vil kunne benyttes som legitimasjon ved for eksempel søknad om pass.

Kripos mener det er viktig å erkjenne at førerkort i dag i utstrakt grad benyttes som legitimasjonskort, selv om dette ikke var den opprinnelige intensjonen. Kripos viser til at det defineres videre at bankkort godkjennes som akseptabel legitimasjon for å få utstedt et førerkort. Ettersom et bankkort blir utstedt av en privat aktør, og kun skal benyttes opp i mot det etablerte kundeforholdet, så har ikke dette dokumentet noen validitet i det øvrige samfunn. At en offentlig aktør så definerer et slikt dokument som ”akseptabel legitimasjon” for å få utstedt et nasjonalt førerkort oppfattes dermed som feil. Kripos mener Vegdirektoratet definerer at de ved å akseptere et slikt dokument har sikret opplysningene på kortet som et forvaltningsorgan. De har da utført sin kontrollplikt som et statlig forvaltningsorgan basert på et dokument utstedt av en privat aktør med hensikt å definere et kundeforhold. Kripos stiller spørsmål ved denne logikken.

Kripos mener det er positivt at det fullstendige fødselsnummer nå skal vekk fra norske førerkort. Dette vil langt på vei være en positiv faktor til å begrense at enkeltindividets fulle personnummer kommer på avveie.

Kripos påpeker at det ikke er definerte krav i forskriften til hvilke krav som stilles til dokument, eller identitetskontroll, av personen som søker om førerkort. Kripos mener at det at førerkortet er utstedt av et forvaltningsorgan forsterker inntrykket av at en fullstendig identitets- og dokumentkontroll er utført av myndighetene og gir dokumentet (og dermed den falske identiteten) ekstra troverdighet.

Vegdirektoratets kommentarer

Hva som skal godtas av legitimasjonskort er en viktig diskusjon og et vanskelig tema. Det er en av grunnene til at Statens vegvesen ønsker at førerkortet kun blir et førerbevis og ikke et legitimasjonskort. På den måten vil vi i større grad fri oss fra rollen som identitetssikrer. Vi har diskutert om vi eventuelt kun skal godta pass som legitimasjon ved utstedelse av førerkort, men har foreløpig ikke gjennomført dette. Det bemerkes for øvrig at det fremgår av politiets egne nettsider at bankkort med bilde er regnet som gyldig legitimasjon ved søknad om pass.

ANNET

Førstehjelp

Norsk Førstehjelpsråd mener at Vegdirektoratet må sikre at utlendinger som får byttet inn sitt utenlandske førerkort til norsk, gjennomfører minst 4 timer førstehjelpsopplæring dersom de ikke kan dokumentere å ha gjennomført slik opplæring. De mener dette må gjelde for alle førerkortklasser.

Norsk Resuscitasjonsråd støtter høringsinnspillet fra Norsk Førstehjelpsråd.

Dette har ikke vært gjenstand for høring i denne omgang. Vegdirektoratet må prioritere å få på plass de nødvendige forskriftsendringer for gjennomføring av tredje førerkortdirektiv. Vi tar innspillet med oss videre til en senere revisjon.

DEL III FORSLAG FORSKRIFTSVEDTAK (ENDRINGSFORSKRIFTER)

Det er kommet inn få sterke innvendinger til forslaget som ble sendt på høring.

Vedrørende motorsykkel har vi stort sett fått positive tilbakemeldinger på forslaget om 7 timer obligatorisk opplæring ved utvidelse av føreretten fra klasse A2 til A. Én høringsinstans har uttrykt skepsis for at førerett kan erverves etter bare gjennomført obligatorisk opplæring.

Når det gjelder førerkortklasse B, kode 96, støtter de fleste høringsinstansene forslaget om obligatorisk kurs for å få kode 96 på førerkortet. Én høringsinstans er, som ved motorsykkel, skeptisk til at utvidet førerett skal kunne erverves etter bare gjennomført opplæring.

Vegdirektoratet har mottatt andre innspill både til ATV, motorsykkel og klasse B kode 96 som ikke er direkte knyttet til forskriftsendringene.. Disse innspillene tar vi med oss i det videre utredningsarbeidet.

Innføring av nye krav til eldre om å fornye selve førerkortet samtidig med at de får utstedt helseattest har det vært få kommentarer til. Pensjonistorganisasjonene har vært opptatt av at det ikke skulle innføres noen form for prøver, noe forslaget heller ikke innebærer.

Heving av aldersgrensen for slike helseattester var det også få innspill på. Forslaget støttes av Legeforeningen og LO, med andre ord både av faglig ekspertise og en representant for store brukergrupper.

Forslaget om å fjerne fødselsnummer på førerkortet er ikke en del av gjennomføringen av tredje direktiv. Forslaget fikk positiv mottakelse selv om en del høringsinstanser ser praktiske problemer knyttet til dette.

Forslaget om innføring av administrativ gyldighet på 10 år fikk blandet mottakelse. I samråd med Samferdselsdepartementet vil Vegdirektoratet endre sitt forslag til 15 år som er en mulighet direktivet gir. Ut over dette fastsetter Vegdirektoratet forskriftsendringene som foreslått.

Forskrift om endringer i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (implementering av 3. førerkortdirektiv)

Fastsatt av Vegdirektoratet 8. mars 2011 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 24, § 26, § 27, § 28, § 30 og § 43, jf. delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196. EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 24f (direktiv 2006/126/EF).

I

I forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. gjøres følgende endringer:

§ 2-2 skal lyde:

§ 2-2. Kjøretøykategorier m.m.

Med mindre annet fremgår av denne forskrift, gjelder definisjonene i kjøretøyforskriften av 4. oktober 1994 nr. 918.

Med mindre annet fremgår av denne forskrift, skal den kjøretøykategori som fremgår av vognkortet legges til grunn.

For øvrig gjelder følgende definisjoner:

1. **Motorvogn:** *Ethvert motordrevet kjøretøy som normalt brukes til transport av personer eller gods på veg eller til å trekke kjøretøy som brukes til transport av personer eller gods på veg. Definisjonen omfatter også trolleybuss, men ikke traktor og motorredskap.*
2. **Motorsykkel:** Motorvogn registrert som motorsykkel i henhold til kjøretøyforskriften eller tidligere forskrifter om kjøretøy. Motorsykkel er motorvogn med to hjul med eller uten sidevogn.
3. **Trehjuls motorsykkel (motor tricycle):** *motorvogn med tre symmetrisk plasserte hjul, slagvolum over 50 cm³ og konstruktiv hastighet over 45 km/t.*
4. **Mellomtung motorsykkel:** Motorsykkel som har en effekt på høyst 35 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,2 kW/kg. *Etter nedtrimming kan motorsykkelen tidligere effekt ha vært høyst det dobbelte av nåværende effekt.*
5. **Lett motorsykkel:** Motorsykkel som har et slagvolum på høyst 125 cm³, en effekt på høyst 11 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,1 kW/kg.
6. **Moped:** Motorvogn som er registrert som moped i henhold til kjøretøyforskriften eller tidligere forskrifter om kjøretøy.
7. **Tilhenger:** Kjøretøy som definert i kjøretøyforskriften eller tidligere forskrifter om kjøretøy. I forhold til førerrett beskrevet i kap. 3, regnes tilhengerredskap også som tilhenger.
8. **Kjøretøy med automatgir:** Kjøretøy uten koplingspedal (eller koplingshendel som betjenes manuelt for klasse A, A1 eller A2).

§ 3-1 skal lyde:

§ 3-1. Førerkortklasser - oversikt, minstealder

Førerrett kan i Norge erverves i følgende internasjonale klasser og med følgende krav om minstealder *m.m.*:

1. Klasse AM – moped – 16 år, men 18 år for tre- og firehjuls moped med egenvekt (minus batterienes vekt ved eldrift) over 150 kg
2. Klasse A - motorsykkel, direkte erverv - 24 år
3. Klasse A - motorsykkel, etappevis erverv - 20 år forutsatt minst 2 års kjøreeerfaring med klasse A2, ellers kreves det minst 2 års kjøreeerfaring med klasse A2 før fylte 24 år. Minstealderen er dog 21 år for trehjuls motorsykkel med en effekt på over 15 kW
4. Klasse A2 – mellomtung motorsykkel - 18 år
5. Klasse A1 – lett motorsykkel - 16 år
6. Klasse B – personbil, varebil - 18 år
7. Klasse C - lastebil - 21 år
8. Klasse C1 – lett lastebil - 18 år
9. Klasse D - buss - 24 år
10. Klasse D1 – minibuss - 21 år
11. Klasse BE - tilhenger til klasse B - 18 år
12. Klasse CE - tilhenger til klasse C - 21 år
13. Klasse C1E - tilhenger til klasse C1 - 18 år
14. Klasse DE - tilhenger til klasse D - 24 år
15. Klasse D1E – tilhenger til klasse D1 -21 år.

Minstealderen for utstedelse av førerkort i klassene C, CE, D, DE, D1 og D1E kan være lavere for person som har påbegynt eller fullført godkjent opplæring etter yrkessjåførforskriften av 16. april 2008 nr 362.

Førerrett i klasse AM kan for kjøring i Norge være begrenset ved påføring av de nasjonale kodene 145, 146 og 147.

Førerrett i klasse B1 (firehjuls motorsykkel) kan utstedes ved innbytte, fornyelse eller duplikat av tilsvarende førerkortklasse utstedt i annen EØS-stat. Minstealderen er 18 år.

Førerrett i Norge kan erverves i følgende nasjonale klasser og med følgende krav om minstealder:

1. Klasse S - beltemotorsykkel -16 år, men 18 år hvis beltemotorsykkelen har et forhold mellom effekt og egenvekt på over 0,2 kW/kg
2. Klasse T - traktor, begrenset totalvekt - 16 år når traktor med eller uten tilhenger har samlet tillatt totalvekt på høyst 25 000 kg
3. Klasse T - traktor, ubegrenset totalvekt - 21 år eller 2 års kjøreeerfaring med klasse T.

Nasjonale førerrettigheter er gyldige for kjøring i utlandet i den grad disse aksepteres av vedkommende myndigheter.

§ 3-2 skal lyde:

§ 3-2. Førerett i klasse A

Førerett i klasse A gjelder for:

1. Motorsykkel med eller uten sidevogn
2. Trehjuls motorsykkel med en effekt på over 15 kW
3. Moped.

I Norge omfatter føreretten også føring av tilhenger til motorsykkel med slagvolum over 125 cm³. Motorsykkelen må være godkjent for å trekke tilhenger og tillatt tilhengervekt må være påført vognkortet

§ 3-3 skal lyde:

§ 3-3. Førerett i klasse A2

Førerett i klasse A2 gjelder for:

1. Motorsykkel med eller uten sidevogn hvor motorsykkelen har en effekt på høyst 35 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,2 kW/kg. Etter nedtrimming kan motorsykkelen tidligere effekt ha vært høyst det dobbelte av nåværende effekt
2. Trehjuls motorsykkel med en effekt på høyst 15 kW
3. Moped.

I Norge omfatter føreretten også føring av tilhenger til motorsykkel med slagvolum over 125 cm³. Motorsykkelen må være godkjent for å trekke tilhenger og tillatt tilhengervekt må være påført vognkortet.

§ 3-4 skal lyde:

§ 3-4. Førerett i klasse A1

Førerett i klasse A1 gjelder for:

1. Lett motorsykkel med eller uten sidevogn hvor motorsykkelen har et slagvolum på høyst 125 cm³, en effekt på høyst 11 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,1 kW/kg
2. Trehjuls motorsykkel med en effekt på høyst 15 kW
3. Moped.

§ 3-5 skal lyde:

§ 3-5. Førerett i klasse B

Førerett i klasse B gjelder for:

1. Motorvogn (unntatt motorsykkel og moped) med en tillatt totalvekt på høyst 3500 kg og godkjent for transport av høyst 8 passasjerer i tillegg til fører.
2. Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 750 kg.
3. Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg forutsatt at samlet tillatt totalvekt for vogntoget ikke overstiger 3 500 kg.
4. Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg forutsatt at samlet tillatt totalvekt for vogntoget ikke overstiger 4 250 kg og

vedkommende har fellesskapskode 96 påført førerkortet.

5. Firehjuls motorsykkel
6. Moped

I Norge omfatter føreretten også føring av:

1. *Traktor og motorredskap hvor kjøretøyenes tillatt totalvekt er høyst 3500 kg, eventuelt med tilhenger når kjøretøyenes konstruktive hastighet er høyst 40 km/t.*
2. Beltebil med eller uten tilhengerslede.
3. Tilhenger til firehjuls motorsykkel med slagvolum over 125 cm³ når tillatt totalvekt for tilhengeren er høyst 750 kg. Trekkvognen må være godkjent for å trekke tilhenger og tillatt tilhengervekt må være påført vognkortet.

§ 3-6 skal lyde:

§ 3-6. Førerett i klasse B1 eller klasse B kode 73

Førerett i klasse B1 (klasse B kode 73) gjelder for firehjuls motorsykkel og for moped.

I Norge omfatter føreretten også føring av eventuell tilhenger til firehjuls motorsykkel med slagvolum over 125 cm³.

§ 3-7 skal lyde:

§ 3-7. Førerett i klasse C

Førerett i klasse C gjelder for førerett i klasse B og for:

1. Motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg *og som er godkjent for transport av høyst 8 passasjerer i tillegg til fører.*
2. Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 750 kg.

I Norge omfatter føreretten også føring av traktor og motorredskap generelt, eventuelt med tilhenger når kjøretøyenes konstruktive hastighet er høyst 40 km/t.

§ 3- 8 skal lyde:

§ 3-8. Førerett i klasse C1

Førerett i klasse C1 gjelder for førerett i klasse B og for:

1. Motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg, men høyst 7500 kg, *og som er godkjent for transport av høyst 8 passasjerer i tillegg til fører.*
2. Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 750 kg.

I Norge omfatter føreretten også føring av traktor og motorredskap hvor kjøretøyenes tillatte totalvekt er over 3500 kg, men høyst 7500 kg, eventuelt med tilhenger når kjøretøyenes konstruktive hastighet er høyst 40 km/t.

§ 3-9 skal lyde:

§ 3-9. Førerett i klasse D

Førerett i klasse D gjelder for førerett i klasse B og for:

1. Motorvogn *godkjent for transport av flere enn 8 passasjerer i tillegg til fører.*
2. Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 750 kg.

3. Leddbuss.

§ 3-10 skal lyde:

§ 3-10. Førerrett i klasse D1

Førerrett i klasse D1 gjelder for førerrett i klasse B og for:

1. Motorvogn godkjent for transport av flere enn 8, men høyst 16 passasjerer i tillegg til fører. Motorvognens lengde må ikke overskride 8 m.
2. Vogntog bestående av motorvogn som omfattes av nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 750 kg.

§ 3-11 skal lyde:

§ 3-11. Førerrett i klasse BE

Førerrett klasse BE gjelder for vogntog bestående av motorvogn som omfattes av § 3-5 første ledd nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 3500 kg.

I Norge omfatter førerretten også føring av traktor og motorredskap, begge med tillatt totalvekt ikke over 25.000 kg og med konstruktiv hastighet ikke over 40 km/ t, med eller uten tilhenger.

§ 3-12 skal lyde:

§ 3-12. Førerrett i klasse CE

Førerrett i klasse CE gjelder for klasse BE og for vogntog bestående av motorvogn som omfattes av § 3-7 første ledd nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg.

I Norge omfatter førerretten også føring av traktor og motorredskap generelt, eventuelt med tilhenger.

§ 3-13 skal lyde:

§ 3-13. Førerrett i klasse C1E

Førerrett i klasse C1E gjelder for klasse BE og for vogntog bestående av motorvogn som omfattes av § 3-8 første ledd nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg. Vogntogets samlede tillatte totalvekt må ikke overstige 12.000 kg. Førerretten gjelder også for vogntog bestående av motorvogn som omfattes av § 3-5 første ledd nr. 1 (klasse B) og tilhenger med tillatt totalvekt over 3500 kg forutsatt at vogntogets samlede tillatte totalvekt ikke overstiger 12 000 kg.

I Norge omfatter førerretten også føring av traktor og motorredskap hvor kjøretøyenes tillatte totalvekt er over 3500 kg, men høyst 7500 kg, eventuelt med tilhenger.

§ 3-14 skal lyde:

§ 3-14. Førerrett i klasse DE

Førerrett i klasse DE gjelder for klasse BE og for vogntog bestående av motorvogn som omfattes av § 3-9 første ledd nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg..

§ 3-15 skal lyde:

§ 3-15. Førerrett i klasse D1E

Førerett i klasse D1E gjelder for klasse BE og for vogntog bestående av motorvogn som omfattes av § 3-10 første ledd nr. 1 og tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg.

§ 3-16 skal lyde:

§ 3-16. Førerett i klasse AM

Førerett i klasse AM gjelder for moped som definert i denne forskrift § 2-2.

I Norge kan føreretten i klasse AM være begrenset ved påføring av nasjonale koder. Kode 145 og kode 146 gjelder bare for føring av tohjuls moped. I tillegg gjelder kodene føring av tre- og firehjuls moped med egenvekt (minus batterienes vekt ved eldrift) ikke over 150 kg. Kode 147 gjelder bare for føring av tre- eller firehjuls moped.

§ 4-1 skal lyde:

§ 4-1. Gyldighetstid for førerkort

Førerkort i klassene A, A2, A1, AM, B, B1, BE, M, S og T gis 15 års gyldighet med mindre det settes en kortere gyldighetstid i henhold til §§ 4-2 til 4-5. For søker som har fylt 60 år, settes utløpsdato på førerkortet til den dato søker fyller 75 år. Har søker fylt 75 år, settes utløpsdato lik den datoen som er angitt i helseattesten. Førerkortet skal likevel ha varighet på maksimalt fem år dersom innehaveren har diabetes mellitus som behandles med insulin eller andre antidiabetika.

Førerkort i øvrige klasser gis 5 års gyldighet med mindre det settes en kortere gyldighetstid i henhold til §§ 4-3 til 4-5. Før utstedelsen må søker fremlegge helseattest. Ved utstedelse av førerkort etter dette ledd, gis førerkortklasse etter første ledd samtidig ny gyldighetsperiode etter reglene i første ledd. For søker som har fylt 65 år, settes utløpsdato på førerkortet til den dato søker fyller 70 år. Har søker fylt 70 år, gis førerkortklassen gyldighet i ett år om gangen.

For asylsøker som dokumenterer lovlig opphold, gis førerkortet gyldighet for 4 år om gangen.

Ny § 4-6 skal lyde:

§ 4-6. Utfasing av eldre førerkort

Førerkort utstedt før 1. mars 1989, må byttes til nytt førerkort senest innen 19. januar 2018. Førerkort utstedt i perioden 1. mars 1989 - 31. desember 1997, må byttes til nytt førerkort senest innen 19. januar 2023. Førerkort utstedt i perioden 1. januar 1997 - 18. januar 2013, må byttes til nytt førerkort senest innen 19. januar 2033.

Førerkort som ikke skiftes ut innen fastsatt frist, mister sin gyldighet.

§ 5-2 fjerde ledd skal lyde:

Førerkort utstedes bare til søker med fast bopel i Norge og som har oppholdt seg i minst 6 måneder i landet, eller kan dokumentere at oppholdet skal vare i mer enn 6 måneder. Ved innbytte og fornyelser gjelder ikke kravet om 6 måneders opphold i Norge. Førerkort kan også utstedes til en som kan dokumentere at vedkommende har studert minst 6 måneder i Norge. Førerkort kan, ved innbytte, utstedes til person som er registrert bosatt i Norge.

Ny overskrift i kapittel 6 skal lyde:

Kap. 6. Fornyelse av førerkort

Ny § 6-1 skal lyde:

§ 6-1. Fornyelse av førerkort

Førerkortet må fornyes før utløpsdato for at føreretten skal ha uavbrutt gyldighet. Saksbehandlingsreglene i kap. 5 gjelder. Det tas nytt bilde av søker hvis forrige bilde er 10 år eller eldre. Førerkortklassenes gyldighetsperiode beregnes etter reglene i § 4-1. Ved fornyelse av klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE må søker fremlegge helseattest. Det samme gjelder for andre førerkortklasser som er gitt kortere gyldighetstid pga. helsemessige forhold og ved fornyelse av førerkort i klassene A, A2, A1, AM, B, B1, BE, M, S og T når søker har fylt 75 år.

Har førerkort i klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE utløpt for mer enn 1 år siden, må praktisk førerprøve bestås før fornyelse av klassen. Har søker flere førerkortklasser, er det tilstrekkelig at prøve bestås i den mest omfattende klassen. Som mest omfattende førerkortklasse regnes i stigende rekkefølge: B, BE, C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE, CE. Prøve i klasse B, C, C1, D, D1; eventuelt med tilhenger, anses å dekke klassene A, A2, A1, AM, S og T.

Har føreretten vært tilbakekalt eller inndratt av domstolene eller politiet, kan nytt førerkort utstedes når søker dokumenterer at vilkårene foreligger for gjennerverv av føreretten.

§ 8-1 skal lyde:

8-1. Førerkort fra annen EØS-stat

Førerkort som er utstedt i en annen EØS-stat, er gyldig her i landet i samsvar med sitt innhold.

”Midlertidig kørekort” og ”turistkørekort” utstedt i Danmark samt ”tilfälligt körkort” utstedt i Finland, gjelder også under midlertidig opphold her i landet.

§ 9-2 skal lyde:

§ 9-2. Førerkort utstedt i EØS-stat

Førerkort som er utstedt i en annen EØS-stat er gyldig her i landet i samsvar med sitt innhold til førerkortets gyldighetstid utløper.

Bestemmelsene i denne forskrift får anvendelse for slike førerkort, blant annet når det gjelder fornyelse, utvidelse, duplikat, helsebestemmelser, tap eller tilbakekall av førerett og beslag og inndragning av førerkort. Innehaver av utenlandsk førerkort som taper eller får tilbakekalt føreretten, eller som får førerkort inndratt, skal få utstedt nytt norsk førerkort i stedet for tilbakelevering av førerkortet.

For førerkort i klassene C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 eller D1E som er utstedt med mer enn fem års gyldighet, aksepteres gyldighet i fem år etter at vedkommende fikk fast bopel i Norge med mindre førerkortets utløpsdato er tidligere eller annen gyldighet følger av § 14-5 ellefte ledd.

§ 10-1 første ledd skal lyde:

§ 10-1. Generelt om innbytte

Når *gyldig* utenlandsk førerkort byttes inn til norsk førerkort, gjelder de vanlige bestemmelsene i denne forskrift fullt ut med mindre annet fremgår av denne forskriften.

§ 10-3 første og annet ledd skal lyde:

§ 10-3. Innbytte av førerkort utstedt i annen EØS-stat

Førerkort *utstedt i annen EØS-stat*, kan byttes *direkte til* norsk førerkort i tilsvarende klasser når innehaveren er fast bosatt her i landet. *Retten til direkte innbytte gjelder ikke for førerkort som er innbyttet fra et tredjeland. Tilhører tredjelandet en av statene som er opplistet i § 10-2, kan innbytte gis etter nevnte paragraf.*

§ 8-1 første ledd gjelder tilsvarende.

I Vedlegg 4 – Førerkortkoder skal ny kode 96 lyde:

96 – Fører som oppfyller kravene for utvidet rett til trekking av tilhenger

II

I følgende bestemmelser skal uttrykkene ”klasse M” og ”M” endres til ”klasse AM” hhv. ”AM”: §§ 3-18, 4-4, 5-3, 10-1, 12-4 sjette ledd, Vedlegg 1 §§ 2 og 5, Vedlegg 5 §§ 1, 2 og 3, Vedlegg 6 §§ 1, 2, 3 og 11.

I følgende bestemmelser skal uttrykket ”A, A1” endres til ”A, A2, A1”: §§ 5-3 fjerde ledd, 8-3, 10-5, 14-2 sjette ledd og Vedlegg 1 §§ 2 og 5.

III

Endringene i I og II trer i kraft 19. januar 2013.

Forskrift om endring av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (implementering av 3. førerkortdirektiv)

Fastsatt av Vegdirektoratet 8. mars 2011 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 24, § 26, § 27, § 28, § 30 og § 43, jf. delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196. EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 24f (direktiv 2006/126/EF).

I

I forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. gjøres følgende endringer:

§ 9-9 skal lyde:

§ 9-9. Utvidelse fra klasse A1 til A2

Ved utvidelse fra klasse A1 til A2 skal eleven gjennomføre obligatoriske kurs for klasse A2 på trinn 3 og 4.

Ny § 9-10 skal lyde:

§ 9-10. Utvidelse fra klasse A1 til A

Ved utvidelse fra klasse A1 til A skal eleven gjennomføre obligatoriske kurs for klasse A på trinn 3 og 4.

Ny § 9-11 skal lyde:

§ 9-11. Utvidelse fra klasse A2 til A

Ved utvidelse fra klasse A2 til A skal eleven gjennomføre obligatorisk kurs for utvidelse til klasse A.

Ny § 11-10 skal lyde:

§ 11-10. Utvidelse fra klasse B til klasse B kode 96

Ved utvidelse fra klasse B til klasse B kode 96 skal eleven ved avslutningen av trinn 2 og 3 gjennomføre obligatorisk veiledningstime i samsvar med § 7-5. I tillegg skal obligatoriske kurs i trinn 4 gjennomføres. Kursene i trinn 4 består av Sikkerhetskurs på veg (3 timer) og Sikring av last i klasse BE, T, D1E og DE (2 timer), jf. § 27-1.

Dokumentert obligatorisk opplæring gir førerrett klasse B kode 96.

Ny § 12-6 skal lyde:

§ 12-6. Utvidelse fra klasse B kode 96 til klasse BE

Ved utvidelse fra klasse B kode 96 til klasse BE gjennomføres praktisk prøve.

§ 29-8, tredje ledd skal lyde:

Hvis en person på grunn av funksjonshemming bare kan oppnå førerrett for kjøretøy av bestemt type eller med nærmere angitt hjelpeutstyr, skal prøven avlegges på slikt kjøretøy, forutsatt at regionvegkontoret finner det forsvarlig å benytte kjøretøyet under prøven, jf. § 4-8, første ledd.

II

Endringene trer i kraft 19. januar 2013.