



## Statens vegvesen

Høringsinstansene

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Kirsti Jørstad Bjørnaas - 22073073

Vår referanse:  
2010/059110-047

Deres referanse:

Vår dato:  
15.06.2010

### Høringsoppsummering - Høring av endringer i førerkortforskriften

Vegdirektoratet sendte 15. mars 2010 utkast til forskrift om endring av førerkortforskriften til høring med høringsfrist 1. juni 2010. Høringen gjaldt i hovedsak helsekrav for førerkort og reglene om anerkjennelse av utenlandske førerkort. I tillegg ble det foreslått en ny bestemmelse om kjøring av "gruvetruck".

Høringen ble sendt til 134 instanser for uttalelse. Det er kommet inn 29 høringssvar.

Følgende instanser hadde ingen kommentarer til de foreslåtte endringene:

Arbeidsdepartementet, Arbeidstilsynet, Helsedirektoratet, Arbeids- og velferdsdirektoratet, Høgskolen i Akershus, Kunnskapsdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet, Politidirektoratet, Statens vegvesen Region vest, Justis- og politidepartementet, Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, Norges Lastebileier-Forbund og Utenriksdepartementet.

Fagforbundet har skriftlig meddelt at de ikke ønsker å uttale seg om høringen.

Det har kommet inn mange gode innspill. Noen av dem har ledet til at Vegdirektoratet har gjort endringer i det opprinnelige utkastet til forskrift.

I det følgende redegjøres kort for innholdet av de mottatte høringssvarene. Høringssvarene oppsummeres etter tema, og Vegdirektoratet gir sin konklusjon løpende. De høringssvarene som gjelder helsekravene er forelagt Helsedirektoratet og besvares i samarbeid med dem.

#### Kommentarer til helsekravene i førerkortforskriften vedlegg 1

Noen av høringsinstansene etterlyser flere detaljer fra direktivet inntatt i utkastet til forskrift. Vegdirektoratet finner det hensiktsmessig å innlede dette avsnittet med en generell kommentar til dette. Den generelle kommentaren er utarbeidet av Helsedirektoratet. Deretter følger de enkelte instansenes kommentarer med Helsedirektoratets og Vegdirektoratets kommentarer. Vegdirektoratet støtter Helsedirektoratets vurderinger.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

### *Generelt*

Helsekravene i den norske førerkortforskriften er mindre detaljert enn EUs direktiv om helsekrav til førerkortinnehavere. Den norske forskriften inneholder overordnede bestemmelser, ”rammebetingelsene”, mens utfyllende bestemmelser, detaljkrav og utdyping er lagt i retningslinjer (IS-1348 som i hovedsak er for forvaltningen og IS-1437 som er tilpasset attestutstedende leger). Dette er gjort for å få en oversiktlig forskrift, samtidig som praksis kan reguleres mer detaljert der det er nødvendig. Vi mener det gir rom for tilpasning til oppdatert kunnskap, både om medisin og trafikkrisiko, og at det bidrar til enhetlig praksis og likebehandling. Man valgte å beholde denne måten å utforme regelverket på da man i 1997 implementerte det forrige EU-direktivet. Vi har fortsatt denne linjen ved implementeringen av de reviderte helsekravene om syn, epilepsi og diabetes. Dette kunne antakelig med fordel ha gått klarere frem av høringsdokumentene. Forslaget til ny forskrift bør sammenliknes med EU-direktivet i lys av retningslinjene. Reviderte retningslinjer vil foreligge i tilknytning til ikrafttreden av ny forskrift.

I norsk førerkortforvaltning gjøres individuelle vurderinger av den enkelte søker av helsemyndigheten, for å sikre likebehandling og redusere risikoen for at føreretten avhenger av hvilken lege man har gått til. For å sikre forsvarlig saksbehandling med klagerett etter forvaltningsloven, gjøres vurderingen i form av enkeltvedtak, dvs. dispensasjonssak. Det er en utstrakt bruk av individuelle vurderinger. Fylkesmennene behandlet ca. 20.000 førerkortsaker i 2009. Helsedirektoratet behandler årlig 200-300 klagesaker. Flere av høringssvarene tyder på at dette har vært ukjent for høringsinstansene. Mange av kommentarene etterlyser adgang til individuelle vurderinger, men har altså oversett helsemyndighetens dispensasjonsadgang etter forskriftens § 14-1. Vi ser at dette kunne vært gjort klarere i høringsdokumentene, da ikke alle høringsinstansene kunne forventes å være kjent med førerkortforvaltningen.

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) er en paraplyorganisasjon hvor blant annet Norges Diabetesforbund er en underorganisasjon. FFO hadde ingen selvstendige merknader til høringen, men oversendte Norges Diabetesforbunds kommentarer.

Norges Diabetesforbund har to hovedinnvendinger mot forslaget. Diabetesforbundet mener direktiv 2009/112/EF er adoptert ukritisk i utkastet til forskrift, og at det ikke er tilpasset de norske retningslinjene for oppfølging av diabetes. Det framholdes at det er tilstrekkelig at personer med diabetes får innvilget førerkort under forutsetning av at de inngår i et kontrollmønster som sammenfaller med de norske retningslinjene.

Den andre innvendingen er at forskriftsutkastet forenkler direktivet på en slik måte at det blir mer begrensende og mer diskriminerende for personer med diabetes enn direktivets anbefaling uten at man har medisinsk dekning for det. Diabetesforbundet mener at det finnes stor grad av evidens for at forslaget bygger på direkte feil medisinske forutsetninger. Det framholdes at det bør skilles mellom medikamenter som har blodsukkersenkende effekt og de som ikke har slik effekt. Det framheves også at forslaget sterkt nærmer seg diskriminering. Diabetesforbundet mener begrensninger i førerrett bør vurderes på individuell basis ut fra risikoen for hypoglykemi, slik at personer med velregulert diabetes uten hypoglykemi eller alvorlige senkomplikasjoner bør få ubegrenset førerrett.

*Helsedirektoratets kommentar:* Som Norges Diabetesforbund skriver, er risikoen for hypoglykemi ved diabetes svært varierende. Det er derfor særlig viktig med utstrakt adgang til individuelle vurderinger. I norsk førerkortforvaltning gjøres individuelle vurderinger av den

enkelte søker av helsemyndigheten for å sikre likebehandling og redusere risikoen for at føreretten avhenger av hvilken lege man har gått til. For å sikre forsvarlig saksbehandling med klagerett etter forvaltningsloven, gjøres vurderingen i form av enkeltvedtak, dvs. dispensasjonssak. At en person ikke fyller helsekravene, innebærer dermed ikke at førerett ikke kan innehas, men at denne avhenger av en individuell vurdering. Det er en utstrakt bruk av slike individuelle vurderinger etter dispensasjonsadgangen i førerkortforskriften § 14-1.

Det faglige grunnlaget for førerkortrestriksjoner ved diabetes er oppsummert i forarbeidene til direktivet: "Diabetes and Driving in Europe. A Report of the Second European Working Group on Diabetes and Driving, an advisory board to the Driving Licence Committee of the European Union", ([http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/behavior/fitness\\_to\\_drive\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/behavior/fitness_to_drive_en.htm)).

Norges Diabetesforbund er imot femårsbegrensningen. Kravet fremgår eksplisitt av EU-direktivet, og vi fant å måtte implementere det. Det ble vurdert å innarbeide også femårsbegrensningen i retningslinjene. Når varigheten ikke kan settes lengre enn fem år etter EU-direktivet, fant vi at det burde fremgå av forskriften til orientering for leger og førerkortinnehavere/-søkere.

Helsedirektoratet er enige i at hypoglykemirisiko avhenger av type antidiabetikum. Skulle man spesifisert dette i forskriften, ville den måttet bli svært detaljert, og man måtte gjøre forskriftsendring når nye medikamenter kommer på markedet eller behandlingsoppleggene endres. Ved tidligere forskriftsrevisjoner har vi lagt til grunn at førerkortforskriften ikke bør skille mellom ulike medikamentgrupper slik at dette ikke skal påvirke valg av behandling. Da man med en tidligere forskrift (før 1997) bare hadde klare restriksjoner ved insulinbruk, ikke tabletter, førte det til at enkelte pasienter heller gikk dårlig regulert på tabletter enn godt regulert på insulin eller kombinasjon, for å unngå "førerortkomplikasjoner". Det er ikke gunstig verken for pasientene eller trafikksikkerheten. Vi er enige i at enkelte moderne medikamenter trolig gir lav risiko for hypoglykemi. Imidlertid brukes disse sjelden i monoterapi, men i kombinasjoner. Det er ikke så enkelt å spesifisere godtatte og ikke godtatte medikamenter, - i hvert fall ikke i en forskrift. Dette tas det hensyn til i retningslinjene. Der slås tydelig fast at type 2-diabetes som ikke har hypoglykemiproblemer, er forenlig med dispensasjon etter en liberal vurdering. Helsedirektoratet ønsker ikke unødige begrensninger i folks førerett. Vi er takknemlige for faglig begrunnede forslag til endringer av retningslinjene.

Norges Optikerforbund støtter forslaget til nye helsekrav, og mener forslaget er i god overensstemmelse med direktivet. De mener forslaget vil gi mulighet for å introdusere en mer vitenskapelig, reproduserbar og konsistent basis for vurdering av synsfunksjonen hos bilførere. Det påpekes at Donder's metode som screening ikke vil gi tilstrekkelig nøyaktighet til å kunne brukes for måling av synsfeltet, da det ikke gir tilstrekkelig nøyaktighet og ikke gir noen indikasjon på sentrale synsfeltutfall. Videre kommenteres det på at det i § 4-1 foreslås livsvarig gyldighet for de lette klassene, da direktiv 2006/126/EF setter gyldighet på 10 år (opptil 15). Dette skal tre i kraft innen 19. januar 2013, men Optikerforbundet mener det bør tas inn i forskriften nå. Optikerforbundet foreslår også at det innarbeides funksjonstesting for mørkeadaptasjon, lysblending og kontrastsyn slik som nevnes i direktivet. De vil være positive til å delta i en ressursgruppe som kan komme med forslag til mer enhetlige standarder for vurdering av synsfunksjonen hos bilførere.

*Helsedirektoratets kommentar:* Vi er glade for at Norges Optikerforbund mener forslaget er en god implementering av direktivet. Vi er imidlertid ikke så sikre på at overgangen til

synsfeltkrav i grader representerer en innskjerping. Synsfeltkravet gjelder samlet synsfelt. Personer med utfall over eller under 20 grader (for gruppe 1) fra horisontallinjen, var omfattet av kravet i gjeldende forskrift om normalt synsfelt på minst ett øye, men vil ikke omfattes av den reviderte forskriften. Dessuten anses det ikke gjennomførbart å innføre krav om perimetri av alle som skal ha førerkortattest. Etter retningslinjene vil det fortsatt screenes med Donders' prøve. Avdekkes synsfeltutfall der, eller er de kjent fra tidligere, kreves perimetri. Vi merker oss også Deres forslag om at man innfører krav om synsundersøkelser hvert tiende år også for gruppe 1. Dette synspunktet har vært vurdert av helsemyndigheten tidligere. De peker på at mørkeadaptasjon, blendingsfølsomhet og kontrastsyn er nevnt i direktivet, men ikke i forskriften. Vi har valgt å ta dette i veiledningen, som forhold det skal tas hensyn til i vurderingen. I forarbeidene til direktivet heter det at man mangler standardiserte undersøkelsesmetoder for dette. Det er meget mulig det må arbeides mer med dette siden, når vi ser hvordan det fungerer i praksis, - ikke minst i EU. Forslaget til standardisering av synstavler må vi komme tilbake til ved en senere revisjon av retningslinjene.

*Vegdirektoratets kommentar:* Når det gjelder innføring av opptil 15 års administrativ gyldighet på føreretten, er dette noe som må innføres i Norge i forbindelse med ikrafttreddelsen av direktiv 2006/126/EF. Administrativ gyldighet på førerkort med tilhørende vurderinger vil bli sendt på høring etter sommeren, men det vil trolig ikke bli aktuelt å innføre dette før 19. januar 2013.

Den Norske Legeforening savner en presisering av hvordan kontroll av synskravene tenkes utført, da det nye forslaget innebærer en endring fra tidligere hvor kravet var "normalt synsfelt på minst ett øye". Presisjonsangivelse på eksakte gradtall forutsetter bruk av perimetri, og dette finnes bare hos spesialisthelsetjenesten. Helseattesten utstedes i dag av fastlege som ikke har utstyr for å måle synsfeltutfall, dette må man oppsøke spesialisthelsetjeneste for. Dersom man skal kreve at bilførere må oppsøke spesialisthelsetjeneste, vil dette medføre en stor kapasitetsutfordring for helsevesenet.

Videre reises spørsmål ved om kravet til at synsfeltet må være inntakt i 20 graders radius gjelder begge øyne, da dette vil kunne ramme bilførere med glaucom/grønn stær, som vil kunne få inndratt førerkortet selv om de bare har grønn stær på ett øye. Det reises spørsmål ved om de som har glaucom/grønn stær og som jevnlig er til oppfølging hos øyelege fyller kravene for førerkort. Det reises også spørsmål ved om man i disse tilfellene bør skille mellom de som har synsfeltutfall som ligger oppad eller nedad innenfor 20 grader, samt om dette gjelder pasienter med kun parasentrale utfall på ett øye.

Til § 4-1 om at gyldigheten går fra livsvarig til maksimalt 5 år for personer som har diabetes mellitus, etterlyser Legeforeningen et vedlegg med faglig begrunnelse. Det framholdes at det finnes personer med diabetes som går på medikamenter, men som har lav risiko for hypoglykemi. Også disse vil få førerkort med 5 års begrensning. Legeforeningen mener dette med fordel kunne differensieres i forskriften.

Legeforeningen forutsetter at 10-årskravet i vedlegg 1 § 3 nr. 5 bygger på tilstrekkelig faglig dokumentasjon.

*Helsedirektoratets kommentar:* - Synsfeltkravet, bruk av perimetri. Vi er enige i at det neppe er praktiserbart å screene alle førerkortsøkere med perimetri. Vi er også enige i at førerkortattester i de fleste tilfelle må kunne avgis av allmennlege, uten spesialutstyr. Når EUs direktiv så klart definerer synsfeltkravet i grader, fant vi å måtte implementere dette. Av

veiledningen vil det fremgå at det fortsatt er Donders' prøve som skal anvendes for screening. Dersom det påvises utfall ved denne, eller utfall er kjent fra før, hvilket de oftest vil være hos pasienter med aktuelle øyesykdommer, må pasienten undersøkes med perimetri. Da er krav til synsfelt i grader relevant og praktiserbart uten urimelig merbelastning på spesialisthelsetjenesten. Personer uten kjente synsfeltutfall, og med normal Donders' prøve, skal ikke til perimetri for førerkortattest. Vi må videre påpeke at synsfeltkravene gjelder begge øyne undersøkt samtidig. Det står riktig nok ikke i teksten eksplisitt, men det er eneste rimelige tolkning. Ingen ville ha oppfylt kravet til gruppe 2 dersom det gjaldt hvert øye for seg. Vi ser dermed heller ikke at kravet til intakt synsfelt innen 20 grader (30 grader for gruppe 2) vil skape vesentlige praktiske problemer. Det har ikke vært praksis for at ubetydelige utfall har fått førerkortmessige konsekvenser. Etter vår oppfatning er synsfeltkravene i realiteten noenlunde like de eksisterende.

*Vegdirektoratets kommentar:* Når det gjelder kravet om ikke mer enn 5 års gyldighet av førerett for diabetikere, viser vi til Helsedirektoratets svar til Norsk Diabetesforbund tidligere i dette avsnittet.

Norsk Epilepsiforbund (NEF) og Norsk Epilepsiselskap (NES) har valgt å avgi felles høringsuttalelse. NEF og NES er positive til en del av endringene i helsekravene, men også kritiske til noen av forslagene. NEF og NES støtter forslaget om 12 måneders anfallsfrihet for førere i lette klasser som har hatt anfall og 5 års førerkortvurdering for disse førerne. Det reises spørsmål ved hvordan Vegdirektoratet ser for seg gjennomføringen av dette, og det framheves særlig at det er ønskelig at dette ikke vil lede til en ekstra økonomisk belastning for de dette gjelder.

NEF og NES er enige i at 10 års anfallsfrihet for førerett i klasse C, CE, C1 og C1E er et viktig krav, men stiller seg spørrende til tilleggskravet om at medikamentell forebygging ikke må ha vært brukt eller ansett som nødvendige de siste 10 årene. De mener det vil være tilstrekkelig med et krav om 5 års frihet fra medikamenter, da det ofte kan gå mer enn 10 år fra siste anfall til man er uten medikamenter. Dette medfører at noen må vente lenge for å få førerkortet tilbake.

NEF og NES er kritiske til måten Vegdirektoratet har implementert direktivets bestemmelser når det gjelder førerett i klasse D, DE, D1 og D1E ved at det ikke må ha forekommet anfall etter fylte 18 år for førere i disse klassene. NEF og NES framholder at direktivets krav om 2 % anfallsrisiko bare gjelder for spesifikke diagnoser og anbefaler at Vegdirektoratet implementerer dette slik.

Videre mener instansene at Vegdirektoratet har utelatt deler av direktivet, og hevder at det ser ut som om Vegdirektoratet har tatt til seg alle endringer som har gjort reglene strengere, men utelatt de deler som åpner for en individuell vurdering. NEF og NES mener det burde skilles mellom anfall som kan være en fare i trafikken og anfall som ikke på virker førerevnen.

I tillegg kommer NEF og NES med tilbakemelding når det gjelder praksis for gjenopptak av førerett. Instansene finner det diskriminerende at epileptikere må betale for praktisk prøve ved gjenopptak av førerett.

*Helsedirektoratets kommentar:* De "særordninger" for visse anfallstyper (bl.a. anfall som ikke påvirker kjøreevnen) og pasientgrupper som direktivet spesifiserer, er tatt inn i den nye veiledningen. Denne måten å implementere direktivet på er valgt for å passe med

håndhevelsen av andre helsekrav i Norge, jf. de generelle kommentarene ovenfor. I den nye versjonen av IS-1348 er forskriftens særbestemmelser gjengitt.

De foreslår at kravet til medisinfrihet ønskes forkortet fra ti til fem år. Kravet fremgår imidlertid helt klart av direktivet (pkt. 12.10, jf. pkt. 12.14). Vi har ikke anledning til å gi bestemmelser som er mindre strenge enn direktivet.

”2%-kravet” for visse diagnosegrupper. I direktivets 12.11 kan en person som har strukturelle forandringer intrakranielt ikke tillates å kjøre (gruppe 2) før årlig anfallsrisiko har falt til < 2%. Etter 12.13 gjelder 2%-kravet også personer med andre årsaker til bevissthetstap enn epilepsi. Etter 12.14 siste ledd gjelder det dessuten personer som ikke har hatt anfall. Det kan umulig være slik at man vil tillate en høyere anfallsrisiko hos personer som har hatt visse typer anfall enn hos personer som ikke har hatt anfall, men har risikofaktorer. Mindre enn 2% årlig anfallsrisiko representerer etter vår oppfatning direktivets risikoaksept for gruppe 2 generelt. Vi har ønsket å la den være førende i implementeringen selv om en presis, prosentvis anfallsrisiko ikke er anvendelig på enkeltpasienter, slik De skriver.

Kravet til anfallsfrihet etter fylte 18 år fremgår ikke i klartekst av direktivet. I den grad man mener dette kravet er strengere enn direktivets krav, vil vi påpeke at nasjonale myndigheter har anledning til å gi bestemmelser som er strengere enn direktivets. Kravet her har vært praktisert i Norge i flere tiår og hindrer bl.a. at personer med anfall i voksen alder satser på sjåføryrker. Vi har beholdt kravet i lys av 2 %-bestemmelsen, jf. ovenfor. Vi kan ikke se at det er grunnlag i direktivet for å hevde at den bare gjelder visse diagnoser, jf. ovenstående avsnitt.

*Vegdirektoratets kommentar:* Når det gjelder rutiner for gjenervervelse av førerrett etter utholdt tapsperiode på grunn av sykdom, er det etter vegtrafikkloven § 34 første ledd politiet som kan pålegge ny førerprøve. Retningslinjene for når dette kan pålegges er utarbeidet av Politidirektoratet, og spørsmål angående dette må derfor rettes til dem. Når praktisk prøve avlegges, tar Statens vegvesen betalt for de utgifter vi har med å avvikle prøven. Dette gjelder uansett hva som er årsaken til at prøven må avlegges.

Ved tilbakelevering uten prøve i de tilfeller der politiet ikke har vært involvert, krever vi ikke gebyr. Dette gjelder i tilfeller hvor førerkortinnehaveren frivillig har gitt fra seg førerkortet pga. helsesvekkelse, og førerretten har gyldighet til 100årsdagen.

Norges Taxiforbund (NT) framhever at helsekravene for klasse D1, D1E, D og DE gjelder også som krav for de som skal ha kjøreseddel for ordinær drosje selv om dette utføres med vanlig personbil. Taxiforbundet mener dette bør framgå av forskriftsverket og ønsker også et samlet register for førerkort og kjøreseddel for å gjøre kontroll lettere.

*Vegdirektoratets kommentar:* Førerkortforskriften inneholder regler om førerkort, herunder helsekravene for førerkort. Kjøreseddel reguleres av yrkestransportlova, og denne loven henviser til førerkortforskriften. Førerkort og kjøreseddel reguleres av forskjellige regelverk, og det er ikke anledning til å ta regler om kjøreseddel inn i førerkortforskriften. Flere forskrifter og lover henviser til førerkortforskriftens helsekrav. Vi legger til grunn at de som er ansvarlige for lover og forskrifter som viser til førerkortforskriften følger med når vi gjør endringer i forskriften.

Et samlet register for førerkort og kjøreseddel lar seg ikke gjøre i dag. Formålet med førerkortregisteret Autosys er å registrere opplysninger om førerett for utstedelse av førerkort. Etter personopplysningsloven kan man ikke gå utover det som er formålet med registeret, og det er derfor ikke adgang til å utvide til også å ta inn opplysninger om kjøreseddel i førerkortregisteret.

NT støtter også Vegdirektoratets og Helsedirektoratets vurdering av at anfallsfrihet etter fylte 18 år er et lettere praktiserbart krav enn 2 % årlig anfallsrisiko når det gjelder epilepsi og andre hjernefunksjonsforstyrrelser for klasse D. Det framholdes at dette må framgå av kommentarene.

*Vegdirektoratets kommentar:* Vi viser til Helsedirektoratets svar til Norsk Epilepsiforbund og Norsk Epilepsiselskap tidligere i dette avsnittet.

Statens vegvesen Region øst mener det er positivt at det stilles begrensninger i føreretten for personer som har diabetes. Regionen skriver at i mange tilfelle vil personer som innehar førerett få begrensninger i bestående førerett. Etter vegtrafikkloven § 33 og 34 er det bare politiet som kan inndra bestående førerett, og regionen mener derfor administrative rutiner når det skjer endringer i bestående førerett, bør klargjøres og innskjerpes.

*Vegdirektoratets kommentar:* Vegdirektoratet ser at det er behov for en generell klargjøring og presisering av regler og rutiner på dette området, og vil ta tak i dette.

Statens vegvesen Region nord stiller spørsmål ved hvorfor man har innført synskravet i vedlegg 1 § 2-2 dersom synet fortsatt skal måles ved lesing av et skilt på 20 meters avstand ved trafikkstasjonen. Det bemerkes at ulykkesgruppen i region nord har foreslått at synet skal måles i forbindelse med lys og mørke og simulerte trafikksituasjoner.

*Vegdirektoratets kommentar:* Det nye synskravet har bakgrunn i direktiv 2009/112/EF. Norge er forpliktet til å følge direktivet, og forslaget til nye synskrav er utarbeidet på bakgrunn av dette. Spørsmålet om testing av synet ble av Vegdirektoratet i forkant av høringen forelagt Helsedirektoratet. Deres faglige tilbakemelding var at det fortsatt vil være nok å kontrollere synet slik det gjøres i dag. Vegdirektoratet finner det derfor ikke hensiktsmessig å endre på måten synet testes i forbindelse med praktisk prøve ved trafikkstasjonen. Den enkelte førerkortinnehaver har plikt etter vegtrafikkloven til å gi beskjed dersom de ikke fyller helsekravene. Leger og optikere har også plikt til å melde i fra dersom de avdekker at noen ikke fyller helsekravene. Det antas at dette tilstrekkelig vil sikre at kandidatene oppfyller synsfeltkravene. En slik synstest som Region nord etterlyser vil dessuten være ressurskrevende. Det er optikerne som fagpersoner som må undersøke dette. Den som for eksempel har synsfeltutfall vil måtte levere en optikerattest i tillegg til egenerklæringen om helse.

Datatilsynet har ingen innvendinger mot kravene som stilles til føreres helse, men påpeker i sin høringsuttalelse at behandling av helseopplysninger fordrer et særlig fokus på personvern og må behandles slik at de ikke kommer på avveie eller er tilgjengelige for flere enn nødvendig. Datatilsynet bemerker også at utlevering av slike opplysninger krever at behandlingsgrunnlagene i personopplysningsloven § 9 jf. § 11 er oppfylte.

*Vegdirektoratets kommentar:* Statens vegvesen behandler også i dag helseopplysninger. Det er derfor allerede rutine i etaten at slike opplysninger behandles i tråd med

personvernlovgivningen. Innføringen av de nye kravene medfører ikke endringer i hvilke personopplysninger som i dag lages i våre allerede etablerte datasystemer.

### **Kommentarer til reglene om anerkjennelse av utenlandske førerkort**

Statens vegvesen Region midt støtter revisjonen av innbyttereglene i § 10-2. Det framheves imidlertid at det at retten til å kjøre med det utenlandske førerkortet reduseres fra ett år til 3 måneder kan være noe knapp tid for de som får innbytte. De vil i løpet av dette året kunne kjøre bil i 3 måneder, basert på det utenlandske førerkortet, og de vil få en 3 måneder midlertidig kjoretillatelse ved innlevering av innbyttesøknad.

*Vegdirektoratets kommentar:* Innbyttereglene forutsetter at den som har et utenlandsk førerkort skal ha tilstrekkelige ferdigheter til å bestå en praktisk prøve i Norge. De skal derfor ikke behøve å gjøre mer enn å levere søknadsskjema og bestille praktisk prøve. I tillegg kommer litt saksbehandlingstid og eventuelt ventetid for time til praktisk prøve. Det vil antakelig oppstå tilfeller hvor 3 måneder vil kunne bli for kort tid, men i de fleste tilfeller bør 3 måneder være nok til å få gjennomført dette. Vegdirektoratet mener det er hensiktsmessig å kontrollere at man innehar nødvendige ferdigheter før man får kjøre i Norge for lenge. Det er lenge å la noen kjøre i ett år i Norge uten å kontrollere at ferdighetene er tilstrekkelig gode. Adgangen til å kjøre i Norge uten å bytte inn førerkortet, er egentlig ment for de som kommer hit som turister og som oppholder seg midlertidig i Norge av andre grunner.

Vegdirektoratet tror også at reglene kan ha positiv effekt ved at de som søker om innbytte får insentiv til å gjennomføre dette raskere da de ellers vil bli uten førerett i en periode.

Region midt foreslår også en lengre frist for innbytte for de som søker om innbytte senere enn ett år fra de kom til Norge. For disse foreslås en utvidelse av fristen fra 2 til 5 år.

*Vegdirektoratets kommentar:* Region midt gir ingen begrunnelse for dette forslaget. Formålet med å sette en slik frist er at man av trafikksikkerhetsmessige hensyn ikke skal være uten førerett i mange år etter at man bosatte seg i Norge, for så å kunne få innbytte mot kun å bestå en praktisk prøve. Vegdirektoratet kan derfor ikke se at det er behov for å utvide denne fristen til 5 år.

Hvor praktisk prøve for innbytte ikke består på første forsøk, foreslår Region midt å skille mellom de tilfelle hvor prøver må avbrytes pga. at kandidaten er for svak, og de tilfeller hvor prøven gjennomføres, men ikke består. Tanken er at de tilfelle hvor prøven gjennomføres bør kandidaten få et andre forsøk til praktisk prøve før det fattes vedtak om tilleggsopplæring.

*Vegdirektoratets kommentar:* Utgangspunktet ved innbytte er at den som søker om dette skal være kvalifiserte, og at den praktiske prøven skal være en kontroll av at innehaveren av et utenlandsk førerkort har tilstrekkelige kvalifikasjoner. Dersom prøven ikke består kan dette blant annet skyldes at kandidaten har behov for mer opplæring og tilpasning til norsk trafikkultur. Vegdirektoratet ønsker derfor å opprettholde dette forslaget. Det er dessuten ikke snakk om å ilette noen full opplæring, det er snakk om en begrenset opplæring på til sammen 11 timer (3 timer mørkekjøring, 4 timer førstehjelp og 4 timer sikkerhetskurs på bane).

Statens vegvesen Region øst har kommentarer til Japan som innbytteland i § 10-2. Den folkerettslige avtalen mellom Norge og Japan sier at japanske førerkort for bil skal gi rett til innbytte bare i klasse B. Regionen foreslår dette innarbeidet i forskriften.



*Vegdirektoratets kommentar:* Vegdirektoratet er enige i at det er uheldig at Japan står oppført på listen over land som må avlegge praktisk prøve for å bytte inn førerkortet sitt. Japan er derfor tatt ut fra listen over land som kan bytte inn førerkortet mot praktisk prøve, og det er tilføyd en egen setning om at førerkort fra Japan kan byttes direkte inn i norsk førerkort klasse B. Dette gjelder japanske førerkort for bil (klassene vanlig, middels og stor bil).

I tillegg foreslår Region øst at det forskriftsfestes at det ved søknad om innbytte skal kreves en bekreftelse fra de utstederlandets myndigheter på at innehaveren av førerkortet har gyldig førerrett. Denne attesten skal ikke være eldre enn 3 måneder når søknad om innbytte innleveres.

*Vegdirektoratets kommentarer:* Å kreve en attest slik Region øst foreslår er etter Vegdirektoratets oppfatning lite hensiktsmessig. Dette vil medføre merarbeid for både Statens vegvesen og for søkerne. Erfaringsmessig tar det lang tid å få kontakt med andre staters myndigheter, og ikke alle statene har et sentralt førerkortregister. Det synes mer hensiktsmessig at Statens vegvesen tar kontakt med utstedende myndigheter der det er tvil angående førerkortets ekthet. Slike bekreftelser er dessuten lett å forfalske, og vi har ikke forutsetninger for å vurdere hvorvidt en attest er falsk. Ektheten av et førerkort er i mange tilfeller lettere å vurdere enn ektheten av en attest fra et annet lands myndigheter.

Region øst foreslår en opprydding når det gjelder vedtak om innbytte som i dag er uten frist.

*Vegdirektoratets kommentarer:* Statens vegvesen har ikke mulighet til å gjøre noe med de vedtakene som er gitt uten frister. Så lenge vedtaket er gyldig, gir det de rettigheter som følger av vedtaket. Er det ikke satt noen frist, er vedtaket fortsatt gjeldende så lenge ikke andre forhold gjør vedtaket ugyldig.

#### *Ikrafttredelse av endringene i § 10-2*

Vegdirektoratet har besluttet å utsette ikrafttredelsen av § 10-2 til 1. oktober 2010.

Bakgrunnen for dette er at endringsforskriften blir kunngjort såpass tett opptil opprinnelig foreslått ikrafttredelse Vegdirektoratet finner det rimelig at de som blir rammet av regelen skal få litt bedre tid på å gjøre seg kjent med reglene, og til å søke om innbytte. Søknader mottatt senest 30. september 2010 vil bli behandlet etter dagens regler for innbytte. Søknader mottatt etter dette vil bli behandlet etter de nye reglene.

#### **Kommentarer til § 12-6 om ”gruvedruck”**

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) er positive til innføringen av § 12-6 om gruve-truck, men har noen kommentarer til bestemmelsen. For det første mener MEF at begrepet ”gruve-truck” ikke er dekkende for alle kjøretøy som burde omfattes av bestemmelsen. Bestemmelsen gjelder ikke bare for gruveindustrien, men også for grus-, pukk- og anleggsindustrien. MEF foreslår å benytte begrepet ”dumper” som er det begrepet bransjen og Maskingsgrossistenes Forening benytter. Det er viktig at bestemmelsen har en ordlyd som er felles for bransjene, og ikke bruker et begrep som bare noen få benytter.

For det andre har MEF kommentarer til begrepet ”avsperrt industriområde”. Blant annet reises det spørsmål ved om dette skal bety at området må være fysisk inngjerdet eller at innkjørselen må være fysisk stengt. Kjøretøyene benyttes normalt på område som ikke defineres som industriområde. MEF mener det er unødvendig at hele området er stengt da intensjonen antas å være å hindre at uønsket trafikk kommer inn på området, noe som kan

gjøres ved å stenge vegene som fører inn på området. Ordlyden må være så entydig at det ikke gir rom for tolkninger.

Norsk Bergindustri er tilfredse med at Statens vegvesen har lyttet til bergindustrien i denne saken. Endringen innebærer en besparelse for deres bedrifter, og en anerkjennelse av at klasse C ikke er relevant på deres lukkede områder.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) støtter Vegdirektoratets forslag om ny unntaksregel for gravetrucker i § 12-6. Med den foreslåtte endringen vil man måtte forholde seg kun til arbeidstilsynets sikkerhetsopplæring som LO mener ivaretar sikkerheten på en god måte i denne sammenhengen. I tillegg mener LO at kravet om kjørepraksis under veiledning i den aktuelle maskintypen, vil gi en mer relevant praktisk opplæring enn gjennom den opprinnelige førerkortopplæringen.

*Vegdirektoratets kommentar:* Vegdirektoratet har endret ordlyden i § 12-6 fra "gravetruck" til "dumpere" i tråd med forslaget fra MEF. I tillegg er det foretatt en endring av teksten når det gjelder "avsperrret industriområde". Den nye teksten er "fysisk avsperrret industriområde m.v.", og er ment å omfatte områder som er avsperrret for annen trafikk. Det skal ikke være vanlig trafikk på det avsperrrede området, men det er ikke meningen at det må være fysisk umulig for andre å komme inn på området. Fysisk avsperring kan være inngjerding, avgrensning ved hjelp av bånd etc. Det må være noe som skiller området fra alminnelig trafikk.

#### **Kommentarer til øvrige forskriftsendringer**

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) gir sin tilslutning til de foreslåtte endringene, og mener at endringene vil påvirke trafikksikkerheten positivt. De reiser spørsmål ved hvorfor angitt dato (31. mars) for gjennomføring av mørkekjøring avviker fra kravet i trafikkopplæringsforskriften (31. januar).

Statens vegvesen Region nord og Statens vegvesen Region sør stiller samme spørsmål som ATL angående dato for gjennomført mørkekjøring og at denne avviker fra trafikkopplæringsforskriften.

*Vegdirektoratets kommentar:* At det er skrevet 31. mars i forskriftsutkastet er en skrivefeil fra vår side. Vi beklager dette. Riktig dato skal være 31. januar i samsvar med trafikkopplæringsforskriften og gjeldende ordlyd i førerkortforskriften.

Statens vegvesen Region øst kommenterer i forhold til § 4-1 at det at alle skal over 70 år skal medbringe liten helseattest kan misforstås, da dette ikke gjelder de med begrenset førerkort. Regionen framsetter forslag om at dette skal presiseres i forskriftsteksten.

*Vegdirektoratets kommentar:* Vegdirektoratet er enige med Region øst i at bestemmelsen kan misforstås, og har endret på bestemmelsen. Vi mener endringen vil gjøre bestemmelsen mer forståelig, ved at legeattesten etter fylte 70 år nå knyttes til de som har førerrett gyldig til 100-årsdagen. Dette var ikke gjenstand for høring, men dette er etter Vegdirektoratets oppfatning kun en presisering av bestemmelsen som ikke medfører realitetsendringer. Vi forutsetter derfor at endringen kan foretas uten høring jf. utredningsinstruksen punkt 5.4 bokstav c om at alminnelig høring kan unnlates dersom den må anses som åpenbart unødvendig.

Statens vegvesen Region nord og Statens vegvesen Region sør reiser spørsmål til endringene i § 4-4 om at hvor det er gått mer enn ett år siden føreretten løp ut, må det avlegges ny praktisk prøve. Regionen spør hvordan dette stiller seg for klasse S, M146 og M147 hvor føreretten er utløpt med ett år, da disse klassene kun har teoretisk prøve.

*Vegdirektoratets kommentar:* Region nord og Region sør har et godt poeng. Når gyldigheten på førerett i tunge klasser er utløpt med mer enn ett år, må førerkortinnehaveren avlegge en praktisk prøve for å få fornyet føreretten. For klasse B har det ikke vært krav om praktisk prøve for å få fornye føreretten i slike tilfeller. Forslaget var ment å skulle likestille de som har førerett for klasse B som er utløpt med disse, slik at også de skulle måtte avlegge en ny førerprøve dersom det var gått mer enn ett år fra føreretten løp ut. Vi ser imidlertid at det er behov for mer utredning når det gjelder dette, og vil derfor vente med å iverksette denne endringen.

Den Norske Legeforening finner det uheldig at betegnelsen legeattest endres til helseattest. Det antas at attesten over tid kan tillegges mer enn den er tiltenkt. Legeforeningen påpeker at endringen vil medføre et stort merarbeid, samtidig som vi vet at antallet bilførere over 70 år vil øke med den demografiske utviklingen.

*Vegdirektoratets kommentar:* Legeforeningen gir ingen forklaring på hva de mener at attesten over tid kan bli tillagt mer enn den er tiltenkt. Ordet legeattest har bakgrunn i forskrift om legers meldeplikt. Denne forskriften er fra 1984, og er hjemlet i den gamle legeloven som nå er opphevet. Attesten skal si noe om helse til den attesten gjelder, enten denne er god eller dårlig. Attesten kan også fylles ut av annet helsepersonell enn leger, og Vegdirektoratet mener derfor ordet helseattest er mer dekkende.

#### **Andre endringer**

Vegdirektoratet har i tillegg til de endringer som var sendt på høring 12. mars 2010 tatt inn to endringer.

Den første endringen er i førerkortforskriften § 14-3 fjerde ledd tredje punktum. Her endres datoen for gyldigheten av førerkortet hvor Regionvegkontoret kan gjøre dispensasjoner fra bestemmelsen i førerkortforskriften § 6-1 annet ledd tredje punktum fra 1. mars til 31. januar. Denne endringen er tidligere hørt, men ble ikke tatt inn i forskriften ved en inkurie.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

Med hilsen



Kjell Bjørvig  
trafikant- og kjøretøydirektør



Kari Aamot