



Statens vegvesen

## Høringsoppsummering

### Høring om forslag til endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften

- Digitale selvbetjeningstjenester i førerkortforvaltningen
- Digitalt førerkort
- Behandling av personopplysninger
- Heving av aldersgrensen for krav til fornyelse av førerkort i lette klasser med helseattest fra 75 til 80 år
- Anerkjennelse og innbytte av britiske førerkort ved eventuell Brexit uten overgangsavtale

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
14. juni 2019

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
2	Oppsummering av innspill .....	3
2.1	Generelle innspill.....	3
2.2	Nytt kapittel 15 i førerkortforskriften – digitale tjenester .....	4
2.2.1	Førerkortinnehaver kan makulere førerkort selv.....	5
2.2.2	Kun sist utstedte førerkort som er gyldig.....	9
2.2.3	Begrensning for utstedelse av førerkort som utskifting eller duplikat på Din side 9	
2.2.4	Elektronisk helsemelding – konklusjonen fra helseattesten .....	10
2.2.5	Digitalt førerkort.....	16
2.3	Nytt kapittel 16 i førerkortforskriften – behandling av personopplysninger.....	22
2.3.2	Elektronisk utveksling av førerkortopplysninger med andre EØS-land .....	25
2.4	Anerkjennelse og innbytte av britiske førerkort ved Storbritannias utmelding av EU uten overgangsavtale (Brexit) .....	25
2.5	Heving av aldersgrensen for krav om fornyelse av førerkort med helseattest i lette førerkortklasser fra 75 til 80 år .....	26
2.6	Andre endringer .....	39
2.6.1	Definisjonen av førerett – forslag til presisering.....	39
2.6.2	Overgangsregel «liten helseattest».....	40
2.6.3	Utstedelse av førerkort innen fem år etter avsluttende prøve .....	41
2.6.4	Søknad om førerkort .....	41
2.6.5	Akseptabel legitimasjon – innlogging med sikker ID .....	41
2.6.6	Retting av § 14–6 tredje ledd.....	41

## 1 Innledning

Vegdirektoratet sendte 6. mars 2019 på høring forslag til endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften med høringsfrist 26. april 2019.

Høringen omhandlet i hovedsak forslag til bestemmelser om behandling av personopplysninger og nødvendige tilpasninger til den økende digitaliseringen av førerkortforvaltningen.

Det ble foreslått at aldersgrensen for når det kreves at førerkort i lette klasser fornyes med helseattest heves fra 75 til 80 år. I tillegg ble det foreslått tilpasninger i reglene om anerkjennelse og innbytte av førerkort som kan fastsettes dersom Storbritannia går ut av EU uten en overgangsavtale.

Det har kommet inn 33 hørings svar.

Følgende høringsinstanser hadde ingen merknader til høringen: Statens vegvesen Region øst, Utenriksdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet.

## 2 Oppsummering av innspill

Innspillene er i all hovedsak gjengitt slik de er kommet inn, men deler som gjengir innhold fra høringsnotatet og innspill som angår temaer som ikke er gjenstand for høring, er ikke tatt med.

### 2.1 Generelle innspill

**Norsk Bobilforening** «er positive til forslaget om endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften om digitale tjenester, behandling av personopplysninger, heving av aldersgrense for krav til fornyelse av førerkort med helseattest for eldre og endringer som følge av eventuell Brexit uten overgangsavtale».

Norsk Bobilforening har for øvrig innspill til endringer av helsekravene for C1E. Dette er ikke et tema for høringen og blir derfor ikke omtalt her.

### ***Statens vegvesen Region midt***

«Det er positivt at det foreslås løsninger som moderniserer tjenester vi leverer innenfor førerkortområdet. Både digitalt førerkort og elektronisk helseattest er et stort skritt i riktig retning. Når man samtidig får forskriftsfestet formaliteter omkring digitalisering i offentlig forvaltning og behandling av personopplysninger i kapittel 15 og 16, blir dette veldig ryddig.»

***Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)*** «kan i det vesentlige slutte seg til de foreslåtte endringene, men har noen merknader til enkelte forslag til endringer i førerkortforskriften».

### ***Privatperson***

En privatperson mener at muligheten for begrenset førerrett i form av geografisk begrensning og tidsmessig begrensning til kjøring i dagslys ble fjernet i 2016 og at dette må gjeninnføres.

### ***Vegdirektoratets kommentarer***

Førerkort med begrensinger er ikke en del av denne høringen, men Vegdirektoratet vil likevel bemerke at muligheten for disse begrensningene ikke er fjernet. De har bare fått en ny kode på bakgrunn av at kodene ble endret i EUs førerkortdirektiv. Det ble gjennomført en «rydding» i kodene for å unngå for mange underkoder som i noen tilfeller medførte plassproblemer på førerkortet. Disse begrensningene ble fra 1. januar 2017 påført førerkortet som *kode 61 Begrenset til kjøring på dagtid (for eksempel én time etter soloppgang til én time etter solnedgang* og *kode 62 Begrenset til kjøring innen en radius av ... km fra førerkortinnehaverens bopel eller kun innenfor by/region.*

## 2.2 Nytt kapittel 15 i førerkortforskriften – digitale tjenester

### ***Norsk Transportarbeiderforbund***

Viser til at stadig flere tjenester løses digitalt og at dette for de aller fleste gjøre ting enklere. De peker samtidig på viktigheten av at det fortsatt må være gode muligheter til å få utført slike tjenester manuelt eller ved god veiledning på telefon. Dette vil være svært viktig for brukergrupper som av forskjellige årsaker kan ha vanskeligheter med å bruke rene digitale løsninger.

Norsk Transportarbeiderforbund støtter de fremlagte forslagene til digitale selvbetjeningstjenester i førerkortforvaltningen, digitalt førerkort og behandling av personopplysninger knyttet til dette.

***Norges Optikerforbund*** er kjent med flere av de kommende digitale løsningene som planlegges i forbindelse med førerrett og førerkort.

De skriver at slike tidsriktige løsninger vil forenkle på flere områder. De mener det derfor er fornuftig å tilpasse forskriftene for kommende digitalisering og videre utvikling av tjenestetilbudet.

***Norges Automobil-Forbund (NAF)*** støtter forslagene.

***Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi)***

«Difis merknader knytter seg primært til å sikre at mulighetene som ligger i digitale løsninger utnyttes, og at endringene støtter opp under digitalt førstevalg.

Det bør etter vårt skjønn legges opp til at de digitale prosesser som minimum gir samme funksjonalitet som dagens ikke-elektroniske løsninger. Som utgangspunkt bør digitale løsninger kunne erstatte de ikke-digitale løsninger, inkludert at de avløser krav om fysiske førerkort, krav om fysisk frammøte eller støtte for papirbaserte prosesser. Langt på vei synes forslaget å støtte opp under en slik ambisjon; vi vil dog peke på noen mulige forbedringspunkter.

I svaret legger vi også vekt på at det bør legges opp til å ivareta den funksjon dagens førerkort i dag har som identifikasjonsbevis i samfunnet, og at man tilrettelegger for moderne løsninger.»

***Vegdirektoratets kommentarer***

Selv om det i økende grad legges til rette for digitale løsninger, er det fortsatt mulig å gjennomføre alle førerkorthandlinger ved Statens vegvesens trafikkstasjoner. Det finnes også en telefontjeneste hvor man kan få svar på blant annet førerkortspørsmål og få veiledning i bruk av selvbetjeningsløsningene.

Det er et mål for Vegdirektoratet at de digitale løsningene som lanseres som minimum gir samme funksjonalitet som dagens ikke-elektroniske løsninger.

### 2.2.1 Førerkortinnehaver kan makulere førerkort selv

***Statens vegvesen Region vest***

Region vest stiller spørsmål om hvordan det er tenkt at dette skal fanges opp, for eksempel i kontrollsammenheng og for den del i forbindelse med bruk av førerkort som legitimasjon. De stiller spørsmål ved om kravet til sikkerhet vil ivaretas i slike sammenhenger, med tanke på eventuelt misbruk, når innehaver potensielt kan ha mer enn ett førerkort.

***Nasjonalt ID-senter (NID)***

«Vegdirektoratet begrunner selvbetjeningsløsninger som tillater at førerkortinnehaver selv kan makulere tidligere førerkort med at et krav om oppmøte er tungvint. Nasjonalt ID-senter ser at krav om oppmøte vil motvirke formålet med selvbetjeningsløsningene som er å forenkle utstedelsesprosessen. Samtidig fremstår det klart for oss at dette vil øke risikoen for misbruk, herunder juks med identitet.

Offentlige og private rettighetsforvaltere/tjenesteytere som er pålagt krav om identitetskontroll, må beslutte hvilke fysiske bevis på identitet eller elektroniske identifiseringsløsninger som skal aksepteres ved tildeling av ytelser/rettigheter/tjenester og oppføring i bruker/kunderegister. Nasjonalt ID-senter er opptatt av at de alternative fysiske bevis på identitet og eID løsninger som godtas har tilstrekkelig grad av sikkerhet i forhold til den risiko som feil identitet innebærer for den aktuelle tjenesteyteren.

Førerkort blir i dag og vil i fremtiden brukes som bevis på identitet. Innføring av nasjonalt ID-kort kan på sikt redusere bruk av førerkort som bevis på identitet, men vi antar imidlertid det er lenge til, om det i det hele tatt blir aktuelt, at offentlige og private tjenesteytere ikke godtar førerkort som bevis på identitet. Uten garantier for at ugyldige, men ekte førerkort, faktisk blir makulert, vil det potensielt være langt flere førerkort enn i dag som blir tilgjengelig som et middel for å jukse med identitet. Misbruket kan bestå i at en imposter tar førerkortet i bruk (imposter: en som benytter en annens identitet) og/eller at førerkortet blir forfalsket ved at kjennetegn og personalia blir manipulert for å tilpasse førerkortet til den personen som urettmessig tar det i bruk.

Nasjonalt ID-senter vil fraråde «selv-makulering» og tilrettelegging for utstrakt og ubegrunnet bruk av duplikater uten at det samtidig etableres tiltak for å forebygge misbruk. Et slikt tiltak kan være å sikre begrenset lesetilgang til førerkortregisteret for sentrale offentlige og private rettighetsforvaltere, slik at de kan sjekke gyldighet og eventuelle duplikat. Videre er et tiltak å gjøre regler og praksis for utstedelsesprosessen kjent slik at de som godtar førerkort som bevis på identitet er kjent med svakhetene og kan tilpasse rutinen for kontroll i henhold til slike svakheter. Det innebærer blant annet å øke kunnskaper om forfalskningsmetoder og om ansiktssammenligning for å avdekke impostere.»

### ***Politidirektoratet***

«Politidirektoratet støtter ikke forslaget. Vi mener, i likhet med Utrykningspolitiet og Oslo politidistrikt, at en slik løsning vil øke faren for misbruk av (fysiske) førerkort som ikke lenger er gyldige.

UP skriver om dette:

"Vi er enig med Vegdirektoratet i at adgangen til å kunne makulere eget førerkort, når man har fått utstedt nytt, er en forenkling men forenklingen vil kunne medføre at ordningen kan bli misbrukt og personer velger å beholde gamle førerkort som duplikat av ulike årsaker. Her kan det tenkes mange scenarier hvor både forsett og uaktsomhet kan ligge til grunn og hvor politiet har en viss erfaring med å anmelde overtredelser, avhengig av alvorligheten."

Oslo politidistrikt kommenterer følgende i sin uttalelse:

"OPD mener at en slik løsning kan bidra til misbruk av førerkort som skulle ha vært makulert. (...)

For å kunne avdekke om forevist førerkort er siste utstedt førerkort, vil dette kreve oppslag, noe som i seg selv er tidkrevende. En annen utfordring vil være dersom det

ikke er dekning eller andre forhold som medfører at kontrollmyndigheten ikke kan få foretatt et slikt oppslag på kontrollstedet.

For utenlandske kollegaer vil et slikt oppslag være svært vanskelig da de ikke vil ha direkte tilgang til førerkortregisteret. Med tanke på internasjonalt samarbeid, bør en jobbe for at kun gyldige førerkort er i omløp."

Videre mener Politidirektoratet Vegdirektoratet bør vurdere nærmere om det skal reageres på mangel på makulering av førerkort og i tilfelle hvordan det skal reageres. Vi viser til høringsuttalelse fra Utrykningspolitiet, og slutter oss til Utrykningspolitiets synspunkter. I følge Utrykningspolitiet er det ikke hjemmel til å gi forenklet forelegg etter gjeldende regelverk. For å gi bot må saken anmeldes. Dette er imidlertid ressurskrevende, og det vil ikke være hjemmel til å gi gebyr for overtredelsen. Utrykningspolitiet ønsker derfor at regelverket endres slik at det kan reageres med enten forenklet forelegg eller gebyr.»

### ***Vegdirektoratets kommentarer og konklusjon***

Nasjonalt ID-senter viser til at et tiltak for å motvirke misbruk kan være å sikre begrenset lesetilgang til førerkortregisteret for sentrale offentlige og private rettighetsforvaltere.

Dette vil trolig være mulig gjennom en videreutvikling av «Sjekk førerkort»-tjenesten hvor vi ser for oss at de som har behov for å sjekke om et førerkort er gyldig kan få opplyst dette ved å oppgi førerkortnummeret. Det er ikke planlagt en slik videreutvikling i 2019, men det kan være aktuelt å se på dette i nær framtid.

Vegdirektoratet mener at det ikke nødvendigvis blir flere som benytter førerkort som ikke er det sist utstedte enn i dag. Vi vil likevel se på tiltak som kan motvirke potensielt misbruk. Det vil være en forpliktelse for førerkortinnehaver å makulere førerkortet. I tillegg til at plikten blir fastsatt i førerkortforskriften blir førerkortinnehaver informert om dette i selvbetjeningsløsningen før bestilling av nytt førerkort. Vedkommende er da logget inn med sikker innlogging med bank-id (nivå 4). For å tydeliggjøre plikten har vi laget en rubrikk hvor førerkortinnehaver må krysse av for at han eller hun er innforstått med at det er en plikt å makulere førerkortet og at førerkortet blir registrert som ugyldig i førerkortregisteret. I forskriften i høringsforslaget var det åpnet for at førerkortinnehaver også ved bestilling på trafikkstasjon kunne makulere førerkortet selv, og at saksbehandler registrerte i førerkortregisteret at førerkortet skal makuleres av innehaver. På bakgrunn av innspill fra blant annet politiet og at vi har valgt å lage nevnte avkrysningsløsning på Din side, ønsker vi likevel å kreve at førerkortet innleveres når det bestilles nytt på en trafikkstasjon fordi vi da ikke får bekreftelsen fra førerkortinnehaver. Hovedhensynet bak forslaget var å tilrettelegge for mest mulig bruk av selvbetjeningsløsninger. Når en person møter opp ved en trafikkstasjon for å bestille et førerkort anser vi det ikke som en byrde at vedkommende må levere inn førerkortet samtidig.

Politidirektoratets argument mot forslaget dreier seg i hovedsak om at det er tidkrevende å kontrollere at det foreviste førerkortet er det sist utstedte. Til dette vil Vegdirektoratet bemerke at førerkortmodellene siden 1998 har vært påført strekkode og de nyeste har QR-

kode som inneholder førerkortnummeret. Det er opp til politiet å utvikle et kontrollverktøy som kan skanne denne og gjøre direkteoppslag mot Autosys. Den samme muligheten vil ligge i det digitale førerkortet når det lanseres. Som følge av at digitalt førerkort skal lanseres, er det etter Vegdirektoratets vurdering en forventning at politiet utvikler en kontrollmekanisme.

Videre mener Politidirektoratet at Vegdirektoratet bør vurdere nærmere om det skal reageres på at makulering av førerkort ikke er gjort og i tilfelle hvordan det skal reageres. Når det er utstedt et nytt førerkort, vil et tidligere utstedt førerkort være merket som ugyldig i Autosys. Hvis en person velger å kjøre med et førerkort som skulle vært makulert, kjører vedkommende uten gyldig førerkort og kan bli ilagt gebyr for dette. Offentlige etater eller private aktører som velger å akseptere førerkort som legitimasjon vil ikke kunne kontrollere at det er det sist utstedte førerkortet de får forevist som legitimasjon. Dette kan de heller ikke i dag.

Vi har ikke vurdert andre reaksjoner i første omgang. Dersom man etter en periode ser at det er mange som ikke makulerer førerkort som skulle vært makulert, kan andre sanksjoner vurderes innført.

Vegdirektoratet vil understreke viktigheten av at de som aksepterer førerkort som legitimasjon forsikrer seg om at de har gode rutiner for vurdering av personen kontrolløren har foran seg opp mot førerkortet, for å sikre at det er riktig person som benytter førerkortet som dokumentasjon.

Vegdirektoratet mener at det ikke er holdepunkter for å si at det ved å åpne for at førerkortinnehavere selv kan makulere førerkort som skal skiftes ut, vil bli et økt misbruk av førerkort i ID-sammenheng. De fleste vil beskytte sin egen identitet og ikke låne bort eller selge et ID-dokument. De som vil gjøre dette, har mulighet til å gjøre dette også i dag. I førerkortkontroll vil man enkelt kunne avdekke om førerkortet er det sist utstedte. Forslaget om at førerkortinnehavere selv kan makulere førerkort som skal skiftes ut gjennomføres, men bare for de tilfellene hvor førerkortet bestilles gjennom selvbetjeningsløsningene på Din side. Ordlyden endres derfor til: *Ved utstedelse av nytt førerkort skal det gamle førerkortet innleveres for makulering, med mindre førerkortet allerede er innlevert, makulert eller meldt tapt. Ved bestilling av førerkort på Din side kan førerkortet makuleres av innehaver.*

Som følge av at det kun er ved bestilling på Din side at man skal kunne makulere førerkortet selv innføres ikke endringen som ble foreslått i § 7-2 fjerde ledd: Dersom førerkortet kommer til rette, skal det straks innleveres til en trafikkstasjon *eller makuleres av innehaver.*

Endringen som ble foreslått i § 7-4 tredje ledd presiseres slik at det fremgår at det kun er ved bestilling på Din side at førerkortinnehaver kan makulere førerkortet selv.



## 2.2.2 Kun sist utstedte førerkort som er gyldig

Det har ikke kommet innspill til forslaget om å presisere i forskriften at det bare er det sist utstedte førerkortet som er gyldig. Forslaget fastsettes som foreslått.

## 2.2.3 Begrensning for utstedelse av førerkort som utskifting eller duplikat på Din side

### ***Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)***

«Bestilling på nett vil være mer lettvent og føles mindre forpliktende enn oppmøte på en trafikkstasjon. Noe som lett kan føre til omgåelse av bestemmelsen i § 3-1 om «ett førerkort» og ikke minst til misbruk av dokumentet, f.eks. i form av kriminell virksomhet. KNA ser det også som noe underlig at det skal være noe reelt behov for to eller flere duplikater per år. Vil en opprettholde en slik bestemmelse, bør det ikke i noe tilfelle være mulig med en selvbetjening av duplikatførerkort mer enn en gang per to/tre år.»

### ***Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi)***

«Høringsnotatet opplyser at dagens praksis er at det kan utstedes flere duplikater av førerkort. Det er imidlertid satt en sperre mot utstedelse av mer enn to duplikater per år, men denne sperre gjelder kun ved elektroniske søknader. I høringsnotatet er praksisen begrunnet i at man ønsker hindre bestilling av «unødvendige duplikater som kan misbrukes», uten at det sies noe om hvordan krav om fysisk fremmøte reduserer denne risikoen.

Vi tror tiltak mot misbruk bør innrettes på andre måter enn den foreslåtte. For det første forutsetter forslaget at førerkort kan misbrukes (formodentlig av uvedkommende). Det problemet bør formodentlig primært løses ved å styrke kontrollen i bruksfasen – et krav om personlig oppmøte for ytterligere duplikater av førerkort virker lite egnet i så måte. Og selv som subsidiært tiltak – hvor ambisjonen er å redusere misbruksrisikoen ved å gjøre det mindre attraktivt å skaffe seg duplikater, fremstår andre tiltak som mer formålstjenlig enn et fremmøtekrav. Eksempelvis vil et forhøyet gebyr ved tredje duplikat (i perioden) fremstå som et mer nøytralt, mer miljøvennlig og mer likebehandlende virkemiddel enn det foreslåtte fremmøtekravet; fremmøtekravet vil gi ulik ulempe og derved ulik demotiverende virkning for personer avhengig av deres reiseavstand bosted-trafikkstasjon, deres mulighet til å møte opp i trafikkstasjonens kontortid og deres digitaliseringsgrad – det er lite heldig at kun personer som «er digitale» vil oppleve tilleggsulempen ved tredjegangssøknad.»

### ***Helsedirektoratet***

«Det foreslås at § 15-5 annet ledd første punktum endres til: *Det kan ikke bestilles mer enn to førerkort som duplikat eller utskifting på Din side i løpet av 12 måneder.*»

### ***Politidirektoratet***

«Politidirektoratet mener, i likhet med Utrykningspolitiet og Oslo politidistrikt, at bestilling av duplikatførerkort på "Din side" bør begrenses slik at det kun kan bestilles ett førerkort i løpet av de siste 12 måneder. Dette må ses i sammenheng med det ovennevnte om misbruk

av førerkort som ikke lenger er gyldige. I tillegg viser vi til våre kommentarer til punkt 2.1.5.7 under, om beslag av førerkort, hvor det fremgår at det av kontroll- og håndhevingshensyn er viktig at førerkort blir tatt i fysisk beslag av politiet. Å begrense antall førerkort som kan bestilles på "Din side" antas dermed å motvirke misbruk av ugyldige førerkort i eksempelvis kontrollsammenheng.»

### ***Vegdirektoratets kommentarer og konklusjon***

Det er lagt inn en begrensning i systemene for bestilling av førerkort i selvbetjeningsløsningen som gjør at man der maksimalt kan bestille to førerkort som duplikat eller utskifting siste 12 måneder. De fleste som har gitt innspill til forslaget om å forskriftsfeste dette, mener det bør begrenses til en gang de siste 12 måneder. Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) ønsker at det skal være enda strengere med ett førerkort per 2/3 år.

Difi mener at et oppmøtekrav ikke vil være den beste måten å forhindre misbruk av flere utstedte førerkort og at et høyere gebyr for f.eks. det tredje utstedte førerkortet vil være et mer effektivt tiltak. Noe av misbruket av duplikatførerkort kan være at enkelte personer har to biler skaffer seg to førerkort for å ha et førerkort i hver bil. Vegdirektoratet antar at det for mange er en større byrde å møte opp for å bestille et førerkort enn å betale mer for et førerkort. Kravet om oppmøte vil samtidig innebære at de som må møte opp på en trafikkstasjon for å bestille førerkortet må betale et høyere gebyr fordi gebyret for bestilling via selvbetjeningsløsningene er lavere for å oppfordre til bruk av disse tjenestene. En annen side er at det er vanskeligere å «jukse» foran en virkelig person enn på internett. Ett tiltak for å forebygge og avsløre denne typen juks, er at alle førerkort som ikke er det sist utstedte vil bli registrert som ugyldig i førerkortregisteret.

Vegdirektoratet er enig i at én førerkortutstedelse som duplikat eller utskifting er tilstrekkelig for de fleste og at krav til oppmøte kan medvirke til å begrense misbruk. Vegdirektoratet endrer derfor det opprinnelige forslaget fra to til én utstedelse siste 12 måneder. Det vil imidlertid ta noe tid å få endringen på plass i systemene.

Helsedirektoratet foreslår å endre ordlyden til: *Det kan ikke bestilles mer enn to førerkort som duplikat eller utskifting på Din side i løpet av 12 måneder.* Vegdirektoratet er enige i at «de siste» ikke er nødvendig å ha med og endrer ordlyden slik Helsedirektoratet har foreslått, i tillegg til at begrensningen justeres til «ett førerkort».

## **2.2.4 Elektronisk helsemelding – konklusjonen fra helseattesten**

### ***Statens vegvesen Region vest***

«En bekymring som vi i Region vest har i denne forbindelse gjelder for eksempel søkere som har diabetes og som følgelig skal ha en begrensning på 5 år for gruppe 1, og 3 år for gruppe 2. I disse tilfellene opplever vi i dag at leger krysser av for at helsekrav er oppfylt med vanlig gyldighet, uten å legge inn begrensning (det legges til grunn at 5 og 3 år er vanlig gyldighet). Det vil være viktig at man sikrer seg mot at slike og lignende begrensninger

fanges opp når søker kun skal levere inn konklusjonssiden av helseattesten. Begrensninger bør fanges opp av en regelmotor ved elektronisk utfylling av helseattest.»

#### ***Statens vegvesen Region midt***

«Vi har i dag erfaringer med at det leveres en del helseattester som er ufullstendig/slurvete utfylt, og at konklusjonen på attesten ikke er i henhold til forskrift og med riktig vilkår. Vi regner med at programvaren som skal brukes av legene blir bygd opp slik at det ikke er mulig å få en ferdig godkjent helseattest, uten at riktige vilkår er satt/ omtalt. Tilbakemeldinger fra fagavdelingene er udelt positive.»

#### ***Norges Optikerforbund***

«Ved å tilrettelegge for trygg digital kommunikasjon mellom helsepersonell og Statens vegvesen gjøres prosessene enklere og sikrere.

Tilgang til informasjon som egenerklæringen, slik det foreslås, er positivt da mangel på denne er en utfordring ved utfylling av synsattest i dag.

God og tydelig informasjon til helseaktørene er nødvendig slik at endringer i EPJ-systemene kommer på plass naturlig.»

***Statens helsetilsyn*** støtter forslaget om elektronisk melding om helsekrav til Statens vegvesen der kun konklusjonen og ikke konkrete helseopplysninger fremkommer.

#### ***Statens vegvesen Region nord***

«En løsning hvor det kun er legen og optikerens konklusjon som overføres til Statens vegvesen er vi positive til. Dette vil forenkle arbeidet for de som jobber i skranken, og våre merkantile gir tilbakemelding om at det er flott at de slipper å sende folk tilbake til legen fordi helseattesten er fylt ut feil. De uttrykker et ønske om at legene i større grad må være mer presis enn det som er tilfellet i dag. Spesielt gjelder dette i tilfeller hvor førerettens gyldighetstid skal begrenses (som ved f.eks. diabetes). Vi håper derfor at den elektroniske løsningen som utarbeides vil være utformet slik at antallet feil minimeres, og det vanskelig vil la seg gjøre å fylle inn feil vilkår/gyldighetstid.»

***Statens vegvesen Region sør*** mener det positivt at digital overføring av helseattester kan bli en realitet. «Det blir i høringen foreslått at helseattesten som overleveres Statens vegvesen kun skal inneholde konklusjonen. Dette er vi enige i. Hvis dette gjennomføres tar vi det for gitt at det er en regelverksmotor som sørger for at legene kun kan skrive en konklusjon som ikke er i strid med det som er fylt ut tidligere i skjemaet. I dag er det mulig for merkantilt personell å sjekke med legen hvis det er åpenbart at det ikke er samsvar mellom oppgitte helseopplysninger og konklusjonen. Det er fortsatt en god del feil i utfylling av slike helseattester.»

#### ***Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi)***

«Difi slutter seg til forslaget om at helseopplysninger kan oversendes digitalt, og at man her begrenser seg til de opplysninger som er nødvendige for vurderingen av føreretten. Det

fremstår som en effektiv, personvernvennlig løsning. I tråd med ambisjonen om digitalt førstevalg og «kun en gang» bør det imidlertid fremgå av forskriften at digital oversendelse er hovedregelen, slik at det er opp til Vegdirektoratet å åpne for papirbaserte oversendelser for situasjoner hvor digital oversendelse ikke er egnet eller mulig. En slik løsning vil klargjøre at det ikke er behov for et særskilt samtykke fra søkeren til digital oversendelse, jf. at opplysningene vil være nødvendige for søknadsbehandlingen.»

### **Helsedirektoratet**

«Forslaget til § 5-1 nytt tredje ledd er:

*«Egenerklæring om helse, eller konklusjonen fra helseattesten når helseattest kreves etter vedlegg 1, vedlegges søknaden eller innleveres elektronisk fra lege eller optiker der det er tilrettelagt for det. Helsen må være godkjent før bestilling av avsluttende prøve.»*

Dersom førerrett erverves uten at vegmyndighetene treffer vedtak om at alle vilkår er oppfylt, jf. forslaget til § 2-1 første ledd, vil fastlegens konklusjon i helseattesten i realiteten innebære en godkjenning av at søker fyller helsekravene til førerrett. Det vil kunne gi inntrykk av at det er fastlegenes ansvar å avgjøre om søker oppfylder dette vilkåret for å få førerrett. Det samme vil kunne gjelde for optikerne der det kun er krav til synsattest. Forslaget til vedlegg 1 § 4 nytt annet ledd åpner for at konklusjonen på helseattesten kan overføres elektronisk fra lege eller optiker når helsekravene er oppfylt uten annen begrensning enn at fører må bruke briller ved kjøring (kode 01). Dersom det gis tidsbegrenset helseattest eller stilles andre vilkår i helseattesten, må søker selv levere konklusjonen fra helseattesten (eller synsattesten) til Statens vegvesen. Det innebærer i så fall at førerretten vil kunne begrenses uten at dette kan begrunnes fra vedtaksmyndigheten som utsteder førerkortet.

Helsedirektoratet mener dette vil kunne være i strid med krav til begrunnelse i enkeltvedtak etter forvaltningsloven §§ 24 og 25. Selv om et vedtak om begrenset førerrett kan påklages til overordnet vegmyndighet med krav om manuell behandling av saken, jf. § 15-2, vil underinstansens vedtak kunne få konsekvenser for søker. En yrkessjåfør vil f.eks. kunne få problemer dersom han eller hun bare kan dokumentere førerrett i ett år i stedet for vanlig varighet 5 år.

Der det gis helseattest med tidsbegrensning eller andre vilkår enn synskorrigerings, anser Helsedirektoratet at det inntil videre vil være nødvendig at helseattesten fremlegges i sin helhet for Statens vegvesen før utstedelse av førerkort.

I dag leveres helseattesten i sin helhet til vegmyndighetene, når det etter førerkortforskriften er krav til helseattest for å få førerrett.

Helsedirektoratet ser fordelene ved at det ikke overføres mer personsensitive opplysninger enn nødvendig. Samtidig må det være klart at det er vegmyndighetene som har ansvar for å godkjenne at alle vilkår er oppfylt. Det må også sikres at saksbehandlingen ikke kommer i konflikt med forvaltningsloven.

Det må videre vurderes om formuleringen i § 15-3 tredje ledd, siste punktum: «Helsen må være godkjent før bestilling av avsluttende prøve» kan endres til «*Helsekravene må være oppfylt.....*».

### ***Nasjonalt ID-senter (NID)***

«Dette punktet omhandler ikke identitet, men med grunnlag i vår kunnskap om bruk av papirattester som nyttes for å bevise identitet kan vi tilråde bruk av elektronisk helsemelding slik foreslått. En papirattest er i liten grad av beskyttet mot forfalskning sammenlignet med en elektronisk helsemelding direkte fra legen eller optikeren. Ved innlevering av papirattester kan det eventuelt etableres rutiner for kontroll mot helse- eller synsattestutsteder.»

### ***Politidirektoratet***

«Øst politidistrikt skriver i sin uttalelse følgende om dette:

"Politiet kan ikke svare for Statens vegvesen, men bemerker generelt at det i en rekke tilfeller i politiets saker foreligger mangelfullt utfylte helseattester og helseattester som i mange tilfeller inneholder feil som ikke korresponderer med konklusjonen i helseattesten. Vår erfaring er at hensynet til trafikksikkerheten tilsier at det organet med vedtakskompetanse, burde ha flest mulige opplysninger i saken før beslutningen tas. I saker der kun konklusjonen fremgår og der vedtaksorganet ikke kan undersøke saken nærmere, vil bidra til at flere uriktige helseattester ikke fanges opp. Vi har dessverre ikke statistikk på hvor mange helseattester som er mangelfulle eller uriktig utfylt, men vi kan anslå at det dreier seg om så mange at det vil gå utover trafikksikkerheten dersom vedtaksorganet ikke kan undersøke grundigere om konklusjonen i helseattesten er korrekt.

Videre vil det være mer uoversiktlig for publikum at politiet fortsatt krever helseattest i helsesaker, mens Statens vegvesen kun krever konklusjon fra lege."

Politidirektoratet vil bemerke at så lenge politiet sitter med vedtakskompetansen i de aktuelle førerkortsakene hvor godkjent helseattest kreves, er det viktig at politiet kan motta hele helseattesten. Dette gjør seg særlig gjeldende i tilfeller hvor politiet i medhold av vegtrafikkloven § 34 første ledd pålegger innehaver av førerrett å gjennomføre legeundersøkelse og fremlegge helseattest. Politidirektoratet viser til uttalelsene fra Nordland, Øst, Innlandet og Oslo politidistrikter. Dette er ikke til hinder for at prosessen med utstedelse og overføring av helseattesten digitaliseres.»

### ***Vegdirektoratets kommentarer og konklusjon***

Statens vegvesen Region vest påpeker at det er viktig at begrensninger fanges opp når søker kun skal levere inn konklusjonssiden av helseattesten. De skriver at begrensninger bør fanges opp av en regelmotor ved elektronisk utfylling av helseattest.

Vegdirektoratet samarbeider med Helsedirektoratet, Politidirektoratet og Direktoratet for e-Helse om programmet «Digitalisert førerrettsforvaltning». Under programmet ligger et samarbeidsprosjekt mellom Helsedirektoratet og Direktoratet for e-helse om utviklingen av den digitale helseattesten som vil ligge til grunn for den elektroniske helsemeldingen (og

også for utskriftsversjonen). Denne helseattesten vil inneholde skjemalogikk, slik at når denne løsningen er klar, skal det i liten grad være mulig å komme til uriktig konklusjon ut i fra vurderingen, da konklusjonen i stor grad vil utledes av legens utfylling av spørsmålene i helseattesten. Helseattesten vil også inneholde veiledning for legene slik at legene vil få en kortere vei til teksten i Helsedirektoratets veileder enn hva de har i dag. Dette vil være med på å redusere utfordringen som regionene i Statens vegvesen peker på.

Statens helsetilsyn viser til at melding om ikke oppfylte helsekrav kan reise noen spørsmål og har en del vurderinger rundt dette. Det er på nåværende tidspunkt ikke en aktuell problemstilling at legen skal sende melding om ikke oppfylte helsekrav til Statens vegvesen. Det vil være de vanlige meldepliktreglene som fortsatt gjelder. Delene av høringssvaret som omhandler dette er derfor ikke tatt med i oppsummeringen. Innspill som gjelder endring av meldepliktreglene må rettes til Helsedirektoratet som er ansvarlig myndighet for meldepliktforskriften.

Difi mener at digital oversendelse er hovedregelen og at dette bør fremgå av forskriften slik at det er opp til Vegdirektoratet å åpne for papirbaserte oversendelser for situasjoner hvor digital oversendelse ikke er egnet eller mulig.

Det vil være opp til den enkelte fastlege å ta i bruk den nye løsningen for elektronisk helsemelding til Statens vegvesen. Det må også være frivillig for den enkelte førerkortsøker å benytte seg av den elektroniske løsningen. Man må derfor kunne få en papirattest dersom man ønsker det. Vegdirektoratet antar likevel at de fleste vil ønske å benytte seg av muligheten for elektronisk overføring i stedet for å måtte levere helseattesten til Statens vegvesen.

Vegdirektoratet foreslo at samtidig som det åpnes for elektronisk overføring av konklusjonen fra helseattesten, kun skal leveres konklusjonen fra papirattesten slik at disse tilfellene behandles likt.

*Politiet viser til at det i en rekke tilfeller i politiets saker foreligger mangelfullt utfylte helseattester og helseattester som i mange tilfeller inneholder feil som ikke korresponderer med konklusjonen i helseattesten. Vår erfaring er at hensynet til trafikksikkerheten tilsier at det organet med vedtakskompetanse, burde ha flest mulige opplysninger i saken før beslutningen tas.*

De mener også at det vil bli mer uoversiktlig for publikum dersom Statens vegvesen kun krever konklusjon fra legen, mens politiet krever hele attesten i førerkortsaker.

Helsedirektoratet mener at det er tvil om hvorvidt kravene til begrunnelse i forvaltningsloven vil kunne oppfylles fra Statens vegvesen som gjør vedtaket. Videre skriver de at «*Der det gis helseattest med tidsbegrensning eller andre vilkår enn synskorrigerings, anser Helsedirektoratet at det inntil videre vil være nødvendig at helseattesten fremlegges i sin helhet for Statens vegvesen før utstedelse av førerkort.*»

Endringen i førerkortforskriften gjelder måten Statens vegvesen skal motta legens uttalelse om førerkortinnehaverens helse, og påvirker ikke måten politiet skal motta helseattest i saker som gjelder inndragning av førerkort. I den planlagte løsningen for elektronisk utfylling av helseattest, vil det være mulig å velge utskrift av helseattesten som helhet fremfor å sende melding elektronisk. I utviklingen av den elektroniske helsemeldingen utvikles kun en mulighet for å sende inn fra lege til Statens vegvesen, og det vil ikke være mulig å sende elektronisk helsemelding til politiet. Vegdirektoratet vil samtidig påpeke at meldinger som går til Statens vegvesen om helse vil lede til et utstedt førerkort, mens det hos politiet er snakk om å frata noen en rettighet de i utgangspunktet er innehavere av. Det vil være viktig at politiet presiserer at det er full helseattest de har behov for i sin saksbehandling av inndragningssakene, og som nevnt vil det i den løsningen som utvikles ikke være noen kanal for å sende elektronisk helsemelding til politiet, dette gjelder kun kommunikasjon fra lege til Statens vegvesen.

Det er som nevnt i høringsbrevet ikke slik at Statens vegvesen i dag besitter helsefaglig kompetanse, og vi har derfor ikke mulighet til å overprøve en vurdering som er gjort av en lege. Det er legen som har den helsefaglige kompetansen, og som kan komme fram til en konklusjon i en helseattest. Legen gir sin vurdering i form av elektronisk melding om oppfylte helsekrav, eller i konklusjonen i helseattesten. Vegdirektoratet mener at vår utredningsplikt er oppfylt ved at vi innhenter en vurdering fra lege av om helsekravene er oppfylt. Statens vegvesen sin begrunnelse for å gi førerrett med kortere varighet vil være at det er innhentet helsemelding eller helseattest som har konkludert med at det er riktig å innvilge en kortere varighet enn vanlig varighet. Ved eventuell klagesak, vil Statens vegvesen måtte innhente mer dokumentasjon for å forelegge dette for helsemyndighetene for uttalelse, dersom det vil være behov for å gjøre en videre vurdering av søkerens helse.

Det er tilstrekkelig informasjon i konklusjonsdelen på den eksisterende helseattesten for at en saksbehandler på en trafikkstasjon skal kunne utstede et førerkort. Den ekstra informasjonen som ligger i resten av helseattesten gir saksbehandler mer helseopplysninger, men selv om saksbehandler hadde hatt helsefaglig kompetanse, ville det likevel ikke være tilstrekkelig for å kontrollere om legen har gjort en riktig vurdering. Både fordi Statens vegvesen ikke har helsefaglig kompetanse og fordi hele helseattesten ikke gir tilstrekkelig informasjon, må trafikkstasjonene uansett innhente en tilleggsuttalelse fra legen ved en klagesak.

Vegdirektoratets vurdering og konklusjon er at elektronisk overføring av konklusjonen fra helseattesten kan innføres. Vår vurdering er også at informasjonen vi får ved å ta i mot hele helseattesten ikke gir nødvendig merverdi for saksbehandler på trafikkstasjonen til at vi ut i fra personvern hensyn bør fortsette å motta disse helseopplysningene. Ved å innføre at det kun er konklusjonen som skal leveres til Statens vegvesen, også ved bruk av papirattest, sikrer man samtidig likebehandling.

Vegdirektoratet fastsetter som foreslått å innføre at kun konklusjonene fra helseattesten skal leveres til Statens vegvesen i førerkortsaker når helseattest kreves etter førerkortforskriften vedlegg 1.

## 2.2.5 Digitalt førerkort

### *Innspill fra privatpersoner*

Det er kommet tre innspill fra privatpersoner.

En person mener det ville vært enda bedre om man ikke trengte å ha med førerkort, men at politi og trafikkmyndigheter kunne slå opp og sjekke førerkort og prikker i et register.

En annen person påpeker viktigheten av å ivareta sikkerheten i et digitalt førerkort og mener at personnummeret ikke bør være på et digitalt førerkort, men at det bør kontrolleres.

En tredje person ønsker digitalt førerkort.

### *Statens vegvesen Region vest*

«Region vest stiller seg positiv til forslaget om innføring av digitalt førerkort og har ingen spesielle innvendinger mot dette. Vi tenker at det vil bli enklere å kontrollere førerrett når opplysningene om førerrett er oppdatert og lett tilgjengelig i et digitalt format, framfor i et fysisk format.»

*Statens vegvesen Region midt* stiller spørsmål om et digitalt førerkort også kan brukes som godkjent legitimasjon, og om det vil være tilgjengelig også på steder uten god internett-dekning.

### *Norges Automobil-Forbund (NAF)*

«Etter NAFs oppfatning burde utvikling av digitalt førerkort bygge på en europeisk/internasjonal standard. Selv om det nok ligger noen år frem i tid, mener NAF at man fra norsk side burde avvente et nytt førerkortdirektiv fra EU og/eller internasjonal avtale basert på Geneve- og Wienkonvensjonen. Ved å utvikle et nasjonalt førerkort nå, risikerer man både å skape forvirring blant brukerne, man må fortsatt ha med det fysiske kortet internasjonalt og at man må formodentlig endre den norske modellen når det foreligger en internasjonal modell.»

### *Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)*

«Forutsetningen må være at kvaliteten f.eks. i forbindelse med kontroller er like god som ved fysisk førerkort, og at sikkerheten mot Misbruk, ID-tyveri mv. er betryggende sikkerhetsmessig ivaretatt. Det samme gjelder for gjennomføringer av beslag og inndragning av førerkort/førerrett.»

### *Statens vegvesen Region nord*

«Vi mener det er positivt at digitale førerkort er under planlegging, og registrerer at det i en kontrollsituasjon ikke ønskes at kontrolløren skal kunne ta nettbrett/mobil med seg. Dette virker fornuftig, men vi ønsker at kontrollør skal kunne være i stand til å se bildet nærmere ved å kunne zoome eller fysisk holde mobil/nettbrett for nærmere kontroll. I høringen skrives det at det sjeldent eller aldri vil oppstå situasjoner hvor det ikke er mulig å kontrollere førerkortet på grunn av manglende dekning, men det er flere steder (spesielt i



Finnmark) hvor det gjennomføres kontroller på steder uten tilstrekkelig dekning, eller hvor kun én teleoperatør har dekning. Steder med lange avstander og lite befolkning er spesielt utsatt.»

**Norges Lastebileier–forbund (NLF)** har ingen innvendinger og er positive til at førerkortet skal digitaliseres.

«Fordelen med et digitalt førerkort er at om man har glemt det fysiske førerkortet og dermed ikke kan fremvise det ved kontroll, kan man vise det frem ved bruk av mobiltelefon eller nettbrett. Det fremkommer ikke tydelig av høringsdokumentene at det samme også skal gjelde for yrkessjåførkompetansebeviset, men ved direkte kontakt med SVV er dette bekreftet.

Det som ikke står i høringen, er om også andre kompetansebevis, som bl.a. kranfører- og ADR-bevis vil/kan bli lagt inn i det samme digitale registeret. NLF mener at også slike kompetansebevis, må tas med i det digitaliserte registeret og kunne dokumenteres på mobiltelefon/nettbrett, slik at alle yrkessjåførgrupper får med sine respektive yrkesrelaterte kompetansebevis.

På sikt bør det også arbeides med sikte på å innarbeide biometrisk gjenkjenning på førerkort og sjåførkort for å unngå forfalskninger.»

#### ***Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi)***

«Som høringsnotatet påpeker brukes førerkortet som legitimasjon i mange sammenhenger (høringsnotatet 2.1.6.3). Etter Difis syn er god tilgang på identitetsbevis en styrke for identitetsforvaltningen i samfunnet, det gir bedre muligheter for identitetskontroll for forvaltning og private aktører. Sammen med bankkort med bilde har førerkortet gjerne vært identitetsbeviset som innbyggeren har med seg til daglig. Bevisene brukes gjerne til enkle oppgaver som å stadfeste personalia slik som navn og alder. Selv om bevisene ikke er av samme kvalitet som de sterke id-bevisene pass og nasjonale id-kort, har de hatt en viktig funksjon. Et digitalt førerkort vil være et lett tilgjengelig id-bevis som de fleste innbyggerne alltid vil kunne ha med seg. I etableringen av digitale førerkort mener vi derfor kortets funksjon som identitetsbevis bør vektlegges.

For at kortet skal kunne erstatte fysiske førerkort som id-bevis, må det også være mulig for andre å kontrollere at det digitale førerkortet er ekte og gyldig. Den enkleste måten å oppnå dette er trolig ved at de som kortet fremvises til gis mulighet til å få en bekreftelse fra en autorativ kilde på at innholdet er riktig, eksempelvis ved at førerkortet kan valideres mot Vegdirektoratet, f.eks. i form av en webadresse (eks. en qr-kode ev. med engangspassord og begrenset tidsmessig gyldighet) som muliggjør visning av om beviset er gyldig og som viser informasjonselementene til det digitale førerkortet. Tilgang til registeret vil her gis av førerkortinnehaveren, så personvernmessig fremstår dette som en god løsning.

Personalia i digitale førerkortet bør også være lett leselige for brukere også før kortet valideres. Når det digitale førerkortet benyttes til annen identitetskontroll vil det være viktig å lett kunne avlese sentrale personalia som navn og alder.

Det digitale førerkortet vil på samme måte som det ordinere førerkortet også vise førerrettigheter. Et digitalt kort vil også gi muligheter for å senere knytte andre rettigheter til kortet i fremtiden. Slike rettigheter kan for eksempel være knytt til helse- eller undervisningssektoren. Det bør ikke legges hindringer i forskriftene for slik fremtidig bruk. Fremover bør forvaltningen se ulike planer for elektroniske identitetsbevis i sammenheng.

Vi merker oss at Vegdirektoratet legger vekt på å få god kvalitet på bildene i førerkortet. Det er imidlertid også viktig å sikre at bildet tas av den personen hvis personalia fremgår av førerkortet. For å dokumentere knytningen mellom person og bilde anbefaler vi at man ikke utelukkende stoler på elektroniske identitetsbevis, slik utkastet til endring av § 5-2 tredje ledd muligens åpner for. Vår erfaring er at utlån av e-ID og misbruk fra nærstående (eks. familiemedlemmer) er det vanligste misbruksscenario i ID-porten.

En annen sak er at løsningen for digitale førerkort illustrerer at det er førerkortregisteret som i praksis oppfattes som den autorative kilden til hvilke førerrettigheter personer innehar. Verken fysiske eller digitale førerkort vil være avgjørende bevis for at føreretten er i behold, dersom føreretten er tapt etter at førerkortet ble utstedt. Digitale førerkort kan således ses som første steg på en utvikling i retning mot tjenester for identitetskontroll av personer kombinert med registeroppslag for å se tilhørende opplysninger (her førerrett).»

#### ***Helsedirektoratet***

«Forslaget til § 15-3 kan forstås slik at det er et vilkår for å få digitalt førerkort, at det er lagret et førerkortbilde digitalt hos Statens vegvesen. Vi legger til grunn at også de som senere oversender et digitalt bilde, vil kunne få digitalt førerkort dersom vilkårene ellers ikke er oppfylt. Dette bør tydeliggjøres.»

#### ***Datatilsynet***

«Det framgår av høringsnotatet at det digitale førerkortet vil ha sikker innlogging via ID-porten (Difi), uten at det redegjøres nærmere for nivået på sertifikatet. Datatilsynet ønsker å påpeke at et slikt sertifikat må omfattes av tilstrekkelig sikkerhet (kvalifisert sertifikat), bl.a. for å unngå ID-tyveri.

Det framgår også av høringsnotatet at førerkortet legger opp til biometri. Det er stor forskjell på et foto for det menneskelige øye og et foto laget for biometrisk avlesning. Når man først legger opp til biometrisk avlesning må man også informere den registrerte om dette, jf. personvernforordningen artikkel 13.»

#### ***Politidirektoratet***

##### ***«Førers ansvar for å fremvise gyldig digitalt førerkort***

I høringsnotatets punkt 2.1.5.1 s. 15 framgår det at ansvaret for å medbringe gyldig dokumentasjon på førerrett etter vegtrafikkloven § 24, enten fysisk eller digitalt, påligger fører av motorvognen. Det innebærer at det er "førers ansvar å sørge for at det digitale førerkortet er tilgjengelig og benyttes, med hensyn til blant annet strøm og dekning". Under punkt 2.1.5.4 side 16 står det derimot: "Det vil imidlertid ikke være førerkortinnehavers ansvar å dokumentere førerrett i tilfeller der det er feil eller nedetid i Statens vegvesen sine systemer eller der det ikke er mobilnettdekning på stedet".

I følge Nordland politidistrikt synes det å være noe motstridende uttalelser knyttet til om føreren av motorvognen selv har ansvar for alltid å kunne fremvise gyldig digitalt førerkort der det ikke er mobildekning på stedet, og vi ber om at dette klargjøres. Politidirektoratet er enig med Nordland politidistrikt.

#### *Beslag av førerkort og tap av førerrett*

I høringsnotatet vises det til forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv. § 1–4 hvor det står at tapstiden ikke begynner å løpe før innehaver leverer førerkort eller tapsmelding til politiet. Det trekkes frem at det er viktig at denne muligheten ikke fjernes, siden politiet bruker dette aktivt for at innehaveren skal ha et insentiv til å levere inn førerkortet når førerretten tapes. I tillegg vises det til at det gir en viktig signaleffekt å ta selve førerkortet i beslag.

Politidirektoratet slutter seg til dette, og bemerker at det både av kontroll- og håndhevingshensyn er viktig for politiet at førerkort blir tatt i fysisk beslag fra dem som ikke lenger har førerrett. Politidirektoratet peker på at utgangspunktet for kontrollmannskapene er at føreren innehar gyldig førerrett dersom førerkort kan fremvises, og at politiet baserer seg dermed i stor grad på det fysiske førerkortet. Videre legger vi til grunn at det vil ta vesentlig lengre tid å kontrollere gyldigheten av et førerkort opp mot politiets sentrale registre og at kontrollmannskapene derfor ikke alltid vil ha tid eller kapasitet til å foreta denne kontrollen.

På bakgrunn av det overnevnte mener Politidirektoratet det er viktig at det fremgår av digitale førerkort om de er tatt i beslag og at det legges til rette for at politiet kan legge beslag direkte inn i det digitale førerkortet eller at politiet kan deaktivere det digitale førerkortet umiddelbart ved beslag. Dette må etter Politidirektoratets mening være på plass før digitalt førerkort blir tatt i bruk.»

#### *Vegdirektoratets kommentarer og konklusjon*

Til spørsmålet om digitalt førerkort vil anses som godkjent legitimasjon kan Vegdirektoratet kun svare for førerkortutstedelser og eventuelle andre handlinger knyttet til førerkort, hvor det er Vegdirektoratet som gir retningslinjer for hva som skal anses som «akseptabel legitimasjon» etter førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften. I førerkortsammenheng vil digitalt førerkort være gyldig som legitimasjon. Vi har våre registeropplysninger og kan for eksempel kontrollere at bildet ikke er manipulert ved å sjekke det opp mot originalbildet i registeret. Om det vil bli godkjent som legitimasjon på andre områder hvor det fysiske førerkortet i dag brukes som legitimasjon, må vurderes av de enkelte aktørene, men det er generelt anbefalt at digitale førerkort kontrolleres ved hjelp av en kontrollmekanisme, f.eks. ved skanning av QR-kode hvor det gjøres direkte sjekk mot førerkortregisteret.

Datatilsynet påpeker at det i høringsnotatet ikke ble omtalt hvilket sikkerhetsnivå som skal benyttes ved innlogging i digitalt førerkort. Det vil bli benyttet innlogging på nivå 4, det vil si ved bruk av Bank-ID eller tilsvarende.

Etter NAFs oppfatning burde utvikling av digitalt førerkort bygge på en europeisk/internasjonalt standard. Etter Vegdirektoratets vurdering er det liten grunn til å anta at det vil bli enighet om å ta inn en felles standard for digitale førerkort i Genève- og/eller Wienkonvensjonen om vegtrafikk de nærmeste årene. Det pågår et arbeid med forslag til en felles ISO-standard for digitale førerkort i EU/EØS. Før en felles standard kan bli gjeldende må den tas inn i førerkortdirektivet. Vegdirektoratet vil tilpasse det norske digitale førerkortet til en felles europeisk standard når denne eventuelt blir vedtatt.

Statens vegvesen Region nord ønsker at kontrollør skal kunne være i stand til å se bildet nærmere ved å kunne zoome eller fysisk holde mobil for nærmere kontroll. Bildet vil være relativt stort i utgangspunktet, men vil bli forstørret når man klikker på det. Det vil i tillegg bli mulig å zoome inn for å se på detaljer.

Norges Lastebileier-forbund ønsker at også kranfører- og ADR-bevis skal bli digitale. Vegdirektoratet kan ikke ta stilling til dette da disse bevisene er underlagt henholdsvis Arbeidstilsynets og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sitt ansvar.

Helsedirektoratet legger til grunn at også de som senere oversender et digitalt bilde, vil kunne få digitalt førerkort dersom vilkårene ellers er oppfylt og mener at dette bør tydeliggjøres. For de som ikke har lagret et digitalt bilde vil det ikke være mulig å aktivere digitalt førerkort ved kun å ta et nytt bilde. Det digitale førerkortet baseres på et utstedt fysisk førerkort. De som ikke har et digitalt bilde må derfor fornye det fysiske førerkortet før de kan aktivere digitalt førerkort.

I følge Nordland politidistrikt og Politiet synes det å være noe motstridende uttalelser knyttet til om føreren av motorvognen selv har ansvar for alltid å kunne fremvise gyldig digitalt førerkort der det ikke er mobildekning på stedet, og de ber om at dette klargjøres.

Det som var ment i høringsnotatet er at det ikke er førerkortinnehavers ansvar dersom det digitale førerkortet ikke kan skannes og sjekkes direkte opp mot førerkortregisteret, dersom det ikke er mobilnettdækning på stedet. Dersom kontrolløren mener det er behov for å kontrollere førerrettighetene nærmere, må han eller hun benytte en alternativ løsning, f.eks. å ringe en kollega som har tilgang til førerkortregisteret. Dette må også gjøres ved sjekk av dagens fysiske førerkort, dersom ved manglende nettilgang.

Det digitale førerkortet vil i de aller fleste tilfeller være oppdatert. Databasen oppdateres minst en gang i timen og det digitale førerkortet (appen) oppdateres en gang i døgnet. Det vil også bli en «knapp» for å oppdatere det digitale førerkortet. Vegdirektoratet har ikke foreslått et krav om når det digitale førerkortet må være oppdatert for at det skal være gyldig for kjøring. Vi antar at de fleste vil være oppdatert gjennom bakgrunnsoppdateringer. Vi vil legge inn i brukervilkårene at politiet og Statens vegvesen i kontrollsituasjon, kan pålegge førerkortinnehaveren å oppdatere det digitale førerkortet.

Politidirektoratet mener at funksjonalitet for å kunne legge beslag direkte inn i digitalt førerkort må være på plass før det tas i bruk. Vegdirektoratet har utviklet en backend-tjeneste som kan eksponeres mot politiet, men det er opp til politiet å utvikle og implementere en løsning på sin side. Vegdirektoratet har for øvrig en kontaktperson i Politidirektoratet i arbeidet med digitalt førerkort og involverer direktoratet ved behov for avklaringer under vegs i prosjektet.

Vi vil påpeke at bruk av biometrisk ansiktsgjenkjenning ikke er aktuelt på nåværende tidspunkt.

Vegdirektoratet vurderer det slik at digitalt førerkort kan innføres. Vegdirektoratet er enige med Statens vegvesen Region nord i at kontrollør må kunne holde i mobilen selv. Dette var opprinnelig planlagt kun tatt inn som et brukervilkår. Vegdirektoratet vurderer det slik at det bør tas inn en klar hjemmel i forskriften for at kontrollør fra politiet eller Statens vegvesen kan holde i mobilen og navigere i det digitale førerkortet. Dette vil gi bedre forutberegnelighet både for førerkortinnehaver og kontrollør.

I tillegg ser vi at det kan være et behov for at Statens vegvesen og politiet kan kreve at førerkortinnehaver skal oppdatere det digitale førerkortet. Det er ikke forskriftsfestet noe krav til hvor ofte førerkortinnehaver må sørge for å oppdatere det digitale førerkortet. En hjemmel til å kreve oppdatering vil kunne benyttes f.eks. der førerkortet ikke er oppdatert på en stund. I tillegg vil politiet kunne kreve at førerkortet oppdateres der politiet registrerer førerkortet som beslaglagt, for å sikre at det digitale førerkortet oppdateres med en gang.

Følgende setninger legges til i ny § 15–3 andre ledd: *Ved førerkortkontroll må førerkortinnehaver godta at kontrollør holder i mobilen og navigerer i det digitale førerkortet. Kontrollør kan ved kontroll pålegge førerkortinnehaver å oppdatere det digitale førerkortet.*

#### **2.2.5.1 Automatiserte vedtak**

##### ***Statens vegvesen Regions sør***

«I § 15–1 om automatiserte vedtak står det at Statens vegvesen er vedtaksmyndighet og at Vegdirektoratet er høringsinstans. Vi mener at denne ikke blir korrekt. Både ytre etat og Vegdirektoratet hører inn under Statens vegvesen. Vi går ut fra at det med Statens vegvesen menes ytre etat, eller de nye divisjonene. Dette bør endres, slik at det tydelig hvor vedtaksmyndigheten er plassert.»

##### ***Vegdirektoratets kommentarer***

På bakgrunn av at Statens vegvesen skal omorganiseres har Vegdirektoratet fått i oppdrag å erstatte ordet «Regionvegkontor» med «Statens vegvesen» i alle forskrifter der dette benyttes. Bestemmelsen fastsettes derfor som foreslått.

### *2.2.5.2 Krav til bildet av førerkortinnehaveren*

#### ***Justis- og beredskapsdepartementet***

«Vegdirektoratet foreslår å forskriftsfeste de viktigste kravene til førerkortbildet, herunder å innføre et tilleggskrav om synlige ører for å øke sikkerheten i ID-kontrollen. Kravet til synlige ører omfatter også personer som tillates å bruke religiøse hodeplagg på førerkortbildet.

Den foreslåtte bestemmelsen er i stor grad en kopi av gjeldende passforskrift § 4. Til orientering ble Justis- og beredskapsdepartementets forslag til ny pass- og ID-kortforskrift sendt på høring samme dag som Vegdirektoratets forslag til endringer i førerkortforskriften. I høringsnotatet holder departementet det åpent om kravet til synlige ører skal videreføres eller fjernes for personer med religiøse hodeplagg.»

#### ***Vegdirektoratets kommentarer og konklusjon***

Vegdirektoratet har ikke fått negative innspill til forslaget om at ørene må være synlige på førerkortbildet. Vi ser imidlertid at det har kommet inn en del negative innspill til tilsvarende krav for pass og nasjonale ID-kort til høringen om forslag til ny pass- og ID-kortforskrift som ble sendt ut av Justis- og beredskapsdepartementet. Det er mange innspill som går på at kravet er krenkende for personer som dekker ørene av religiøse årsaker.

Vegdirektoratet ønsker at flest mulig viser ørene på førerkortbildet for å ha et best mulig sammenligningsgrunnlag både ved førerkortutstedelse og ved kontroll. Ved førerkort første gang tas førerkortbildet ved gjennomføring av teoriprøven, blant annet for å kunne kontrollere at det er samme person som møter til teoretisk prøve som til praktisk prøve og som avbildes på førerkortet.

Som en mellomløsning har Vegdirektoratet besluttet å innføre kravet om å vise ører, men å gjøre unntak for de som bruker religiøse hodeplagg slik at disse kan dekke ørene. Førerkortforskriften § 15-4 justeres slik at dette kommer klart fram.

## 2.3 Nytt kapittel 16 i førerkortforskriften – behandling av personopplysninger

#### ***Statens vegvesen Region vest***

«Region vest har ingen innvendinger mot innføringen av nytt kapittel 16 i førerkortforskriften om behandling av personopplysninger. Vi tenker at det er viktig at vi har et hjemmelsgrunnlag for å kunne behandle personopplysninger og at det er naturlig at også førerkortforskriften tilpasses personvernforordningen (GDPR).»

**Norges Automobil-Forbund (NAF)** mener at de skisserte løsningene fremstår som gode og de gir sin tilslutning til et kapittel i førerkortforskriften for å utfylle vegtrafikkloven § 43 b.

**Datatilsynet** har få merknader til endringene i de nevnte forskrifter og skriver at Statens vegvesen har gjort et godt arbeid med å harmonisere regelverket med personvernforordningen.

### **2.3.1.1 Formålsbegrensning**

#### **Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi)**

«Det er viktig at formålsbestemmelsen blir dekkende for at digitale førerkort (jf. våre merknader til 2.1.5) blir gode legitimasjonsdokumenter som kan benyttes i samfunnet. Vi vil derfor be direktoratet vurdere om formålsbestemmelsen i større grad skal synliggjøre at direktoratets behandling også omfatter støtte til førerkortinnehavers bruk av førerkortet som legitimasjonsdokument.»

#### **Vegdirektoratets kommentarer**

Med formålsbegrensning siktes det til kravet til formålsbegrensning etter personvernforordningen. Formålsbegrensningen setter grenser for hva Statens vegvesen kan bruke opplysningene vi har lagret om førerkortinnehaverne til og ikke hvilke formål førerkortet kan brukes for utover å være et bevis for førerrettigheter. Det er ikke opp til Vegdirektoratet å regulere andre offentlige organers eller private virksomheters aksept av førerkortet som legitimasjonsdokument. Vegdirektoratet regulerer kun hva som anses som godkjente legitimasjonsdokumenter når man skal utføre handlinger hos Statens vegvesen.

### **2.3.1.2 Behandlingsansvar**

Det er Statens vegvesen som fastsetter formålet med registrene på førerkortområdet. Samtidig har politiet direkte tilgang til førerkortregisteret og vil få tilgang til bilde- og signaturregisteret. Disse tilgangene har de på bakgrunn av at de med hjemmel i vegtrafikkloven kontrollerer førerkort, utsteder midlertidige kjøretillatelser og registrerer beslag av førerkort og tap av førerett i førerkortregisteret. Det vil ikke være mulig for Statens vegvesen å være behandlingsansvarlig for politiets behandling av personopplysninger i førerkortregisteret og bilde- og signaturregisteret. Vi kan logge politiets bruk, men vil aldri kunne kontrollere om de oppfyller kravene til behandling av personopplysninger som følger av personopplysningsloven.

Vegdirektoratet foreslo derfor en todelt bestemmelse hvor første ledd fastsetter at det er Statens vegvesen som er behandlingsansvarlig etter § 16-1 og § 16-2 da det er vi som fastsetter formålet med behandlingen i registrene og som legger til rette for hvilke typer opplysninger som kan registreres. Fordi politiet har en direkte tilgang som Statens vegvesen ikke kan føre tilsyn med bruken av, foreslår vi at de tillegges et eget behandlingsansvar som foreslås fastsatt i bestemmelsens andre ledd.

Ordlyden i høringsforslaget var: *Andre myndigheter som behandler personopplysninger etter denne forskriften er behandlingsansvarlig for sin behandling av opplysningene.*

Da det kun er politiet som har direkte tilgang til å lagre, endre og slette opplysninger i førerkortregisteret, i tillegg til lesetilgang, ønsker vi å presisere ordlyden ytterligere. I tillegg til tilgang som følge av politiets forvaltningsoppgaver tilknyttet førerkort, har de også fått hjemmel i vegtrafikkloven § 43b til å få utlevert opplysninger, ved direkte tilgang, til politimessige formål. For å presisere ansvaret for behandlingen av personopplysninger, endres ordlyden i § 16–3 til: *Politiet er behandlingsansvarlig for behandling av personopplysninger etter § 16–5 første ledd og vegtrafikkloven § 43 b andre ledd.*

### **2.3.1.3 Utlevering av opplysninger**

**Norsk transportarbeiderforbund** er noe bekymret for at GDPR i visse situasjoner kan hindre informasjonsflyt mellom kontrolletater som f.eks. politi, Statens vegvesen, Toll, Skatt, NAV, mv.

«Dersom etatene har grunn til å anta at en person har begått kriminelle handlinger, mener vi det er viktig at opplysninger i offentlige registre – som f.eks. førerkortopplysninger, raskt kan tas i bruk av andre etater dersom dette kan lette en mulig etterforskning.»

#### **Justis- og beredskapsdepartementet**

Vegdirektoratet ber om innspill på om det bør presiseres at den foreslåtte bestemmelsen i § 16–5 ikke er til hinder for utlevering av opplysninger som har hjemmel i annen lovgivning og heller ikke for utlevering av opplysninger etter vegtrafikkloven § 43 b andre ledd (utlevering til politiet til andre formål enn oppgaver etter vegtrafikkloven).

Etter Justis- og beredskapsdepartementets syn bør dette presiseres i bestemmelsen. Det bør i tillegg fremgå at bestemmelsen ikke snevrer inn adgangen til å utlevere opplysninger til andre lands myndigheter, også myndigheter som ikke er førerkortmyndigheter, når det følger av internasjonale forpliktelser, jf. vegtrafikkloven § 43 b tredje ledd. Slik bestemmelsen nå er formulert, kan det oppstå tvil om den snevrer inn adgangen til å utlevere opplysninger etter Prüm-avtalen. Denne avtalen er en av begrunnelsene for lovens § 43 b, men er ikke nevnt i høringsnotatet.

#### **Vegdirektoratets kommentarer og konklusjon**

Førerkortforskriften regulerer utstedelse og bruk av førerkort og nytt kapittel 16 i førerkortforskriften regulerer kun behandling av personopplysninger knyttet til førerkortprosessene. Vegdirektoratet er likevel enig med Justis- og beredskapsdepartementet i at det med fordel kan presiseres at den foreslåtte bestemmelsen i § 16–5 ikke er til hinder for utlevering av opplysninger som har egen hjemmel.

Ordlyden i § 16–5 presiseres derfor med et nytt andre punktum:

*Politiet kan behandle personopplysninger i førerkortregisteret og bilde- og signaturregisteret for å utføre forvaltnings- eller kontrolloppgaver etter vegtrafikkloven, eller*



*forskrift gitt i medhold av vegtrafikkloven. Dette er ikke til hinder for utlevering av opplysninger til politiet i andre tilfeller der dette har hjemmel i lov.*

### 2.3.2 Elektronisk utveksling av førerkortopplysninger med andre EØS-land

«Statens vegvesen Region vest. Region vest stiller seg positiv til at formålet til RESPER utvides fra å gjelde utveksling av opplysninger til forvaltningsoppgaver knyttet til førerkortutstedelse, til også å omfatte kontrollformål. Dette vil være et positivt tiltak med tanke på trafikksikkerheten og muligheten til å sjekke at førerrett og kompetanse holdes i hevd ved kontroll av utenlandske sjåførere.»

#### ***Vegdirektoratets kommentarer***

Vegdirektoratet er enige i at det er positivt med tanke på trafikksikkerheten at EUs elektroniske meldingsutvekslingssystem i førerkortsaker (Resper) også skal kunne brukes til kontrollformål. Statens vegvesens kontrollører vil få tilgang til Resper.

I høringen ble det foreslått en ny § 16-5 om utlevering av personopplysninger hvor det i andre ledd fremgår at: *Personopplysninger om førerkortinnehavere utleveres til andre EØS-land gjennom EUs elektroniske meldingsutvekslingssystem til bruk i førerkortsaker, herunder kontroll av førerkort og yrkessjåførbevis og i saker om trafikkovertrедelser.* Denne hjemmelen for utlevering blir fastsatt som foreslått.

Selv om det ikke er nødvendig ut i fra personvernregelverket, har Vegdirektoratet kommet til at det i tillegg kan være hensiktsmessig at det fremgår av førerkortforskriften at Statens vegvesen og politiet kan innhente opplysninger i Resper. Forslaget til ny § 16-2 om opplysninger som kan behandles justeres derfor med følgende nytt tredje ledd:

*Statens vegvesen og politiet kan innhente opplysninger om utenlandske førerkort gjennom EUs elektroniske meldingsutvekslingssystem til bruk i førerkortsaker, herunder til kontroll av førerkort og yrkessjåførbevis og i saker om trafikkovertrедelser.*

## 2.4 Anerkjennelse og innbytte av britiske førerkort ved Storbritannias utmelding av EU uten overgangsavtale (Brexit)

***Statens vegvesen Region vest*** stiller seg positiv til en ordning med anerkjennelse og innbytte av britiske førerkort ved en eventuell Brexit uten overgangsavtale. Vi tenker at kravene til opplæring i Storbritannia er ivaretatt på en god måte og at det er naturlig med en gjensidig anerkjennelse av britiske og norske førerkort.

**Norsk Transportarbeiderforbund** støtter det fremlagte forslaget til regler om anerkjennelse og innbytte av britiske førerkort ved eventuell Brexit uten overgangsavtale.

**Statens vegvesen Region midt** synes VD har utredet problemstillingen godt, og har ingen kommentarer til forslaget om å anerkjenne førerkort utstedt i Storbritannia på lik linje med førerkort utstedt i EØS-stat.

Norges Automobil-Forbund (NAF) deler vurderingene om gjensidig anerkjennelse uansett om det måtte bli med eller uten avtale.

**Statens vegvesen Region sør** mener det er fornuftig å fortsatt anerkjenne førerkort fra Storbritannia som tidligere ved en eventuell Brexit uten avtale. Vi registrerer at det i § 10-7 er benyttet ulik tekst i overskriften (førerkort utstedt i Storbritannia) og i teksten i bestemmelsen (førerkort fra Storbritannia). Vi mener det bør brukes samme formulering.

#### **Vegdirektoratets kommentarer og konklusjon**

Det er ikke kommet negative innspill til forslaget om å anerkjenne britiske førerkort på lik linje med EU-førerkort, dersom Storbritannia forlater EU uten en overgangsavtale.

Storbritannias forhold til EU er fortsatt uavklart. De foreslåtte forskriftsendringene fastsettes derfor ikke nå, men tas inn i førerkortforskriften dersom Storbritannia beslutter å gå ut av EU uten overgangsavtale.

## 2.5 Heving av aldersgrensen for krav om fornyelse av førerkort med helseattest i lette førerkortklasser fra 75 til 80 år

#### **Statens vegvesen Region vest**

«Basert på erfaringer fra vår region er det dessverre slik at mange i aldersgruppen 75 år og oppover ikke kjenner, eller vil kjenne sine egne begrensninger. Man har også liten kunnskap om hvor mange som frivillig slutter å kjøre og hvilket bidrag dette har hatt på risikoen. Det vises videre til en positiv ulykkesutvikling for eldre, som etter Helsedirektoratet og Vegdirektoratets vurdering gjør det forsvarlig å heve aldersgrensen for obligatorisk helsekontroll til 80 år. Region vest stiller seg kritisk til vurderingen av at det har vært en positiv ulykkesutvikling for eldre, og vi stiller også spørsmål ved hvilke kilder som ligger til grunn for denne påstanden.

En gjennomgang av statistikk fra SSB (Statistisk Sentralbyrå) viser at tallet for antall drepte eller skadde generelt sett har gått ned etter innføringen av tredje førerkortdirektiv i 2013 (se også vedlegg 1). Tallet for andelen drepte eller skadde i aldersgruppen 65–74 år har økt fra 19 % i 2012 til 30 % i 2017. For aldersgruppen 75–84 er det en økning fra 13 % i 2012 til 18 % i 2017. Den generelle utviklingen viser altså en nedgang i antall drepte og skadde, men for den eldste aldersgruppen viser den en økning.

Region vest stiller seg på generelt grunnlag, positiv til forenklinger av regelverk, så lenge disse forenklingene ikke går på bekostning av trafiksikkerheten. Vi stiller oss derfor kritisk til konsekvensene en økning av aldersgrensen for den obligatoriske helsesjekken ved fornyelse av førerkort vil ha for trafiksikkerheten.»

**Norsk Transportarbeiderforbund** støtter de fremlagte forslagene og mener dette er i samsvar med de undersøkelser som er gjort om effekten av dagens regelverk.

«Enhver har et personlig ansvar for ikke å føre – eller forsøke å føre et motorkjøretøy, dersom vedkommende ikke er i stand til dette av helsemessige årsaker. Legene vil også ha et ansvar for å varsle dersom en pasient har fått helseplager som kan påvirke evnen til å kjøre vil eller annet motorkjøretøy.»

#### **Statens vegvesen Region midt**

«Det kan synes å være fornuftig ut fra at førerkortinnehavere i den aldersgruppen har bedre helse enn tidligere og at disse blir tillagt en ekstra byrde med å få utstedt helseattest og fornye førerkortet med korte mellomrom. I forhold til å heve aldersgrensen for helseattest lette klasser fra 75 til 80 år er det delte meninger. Likevel kan man synes at det er et stort sprang som er gjennomført siden aldersgrensen i 2013 ble hevet fra 70 år til 75 år, og nå helt opp til 80 år. Det vil naturligvis bli færre førerkortinnehavere som lukes ut av trafikken av helsemessige årsaker og trafiksikkerhetsmessig er dette bekymringsfullt.

Våre erfaringer i Rm i forbindelse med praktiske kjørevurderinger med bakgrunn i helse for førere over 70 år er følgende:

- o 2016 – 46 % ble ikke anbefalt videre førerett
- o 2017 – 34 % ble ikke anbefalt videre førerett
- o 2018 – 39 % ble ikke anbefalt videre førerett

Vi stiller da spørsmål til på hvilken måte disse vil bli fanget opp av systemet, dersom de ikke skal fornye føreretten med helseattest før fylte 80 år. Selv om det er ens eget ansvar å ikke føre et kjøretøy uten å være skikket, har vi ved flere anledninger erfart at denne aldersgruppen prøver å «se friskere» ut enn hva realiteten sier.

Dersom bestemmelsen blir gjennomført, er det nødvendig med en veldig klar og tydelig kommunikasjon ut til de som er i aldersgruppen 75 til 80 år. Vi tenker da spesielt på informasjon om hvem som må fornye med og uten helseattest. Her ser vi for oss at det kan bli en del forvirring.»

#### **Norges Optikerforbund**

«Høringen viser til mangel på kunnskap på området. Denne mangelen på kunnskap brukes nærmest som et argument for endringer, noe som kan være uheldig. Synsfunksjonen endrer seg med alder.

Når man diskuterer syn og øyehelse bør man skille naturlige endringer på grunn av alder og synstap på grunn av øyesykdom.

Det er vanskelig for den enkelte å vurdere egen synsfunksjon. Personer som er gjort kjent med at de har redusert syn vil ha større forutsetninger for å tilpasse seg omgivelsene. Dette gjelder også i trafikken.

Synet endres hos alle fra 40-års alder (presbyopi). Fra 60-års alder begynner det endringer som påvirker synsfunksjonen negativt.

Her er en liste over normal endring som gjør seg gjeldende i økende grad fra 65-års alder:

- Redusert temporal kontrastsensitivitet
- Svekket synsstyrke (høykontrast, en del av dagens helsekrav)
- Redusert lavkontrast synsstyrke (kontrastsensitivitet er en del av dagens helsekrav)
- Svekkelse i lavkontrast synsstyrke i dårlig lys
- Svekkelse i lavkontrast synsstyrke i blendingssituasjoner
- Redusert stereosyn
- Negative endringer i delen av synsfeltet vi klarer å ha oppmerksomhet innen
- Redusert evne til å normalisere syn etter å ha blitt utsatt for blending
- Endret og svekket fargesyn

Disse funksjonene påvirker vår evne til å kjøre bil. Det er store individuelle forskjeller, men hos noen er synsfunksjonen svekket i en slik grad at kjøring i trafikken medfører øket risiko. Her er øyesykdommer som ofte listes når en skal diskutere evnen til å ferdes i trafikken:

- Katarakt
- Glaukom
- Aldersrelatert maculadegenerasjon
- Diabetes retinopati
- Homonym Hemianopsi (synsfeltsutfall, normalt pga slag)

Tilstandene samsvarer med de største gruppene øyehelsepasienter i Norge.

#### *Aldersgrensen bør ikke endres*

Ved økende alder i befolkningen blir det flere som ser dårligere enn tidligere, både som en naturlig del av det å bli eldre, og med bakgrunn i øyesykdom. Dette uavhengig av generell helse.

Ifølge Helsepolitisk barometer 2019 (Kantar TNS) er det bred enighet i befolkningen (75%) om at synsundersøkelse ved tildeling og fornying av førerkortet er et av de viktigste tiltakene for å redusere antall hardt skadde og drepte i trafikken.

Det er også dokumentert at en oppnår reduksjon i trafikkulykker i befolkningen 80+ etter innføring av obligatorisk synsundersøkelse.

Å heve aldersgrensen fra 75 til 80 år på obligatorisk helseattest kan medføre at flere kjører bil med nedsatt syn. Ut fra vurderinger rundt synsfunksjonen bør ikke en slik endring gjennomføres. Det er ikke dokumentert at dette gir øket trafiksikkerhet, trolig skjer det motsatte.»

**Statens helsetilsyn** støtter forslaget om å heve aldersgrensen fra 75 til 80 år for å kreve helseattest for førerkort klasse 1, ut fra at risikobildet for eldre i trafikken er endret.

### ***Fylkesmannen i Trøndelag***

«Fylkesmannen i Trøndelag har god kunnskap om ulykkestallene i regionen og det totale antallet i Norge. Ulykkestallene har sunket de siste årene, og er lave. Fylkesmannen mener derfor at andre risikoindikatorer også må vurderes for å vurdere trafiksikkerhetsrisikoen.

Helsedirektoratet og Fylkesmennene har et eget saksbehandlingsregister, Trafikk. I dette saksbehandlingsregisteret har Fylkesmennene registrert data i mer enn ti år. Det som registreres er aktuell helsevekkelse som fører til tap av førerrett, kjønn, fødselsår på person, og forskriftshjemmel for tap av førerrett. Fylkesmannen i Trøndelag mener at statistikk fra Trafikk danner grunnlaget for risikoindikatorer som bør vurderes.

Fylkesmannen i Trøndelag hadde året 2018 følgende vurderinger som ble videresendt til politiet: 123 personer i aldersgruppen 76– 80 fylte ikke helsevilkårene for førerrett. I aldersgruppen 81– 84 år var det 99 personer. Mennene er overrepresentert med henholdsvis 81 personer i aldersgruppen 76–80 år, og 71 personer i aldersgruppen 81– 84 år.

I begge aldersgruppene. 76– 80 år og 81– 84 år, er det oftest kognitiv svikt som fører til tap av førerrett. Fylkesmannen har erfaring med at en del av disse personene ikke har sykdomsinnsikt. De er sint på sin egen fastlege som har sendt melding til Fylkesmannen om at helsekravene ikke er oppfylt. De ønsker fortsatt å kjøre bil selv om de har helsevekkelse og utgjør en fare i trafikken. Fylkesmannen i Nord– Trøndelag hadde i årene 2012–2013 et spesielt samarbeidsprosjekt med politiet og Statens vegvesen hvor vi fokuserte på politiet sin rett etter vegtrafikkloven § 34 til å pålegge legeundersøkelse og ny førerprøve. Det foreligger en egen rapport (saksnummer 2014/429) som oppsummerer funn i samarbeidsprosjektet som gjaldt 111 saker. 58 saker gjaldt personer over 60 år som hadde førerrett før kontakt med politiet. Fylkesmannen i Nord–Trøndelag skrev følgende vurdering i prosjektrapporten: «Fylkesmannen ser at det er gjennomgående mange eldre bilførere som kommer i kontakt med politiet via hendelser eller bekymringsmeldinger fra medtrafikanter. Med eldre bilførere mener vi 80 år eller høyere. De fleste meldes inn på grunn av ikke overholdt vikeplikt, vinglete kjøring i motsatt kjørefelt og ulykker. Fylkesmannen synes det er bekymringsfullt at disse eldre bilførerne med sviktende helse innehar førerrett. Dette gjelder særlig personer med en forvirringstilstand eller begynnende demensutvikling. De alvorlige trafikkhendelsene kunne i verste fall ha ført til at menneskeliv gikk tapt.»

Fylkesmannen i Trøndelag ser at det beskrives i høringsforslaget at heving av aldersgrensen vil medføre en reduksjon i antall besøk på legekantorene. Det forventes at fastlegene vil få

reduisert sine arbeidsoppgaver. Fylkesmannen i Trøndelag er usikker på om arbeidsbelastningen til fastlegene vil bli redusert dersom høringsforslaget blir vedtatt. Fordelene med dagens aldersbestemte screening er at legene har legitimitet og mengdetrening til å foreta helsekontrollen. Dersom den aldersbestemte screeningen fjernes, må legene på eget initiativ utfra personens helsesvekkelse foreta en vurdering. Fylkesmannen har erfaring med at enkelte leger synes dette er utfordrende og arbeidskrevende uti fra tilliten i et lege- pasient forhold. Faren ved heving av den aldersbestemte screeningen i fra 75 år til 80 år er at personer som har helsesvekkelse ikke oppsøker lege og fortsetter å kjøre med motorkjøretøy. Fylkesmannen i Trøndelag mener at dersom høringsforslaget om heving av aldersbestemmelsen blir vedtatt, bør effekten av et slikt tiltak evalueres. Helsedirektoratet og Fylkesmennene kan ved saksbehandlerregisteret Trafikk jevnlig og årlig følge med hvor mange saker som behandles i aldersgruppen over 75 år. Dersom sakene i aldersgruppen 75- 80 år reduseres, bør det vurderes om ordningen om heving av aldersgrensen til 80 år, er hensiktsmessig. Fylkesmannen i Trøndelag vil også oppfordre politiet til å bruke Vegtrafikkloven § 34 sine bestemmelser om legeundersøkelse når det er aktuelt ved ulykker og hendelser i trafikken.»

#### ***Norges Automobil-Forbund (NAF)***

«I utredningsarbeidet fra Helsedirektoratet har man kun sett på mulig effekt av screeningen i seg selv, men ikke gått inn på å vurdere kvaliteten på innholdet eller gjennomføringen av den gjeldende kontrollen fastlegen skal gjennomføre ved fylte 75 år.

Helsedirektoratet konkluderer selv med at screening ikke har effekt. Når et så sentralt myndighetsorgan trekker en slik konklusjon, bør man etter NAFs mening foreta en grundig gjennomgang av både innholdet og gjennomføringen av kontrollen; og da særlig den kognitive delen.

NAF ber om at man foretar en gjennomgang av forskning på området, og da i særdeleshet ser nærmere på om kravene er adekvate.

Man bør også se nærmere på om fastlegene gjennomfører testene på en god nok måte og om fastlegene har kompetanse til å gjennomføre den kognitive screeningen. Etter vår oppfatning bør fastlegene kunne gjøre som de gjør ved andre helsesituasjoner; henvise vedkommende til en spesialist hvis legen er i tvil.

Ut i fra et rettssikkerhetsperspektiv bør spesialister kunne overprøve fastlegens vedtak uten å måtte gå via fylkeslegen.»

***Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)*** «vil på bakgrunn av Helsedirektoratets og Vegdirektoratets vurderinger av eldres helsetilstand og TØIs risikovurderinger som tilsier at eldre i den aktuelle gruppen knapt har høyere risiko som bilførere enn andre, støtte forslaget om heving av aldersgrensen fra 75 til 80 år for legeattest ved fornyelse av førerkortet. KNA vil imidlertid peke på at det da for undersøkende leger kan være grunn til å skjerpe oppmerksomheten knyttet til personer under 80 år, sett i relasjon til legers plikter i forhold til førerkort.»

### ***Statens vegvesen Region nord***

«Vi registrerer Vegdirektoratets argumenter for å endre aldersgrensen, og at det skrives at eldre ikke er like stor risiko i trafikken i dag som tidligere, men trafikkstasjonenes synspunkt er at det er for tidlig å endre aldersgrensen i dag. Det er flere mellom 75 år og 80 år som må inn til kjørevurdering, og trafikkstasjonenes erfaring er at flere eldre utviser risikoadferd i trafikken. Selv om forslaget vil medføre mindre arbeid for merkantile, så er vi skeptisk til den foreslåtte endringen.»

### ***Den Norske Legeforening***

«Fastlegen kjenner pasientene sine over tid og det er viktig at fastlegen er oppmerksom på tegn til kognitiv svikt, og gjør førerkort vurderinger ved behov, også hos pasienter under 80 år. Tross alt har 5 % en demensdiagnose ved 75 års alder.

Det er helt nødvendig at fastlegene har tilgang til å bestille praktisk prøve for å vurdere kjøreferdigheter i tvilstilfeller. Trafikkstasjonene må derfor har kapasitet til å tilby dette.

Legeforeningen støtter konklusjonen fra arbeidsgruppen om at det fortsatt er viktig å ha en helseattest for de eldste bilførerne, men at denne aldersgrensen på bakgrunn av et nytt kunnskapsgrunnlag kan flyttes fra 75 til 80 år.»

### ***Helsedirektoratet***

«Når det gjelder forslaget til heving av aldersgrensen for krav til helseattest for førerkortgruppe 1 fra 75 til 80 år, viser Helsedirektoratet til rapporten som ble utarbeidet i samarbeid med Vegdirektoratet, oversendt Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet 1. februar i år. Merknadene knyttet til heving av aldersgrensen i fremlagt forslag til forskriftsendring, gjelder derfor i første rekke overgangsbestemmelser for personer i aldersgruppen 75 til 80 år, jf. førerkortforskriften § 4-1.

Ved heving av aldersgrensen for å kreve helseattest ved fornyelse av førerkortet i førerkortgruppe 1 fra 75 til 80 år vil det være behov for overgangsregler. Helsedirektoratet støtter forslaget om at det presiseres i § 4-1 første ledd at personer over 75 år som har tidsbegrenset førerrett etter någjeldende regelverk, må levere helseattest ved fornyelse av førerrett som utløper før de fyller 80 år.

Videre anser Helsedirektoratet at det også er nødvendig å vurdere om det er behov for overgangsregler og/eller informasjonstiltak overfor personer i aldersgruppen 75-80 år som ikke lenger har førerrett, men ønsker å få tilbake førerretten. At førerretten er utløpt kan bl.a. skyldes at søkerne ikke har fått helseattest for fornyelse etter fylte 75 år, at førerkortet er inndratt på grunn av helsesvikt eller at førerkortinnehaver selv har valgt å ikke fornye førerkortet. Lege, psykolog og optiker har meldeplikt om ikke oppfylte helsekrav. Men der legen har avstått å gi helseattest, og førerkortet er utløpt, har meldeplikten ikke blitt utløst.

Helsedirektoratet ber Vegdirektoratet på dette grunnlag vurdere to alternative tiltak:

- 1) å presisere i forskrift at personer over 75 år som ikke har gyldig førerrett ved ikrafttreddelsen av nytt regelverk, må levere helseattest hvis de søker om å få tilbake føreretten
- 2) en informasjonskampanje om førers ansvar for å oppfylle helsekravene ved søknad om gjennerverv av føreretten.»

### ***Trygg Trafikk***

«Trygg Trafikk vil innledningsvis vise til at regjeringen har forpliktet seg til å arbeide for nullvisjonen og etappemålet om å redusere antallet mennesker som omkommer og blir hardt skadet i veitrafikken til maksimalt 350 i 2030, jf. Nasjonal transportplan 2018–2029. Dette innebærer omlag en halvering fra dagens nivå, noe som vil kreve økt innsats på flere områder.

Vi vil derfor på generelt grunnlag uttrykke en økende bekymring for det politiske fokuset på økt individuell frihet i trafikken, fordi det bidrar til å gjøre arbeidet med å nå de nasjonale trafiksikkerhetsmålene mer krevende. Vi viser til føringene om restriktiv bruk av streknings-ATK, utredninger av høyere fartsgrenser, beslutningen om å ikke innføre alderskrav til bruk av små elektriske kjøretøy og forslaget om å senke alderskrav til mopedbil (inkl. ATV/UTV) fra 18 til 16 år mv.

Etter vårt syn er trafikken en risikofylt arena, som krever streng regulering slik at vi «tar ut» førere som setter seg selv, og ikke minst medtrafikanter i fare. Det sentrale spørsmålet blir dermed om forslaget om å heve aldersgrense for krav til helseattest vil svekke trafiksikkerheten eller ikke.

Trygg Trafikk legger til grunn:

- Vi ønsker ikke å stigmatisere eldre førere. Alder i seg selv har ingen betydning for evnen til å kjøre bil. Det handler om helse.
- Ressursene må utnyttes best mulig. Unødig bruk av fastlegens og trafikkstasjonens tid kan utnyttes til viktigere formål.
- Digitalisering av helseopplysningene kan forenkle prosessen ved at det ikke er nødvendig med personlig fremmøte hos trafikkstasjonen ved fornying av førerkortet.

### ***Helsekravene er viktig, men ikke nok***

Førere av motorkjøretøy har, i henhold til vegtrafikklovgivningen, selv et ansvar for å oppfylle helsekravene til førerretten. De som har en sykdom eller tilstand som kan virke inn på kjøreevnen, må i tillegg få helseattest fra lege. I 2016 ble helsekravene til førerretten tydeliggjort, noe Trygg Trafikk stilte seg positiv til. Kravene er godt forankret i det medisinske fagmiljøet og involverer kunnskap om helsetilstand og forutsetninger for å føre motorvogn.

Helsekravene til førerretten er viktige, men ikke nok til å fange opp førere som utgjør en risiko i trafikken.»

Videre skriver Trygg Trafikk:



### *«Funnene har klare begrensninger»*

Av praktiske årsaker og ut fra medisinsk vurdering i forhold til når risikoen for visse sykdommer øker, har samfunnet til nå valgt å ta noe mer ansvar ved å pålegge de som er over 75 år jevnlig helseundersøkelser for å kunne fornye førerkortet. Gjennom dette får fastlegen også en legitimitet til også å ta opp førerkortrelaterte spørsmål når pasientene kommer til ordinære undersøkelser eller for å få behandling for sine helseplager og sykdommer.

Veg- og helsemyndighetene har som grunnlag for forslaget om å heve aldersgrensen foretatt en grundig gjennomgang av relevant forskning, jf. rapporten *«Alternative ordninger til krav om helseattest for bilførere over 75 år»*. Konklusjonen er at det ikke kan dokumenteres at aldersgruppen 75–80 år har høyere ulykkesrisiko enn den øvrige befolkningen eller at dagens ordning med obligatorisk helseundersøkelse fra 75 år har positiv effekt på trafikksikkerheten. Det vises til den positive ulykkesutviklingen i Norge de senere tiår og generelt sett bedre helse i den eldre befolkningen.

Trygg Trafikk har ingen grunn til å reise tvil om disse funnene, og går dermed ikke imot forslaget om å heve aldersgrensen for krav til fornyelse av førerkort i lette klasser med helseattest fra 75 til 80 år. Vi vil imidlertid understreke at studiene det vises til, ikke belyser hele problemområdet, noe som også påpekes i rapporten. For eksempel omfatter ulykkesstatistikken og beregnet ulykkesrisiko ved ulike sykdommer og aldersgrupper *ikke* bilførere som av ulike grunner har sluttet å kjøre bil, enten det skyldes at de ikke har fått helseattest ved fornyelse av førerkortet, eller at førerkortet har blitt inndratt eller at de selv har valgt å slutte å kjøre bil. Dermed vet vi heller ikke om/i hvilken grad gjeldende ordning faktisk har bidratt til en «skremseffekt» eller sikkerhetskultur som igjen kan forklare at det ikke kan påvises økt ulykkesrisiko i denne aldergruppen.

I forslaget vises det også til erfaringer fra våre naboland, Sverige og Danmark. Sverige har ikke evaluert sin ordning, men vi kjenner til at det er igangsatt en studie hos VTI som skal se på dagens ordning i forhold til betydningen for trafikksikkerhet. I Sverige er man spesielt bekymret for at svært mange eldre med svekket helse ikke har fått tilbakekalt førerretten. I Danmark er fjerning av obligatorisk helseundersøkelse av nyere dato og de mangler foreløpig erfaringer som gjør det mulig å sammenlikne en før- og etter-situasjon.

### *Viktig å videreføre ordningen med obligatorisk helseattest*

Det sentrale for Trygg Trafikk er derfor å beholde ordningen med obligatorisk helseundersøkelse og helseattest for fornyelse av førerkortet videreføres, selv om aldersgrensen heves til 80 år. Vi viser i den sammenheng til helseforskningen som påviser en markant økt forekomst av helseplager og sykdommer, med tilhørende økt legemiddelbruk, fra fylte 80. Slike forhold påvirker kjøreevnen, noe som også bekreftes i ulykkesstatistikken som viser «knekk» (økning) fra 80 år.

Forsker Rune Elvik fra Transportøkonomisk institutt har til «Samferdsel» uttalt at: *«I 1992 hadde førere over 65 år 70 prosent høyere personsikkerhetsrisiko i trafikken enn førere under 65 år. I 2014 var denne forskjellen redusert til knapt 4 prosent. Dette gjelder alle førere over 65 år.»*

*år. Gjør man en finere inndeling i aldersgrupper, viser det seg at de aller eldste førerne fortsatt har høyere risiko enn andre førere.»*

Fra et trafiksikkerhetsperspektiv er det derfor viktig å ha en ordning som avdekker høyrisikoførerne knyttet til helserelaterte svekkelser og medisinbruk. Ordningen med obligatorisk helseattest hos fastlegen er et viktig «stopp-punkt» for slike vurderinger. Dette blir desto viktigere når vi forventer flere eldre førere over 80 år, samtidig som det anslås at ca. 20 prosent av eldre over 80 år har demenssykdom.

Hvilke typer vurderinger som skal tas må baseres på helsefaglig kompetanse. Mange av dagens standardiserte prøver bygger på medisinsk konsensus gjennom mange år og er sannsynligvis nødvendige for å avdekke for eksempel kognitive svekkelser. Vurderingsprøven ved trafikkstasjonene skal kun brukes i tvilstilfeller og er dermed et supplement til dagens obligatoriske helseundersøkelse.

Trygg Trafikk vil imidlertid argumentere sterkt mot å avvikle ordningen og erstatte den med egenerklæring, noe som jo er også et alternativ til diskusjon. Etter vårt syn er den enkelte, pårørende, eller for den saks skyld politiet, ikke sikre kilder og påvirkere i slike forhold. Spesialisthelsetjenesten er svært egnet til å avdekke risikofremmende helsetilstander, men som regel bare innenfor ett område av gangen. I mange tilfeller er det flere lidelser og flere typer medisiner til sammen som gjør en fører uegnet.»

#### *Konklusjon fra Trygg Trafikk*

«Trygg Trafikk går ikke imot forslaget om å heve aldersgrensen for krav til fornyelse av førerkort i lette klasser med helseattest fra 75 til 80 år. Det sentrale for oss er å beholde ordningen med obligatorisk helseundersøkelse og helseattest, fordi det innebærer et viktig «stopp-punkt» for vurdering av førerretten. For selv om det ikke er alder i seg selv, men helsen, som må være avgjørende for førerretten, så kan vi ikke undervurdere det faktum at det finnes en sterk sammenheng mellom alder og helseplager/sykdom/legemiddelbruk som påvirker kjøreevnen og øker ulykkesrisikoen, spesielt etter 80 år. Å overlate dette ansvaret til den enkelte eller pårørende, vil være et stort skritt tilbake i nullvisjonsarbeidet.»

#### **Politidirektoratet**

«Både Oslo, Trøndelag, Øst og Nordland politidistrikter har uttalt seg om dette, og vi viser til deres uttalelser.

Fra Oslo politidistrikts uttalelse:

"2.4.2 Risikobildet for eldre i trafikken er endret (2.4.4 og 2.4.5)

Vi ønsker å minne om at selv om antall drepte og skadde over 75 år er gått ned, er ikke dette ensbetydende med at eldre ikke utgjør en ekstra risiko i trafikken. Som det framgår av høringsnotat har ofte eldre flere utfordringer i trafikken enn yngre, men at eldre ofte er flinke til å kompensere for disse utfordringene. Et eksempel på slik kompensasjon er svært ofte redusert hastighet. Når man ikke lengre følger normalt trafikkbilde, utgjør denne fartsreduksjonen en sikkerhetsrisiko, da den fører til økt antall forbikjøringer. På denne

måten kan kjøringen medvirke til uhell og ulykker, uten at den eldre sjåføren er registrert som part i saken.

[...]

OPD mener derfor at det er et godt sikkerhetstiltak å videreføre ordningen med helseattest fra 75 år, og ikke øke denne grensen til 80 år. Når man eldes kan helsetilstanden endres ganske raskt. Vi er derfor noe forundret over at man ønsker å åpne for at helseundersøkelse kan fornyes for inntil 3 år. [...]."

Fra Trøndelag politidistrikts uttalelse:

"Etter politiets oppfatning er antallet drepte eller skadde over 75 gått ned som en følge av ordningen man i dag har med å utføre helsekontroller for personer som er fylt 75 år, og gi begrensninger i gyldighetstiden for førerett. At bilførere som er 65 år eller eldre ikke har høyere risiko enn andre førere er likevel en sannhet med modifikasjoner. Det er viktig å ha i mente at helsesvekkelser gjerne opptrer raskt, og ikke minst at helsetilstand kan svekkes fort ved høyere alder.

Ved å fortsatt ha en kontroll av helsen fra fylte 75 år mener politiet at trafikksikkerheten knyttet til uegnede førere i større grad ivaretas. Vi ser gjennom vår saksbehandling at det er stadig flere eldre som det meldes bekymring om fra politiet internt. Videre ser vi også en økning i antall meldinger fra fylkesmannen vedrørende eldre som har helsesvekkelse som medfører trafikksikkerhetsrisiko.

Trøndelag politidistrikt er av den klare oppfatning at aldersgrensen for krav til fornyelse av førerkort ikke bør heves. Dersom grensen heves vil det medføre en større belastning på politiapparatet, da særlig i forvaltningssporet ved forebygging gjennom forvaltning. Vi er overbevist om at heving av helsekontroller til 80 år vil medføre farligere trafikkbilde, hvor politiet er overlatt kontrollansvaret som i utgangspunktet skal ligge til helsemyndighetene."

Fra Øst politidistrikt uttalelse:

"Vår erfaring er at eldre er representert i saker om bekymring på annet grunnlag enn at det har skjedd en ulykke eller en ulovlig handling, men som likevel viser at eldre i trafikken er forbundet med en økt risiko. Herunder vises det til at det finnes mange meldinger i politiets operasjonslogg på vinglete og farlig kjøring blant eldre som ikke resulterer i straffesak eller andre reaksjoner, og som vi dermed ikke har statistikk på. Vi viser dessuten til at av de 559 mottatte bekymringsmeldingene om førerett Øst politidistrikt mottok i 2018, omhandler 166 eldre sjåførere over 70 år. Tallene fra 2019 er hittil 20 meldinger på personer over 70 år (tallene er frem til medio mars). Bekymringsmeldingene inneholder meldinger fra andre trafikanter og patruljer om vinglete kjøring, utforkjøring, urovekkende oppførsel, påkjørsel av andre stillestående biler, manglende forståelse for situasjonen når politiet påtreffer dem, manglende evne til å forklare og forstå situasjonen mv. Vår erfaring er således at det er reelt behov for gjennomføring av helseundersøkelse for trafikanter over 75 år. Vi mener at endringen som er foreslått vil få store trafikksikkerhetsmessige konsekvenser for befolkningen for øvrig. Vi bemerker også at i de sakene der politiet pålegger en eldre sjåfør å gjennomføre en førerprøve, jf. vegtrafikkloven § 34 første ledd, er det ytterst sjelden at

den eldre sjåføren faktisk består denne førerprøven. Dette viser at de sjelden innehar de kjøreferdighetene som vegtrafikkloven krever.

Departementet foreslår at en helseattest utstedt etter fylte 80 år, kan være gyldig i inntil tre år (i motsetning til dagens to år). Vår erfaring viser en rekke saker der det meldes om farlig kjøring kort tid etter utstedt helseattest. Med andre ord, kan helsen endres på relativt kort tid. En helseattest som gjelder i tre år, vil etter vår mening, ikke være forsvarlig i et forebyggende perspektiv, sett hen til trafikksikkerheten."

Fra Nordland politidistrikt uttalelse:

"Til dette ønsker vi å understreke at selv om helsen til eldre generelt sett har blitt bedre, er det ikke nødvendigvis slik med kjøreferdighetene. Nordland politidistrikt ser svært ofte i saker hvor vi har pålagt førerrettingehaver å fremlegge ny helseattest og ta ny praktisk førerprøve etter vegtrafikkloven § 34 første ledd, at helsekravene er oppfylt, men kjøremåten er ikke trafikksikker og førerprøven består ikke. Nordland politidistrikt mener derfor det burde undersøkes nærmere hvordan man kan sikre at eldre førere har nødvendige kjøreferdigheter. Vi mener det burde være pålagt med jevnlig oppfriskningskurs og/eller praktiske førerprøver for eldre førere."

Politidirektoratet støtter ikke forslaget, og mener hensynet til trafikksikkerhet tilsier at aldersgrensen ikke heves. Politidirektoratet viser til uttalelsene fra politidistriktene om dette, og vi slutter oss til de beskrivelsene og vurderingene som fremgår der. Politidirektoratet viser særlig til forslaget fra Nordland politidistrikt om oppfriskningskurs/praktiske førerprøver og ber Vegdirektoratet vurdere dette nærmere.»

**Bygdalista i Gausdal og tre privatpersoner** har alle kommet med høringsuttalelser til forslaget om heving av aldersgrensen for fornyelse med helseattest fra 75 til 80 år. Vegdirektoratet forstår disse høringsuttalelsene slik at de mener forslaget ikke går langt nok, og at de ønsker at ordningen med fornyelse med helseattest ved en gitt aldersopplnåelse oppheves.

En av privatpersonene viser til utredningen som ble utarbeidet i samarbeid mellom Helsedirektoratet og Vegdirektoratet. Han viser videre til oppdraget fra de to overordnede departementene som var å utrede «*ordninger som kan erstatte dagens aldersbaserte ordning*». Han mener at oppdraget ikke er utført da det eneste forslaget var å heve aldersgrensen fra 75 til 80 år.

Han mener videre at fylkeslegene, Helsedirektoratet og politiet ikke lenger bør være involvert i førerkortsaker, men at trafikkstasjonene bør håndtere disse i samspill med fastlegene og legespesialister.

I høringsuttalelsene står det at norske eldre skal levere helseattest ved en gitt aldersopplnåelse ikke er faglig begrunnet, og høringsuttalelsene mener forskningen som er benyttet i rapporten som ligger til grunn for forslaget til forskriftsendring ikke kan legges til grunn på den måten som er gjort i rapporten.

Videre vises det i høringsuttalelsene til at ordningen er særnorsk, og at Sverige, Danmark og Tyskland ikke lenger har krav om helsekontroll ved en gitt oppnådd alder. I disse høringsuttalelsene er det pekt på sider ved testene som legene benytter som gjør at disse anses uegnede for formålet, det er pekt på utgiftene samfunnet har knyttet til utstedelse av helseattest hos lege, og maktforholdet mellom lege og pasient i førerkortsaker. I tillegg inneholder uttalelsene ulike forslag som gjelder aspekter ved forvaltningen av førerkort og helse som ikke har vært tema for denne høringen.

### ***Vegdirektoratets vurderinger og konklusjon***

Vegdirektoratet har merket seg spesielt politiets og Optikerforbundets anbefalinger om at aldersgrensen ikke bør økes. Anbefalingene fra disse høringsinstansene er kommet ut fra deres erfaring med målgruppen. Også tre av Statens vegvesen sine regioner, som har erfaring med målgruppen fra bl.a. førerkortfornyelse og kjørevurderinger ved trafikkstasjonene er skeptiske til endringen. Dette underbygges i høringsinnspillene med statistikk bl.a. fra SSB og det faglige vurderinger som viser til at eldre bilførere er en ulykkesutsatt gruppe.

Forut for høringen har Vegdirektoratet og Helsedirektoratet gått gjennom relevant internasjonal og nasjonal forskningslitteratur om medisinsk screening i forhold til ulykkesutsatthet. Kunnskapsgrunnlaget vi i begge etatene har funnet om effekten av screening av eldre bilførere som metode for å forebygge ulykker gir ikke grunnlag for å opprettholde ordningen med obligatorisk helseattest for alle førerkortinnehaverne i en aldersgruppe. Helsedirektoratet og Vegdirektoratet ser imidlertid ikke bort fra at ordningen med screening likevel *kan* ha bidratt positivt i trafikk sikkerhetsarbeidet. Dette begrunnes ut fra at forskningen på området er noe mangelfull i forhold til at den kun omhandler deler av gruppen; de som kjører bil og ikke de som av ulike årsaker ikke (lenger) har førerkort. Likevel er dokumentasjonen omfattende nok til at vi har kunnet underbygge vårt forslag om å fjerne kravet i det minste for den «yngste» gruppen.

Det blir flere og flere eldre bilførere i trafikken og derfor er det ulykkesrisikoen for denne gruppen vi har tatt utgangspunkt i. «Ser en på utviklingen over tid for denne aldersgruppen og knytter det opp mot kjøredistanse, har antallet drepte eller skadde over 75 år gått ned» heter det i TØI-rapport 1448/2015: Risiko i vegtrafikken 2013/14. Resultatene i nevnte rapport støttes av trafikkforsker Rune Elvik ved TØI som i bladet Samferdsel i 2016 har uttalt at: «I 1992 hadde førere over 65 år 70 prosent høyere personskaderisiko i trafikken enn førere under 65 år. I 2014 var denne forskjellen redusert til knapt 4 prosent. Dette gjelder alle førere over 65 år. Gjør man en finere inndeling i aldersgrupper, viser det seg at de aller eldste førerne fortsatt har høyere risiko enn andre førere.»

Ut fra Elviks funn av høyere risiko blant de eldste førerne, offisielle ulykkesdata fra SSB koblet med eksponeringsdata fra Reisevaneundersøkelsen i 2013/2014 samt opplysninger fra Førerkortregisteret om varighet på fornyelser av førerkort, ser vi at det skjer en endring rundt 80 år. Det er på bakgrunn av dette at Helsedirektoratet og Vegdirektoratet har funnet å kunne heve grensen for kravet til obligatorisk helseundersøkelse ved førerkortfornyelse til

80 år til tross for at flere tunge høringsinstanser har gått mot endringen. De foreslåtte endringene fastsettes derfor som foreslått.

En gjennomgang-av alternative ordninger viser samtidig at det er vanskelig å finne gode ordninger som virker mer målrettet i forhold til å identifisere de førerne som selv ikke er i stand til å gjøre en relevant vurdering av sin helse i forhold til bilkjøring. Vårt litteratursøk gir ikke entydige svar på gode, realiserbare og kostnadseffektive alternativer med dokumentert effekt på nasjonalt nivå.

NAF skriver at man også bør se nærmere på om fastlegene gjennomfører testene på en god nok måte og om fastlegene har kompetanse til å gjennomføre den kognitive screeningen. Det er Statens helsetilsyn sin oppgave å føre tilsyn med fastlegene. Vanlig praksis er at dersom fastlegen er i tvil, sendes pasienten videre til spesialist, eventuelt også til kjørevurdering hos Statens vegvesen.

Gyldighetstid for lette førerkortklasser er regulert i førerkortforskriften § 4-1 første ledd. Bestemmelsen tilpasses en heving av aldersgrensen for når det skal kreves fornyelse med helseattest fra 75 til 80 år.

I oppdraget fra Samferdselsdepartementet ble det også forutsatt at legen skal kunne utstede helseattest for inntil tre år om gangen, hvilket er gjennomført i forskriften.

Selv om aldersgrensen økes til 80 år, må likevel alle som har førerkort som løper ut før dette fornye førerkortet. Personer som har et førerkort som løper ut dagen før 75-årsdagen, kan fornye førerkortet uten helseattest og vil få gyldighet til dagen før 80-årsdagen. Personer som er mellom 75 og 80 år ved ikrafttreddelsen og har hatt vanlig gyldighet (det vil si tre år eller to år fra fylte 78), kan velge om de fornyer førerkortet med eller uten helseattest. Dersom de ikke leverer helseattest, vil de få førerkort med gyldighet til dagen før 80-årsdagen. Dersom de fornyer med helseattest vil de få inntil tre års gyldighet regnet fra helseattestens utstedelsesdato.

For at førerkortinnehaveren skal kunne unngå å gå en periode uten gyldig førerkort fastsettes det at man skal kunne fornye førerkortet med helseattest i en periode før man fyller 80 år. Førerkortet kan derfor fornyes med en helseattest som er utstedt fra og med fylte 77 år med gyldighet for inntil tre år.

Etter at nye regler har trådt i kraft er det viktig at førere som har hatt begrenset førerkort, enten i form av tidsbegrensning eller andre begrensninger, på grunn av helseforhold ikke får fornyet førerkortet uten å levere helseattest. Dette blir også forskriftsfestet som foreslått i § 4-1. Dette betyr for eksempel at de som fornyet med helseattest ved fylte 75 år og som fikk mindre enn tre års gyldighet, må fornye førerkortet med helseattest selv om aldersgrensen heves.

Personer som har tilbakekalt førerretten på grunn av helseforhold må i alle tilfeller levere helseattest for å få førerretten tilbake.

## 2.6 Andre endringer

### 2.6.1 Definisjonen av førerrett – forslag til presisering

#### ***Statens vegvesen Region sør***

«I avsnittet som omhandler definisjoner mener vi at det fortsatt er litt uklart hvordan en skal beregne førerretten slik det er beskrevet i § 2-1. Sett i sammenheng med Trafikkopplæringsforskriftens §9-21, siste ledd, som forutsetter 2 års førerrett i klasse A1 ved utvidelse til kl. A2, og §9-24, som forutsetter 2 års førerrett ved utvidelse fra A2 til A. Løper førerrett fra avlagt prøve, hvis førerkort ikke tas ut eller at førerkortet tas ut lenge etter at førerprøven er bestått?»

#### ***Helsedirektoratet***

«Helsedirektoratet stiller spørsmål ved det foreslåtte tillegget til legaldefinisjonen av «førerrett». Her angis det at førerretten «inntre» når de nevnte vilkårene for å få førerrett, er oppfylt, herunder at «helsen er godkjent».

Forslag til ny §2-1 første ledd:

«Med førerrett forstås rett til å føre nærmere angitt kjøretøy. *Førerrett inntre når minstealder er oppnådd, helse og vandel er godkjent, obligatorisk opplæring er gjennomført og teoretisk og/eller praktisk prøve er bestått.*»

For å kunne gjennomføre avsluttende prøve må øvrige vilkår for førerrett være oppfylt. Av høringsnotatet fremgår det at det derfor er naturlig at man erverver førerrett fra det tidspunkt førerprøvesensor gjør vedtak om bestått førerprøve og registrerer at førerprøven er bestått eller når teoriprøven er bestått når dette er avsluttende prøve. Det gjøres imidlertid ikke noe vedtak hvor det vurderes om alle vilkårene er oppfylt før det utstedes førerkort.

At søker oppfylder helsekravene dokumenteres enten ved egenerklæring eller ved at søker fremlegger helseattest fra lege der det er krav om helseattest etter førerkortforskriften (eventuelt synsattest fra optiker). Mens kravet til vandel fremgår av et enkeltvedtak fra politiet, er helseattesten en sakkyndig uttalelse uten klagerett og uten krav til begrunnelse etter forvaltningsloven.

Helsedirektoratet anser at det må fremgå av førerkortforskriften at førerrett oppnås ved vedtak etter at det er vurdert om alle vilkår for førerrett er oppfylt, herunder om søker fyller helsekravet til førerrett. Etter forslaget til § 2-1 første ledd vil ett av vilkårene for at «førerrett inntre» være at «helsen er godkjent». Dersom vegmyndighetene ikke fatter vedtak om at alle vilkår er oppfylt, vil godkjenning av helsen være en avgjørelse som er tatt av legen der det er krav om helseattest, eventuelt optiker ved krav til synsattest.

Det er samtidig foreslått å forskriftsfeste at ved krav til helseattest, er det bare konklusjonen som skal fremlegges for vegmyndighetene, jf. forskriften § 5-1 tredje ledd og vedlegg 1 § 4 nytt annet ledd. Utstedelse av førerkort kan skje som automatisert vedtak, jf. forslag til ny § 15-1.

Det fremgår for øvrig ikke klart av forslaget at både teoretisk og praktisk prøve må være bestått ved at det i forslaget står «teoretisk og/eller praktisk prøve er bestått.»

Det kan virke forvirrende at det i § 2-1 første ledd gis en definisjon av «førerrett» og vilkårene for at den inntre, mens det under definisjon av «førerkort» i § 2-1 annet ledd står: «Førerrett kan også følge av generell bestemmelse i denne forskrift eller av enkeltvedtak.»

### ***Politidirektoratet***

«I høringsnotatet er det foreslått at ny § 2-1 første ledd andre setning i førerkortforskriften skal lyde slik: "Førerrett inntre når minstealder er oppnådd, helse og vandel er godkjent, obligatorisk opplæring er gjennomført og teoretisk og/eller praktisk prøve er bestått." Politidirektoratet tolker bestemmelsen slik at vilkårene for å erverve førerrett er uttømmende angitt i bestemmelsen. Det er på det rene at vilkåret om edruelighet er et selvstendig vilkår som må være oppfylt for at førerrett kan erverves. Vi viser til vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd, hvor det fremgår at: "Den som skal få førerkort må være edruelig, og det må ikke være noe å si på hans vandel ellers (...)". (vår understreking). Vi mener derfor at vilkåret om edruelighet må inntas som et selvstendig vilkår i ny § 2-1 første ledd andre setning.

Videre mener vi at bruken av begrepet "førerrett inntre" er en uheldig formulering. Vi mener at det er mer hensiktsmessig å bruke formuleringen "førerrett erverves". Begrepet "erverves" er også benyttet i høringsnotatet punkt 2.5.1. I tillegg mener vi at formuleringen "og/eller" i bestemmelsen er uheldig.»

### ***Vegdirektoratets kommentarer og konklusjon***

Vegdirektoratet vurderer det slik at forslaget ikke er tilstrekkelig utredet til at det kan fastsettes som foreslått. Vi har også kommet til at det ikke vil være fornuftig å definere når førerretten oppnås uten at det samtidig gjøres et automatisk vedtak om førerrett. Forholdet til bestemmelser som krever at førerkortinnehaver har hatt førerrett en viss tid må også vurderes nærmere før en slik bestemmelse kan fastsettes.

Vegdirektoratet konkluderer derfor med at forslaget ikke fastsettes.

## **2.6.2 Overgangsregel «liten helseattest»**

Det er ikke kommet noen innspill til forslaget om å oppheve førerkortforskriften § 4-1 andre ledd. Bestemmelsen oppheves som foreslått.



### 2.6.3 Utstedelse av førerkort innen fem år etter avsluttende prøve

Det er ikke kommet noen innspill til dette forslaget. Trafikkopplæringsforskriften § 29–1 sjettede ledd andre og tredje punktum oppheves som foreslått.

### 2.6.4 Søknad om førerkort

Hvordan man søker om førerkort er beskrevet i førerkortforskriften § 5–1. Det har ikke kommet innspill til forslaget til endringer i denne bestemmelsen. Den fastsettes som foreslått.

### 2.6.5 Akseptabel legitimasjon – innlogging med sikker ID

#### ***Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi)***

«Det foreslås at bruk av elektroniske identitetsbevis (eID) kan regnes som akseptabel legitimasjon. Etter vårt skjønn vil dette være treffende i mange sammenhenger.

Vi ber likevel Vegdirektoratet være klar over at risikobildet ikke er identisk når det gjelder misbruk av henholdsvis elektroniske og fysiske identitetsbevis. To relevante forskjeller i dag er i alle fall at fysiske identitetsbevis typisk er vanskeligere å låne eller leie ut enn dagens elektroniske id-bevis, misbruk vil primært lykkes for personer som ligner på personbildet på beviset. Elektroniske identitetsbevis er normalt enklere å kontrollere at er ekte, jf. at de benyttes i en elektronisk løsning hvor validering normalt inngår. Vi har ikke oversikt over risikobildet i de aktuelle tjenester til å vurdere om disse forskjeller tilsier at forslaget nyanseres, men peker på at spørsmålet er kort omtalt i våre merknader til 2.1.5.»

#### ***Vegdirektoratets kommentarer***

Dagens krav til brukervennlighet og effektivitet innebærer at Statens vegvesen må tilby flest mulig nettbaserte selvbetjeningsløsninger. Slike løsninger vil kun benyttes når det er vurdert at det ikke er behov for fysisk oppmøte for ID-kontroll. Det vil alltid være en viss risiko for misbruk ved bruk av slike tjenester, men vi mener at misbruk blant annet kan motvirkes gjennom en god dokument- og personkontroll når førerkortet aksepteres som legitimasjonsdokument.

### 2.6.6 Retting av § 14–6 tredje ledd

Tredje førerkortdirektiv trådte i kraft 19. januar 2013. Det følger direktivet at ingen skal miste rettigheter som ble ervervet før denne datoen. Førerkortforskriften § 14–6 omhandler førerrettigheter som ble ervervet før 19. januar 2013 og som derfor fortsatt gjelder.

Før 19. januar 2013 ga førerkort i klasse B rett til å føre trehjuls motorsykkel. I tredje førerkortdirektiv ble trehjuls motorsykkel flyttet over til motorsykkelklassene. Ved en feil har ikke retten til å føre trehjuls motorsykkel med førerkort i klasse B utstedt før 19. januar

2013 kommet med i § 14-6 tredje ledd. Vi anser dette som en retting av en tidligere inkurie og § 14-6 tredje ledd endres slik:

*Førerett for klasse B ervervet før 19. januar 2013 gir også førerett for trehjuls motorsykkel. Førerett for klasse B1 eller B kode 73 ervervet før 19. januar 2013, gir også førerett i klasse AM og for trehjuls motorsykkel. Førerett for trehjuls motorsykkel påføres førerkortet med kode 79.03 tilknyttet klasse A.*