



Statens vegvesen

Vedlegg – Høringsoppsummering og vedtatt endringsforskrift

Forskrift om endring i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.
(førerkortforskriften)

Trafikant og kjøretøy
Trafikant
19. oktober 2021
Vår ref. 21/96490

Innholdsfortegnelse

Innledning	3
Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer	4
1 Forslag om endringer knyttet til helsekrav for diabetes.....	4
1.1 Forslag til endring i førerkortforskriften § 4-1 og vedlegg 1 §§ 30 og 31	4
1.2 Bakgrunn for endringsforslagene	5
1.3 Høringsinstansenes innspill	6
1.4 Helsedirektoratets vurdering	7
2 Opphevelse av unntaksbestemmelse i førerkortforskriften § 3-5 nr. 4	7
2.1 Høringsinstansenes innspill	8
2.2 Statens vegvesens vurdering	10
3 Unntak fra regler om utfasing av norsk førerkortmodell N2	11
Del II – Endringsforskrift til forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften)	12

Høringsoppsummering – Forskrift om endring i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften)

Innledning

Statens vegvesen sendte 20. mai 2021 forslag om endringer i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort (førerkortforskriften) på høring. Fristen for å komme med høringsinnspill var 1. juli 2021.

De foreslåtte endringene gjaldt:

- oppheve unntaksregel fastsatt om førerett for varebil drevet av alternative drivstoff med tillatt totalvekt mellom 3 500 kg og 4 250 kg oppheves
- gi unntak fra regler om utfasing av norsk førerkortmodell (N2) for personer som har meldt flytting ut av Norge
- utsettelse av frist til 1. januar 2023 for å fornye førerkort for personer som har diabetes som behandles med blodsukkersenkende legemidler, og som per i dag har førerkort i klasse AM, S, T, A1, A2, A, B og BE med lengre varighet enn fem år
- presiseringer i førerkortforskriften vedlegg 1 §§ 30 og 31 om helsekrav for diabetes

Endringene knyttet til førerkortforskriften § 4-1 tredje ledd og vedlegg 1 §§ 30 og 31 er utarbeidet av Helsedirektoratet. Helsedirektoratet har derfor også oppsummert de innspill som berør disse foreslåtte endringene.

Det har kommet inn 17 svar til høringen: Bilimportørenes Landsforening, Den norske legeforening, Det kongelig-justis og beredskapsdepartementet, Diabetesforbundet, Fellesforbundet, Forsvarsdepartementet, Helsedirektoratet, Helse Sør-Øst RHF, Klima- og miljødepartementet, Miljøstiftelsen Zero, NHO Logostikk og Transport, Norges Optikerforbund, Norsk trafikkmedisinsk forening, Norges trafikkskoleforbund, Posten Norge, Statsforvalteren i Møre og Romsdal og Utenriksdepartementet.

Følgende instanser hadde ingen merknader til de foreslåtte endringene: Forsvarsdepartementet, Helsedirektoratet, Helse Sør-Øst RHF, Klima- og miljødepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Utenriksdepartementet.

Norges trafikkskoleforbund støtter de foreslåtte endringene. Fellesforbundet skriver at de støtter endringene i § 4-1 tredje ledd, § 4-6, § 8-1 og vedlegg 1 § 30, og at de ikke har kommentarer til de øvrige forslag.

Øvrige høringsinstansers innspill med kommentarer fra Helsedirektoratet og Statens vegvesen fremgår under høringsoppsummeringens del I.

Fastsatt endringsforskrift til forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort (førerkortforskriften) følger i del II av denne høringsoppsummeringen.

Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

1 Forslag om endringer knyttet til helsekrav for diabetes

I høringen ble det foreslått endringer i førerkortforskriften § 4-1 og vedlegg 1 §§ 30 og 31. Forslagene gjelder bestemmelser om helsekrav ved diabetes.

Det er ikke kommet innvendinger mot de foreslåtte endringene.

1.1 Forslag til endring i førerkortforskriften § 4-1 og vedlegg 1 §§ 30 og 31

Det ble i høringen foreslått følgende endring av førerkortforskriften § 4-1 (endringer i kursiv):

§ 4-1 tredje ledd skal lyde:

Personer med diabetes som behandles med blodsukkersenkende legemidler, og som har førerkort for klasse *AM, S, T, A1, A2, A, B og BE* med lengre varighet enn fem år, må innen *1. januar 2023* fremlegge helseattest og få nytt førerkort med varighet i samsvar med første ledd annet punktum.

I førerkortforskriften vedlegg 1 ble det foreslått følgende endringer:

Vedlegg 1 § 30 skal lyde:

Personer med diabetes som bruker blodsukkersenkende legemidler oppfyller ikke helsekravet til førerrett med 15 års gyldighet i førerkortgruppe 1 og fem års gyldighet i førerkortgruppe 2 og 3 etter [førerkortforskriften § 4-1](#) første og annet ledd. Helseattest kan gis med anbefaling om førerrett med inntil fem års varighet for førerkortgruppe 1 og inntil tre års varighet for førerkortgruppe 2 og 3 dersom

- a) det ikke er fare for bevissthetspåvirkning under føring av motorvogn og*
- b) sykdommen ikke har ført til funksjonssvikt i andre organer som medfører trafikksikkerhetsrisiko*

Ved kostholdsregulert diabetes kan det gis helseattest med vanlig varighet forutsatt at vilkårene i bokstav a) og b) er oppfylt.

Ved bruk av insulin eller andre legemidler som kan gi hypoglykemi, gjelder bestemmelsene i [§ 31](#) og [§ 32](#).

Vedlegg 1 § 31 kolonne B skal lyde:

Helsekravet er oppfylt tre måneder etter det siste av flere anfall i våken tilstand av hypoglykemi med behov for bistand fra andre, dersom
a) relevant spesialist bekrefter at risikoen for nytt anfall i våken tilstand av hypoglykemi

med behov for bistand fra andre er svært lav, og at føreren følges opp med jevnlig legekontroll

b) føreren har full innsikt i utvikling av hypoglykemi og farene det kan medføre og

c) føreren følger legens anbefalinger, herunder anbefaling om egenmåling av blodsukker i forbindelse med føring av motorvogn.

Helseattest kan deretter gis med anbefaling om førerett med inntil ett års varighet, deretter med inntil fem års varighet dersom det ikke har vært nye anfall av hypoglykemi i våken tilstand med behov for bistand av andre.

Dersom det har *vært ett eller ingen* anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre siste tolv måneder, kan helseattest gis med anbefaling om førerett med inntil fem års varighet, forutsatt at vilkårene i kolonnens første ledd bokstav b og c er oppfylt.

Dersom relevant spesialist bekrefter at det kun under søvn har vært anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre, og at det ikke er fare for bevissthetspåvirkning under føring av motorvogn, kan det gis helseattest med anbefaling om førerett for inntil ett år, deretter med inntil fem års varighet. Det er en forutsetning at det er jevnlig oppfølging av lege, og at vilkårene i kolonnens første ledd bokstav b og c er oppfylt.

1.2 Bakgrunn for endringsforslagene

Forslaget til endring av førerkortforskriften § 4-1 innebærer at fristen for å levere helseattest og få utstedt nytt førerkort i førerkortgruppe 1 med maksimalt fem års gyldighet, utsettes med ett år til 1. januar 2023. Det ble ved forskriftsendring 1. november 2020 satt frist til 1. januar 2022 med å levere helseattest for de som har diabetes og bruker blodsukkersenkende legemidler, og som har førerkort med lengre gyldighet enn fem år.

For å redusere belastningen på fastlegene under covid-19-pandemien, ble det foreslått å utsette fristen for å fornye førerkortet med ett år.

I tillegg er det foreslått mindre endringer i §§ 30 og 31. I § 30 er det presisert at ved kostregulert diabetes kan det gis førerkort med vanlig varighet, dvs. uten tidsbegrensning i førerkortgruppe 1 og fem års gyldighet i førerkortgruppe 2 og 3. I førerkortgruppe 1 gjelder kun et generelt krav om at førerkortet må fornyes administrativt med oppdatert bilde hvert 15. år.

Det presiseres samtidig at det generelle helsekravet i § 30 må være oppfylt også ved kostregulert diabetes:

- at det ikke er fare for bevissthetspåvirkning under føring av motorvogn, og
- at sykdommen ikke har ført til funksjonssvikt i andre organer som medfører trafiksikkerhetsrisiko.

Før forskriftsendring fra 1. november 2020 kunne det ved kostregulert diabetes gis helseattest med maksimum fem års varighet i førerkortgruppe 1 og tre år i førerkortgruppe

2 og 3. Det gjaldt de samme varighetsbegrensninger ved kostregulert diabetes som ved bruk av blodsukkersenkende legemidler som ikke kan gi hypoglykemi. Forskriftsendringen innebar at varighetsbegrensningen ble fjernet for kostregulert diabetes. Dette presiseres ved forslaget som nå har vært på høring.

For § 31 innebærer forslaget at det vil fremgå klart av kolonne B (helsekravene for førerkortgruppe 1) at vilkårene for å få helseattest ved bruk av legemidler som kan gi hypoglykemi, også gjelder der det ikke har vært noen anfall av alvorlig hypoglykemi siste 12 måneder. Det er de samme vilkårene som gjelder for å få helseattest ved ingen anfall og ved ett anfall siste 12 måneder.

1.3 Høringsinstansenes innspill

Det har kommet inn seks høringsuttalelser. Det er ingen innvendinger mot forslagene til utsettelse av fristen for å levere helseattest og til presisering av bestemmelsene i vedlegg 1 §§ 30 og 31.

Legeforeningen stiller seg positiv til at det tas hensyn til den store arbeidsbelastningen i fastlegeordningen, slik at fristen for å fornye førerkortet for personer som bruker blodsukkersenkende legemidler, forlenges med ett år til 1. januar 2023. Foreningen mener nåværende frist i liten grad er kjent for pasienter og fastleger, og at det ville ført til unødvendige logistiske utfordringer og merarbeid om man skulle beholde nåværende frist.

"Det er behov for et opplysningsarbeid til personer med diabetes som bruker blodsukkersenkende legemidler, slik at de blir oppmerksomme på at de ikke oppfyller helsekravet til førerett med 15 års gyldighet i førerkortgruppe 1 og fem års gyldighet i førerkortgruppe 2 og 3. Det er førerkortinnehaver som har ansvar for at førerkortet er oppdatert. Legeforeningen vil presisere at dette ikke er en kontrolloppgave som kan pålegges fastlegene. Myndighetene må ta ansvar for å formidle dette til aktuell pasientgruppe. Det vil være svært viktig at Statens vegvesen formidler denne datoendringen i de kanaler man vil forvente å nå folk flest, slik at pasientene kan få bestilt seg time i god tid før ny frist", heter det i uttalelsen.

Legeforeningen støtter at det er strengere krav for pasienter som bruker insulin eller blodsukkersenkende legemidler som kan gi hypoglykemi og at disse pasientene må følge vilkårene i § 31 som omhandler egenkontroll av blodsukker og regelmessige kontroller hos lege. Foreningen er videre enig i at pasienter med kostregulert diabetes beholder førerett med vanlig varighet. Når det gjelder hva som er "relevant spesialist" for å vurdere diabetesbehandling og komplikasjoner, mener Legeforeningen det bør fremgå av førerkortveilederen at dette også kan være spesialister i allmennmedisin.

Norsk trafikkmedisinsk forening støtter forslagene til endring av forskriften. De ber i sin uttalelse om at spesialist i endokrine sykdommer (som diabetes) blir konsultert dersom førerkortinnehaverens fastlege finner grunnlag for det.

Statsforvalteren i Møre og Romsdal støtter at det tas inn presisering om at det kan gis helseattest med vanlig varighet for førerkortgruppe 1 og fem år for førerkortgruppe 2 og 3 for personer med kostholdsregulert diabetes. De skriver at det er viktig at det blir synliggjort i forskriften at de samme forutsetningene gjelder ved kostholdsregulert diabetes som ved behandling med blodsukkersenkende legemidler. Det vises her til vilkårene for å få helseattest i § 30. Statsforvalteren i Møre og Romsdal støtter også presiseringen av § 31 kolonne B tredje ledd for at det skal gå klart frem at vilkårene for å få helseattest også gjelder dersom det ikke har vært noen anfall alvorlig hypoglykemi. Videre støttes forslaget om fristforlengelse etter forskriften § 4-1 med begrunnelse i fastlegenes pressede arbeidssituasjon generelt og under pandemien spesielt.

Norges Trafikkskoleforbund støtter forslagene til forskriftsendring.

Diabetesforbundet støtter forslaget om at fristen for å fornye førerkortet utsettes med ett år. Forbundet har ikke uttalt seg om de andre forslagene.

Norges Optikerforbund støtter forslagene til forskriftsendring.

1.4 Helsedirektoratets vurdering

Det har ikke kommet innvendinger mot de foreslåtte endringene i høringsrunden. Helsedirektoratet vurderer at det er hensiktsmessig med to språklige endringer. I vedlegg 1 § 30 erstattes «kostholdsregulert» diabetes av «kostregulert» diabetes. I vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne B erstattes «bistand av andre» av «bistand fra andre». For øvrig vedtas endringene som foreslått.

2 Opphevelse av unntaksbestemmelse i førerkortforskriften § 3-5 nr. 4

I april 2019 innførte Statens vegvesen en unntaksbestemmelse i førerkortforskriften § 3-5 annet ledd nr. 4. Bestemmelsen gir rett til å føre varebil med tillatt totalvekt høyere enn 3500 kg, men maksimalt 4250 kg, med førerkort klasse B. Unntaket gjelder kun der den ekstra vekten utelukkende skyldes at varebilen har et alternativt fremdriftssystem, dvs. er drevet av alternativt drivstoff som definert i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 bokstav k. Unntaket ble utredet og hørt på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Unntaket ble innført på bakgrunn av endringsdirektiv (EU) 2018/645 til direktiv 2006/126/EF (tredje førerkortdirektiv), og skulle gjennomføre ny artikkel 6 nr. 4 bokstav c. Ved en feil ble endringen vedtatt direkte etter endt høringsfrist, til tross for at direktiv (EU)

2018/645 på vedtakelsestidspunktet ikke var innlemmet i EØS-avtalen. Uten endringsdirektiv (EU) 2018/645 åpner ikke tredje førerkortdirektiv for at medlemslandene selv kan velge å innføre unntak fra vektbegrensningen for førerkort klasse B, slik som gjort i førerkortforskriften § 3–5 annet ledd nr. 4.

Statens vegvesen ble først klar over feilen ved utgangen av 2020. I høring av 20. mai 2021 foreslo Statens vegvesen å oppheve den nevnte unntaksbestemmelsen.

Implementeringsstatusen for direktiv (EU) 2018/645 har ikke endret seg under høringsperioden, og direktivet per dags dato fortsatt ikke innlemmet i EØS-avtalen.

2.1 Høringsinstansenes innspill

Flere høringsinstanser har reagert sterkt på forslaget om å oppheve § 3–5 annet ledd nr. 4. Hovedtrekkene i høringsinnspillene er gjengitt nedenfor. Aktørene viser til at en opphevelse av unntaksbestemmelsen vil ha økonomiske og miljømessige virkninger, og ber om at Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet går i dialog med ESA om et mulig unntak.

Bilimportørenes Landsforening skriver høringsforslaget har vakt sterke reaksjoner hos deres medlemmer, som markedsfører elektriske varebiler i dette segmentet. Videre skriver de at *«[v]i har respekt for at feil kan skje, men dette blir en helt uakseptabel situasjon. Bransjen har i mer enn to – 2 – år i god tro forholdt oss til unntaket som trådte i kraft 1. april 2019. Tilbaketrekkingen vil derfor kunne medføre økonomisk tap for dem som i god tro har anskaffet elektrisk varebil med tillatt totalvekt over 3.500 kg, basert på at bilen kan kjøres av person med minst to år gammelt førerkort klasse B. Modeller i dette segmentet er svært interessante, da det er nødvendig å øke totalvekten pga. batterivekten for å få tilstrekkelig rekkevidde på så store kjøretøy.*

Unntaket har som kjent sin bakgrunn i EUs regelverk og flere bilprodusenter tar derfor høyde for dette i sin utvikling av nye modeller. Dette er et unntak som må være kontinuerlig og permanent.

Videre er det store leveranser på gang i disse dager, av biler som bransjen og våre kunder i god tro så at var ment å falle inn under unntaket. Det vil kunne oppstå disputer om økonomisk ansvar.

I høringsnotatet står det også at «Ettersom endringsdirektivet foreløpig ikke er en del av EØS-retten er det per i dag ikke rom for å fastsette et slikt unntak, uten nærmere avklaring med ESA.» Norske myndigheter må derfor, og uten opphold, ta saken opp med ESA for en svært rask avklaring.

Hvis dette ikke løses nå, vil det bremse elektrifiseringen av varebiler. Nullutslippsmålet i NTP for varebiler ser fra før av ut til å være vanskelig å nå, også pga. nåværende reduksjon i stedet for utvidelse av Enova-støtten. Den overraskende tilbaketrekkningen av unntaksbestemmelsen for førerkort vil virke i samme retning.

For å løse dette problemet, som er forårsaket av myndighetene selv (i de beste hensikter, er vi klar over), må det sømløst innføres en norsk dispensasjonsordning inntil unntaket er på plass i EØS-avtalen og i norsk forskrift.»

Posten Norge skriver opphevelse av unntaksbestemmelsen vil ha store konsekvenser. De viser til at «[o]mleggingen til fornybare kjøretøy kan stoppe opp eller bli vesentlig forsinket, og i verste fall kan overgangen til elektriske varebiler bli umuliggjort. Posten vil forsere omlegging til fornybare kjøretøy. Posten vil sterkt advare mot å oppheve unntaksbestemmelsen. Den viktigste konsekvensen kan bli en vesentlig forsinkelse i omstillingen til utslippsfrie varebiler, noe som vil undergrave det nasjonale målet om at alle nye varebiler skal være utslippsfrie innen 2030.

Postens klima- og miljøstrategi handler bl.a. om å legge om kjøretøy til fossilfrie alternativer. Konsernet har allerede 27 % andel fornybare kjøretøy. Nylig har vi besluttet å forsere omleggingen ytterligere fremover ved å sette stopp for både egne og innleide fossile varebiler i byer i løpet av 2022 og utenfor byer i 2023. Avgjørende for denne satsningen er at vi får tak i kjøretøy med tilstrekkelig lastekapasitet. Alvorlig for pågående anskaffelsesprosesser I dag har Posten om lag 450 varebiler på diesel som skal fases ut og erstattes med elektriske eller biogass, – forutsatt at disse har tilsvarende lastekapasitet.

Vi beregner 4 års levetid og har således et årlig behov for å anskaffe over 100 varebiler. I disse dager pågår en stor anskaffelsesprosess av varebiler fortrinnsvis med stort batteri. For å gjennomføre anskaffelsen er det nødvendig med tillatt totalvekt på 4250 kg for å få nok nyttelast.

Dernest har vi allerede bestilt 2 biogassvarebiler som er produsert og på vei til Norge. Det er for sent å avbestille disse bilene. Dersom sjåførforskriften endres, får vi ikke benyttet disse varebilene. Vi ønsker å bestille ytterligere 8 slike varebiler, men ser oss nå nødt til å stoppe den prosessen på bakgrunn av forslaget om å oppheve unntaksbestemmelsen. De pågående anskaffelsesprosessene gjør at vi er avhengig av raske avklaringer. Opphevelse av unntaksbestemmelsen vil også ha store konsekvenser hvis varebil-anskaffelser må utsettes i påvente av at unntaksbestemmelsen igjen kommer på plass. Vi opplever at rammebetingelsene blir uforutsigbare og bidrar til å gjøre det vanskelig for næringslivet å omstille til bærekraftige løsninger.

Årsaken til at det hos Statens vegvesen til nå ikke er registret vognkortmerknad ved godkjenning av varebiler, er at elektriske og/eller biogassvarebiler av denne størrelsen akkurat har kommet på markedet. Posten har et etterslep på bestilling av varebiler fordi vi har ventet på at de aktuelle miljøeffektive varebiler med tilstrekkelig lastekapasitet har blitt tilgjengelig på markedet. Sjåførmangelen forsterkes Opphevelse av unntaksbestemmelsen vil medføre behov for flere sjåførere med utvidet førerkort til C1. I en situasjon hvor det allerede er knapphet på sjåførere i Norge, vil økte krav til yrkessjåførutdanning være krevende både mht. rekruttering, tid og ekstra kostnader. Det vil derfor være nesten umulig å sette i drift nye varebiler med totalvekt på 4250 kg uten unntaksbestemmelsen.

NHO Logistikk og Transport skriver at de sterkt vil advare mot å oppheve unntaksbestemmelsen.

«Den viktigste konsekvensen kan bli en vesentlig forsinkelse i omstillingen til utslippsfrie varebiler, noe som vil undergrave det nasjonale målet om at alle nye varebiler skal være utslippsfrie innen 2030.

De fleste av våre medlemmer er godt i gang med å skifte ut varebiler på diesel i dag med som skal elektriske eller biogass, – forutsatt at disse har tilsvarende lastekapasitet. Flere av medlemmene har varslet at de vil måtte stoppe pågående innkjøp av biogassvarebiler, på bakgrunn av forslaget om å oppheve unntaksbestemmelsen.

Det er uheldig at rammebetingelsene blir uforutsigbare og bidrar til å gjøre det vanskelig for næringslivet å omstille til bærekraftige løsninger.

For våre medlemmer er det avgjørende å få forlenget dagens unntaksbestemmelse i førerkortforskriften § 3–5 nr. 4 om rett til å føre varebil med tillatt totalvekt høyere enn 3500 kg, men maksimalt 4250 kg, med førerkort klasse B.

Vi ber Statens Vegvesen og Samferdselsdepartementet om å gå i dialog med ESA, med mål om å kunne forlenge unntaksbestemmelsen, uten opphold.»

Miljøstiftelsen Zero har sendt inn høringsinnspill på vegne av Posten Norge, Bring, IKEA Norge, Rema Distribusjon, ASKO, Klimaetaten i Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Arbeidsgiverforeningen Spekter, RSA og Volkswagen Nyttekjøretøy.

De skriver at de vil advare sterkt mot konsekvensene av å oppheve nevnte unntaksbestemmelse. Videre skriver de at *«[d]en viktigste konsekvensen kan bli en vesentlig forsinkelse i omstillingen til utslippsfrie varebiler, noe som vil undergrave det nasjonale målet om at alle nye varebiler skal være utslippsfrie innen 2030. Vi mener Statens Vegvesen og departementet snarlig bør gå i dialog med ESA, med mål om å kunne forlenge unntaksbestemmelsen, uten opphold.*

Det framstår noe underlig når Statens Vegvesen vektlegger at unntaket øyensynlig ikke er tatt i bruk per i dag. Flere aktører står i skrivende stund midt i anskaffelser og investeringer hvor unntaksbestemmelsen er lagt til grunn, og hvor bortfall av denne vil vanskeliggjøre eller umuliggjøre overgangen til elektriske varebiler. For inngåtte forpliktelser kan det også være snakk om økonomiske tap, grunnet inkurien hos statlige myndigheter. Når bakgrunnen er en inkurie hos forvaltningen, og konsekvensene av en reversering av unntaket i betydelig grad kan svekke mulighetene for å nå Norges klimamål, mener vi Vegvesenet og departementet bør konsentrere sin innsats om å få unntaket forlenget. En reell adgang til permanent å innføre unntaket er trolig underveis, og det er god grunn til å tro at EFTAs overvåkingsorgan vil opptre konstruktivt. Elektrifisering av transportsektoren er en viktig del av de nødvendige tiltakene for å nå norske klimamål for 2030, hvor Norge har påtatt seg en forpliktelse også overfor EU –dette understreker alvoret i situasjonen.»

2.2 Statens vegvesens vurdering

Som høringsinnspillene under punkt 2.1 viser, er det flere aktører som har ytret stor motstand mot den foreslåtte endringen i førerkortforskriften § 3–5 annet ledd nr. 4. Som følge av de innkomne høringsinnspillene har Statens vegvesen i samråd med

Samferdselsdepartementet vurdert at det er hensiktsmessig å søke ESA om unntak fra artikkel 4 nr. 5 i direktiv 2006/126/EF, slik at unntaksbestemmelsen i førerkortforskriften kan videreføres. Slik søknad ble sendt fra Samferdselsdepartementet til ESA 24. august 2021.

Forslaget om å oppheve førerkortforskriften § 3–5 annet ledd nr. 4 vedtas derfor ikke. Unntaksbestemmelsen videreføres inntil videre.

3 Unntak fra regler om utfasing av norsk førerkortmodell N2

Det har ikke kommet inn noen høringsinnspill med kommentarer til den foreslåtte endringen i førerkortforskriften § 4–6. Endringen vedtas som foreslått.

Del II – Endringsforskrift til forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften)

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet 18. oktober 2021 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 24 jf. delegeringsvedtak 17. mars 1967 nr. 3462 og delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196

I

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

§ 4-1 tredje ledd skal lyde:

Personer med diabetes som behandles med blodsukkersenkende legemidler, og som har førerkort for klasse *AM, S, T, A1, A2, A, B og BE* med lengre varighet enn fem år, må innen *1. januar 2023* fremlegge helseattest og få nytt førerkort med varighet i samsvar med første ledd annet punktum.

§ 4-6 skal lyde:

Førerkort utstedt før 1. april 1979, er ikke gyldig for kjøring fra og med 1. januar 2020. Førerkort utstedt i perioden 1. april 1979 til og med 31. desember 1997, er ikke gyldig for kjøring fra og med 1. januar 2023. Førerkort utstedt i perioden 1. januar 1998 til og med 18. januar 2013, er ikke gyldig for kjøring fra og med *19. januar 2033*. Førerkort etter denne bestemmelsen kan byttes til nytt førerkort dersom vilkårene for utstedelse er oppfylt.

Fra og med *19. januar 2033* må *EØS*-førerkort som benyttes for kjøring i Norge være i overensstemmelse med den nyeste *EØS*-modellen for førerkort for å være gyldig.

Første ledd første *og andre* punktum gjelder ikke for personer som har meldt flytting fra Norge. Disse personene kan benytte sitt førerkort ved kjøring i Norge frem til dagen før fylte 80 år, *men ikke utover 18. januar 2033*. De norske helsekravene for førerkort må være oppfylt.

§ 8-1 første ledd skal lyde:

Førerkort som er utstedt i en annen *EØS*-stat, er gyldig her i landet i samsvar med sitt innhold med de unntak som følger av denne forskriften. Førerretten er begrenset til de internasjonale klassene som er nevnt i § 3-1 og rettigheter som følger av beslutning (*EU*) *2016/1945*. Førerkort som er utstedt i en annen *EØS*-stat etter innbytte av førerkort fra et land utenfor *EØS*, kan brukes i Norge i inntil 3 måneder.

Vedlegg 1 § 30 skal lyde:

Personer med diabetes som bruker blodsukkersenkende legemidler oppfyller ikke helsekravet til førerrett med 15 års gyldighet i førerkortgruppe 1 og fem års gyldighet i førerkortgruppe 2 og 3 etter førerkortforskriften § 4-1 første og annet ledd. Helseattest kan gis med anbefaling om førerrett med inntil fem års varighet for førerkortgruppe 1 og inntil tre års varighet for førerkortgruppe 2 og 3 dersom

c) det ikke er fare for bevissthetspåvirkning under føring av motorvogn og

d) sykdommen ikke har ført til funksjonssvikt i andre organer som medfører trafiksikkerhetsrisiko

Ved kostregulert diabetes kan det gis helseattest med vanlig varighet forutsatt at vilkårene i bokstav a) og b) er oppfylt.

Ved bruk av insulin eller andre legemidler som kan gi hypoglykemi, gjelder bestemmelsene i § 31 og § 32.

Vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne B skal lyde:

Helsekravet er oppfylt tre måneder etter det siste av flere anfall i våken tilstand av hypoglykemi med behov for bistand fra andre, dersom

a) relevant spesialist bekrefter at risikoen for nytt anfall i våken tilstand av hypoglykemi med behov for bistand fra andre er svært lav, og at føreren følges opp med jevnlig legekontroll

b) føreren har full innsikt i utvikling av hypoglykemi og farene det kan medføre og

c) føreren følger legens anbefalinger, herunder anbefaling om egenmåling av blodsukker i forbindelse med føring av motorvogn.

Helseattest kan deretter gis med anbefaling om førerrett med inntil ett års varighet, deretter med inntil fem års varighet dersom det ikke har vært nye anfall av hypoglykemi i våken tilstand med behov for *bistand fra andre*.

Dersom det har *vært ett eller ingen* anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre siste tolv måneder, kan helseattest gis med anbefaling om førerrett med inntil fem års varighet, forutsatt at vilkårene i kolonnens første ledd bokstav b og c er oppfylt.

Dersom relevant spesialist bekrefter at det kun under søvn har vært anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre, og at det ikke er fare for bevissthetspåvirkning under føring av motorvogn, kan det gis helseattest med anbefaling om førerrett for inntil ett år, deretter med inntil fem års varighet. Det er en forutsetning at det er jevnlig oppfølging av lege, og at vilkårene i kolonnens første ledd bokstav b og c er oppfylt.

II

Endringene trer i kraft straks.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

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

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag