

HØRING AV FORSLAG TIL ENDRINGER I FØRERKORTFORSKRIFTEN

Forordning om tekniske krav til førerkort med microchip (mikrobrikke)

Kommisjonen vedtok 4. mai 2012 forordning 383/2012/EU om tekniske krav til førerkort med microchip. Rettsakten er en forordning, og må implementeres i norsk rett «som den er», dvs. uten tilpasninger. Forordningen er ennå ikke behandlet av EØS-komiteen og den vil følgelig ikke bli implementert i førerkortforskriften før EØS-komiteen har besluttet at den skal tas inn i EØS-avtalen. Vi forutsetter imidlertid at en slik beslutning vil bli tatt i nærmeste fremtid. Vegdirektoratet har valgt å ta forordningen med på høring nå, slik at den kan implementeres raskt etter at den er blitt en del av EØS-avtalen. Hjemmelshenvisningen i forskriftsutkastet vil da bli oppdatert.

Forordningen foreslås implementert ved en henvisning i førerkortforskriften vedlegg 2 § 2, som fastsetter at dersom førerkort skal ha microchip, skal disse være i samsvar med kravene i forordning 383/2012/EU. Vi har valgt å bruke det norske ordet mikrobrikke i forskriftsteksten.

Bakgrunnen for forordningen er at direktiv 2006/126/EF om førerkort (tredje førerkortdirektiv) artikkel 1 nr. 2 åpner for at medlemsstatene kan introdusere en microchip i sitt nasjonale førerkort. Ordningen er frivillig, og Norge har valgt å ikke innføre microchip når tredje førerkortdirektiv trer i kraft 19. januar 2013.

Hensikten med microchip i førerkortet er blant annet å gjøre det vanskeligere å forfalske førerkort.

Om selve forordningen

Microchipsen vil være bærer av personopplysninger om førerkortinnehaveren, og forordningens fortale fastsetter at behandlingen av personopplysningene skal skje i tråd med Rådets og Parlamentets direktiv 95/46/EF (personverndirektivet).

Det følger av artikkel 2 i forordningen at microchipsen skal lagre opplysningene som nevnes i forordningens vedlegg 1 avsnitt I.2.2. Microchipsen skal inneholde de samme dataene som fremgår av førerkortet, og skal ikke benyttes til å lagre annen type informasjon. Bilde og signatur skal lagres i microchipsen. Dersom en medlemsstat har valgt å innta noen av de valgfrie elementene i tredje førerkortdirektiv vedlegg 1, skal også disse lagres i microchipsen.

De generelle kravene til microchipsen følger av forordningens vedlegg 1. Kravene er basert på ISO-standard 18013 og dekker spesifikasjonene til microchipsen og logisk datastruktur i microchipsen, spesifikasjonene for harmoniserte data og tilleggsdata som skal lagres i chipen, og spesifikasjonene som relaterer seg til beskyttelse av dataene som lagres i microchipsen.

Vedlegg I inneholder også spesifikasjoner til selve microchipsen. Den skal være enten en kontaktchip, en kontaktløs chip, eller en kombinasjon av kontakt- og kontaktløs chip.

Informasjonen i microchipen skal kunne identifiseres ved en unik applikasjonsidentifiserer (AID).

Vedlegg II til forordningen inneholder en liste over standarder som skal benyttes for førerkort som inneholder microchip, jf. artikkel 3.

Artikkel 4 fastsetter at det skal være en prosedyre for typegodkjenning av produsenter av førerkort med microchip. Detaljene for typegodkjenningsprosedyren fastsettes i vedlegg III til forordningen. Denne prosessen implementeres ikke i norsk regelverk før det blir aktuelt å implementere microchip i det norske førerkortet.

For øvrig vises til forordningen som følger som vedlegg til denne høringen.

Dersom det vil bli aktuelt å innføre microchip på et senere tidspunkt vil Vegdirektoratet vurdere å spesifisere vedlegg 2 til førerkortforskriften i en senere forskriftsendring.

Førerkort som er beslaglagt eller inndratt i utlandet

Etter tredje førerkortdirektiv artikkel 11 nr. 4 skal en medlemsstat nekte å utstede førerkort til en person som har et førerkort som er blitt begrenset, midlertidig opphevet eller inndratt i en annen medlemsstat.

Etter andre førerkortdirektiv var dette valgfritt og vi har kun hatt dette regulert for utenlandske førerkort. Fordi førerkortet anerkjennes i hele Europa må regelen om å nekte slik utstedelse også gjelde eget lands borgere.

Et eksempel kan være at en norsk statsborger med norsk førerkort flytter til Tyskland. Vedkommende får førerkortet inndratt i ett år pga. en fartsovertredelse der. Før inndragningsperioden er omme flytter vedkommende tilbake til Norge. Etter direktivet skal vi nekte å utstede førerkort til vedkommende så lenge inndragningsperioden varer.

I dag er det politiet som avgjør om en person skal få utstedt førerkort i slike tilfeller. I praksis blir det nok ikke utstedt førerkort til personer som har en inndragning eller beslag i et annet land, forutsatt at politiet har informasjon om inndragningen eller beslaget. Vegdirektoratet mener imidlertid at dette bør presiseres i førerkortforskriften. Når det europeiske førerkortnettverket (RESPER) tas i bruk blir det enklere å få tilbakemelding fra andre EØS land om førerrettigheter.

Det foreslås derfor å ta inn en presisering i § 11-1 første ledd om at den som har tapt førerretten eller fått sperrefrist for førerkort i en eller flere klasser *i Norge eller i utlandet*, ikke kan få utstedt førerkort i noen annen klasse så lenge tapet eller sperrefristen varer.

Bestemmelsen vil gjelde uansett hvilket land førerkortet er inndratt eller beslaglagt i.

Særregler for forsvaret

Forsvaret og Sivilforsvaret har en egen intern føreropplæring som er godkjent av Statens vegvesen. Obligatorisk opplæring som gjennomføres av vernepliktige meldes inn til Statens

vegvesen. De som har gjennomført opplæring i Forsvaret kan avlegge førerprøve ved en trafikkstasjon når minstealderen for den aktuelle førerkortklassen er oppfylt. I klassene D1, D1E, D og DE er det imidlertid tatt inn et unntak i § 12-3 første ledd som gjør at førerprøve kan avlegges fra fylte 20 år. Dette unntaket er nødvendig for at forsvaret og sivilforsvaret skal kunne benytte vernepliktige som bussjåfører. Forsvaret og Sivilforsvaret er unntatt fra reglene i tredje førerkortdirektiv. Det enkelte medlemsland står derfor fritt til å fastsette egne nasjonalt tilpassede regler.

Heving av minstealder for utstedelse av førerkort

Fra 19. januar 2013 heves minstealderen for flere førerkortklasser som følge av EUs tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF). Minstealderen for klassene C og CE heves fra 18 til 21 år og minstealderen for klassene D og DE heves fra 21 til 24 år. Samtidig innføres det et skille i krav til minstealder mellom privat kjøring og yrkeskjøring hvor minstealderen er lavere i en del av de tunge klassene for de som gjennomfører yrkessjåførutdanning. Forsvaret og Sivilforsvaret er fritatt fra kravet til yrkessjåførkompetanse og følger reglene for erverv av førerkort med de unntakene som gjelder i § 12-3.

På bakgrunn av at minstealderen for erverv av førerkort heves i de tyngste klassene, må § 12-3 tilpasses for at Forsvaret og Sivilforsvaret fortsatt skal kunne benytte unge vernepliktige soldater som sjåfører for de største kjøretøyene. Det foreslås å presisere at den lavere minstealderen som følger av unntaket gjelder gjennomføring av praktisk førerprøve. Det betyr samtidig at de som gjennomfører trafikkopplæring i Forsvaret eller Sivilforsvaret kan gjennomføre teoriprøve inntil 6 måneder før minstealder etter § 12-3 er nådd.

På grunn av at minstealder for utstedelse av førerkort i enkelte klasser heves, må § 12-3 første ledd siste punktum endres hvis de vernepliktige fortsatt skal kunne få utstedt sivilt førerkort på bakgrunn av opplæringen i Forsvaret. Bestemmelsen sier i dag at førerkort må utstedes innen tre år etter avlagt prøve. Vegdirektoratet foreslår å øke denne fristen til fem år slik at de som består prøve for buss når de er 20 år også kan få utstedt førerkort når de oppfyller minstealderen som er 24 år. I dagens bestemmelse står det kun at førerkort ikke kan utstedes senere enn tre år etter avlagt prøve uten at det er tatt inn hva som er konsekvensen. Vegdirektoratet ser det ikke som naturlig at de som ikke tar ut førerkort etter fristen skal behandles som førstegangssøkere. Det må være tilstrekkelig at søkeren består en ny praktisk prøve dersom fristen for å ta ut førerkort ikke overholdes. Det foreslås derfor tatt inn i bestemmelsen.

Etter at førerprøve er bestått hos Statens vegvesen kan forvarets førerbevis, som er tilstrekkelig bevis ved kjøring under tjeneste, utstedes. Før det kan utstedes førerkort til privat bruk må den generelle minstealderen for førerkortklassen være oppfylt.

Utvidelse av Forsvarets- og Sivilforsvarets fritak til også å omfatte klasse BE og S

Det følger av førerkortforskriften § 13-3 andre ledd at: «Motorvogn/vogntog som betinger førerkort klasse C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 eller D1E kan ved bruk i Forsvarets tjeneste føres

av militært personell med førerkort klasse B.» Etter tredje ledd har Sivilforsvaret samme rettighet. Forsvaret og Sivilforsvaret ønsker at denne unntaksbestemmelsen skal utvides til også å gjelde klasse BE og klasse S.

I brev til Vegdirektoratet 18. april 2012 skriver Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap at det at unntaket ikke omfatter klasse S kan medføre problemer for Sivilforsvaret å dekke behovet for antall førere av beltemotorsykler. De ønsker at unntaket skal utvides til også å gjelde klasse BE.

Forsvaret ønsker også en utvidelse av unntaket til å omfatte klasse S og BE. I dag har forsvaret et midlertidig fritak i klasse S, men som ikke gjelder for kjøring på veg. Forsvaret skriver i brev til Vegdirektoratet 26. mars 2012 at «Dette resulterer i at for eksempel Grensevakten i Porsanger ikke får utført nasjonale forpliktelser i forbindelse med grensevaktjeneste, fordi enkelte av patruljerutene som følges, stedvis går på offentlig veg». Vegdirektoratet er av den oppfatning at Forsvarets unntak for klasse Små tas inn i førerkortforskriften dersom det skal videreføres.

Vegdirektoratet ser det som mer krevende å føre motorvogn i tunge klasser enn i klassene BE og S. Som Forsvaret understreker har de som målsetting å benytte dispensasjonsbestemmelsene i så liten grad som mulig. De påpeker at det likevel er viktig at de har tilstrekkelige dispensasjonshjemler som de kan benytte når det er nødvendig for å ivareta tilfredsstillende utøvelse av den tjeneste Forsvaret bedriver. Vegdirektoratet støtter dette.

Ettersom det allerede er gitt unntak for tunge klasser, ser vi det ikke som problematisk å gi tilsvarende fritak i klasse BE og S. Vegdirektoratet foreslår derfor å utvide unntaksbestemmelsen til også å omfatte klasse BE og S.

Helsekrav

Vegdirektoratet har fått innspill på at det kan fremstå som uklart om helsekravene i den enkelte klasse må være oppfylt. Vegdirektoratet oppfatter bestemmelsen kun som et fritak fra alders- og opplæringskravene. Vegdirektoratet foreslår derfor å ta inn en presisering ved et nytt fjerde punktum i andre ledd om at helsekrav må være oppfylt for den aktuelle klasse. Fordi kjøring under tjeneste i Forsvaret og Sivilforsvaret også foregår på offentlig veg anser vi det som viktig av hensyn til trafikksikkerheten at helsekravene for den aktuelle førerkortklassen er oppfylt.

Øvelseskjøring

På bakgrunn av at minstealder for tunge førerkortklasser heves medfører dette også at minstealder for å kunne øvelseskjøre i disse klassene heves jf. trafikkopplæringsforskriften § 2-1 første ledd. Det foreslås derfor et nytt punktum som åpner for at militært personell i førstegangstjeneste kan øvelseskjøre fra fylt 18 år.

ØVRIGE ENDRINGER – KOMMENTARER TIL DE ENKELTE PARAGRAFENE

Fører kortforskriften

Til § 1-7

Det tas inn en presisering om at Regionvegkontoret har vedtaksmyndighet som førsteinstans. Vegdirektoratet har også vedtaksmyndighet som overordnet klageorgan. Presiseringen medfører ingen realitetsendringer.

Til § 3-1

I første ledd nr. 3 foreslås ordet «dog» endret til «likevel». Forslaget innebærer kun en modernisering av språket og ingen realitetsendringer.

Til § 4-1

I endringsforskriftene som trer i kraft 19. januar er AM tatt inn i § 4-1. Samtidig ble det glemt å fjerne klasse M i teksten slik at det nå står både klasse AM og M i forskriftsteksten. M foreslås derfor fjernet.

Til § 4-6

På bakgrunn av prognoser som er gjort for førerkortfornyelser i årene framover ønsker vi å justere fristene for utfasing av gamle førerkortmodeller noe. Fristen for utskifting av de eldste førerkortene (grønne) forskyves slik at disse må byttes før 1. januar 2020. Vi ser også at det kan bli vanskelig for publikum å skille mellom de to gamle rosa modellene og foreslår å slå sammen disse til en felles frist for utbytting. I tillegg må det fastsettes en ordning som sikrer at også utenlandske EU-førerkort som er i bruk i Norge blir skiftet ut til nyeste modell.

Det foreslås derfor å ta inn et nytt andre ledd om at EU-førerkort som skal benyttes for kjøring i Norge, må være i overenstemmelse med EU-modellen for førerkort fra 19. januar 2033. Andre eldre EU-førerkortmodeller vil altså ikke være godkjent som bevis på førerett fra 19. januar 2013. På denne måten vil vi fange opp alle som bor i Norge som benytter et EU-førerkort og som ikke fanges opp av utstederlandets utfasing fordi de ikke lenger er bosatt der. Vi har ikke krav om at de som bosetter seg i Norge og som ønsker å beholde sitt utenlandske EU-førerkort skal registrere seg. Vi har derfor ikke oversikt over hvor mange som kjører på utenlandske EU-førerkort i Norge. Det er derfor vanskelig å lage en gradvis utfasing for disse og å nå ut med tilstrekkelig informasjon til den enkelte. Vi ser det derfor som den enkleste løsningen å sette 19. januar 2033 som frist for alle som har EU-førerkort av gammel modell til å bytte ut førerkortet.

Til § 7-2

Paragraf 7-2 første ledd siste punktum som inneholder en henvisning til § 6-1 foreslås fjernet. Henvisningen er feil og anses uansett som overflødig da det ligger i ordet «duplikat» at det kun skal være en kopi av et tidligere utstedt førerkort.

Til § 10-1

Moped blir internasjonal klasse AM i hele EU fra 19. januar 2013. Det medfører at klasse AM utstedt i et annet EØS-land må aksepteres i Norge fra 19. januar 2013. Vi vil fortsatt ikke bytte inn klasser som tilsvarer S og T fra noen land. Andre ledd i § 10-1 foreslås derfor opphevet. Samtidig tas det inn i § 10-2 som omhandler innbytte fra land utenfor EØS at førerkortklasser som tilsvarer AM, S og T ikke byttes inn og i § 10-3 som omhandler innbytte fra andre EØS-land tas det inn at førerkortklasser som tilsvarer S og T ikke byttes inn. I realiteten blir den eneste endringen at AM blir akseptert for innbytte fra andre EØS-land.

Det presiseres at det kun er når det søkes om disse klassene som rene førerkortklasser at de ikke gis ved innbytte. I tilfeller hvor disse klassene gis i kraft av andre klasser, skal de også gis ved innbytte, f.eks. at klasse B også gir førerrett i klasse AM.

Til § 10-2

Bestemmelsen i § 10-1 andre ledd om at førerkortklasser som tilsvarer AM, S og T ikke byttes inn foreslås flyttet til § 10-2 første ledd. Se begrunnelse under § 10-1. Klasse A2 tas også inn i første ledd fordi den blir en ny internasjonal førerkortklasse fra 19. januar 2013. I tillegg oppdateres henvisningen til § 6-1 slik at den blir korrekt.

I femte ledd foreslås det tatt inn en presisering om at bestemmelsen i dette leddet gjelder for innbytte i klasse B for å unngå at denne misforstås.

Til § 10-3

I første ledd foreslås det et nytt andre punktum om at førerkortklasser som tilsvarer S og T ikke byttes inn. Se begrunnelse under § 10-1.

Andre ledd foreslås fjernet da vi anser det som en unødvendig henvisning.

Innføring av administrativ gyldighet har vært på høring tidligere og er fastsatt med virkning fra 19. januar 2013. Det er meningen at personer som bytter inn et utenlandsk førerkort til norsk skal få gyldighet på det norske førerkortet etter vanlige regler. Det ble glemt å ta inn en oppdatering i § 10-3 fjerde ledd om gyldighetstid for norske førerkort som utstedes ved innbytte. Det foreslås derfor tatt inn at det norske førerkortet gis *15 års gyldighet* med mindre førerkortet er tidsbegrenset. I dag gis det gyldighet til innehaverens 100-års dag.

Syvende ledd anses også som overflødig da sjettede ledd omhandler innbytte både med og uten fornyelse av føreretten. Dersom man ikke leverer helseattest gis inntil 5 år alt ettersom hvor lang gyldighetstid som gjenstår på det førerkortet som byttes inn. Dersom helseattest leveres gis det 5 års gyldighet.

Bestemmelsen oppdateres også med de nye førerkortklassene AM og A2 og det gjøres en retting av henvisningen til § 6-1.

Tredje til sjettede ledd blir andre til femte ledd. Og åttende og niende ledd blir syvende og åttende ledd.

Til § 10-5

På bakgrunn av at vi allerede bytter inn førerkort fra Sveits i alle de andre internasjonale førerkortklassene ser vi ingen grunn til at vi ikke også skal akseptere innbytte av klasse AM fra Sveits dersom de innfører dette som egen førerkortklasse.

I dag kreves det at søker består en praktisk prøve dersom det søkes om innbytte senere enn ett år etter flytting til Norge. Vi ser det derfor som naturlig at vi tilsvarende krever at teoretisk prøve må bestås dersom det søkes om innbytte i klasse AM senere enn ett år etter at søkeren flyttet til Norge.

Den foreslåtte endringen i nr. 2 er kun en oppdatering av en henvisning og innebærer ingen realitetsendringer.

Til § 12-3

Det foreslås en del endringer i § 12-3 om særregler for Forsvaret og Sivilforsvaret. Se omtale over.

Til § 14-3

Vegdirektoratet foreslår å oppheve § 14-3 tredje ledd. Bestemmelsen ble tatt inn da respittåret ble fjernet slik at det ble krav til praktisk prøve for å fornye førerretten fra dag en etter at den var utløpt. Fordi dette var en veldig streng bestemmelse valgte man å ta inn en egen dispensasjonshjemmel. Da man gikk tilbake til ordningen med respittår, ble dispensasjonshjemmelen beholdt, men med en oppdatert ordlyd som rettet seg mot manglende fornyelse innen respittårets utløp, i stedet for innen førerrettens utløp. At førerkortinnehaverne igjen fikk ett år på seg etter førerrettens utløp til å fornye uten krav til ny praktisk prøve har ført til at dispensasjonspraksisen har blitt streng. For at det skal kunne gis dispensasjon skal det ha vært praktisk umulig for vedkommende å møte opp på trafikkstasjonen og fornye førerkortet, i tillegg til at situasjonen som har forhindret vedkommende fra å fornye var vanskelig å forutse. I praksis har vurderingen blitt like streng som vurderingen av dispensasjon etter femte ledd hvor dispensasjon kan gis når det foreligger «særlig tungtveiende grunner».

Til vedlegg 1 § 2

Det følger av § 4-1 første ledd siste punktum at førerkort ikke skal utstedes for mer enn fem år til personer som har diabetes mellitus som behandles med insulin eller andre antidiabetika. De generelle helsekravene for å inneha førerkort reguleres i vedlegg 1 til førerkortforskriften. For personer med diabetes er det tatt inn i § 3 at det i tunge klasser ikke skal utstedes førerkort for mer enn 3 år. Det vil derfor være naturlig å ta det inn i § 2 at førerkort til personer med diabetes ikke kan utstedes for mer enn fem år i lette klasser. Det foreslås derfor et nytt pkt. 8 hvor dette tas inn.

Til vedlegg 2 § 2

Se beskrivelse av microchipforordningen over.

Til vedlegg 2 § 5

I vedlegg 2 § 5 første ledd nr. 12 gjøres det en språklig oppdatering. Ordet bilag endres til vedlegg da det er det begrepet som brukes ellers i forskriften.

Til vedlegg 5 § 3

Det tas inn en oppdatering av klassebetegnelsen AM og en retting i andre ledd i henhold til fastsatt endring om heving av krav til helseattest i lette klasser fra 70 til 75 år.

Til vedlegg 6 § 3

Det tas inn en oppdatering av klassebetegnelsen AM

PERSONNUMMER PÅ FØRERKORTET

Fører kortet skal etter førerkortforskriften vedlegg 2 § 4 tredje ledd nr. 4d påføres et referansenummer (fødselsnummer eller annet nummer enn det som står på linje 5)

Det er altså ikke forskriftsfestet at personnummeret skal påføres førerkortet. Forslag om å fjerne det ble likevel sendt på høring da det vil få konsekvenser for alle de som bruker førerkortet som ID-kort. Etter høringen ble det fastsatt at personnummeret ikke lenger skal påføres førerkortet fra 19. januar 2013.

På bakgrunn av at nasjonalt ID-kort er forsinket, er det besluttet at fjerning av personnummeret fra førerkortet skal utsettes på ubestemt tid.

ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Microchipforordningen

Implementering av microchipforordningen får ingen økonomiske eller administrative konsekvenser før vi eventuelt velger å benytte microchip på førerkortet. Hvis det blir aktuelt vil det sendes på høring før det vedtas.

Særregler for Forsvaret og Sivilforsvaret

Det er viktig at Forsvaret og Sivilforsvaret har god beredskap og nødvendig mannskap til å føre sine ulike typer motorvogner. At de får visse unntak fra kravene i førerkortforskriften gjør at de kan disponere sine mannskaper på en bedre måte. Trafikksikkerheten anses ivaretatt ved at de vernepliktige gjennomgår en god opplæring.

Utfasing av eldre førerkortmodeller

At utfasingen utsettes for enkelte modeller medfører at det er færre som behøver å bytte ut førerkortet ved at noen har blitt så gamle at de ikke lenger kjører bil. Administrativt anses det

enklere å informere om tidsfristene når det er færre tidspunkt å forholde seg til. Det kan medføre noe kø på Trafikkstasjonene når de enkelte utfasingsfristene nærmer seg. Prognoser viser imidlertid at det sannsynligvis ikke blir noen store topper da mange av førerkortene byttes ut av andre årsaker

Øvrige endringer

Ellers er mange av endringene kun presiseringer, rettinger og oppdateringer som ikke medfører realitetsendringer og derfor heller ingen økonomiske eller administrative konsekvenser utover de fordelene det er å ha et korrekt og oppdatert regelverk.