

HØRINGSOPPSUMMERING – Høring av endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften

1. Innledning

Vegdirektoratet sendte 9. mars 2012 utkast til endring av førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften på offentlig høring.

Høringen var blant annet en oppfølging av høring av 15. august 2010 om endringer i førerkortforskriften som følge av direktiv 2006/126/EF (tredje førerkortdirektiv), særlig på grunn av behovet for overgangsregler og tilpasninger til direktiv 2011/94/EU om ny førerkortmodell.

Samtidig ble også andre endringer i førerkortforskriften sendt til høring. En del av de foreslåtte endringene innebærer kun presiseringer av allerede gjeldende regler.

Fristen for å avgi hørings svar var 9. juni 2012.

Høringen ble sendt til 253 høringsinstanser. Liste over høringsinstanser følger vedlagt. Det har kommet inn 28 hørings svar.

Følgende instanser hadde ingen kommentarer til høringen:

Arbeidsdepartementet, Forsvarsdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirke departementet, Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, Utenriksdepartementet, Arbeids- og velferdsdirektoratet, Helsedirektoratet, Jernbaneverket, Datatilsynet, Brønnøysundregistrene, Statens arbeidsmiljøinstitutt og Statens innkrevings sentral.

Riksadvokaten gir ikke høringsuttalelse.

Følgende instanser har avgitt høringsuttalelse:

Justis- og beredskapsdepartementet, Politidirektoratet,

Landsorganisasjonen i Norge (LO), Kongelig Norsk Automobilklub (KNA), Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL), Fylkesrådet i Nord-Trøndelag, Norsk Cirkus- og Tivolieierforening, Hedmark Fylkeskommune, Norges Optikerforbund, Trafikkforum og Statens vegvesen Region nord, vest, sør, øst og midt.

I dette dokumentet oppsummeres høringsinnspillene tematisk. Vegdirektoratets vurderinger og konklusjoner kommer under hvert tema og/eller hørings svar. Vi viser til høringsnotatet for redegjørelse for det enkelte tema.

2. § 1-8 Forskriftens innhold

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) ser ikke hensikten med å fjerne § 1-8, da de mener den gir god og konkret oversikt for dem som skal bruke forskriften uten å ha spesiell kompetanse.

Statens vegvesen Region nord er av den oppfatning at någjeldende § 1-8 gir en informativ oversikt over forskriftens saklige virkeområde, og at den i stedet for å utgå bør kombineres med forslaget til ny § 1-8.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet beskrev i vårt høringsbrev at førerkortforskriften § 1-8 har et uvanlig innhold. Forslaget til forskriftsendring er ikke å fjerne hele paragrafen, men å ta bort beskrivelsen av innholdet, og å klargjøre vedleggenes forskriftsmessige status. Når vedleggene blir en del av en forskrift skal dette nevnes konkret av juridiske årsaker. Dette gir også bedre oversikt og informasjon til brukere av forskriften.

Navnene på vedleggene var i utkastet til endringsforskrift tatt ut av bestemmelsen. Ved nærmere ettertanke mener Vegdirektoratet at vedleggene må nevnes konkret av juridiske årsaker.

3. Helsekrav – heving av aldersgrense for obligatorisk helseundersøkelse

Vegdirektoratet har konferert med Helsedirektoratet om de høringssvarene som gjelder helsekravene i førerkortforskriften.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) registrerer at det ikke foreslås overgangsregler for heving av aldersgrensen for obligatorisk helseattest. LO mener at myndighetene bør følge opp at forutsetningen som legges til grunn følges opp, dvs. at legene gjør det de skal.

Vegdirektoratets kommentar:

Overgangsregler ved heving av aldersgrensen for obligatorisk helseundersøkelse er forelagt Helsedirektoratet, som mener den valgte løsningen er medisinsk forsvarlig. Legene er i dag pålagt å utfylle skjema NA-0202c. Helsedirektoratet har utarbeidet retningslinjer for legers utfylling av helseattester i førerkortsaker. Legens undersøkelser før utstedelse av helseattesten skal være omfattende og strukturerte.

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) ser ikke at heving av aldersgrensen for legeattest til 75 år vil innebære noen trafiksikkerhetsrisiko, men peker på behovet for vurdering av krav og kvalitet på helse og synstester.

KNA mener også at legeundersøkelsen må omfatte diabetes ettersom gyldighetstiden for personer med diabetes som behandles med insulin eller andre antidiabetika skal være maksimalt 5 år. KNA ser det som en utfordring å kontrollere diabetes blant førerkortinnehaverne fordi legeundersøkelse ikke er obligatorisk før ved 75 år, og stiller spørsmål ved hvordan man skal fange opp alle de yngre som har utviklet diabetes uten å være klar over det.

Vegdirektoratets kommentar:

Helseundersøkelsen fra fylte 75 år skal være en fullstendig og omfattende undersøkelse. Helsedirektoratet og Vegdirektoratet vurderer etablering av et eget skjema for disse undersøkelsene, men dette er ikke avklart enda. Både syn, diabetes og kognitiv funksjon vil være sentralt å undersøke.

Yngre som har utviklet diabetes uten å være klar over det vil ikke fanges opp så lenge det ikke er obligatoriske helseundersøkelser for disse. Vegdirektoratet ser imidlertid ingen grunn til å innføre obligatorisk helseundersøkelse for lette klasser på et tidligere tidspunkt enn ved 75 år.

Norges Optikerforbund støtter i stor grad opp om høringens innspill og intensjoner slik de foreligger. De ønsker likevel å bemerke at de synes det er ufornuftig å fjerne kravet til obligatorisk helseundersøkelse for sjåførere over 70 år. Optikerforbundet mener myndighetene burde innføre strengere synskrav for bilførere slik det gjøres i mange andre europeiske land, og skriver at norske myndigheter har valgt å forenkle helseoppfølgingen i en gruppe hvor synsmessige utfordringer oppstår i økende grad. Obligatorisk synsundersøkelse ved førstegangsutstedelse av førerkort, og ved fornyelse, ville være et bidrag til å nå målet om å redusere antall ulykker og null drepte i trafikken.

Vegdirektoratets kommentar:

Synskravene følger av direktiv 113/2009/EF, og er de samme for alle aldersgrupper. Direktivet fastsetter minimumskravene for hele EU. Ved alvorlige synsproblemer har legen og optikeren plikt til å informere førerkortinnehaveren. Ved varig tilstand hvor synskravene ikke er oppfylt med optisk korreksjon, skal legen sende melding til fylkesmannen. I dag undersøkes synet ved førstegangsutstedelse av førerkort, og man har valgt ikke å innføre krav om synsundersøkelse ved fornyelse. Det er usikkert hvor stor innvirkning en obligatorisk (isolert) synsundersøkelse ved fornyelse vil ha på ulykkestallet.

Vegdirektoratet er i tvil om hva Optikerforbundet mener med at det er ufornuftig å fjerne kravet til obligatoriske helseundersøkelse for sjåførere over 70 år. Det som er nytt er at aldersgrensen for alminnelig helseundersøkelse heves fra 70 til 75 år.

4. Utfasing av eldre førerkortmodeller

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) mener det bør foretas en raskere utfasing av nåværende førerkortmodell enn det forskriftsendringene tar høyde for.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet bemerker at utfasingen av førerkortmodellen ikke var gjenstand for denne høringen, men at dette ble vedtatt ved høringen av tredje førerkortdirektiv i 2010. Tredje førerkortdirektiv fastsetter 19. januar 2033 som siste frist for at alle førerkort i omløp i Europa skal være i tråd med direktivet. Som nevnt i høringsoppsummeringen i forbindelse med høring av 15. august 2010 om implementering av tredje førerkortdirektiv tar den valgte løsningen hensyn til kapasiteten ved trafikkstasjonene slik at situasjonen vil være håndterbar med dagens ressurser. En lengre frist vil også kunne forhindre lang kø ved trafikkstasjonene.

Vegdirektoratet vil løpende gjøre en vurdering av om det er behov for å endre reglene for utfasing av gamle førerkort, og vil komme tilbake til dette ved en eventuell senere høring dersom det blir behov for å endre tempoet på utfasingen av de gamle førerkortmodellene.

5. Utstedelse av førerkort - § 5-2 fjerde ledd

Justis- og beredskapsdepartementet har ingen innvendinger mot forslaget til § 5-2 fjerde ledd, men har påpekt noen punkter som trenger presiseringer. Til fjerde ledd første punktum påpeker departementet at det bør fremgå når den faste bopelen på minst 6 måneder må ha funnet sted.

Justis- og beredskapsdepartementet gjør oppmerksomme på enkelte sider knyttet til hvordan «som dokumenterer at oppholdet skal vare i mer enn 6 måneder» skal praktiseres. Departementet skriver at tredjestatsborgere vanligvis får innvilget oppholdstillatelse med minst 1 års varighet, eventuelt tillatelse til den perioden oppholdet er ment å vare. Det vil si at de rett etter innreise til Norge vil kunne dokumentere at oppholdet skal vare i mer enn 6 måneder.

EU/EØS-borgere kan oppholde seg i Norge i 3 måneder før de registrerer oppholdet hos norske myndigheter. Er borgeren jobbsøkende, har han rett til å oppholde seg i 6 måneder uten å registrere seg.

Departementet mener det i tredje punktum bør presiseres noe om tidspunktet søkeren må ha studert i Norge, da det etter ordlyden er slik at en person som har studert i Norge for f.eks. to år siden og som nå oppholder seg på visum eller visumfritt opphold kan omfattes av bestemmelsen.

Departementet gjør oppmerksom på at begrepet «lovlig opphold» i siste punktum vanligvis forstås som videre enn et krav til gyldig oppholdstillatelse. Begrepet omfatter også personer som har fått avslag på oppholdstillatelse, men som har fått utsatt vedtaket, og personer som er i Norge på besøksvisum.

I høringsuttalelsen gjør også departementet oppmerksom på at det i mai/juni 2012 blir innført Schengen-standardisert oppholdskort som dokumentasjon på oppholdstillatelse til alle tredjestatsborgere som får oppholdstillatelse i Norge, og at det etter en overgangsperiode blir slutt på oppholdsetikettene som limes inn i personens pass. Oppholdskortet vil bli bevis på lovlig opphold, men gir ikke nødvendigvis uttrykk for riktig identitet, bare den identiteten norske myndigheter har lagt til grunn i utlendingssaken. Departementet gjør oppmerksom på at det vil kunne bli et spørsmål om Schengen-standardisert oppholdskort skal utgjøre «akseptabel legitimasjon» i henhold til førerkortforskriften § 5-2. Særlig aktuelt blir dette for personer som ikke kan legge fram hjemlandets pass og av ulike grunner heller ikke besitter norsk utlendingspass eller reisedokument for flyktning.

Vegdirektoratets kommentar:

Med «som kan dokumentere at oppholdet skal vare i mer enn 6 måneder» menes personer som kan legge fram f.eks. en arbeidskontrakt som viser at vedkommende har som intensjon å være i Norge lengre enn 6 måneder, og dermed vil få fast bopel her. Disse vil kunne få utstedt førerkort før de har vært i Norge i mer enn 6 måneder.

Vegdirektoratet ser den påpekte språklige uklarheten, og har forsøkt å omformulere teksten. Se vedtatte forskriftstekst. Lovlig opphold tas ut av § 5-2 fjerde ledd.

Når det gjelder Schengen-standardiserte oppholdskort, vil ikke dette være nok for å tilfredsstille kravet til akseptabel legitimasjon i førerkortforskriften § 5-2. Førerkort er et ID-dokument, og Statens vegvesen må være sikker på søkerens identitet før førerkort kan utstedes. Det vil derfor ikke

være aktuelt å godta et oppholdskort som legitimasjon alene, men dette vil kunne være et dokument som sammen med andre dokumenter kan være med på å tilfredsstille kravet til legitimasjon.

6. Gyldighet av førerkortbildet § 6-1

Statens vegvesen Region øst foreslår at gyldigheten på førerkortbildet settes til 3 år fra det er tatt første gang i stedet for 2 år som foreslått av Vegdirektoratet. Dette begrunnes med at teoriprøven er gyldig i 3 år.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet ser logikken i tilbakemeldingen, men erfaringen viser at de fleste tar ut førerkortet sitt innen 2 år, og Vegdirektoratet anser det derfor i utgangspunktet som tilstrekkelig at førerkortbildet kan benyttes til utstedelse av førerkort i 2 år fra det er tatt ved førstegangsutstedelse. Vegdirektoratet vil ta stilling til en eventuell utvidelse til 3 år dersom det viser seg at 2 år er for kort tid når dette har trådt i kraft og fungert en stund.

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) mener at det i § 6-1 bør stå «førerkortbildet er gyldig i inntil 15 år» og ikke bare «førerkortbildet er gyldig i 15 år».

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er enige med KNA i at formuleringen «inntil 15 år» er bedre, og vil endre teksten i endringsforskriften til den foreslåtte teksten. Dette tar også hensyn til at man i noen tilfeller vil måtte kreve nytt bilde tidligere enn etter 15 år, for eksempel hvor en person har forandret seg mye på kortere tid.

7. Utvidelse av anerkjennelsesperioden for førerkort utstedt utenfor EU/EØS for personer som arbeider i sirkus- og tivolibransjen, § 8-2

Norsk Cirkus og Tivolieierforening ber om at det bransjespesifikke unntaket utvides fra 6 måneder til 9 måneder. I høringsuttalelsen redegjør Cirkus- og tivolieierforeningen for at 6 måneder vil dekke hoveddelen av sesongen, men på grunn av at mange av arbeiderne kommer til Norge først i februar/mars, for deretter å returnere til hjemlandet, også kommer tilbake i april/mai og jobber ut oktober, vil 6 måneder ikke bli tilstrekkelig periode. Foreningen argumenterer med at det i praksis ikke vil være mer enn 6 måneder sammenhengende kjøring.

Vegdirektoratets kommentar:

Bakgrunnen for at 6 måneder ble valgt som anerkjennelsesperiode for førerkort utstedt utenfor EØS til personer som arbeider i sirkus- og tivolibransjen er at personer som oppholder seg mer enn 185 dager i Norge i førerkortsammenheng anses å ha sin faste bopel her. Dette følger av førerkortforskriften § 2-3, som er en implementering av direktiv 91/439/EØF artikkel 9. Når en person anses for å ha sin faste bopel i Norge, er det etter Vegdirektoratets oppfatning naturlig at vedkommende erverver seg et norsk førerkort ved å tilfredsstille de norske minimumskravene. Det er førerkortmyndighetene i den stat en person oppholder seg over lengst tid som har best

forutsetninger for å følge med på vedkommendes førerkortforhold. Det ble også signalisert fra sirkus- og tivolibransjen i møte med Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet i 2011 at 6 måneder skulle være tilstrekkelig for å tilfredsstille bransjens behov.

Anerkjennelsesperioden for førerkort utstedt utenfor EØS ble fra 1. juli 2010 endret fra 12 måneder til 3 måneder. En utvidelse til 9 måneder vil ikke være i samsvar med innskjerpingene som ble gjort i 2010.

De ansatte i sirkus- og tivolibransjen er fra tidligere unntatt fra kravene til kjøre- og hviletid i det norske regelverket. Det antas at disse personene ofte arbeider ved tivoliet og er med på å rigge ned utstyr før de frakter tivoliets utstyr videre til neste stopp. Arbeidsdagen for de ansatte kan derfor bli lang. Dette er etter Vegdirektoratets syn en risiko for trafikksikkerheten, og det er ønskelig å minimalisere eksponeringen på norske veier. Vegdirektoratet anser det viktig å sikre at disse sjåførene har nødvendige kunnskaper når de ferdes på norske veier. Vi anser det derfor tilstrekkelig med 6 måneders unntak for denne bransjen.

Statens vegvesen Region øst foreslår at unntaket for 6 måneder gjøres gjeldende for alle med førerkort utstedt utenfor EØS uavhengig av yrkesgrupper for å unngå forskjellsbehandling på bakgrunn av yrkesgruppe.

Statens vegvesen Region sør mener unntaket for sirkus- og tivolibransjen vil bli vanskelig å kontrollere på veg. I høringsuttalelsen skriver Region sør at det også kan være andre bransjer som ønsker det samme unntaket.

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) ser på unntaket for sirkus- og tivolibransjen med en viss undring, og mener en slik regel eventuelt burde gis i generell form knyttet til arbeidstillatelse, og ikke som en spesialregel.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet utelukker ikke at andre bransjer kan ha lignende behov som sirkus- og tivolibransjen. Vegdirektoratet er i denne omgang pålagt av Samferdselsdepartementet å legge til rette for sirkus- og tivolibransjen, og vil iverksette løsningen for denne bransjen nå. Vi vil senere ta stilling til og vurdere om dette også bør gjøres gjeldende for andre bransjer, og kommer eventuelt tilbake til dette ved en senere høring.

Når det gjelder kontroll på veg, vil det være sjåførens ansvar å dokumentere sine rettigheter, og at det er mindre enn 6 måneder siden han eller hun kom til Norge. Dette kan dokumenteres f.eks. ved å framlegge arbeids- og oppholdstillatelse og stempel i pass eller det framtidige Schengen-standardiserte oppholdskortet.

Hedmark Fylkeskommune stiller spørsmål ved forslaget om utvidet anerkjennelse for sirkus- og tivolibransjen. Fylkeskommunen mener denne utvidelsen vanskelig kan forsvares, da anerkjennelsesperioden i 2010 ble innstrammet pga. trafikksikkerhetshensyn. Sjåfører i denne bransjen kjører ofte store kjøretøy, og norske myndigheter har liten kontroll med de faktiske krav som stilles for å få utstedt førerkort i land utenfor EØS.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er pålagt av Samferdselsdepartementet å legge til rette for sirkus- og tivolibransjen. Noen sirkus- og tivoli har etablert et opplegg med rutiner/kurs gjennom Norske Veritas som de ansatte må igjennom før de kan kjøre på norske veier.

Politidirektoratet og Oslo Politidistrikt har ingen innvendinger mot unntaket som gjøres for sirkus- og tivolibransjen, men understreker at det av kontrollhensyn er viktig at det kan dokumenteres hvilke personer unntaket gjelder for.

Vegdirektoratets kommentar:

Det er sjåførens ansvar å kunne dokumentere at unntaket gjelder for ham. Han eller hun må medbringe dokumentasjon på at det er mindre enn 6 måneder siden han kom til Norge. Sjåføren må kunne framvise arbeidskontrakt eller lignende dokumentasjon på arbeidsforholdet i tillegg til dokumentasjon på hvor lenge han eller hun har oppholdt seg i Norge.

Statens vegvesen Region nord er av den oppfatning at særbestemmelsen for personer som arbeider i sirkus- og tivolibransjen gir utfordringer for Statens vegvesens utekontrollører. Regionen kan ikke se hvordan tilknytningen til bransjen skal kunne dokumenteres. Videre mener regionen at unntaket burde avgrenses til transport relatert til arbeidet, og ikke gjelde generelt.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er enige i at unntaket for sirkus- og tivoli ansatte bør gjøres kun for transport i arbeidssammenheng. Vi vil komme tilbake til dette ved en senere høring.

8. Anerkjennelse av EØS-førerkort som opprinnelig er utstedt i tredjestat § 9-2

Statens vegvesen Region sør påpeker at det vil bli en utfordring for de ansatte i Statens vegvesen å håndtere dette. Muligheten for feilvurderinger blir stor når det skal kontrolleres om et EØS-førerkort er ervervet på en måte Norge anerkjenner. Regionen påpeker også at det blir svært uoversiktlig når det skal skilles mellom de som tok fast bopel i Norge før og etter 19. januar 2013.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet ser at det blir mer å passe på for skrankepersonell og utekontrollørerne i Statens vegvesen. Hvorvidt et førerkort er ervervet på en måte Norge anerkjenner vil kunne leses på førerkortets bakside, ved at det er påført kode 70 for innbytte og den nasjonale koden for det landet førerkortet er byttet inn i. De ansatte i Statens vegvesen er kjent med disse landkodene gjennom bruk av Autosys.

Vegdirektoratet er klar over at skillet 19. januar 2013 kan bli vanskelig å håndtere, og vil gjøre vårt beste for å bidra til at dette skal bli lettere for de ansatte ved trafikkstasjonene. Denne løsningen er imidlertid valgt fordi det ville få urimelige konsekvenser for personer som har innrettet seg etter reglene som gjaldt på det tidspunktet de tok fast bopel i Norge. Det ville få urimelige konsekvenser å frata dem rettigheter de har hatt inntil nå.

Statens vegvesen Region midt mener forslaget om å behandle EØS-førerkort som er byttet inn fra et tredjeland som om det kom fra det aktuelle tredjelandet er noe strengt. De foreslår at dette bør være avhengig av hvor lenge vedkommende har hatt EØS-førerkortet. Regionen foreslår å innføre et krav om at for å få byttet inn EØS-førerkort opprinnelig utstedt i tredjeland må man ha hatt førerkort i et EU/EØS-land i minst 3 år.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet kan ikke se at det blir mer rettferdig ved å sette et skille ved f.eks. 3 år. Vi antar også at dette vil være vanskeligere å håndtere en slik regel i praksis enn en den foreslåtte løsningen.

Det er som tidligere nevnt opp til den enkelte stat å avgjøre fra hvilke tredjestater man ønsker å bytte inn førerkort. Den foreslåtte regelen er en oppfølging av reduksjonen i antall innbytteland som trådte i kraft 1. oktober 2010. Adgangen til å nekte å anerkjenne denne typen EØS-førerkort er en videreføring fra andre førerkortdirektiv, og andre EU-stater har allerede innført denne regelen.

Statens vegvesen Region vest mener forslaget til endring av § 9-2 er for streng praksis. Regionen mener perioden for besøkskjøring med EØS-førerkort som opprinnelig er byttet inn fra et tredjeland bør være minst 6 måneder, og foreslår at dersom førerkortet er utstedt i en annen EØS-stat for mer enn 5 år siden, kan det byttes inn etter gjeldende praksis som de skriver at er praktisk prøve.

Vegdirektoratets kommentar:

Om forslaget om å tillate innbytte etter 5 år vises til Vegdirektoratets kommentar til Region midts hørings svar over.

Vegdirektoratet bemerker at Region vest synes å ha misforstått den foreslåtte løsningen. Vegdirektoratet har foreslått at førerkort utstedt i EØS-stat som opprinnelig er byttet inn fra tredjestat skal behandles som om det var utstedt i det opprinnelige utstederlandet. Det vil si at dersom det opprinnelige utstederlandet er et land som fremgår av § 10-2 første ledd, vil innbytte innvilges etter § 10-2 mot bestått praktisk prøve. Er derimot det opprinnelige utstederlandet et land som ikke følger av § 10-2 første ledd, må norsk førerkort erverves som førstegangssøker. Gjeldende praksis i dag er ikke at disse førerkortene byttes inn mot praktisk prøve, de behandles i dag som EØS-førerkort som gir rett til direkte innbytte i norske førerkort.

Politidirektoratet og Oslo Politidistrikt er positive til den foreslåtte innskrenkningen. De har opplevd uheldige tilfeller hvor førerkort fra tredjestat har blitt byttet inn i EØS-førerkort for å kunne benyttes i Norge.

Politidirektoratet foreslår også å oppdatere §§ 9-2 og 6-1 slik at man i stedet for «inndragning av førerkort» benytter «tap av førerrett» for å samsvare med begrepsbruken i vegtrafikkloven.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er enige i at begrepsbruken i førerkortforskriften bør være i samsvar med vegtrafikkloven. Vi vil komme tilbake til dette i høst når vi har tid til å gjennomgå hele forskriften med tanke på samme oppdatering av begrepsbruk slik at dette blir gjennomgående.

9. Heving av aldersgrense klasse C og D

Landsorganisasjonen i Norge (LO) mener økningen av aldersgrensene kan lede til økning av forvirring og misforståelser. LO kan heller ikke se hensiktsmessigheten av å skille mellom privat og yrkesmessig kjøring.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet kan ikke se at hevingen av aldersgrenser vil medføre forvirring og misforståelser annet enn eventuelt i en overgangsperiode. Hevingen av aldersgrensene vil bli kommunisert godt ut, og antas å være godt kjent i bransjer og blant private dette kan være aktuelt for.

Hevingen av minstealder for førerrett i klasse C og D er en følge av tredje førerkortdirektiv, og medfører ikke valgfrihet for Norge. De nye aldersgrensene er derfor noe vi må forholde oss til, vi kan ikke velge å ha lavere aldersgrenser enn det direktivet setter som minimumskrav.

Skillet mellom privat og yrkesmessig kjøring følger av tredje førerkortdirektiv. Yrkesmessig kjøring er kjøring som gjøres mot vederlag.

Tanken bak direktivet er at grundig og mer omfattende opplæring kan kompensere for alder. Personer som gjennomgår yrkessjåfør opplæring må ha mer opplæring enn personer som ønsker å erverve en førerrett til privat bruk. At opplæring kompenserer for alder er forskningsbasert, og norske myndigheter er positive til denne ordningen.

Trafikkforum er bekymret for de ulemper hevingen av aldersgrensene for klasse C og D innebærer for rekrutter i forsvarets tjeneste samt bønder som er avhengige av å kunne føre egen lastebil.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) kan ikke se at det har vært problemer med dagens aldersgrenser for førerrett klasse C og D. ATL mener dette vil få konsekvenser for bønder som kjører traktorer med konstruktiv hastighet over 40 km/t, bønder med gårdsbil med tillatt totalvekt over 7500 kg og Forsvaret som blir tvunget til å gjeninnføre «blåappen» pga. høyere aldersgrenser.

ATL synes det er uheldig å kommunisere at aldersgrensen er forskjellig ved yrkesmessig og privat kjøring, og mener at begreper «privat» bør defineres nærmere.

Vegdirektoratets kommentar:

Førerrettighetene for gårdsbil med tillatt totalvekt over 7500 kg, ble fram til yrkessjåførdirektivet trådte i kraft regulert av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, slik at kjøring som ikke var underlagt kjøre- og hviletid, kunne utføres fra fylte 18 år, med lastebil/vogntog. Ellers var aldersgrensen 21 år for disse. Transporterer landbruket sine varer mot vederlag, må de uansett ha yrkessjåførbevis, og kan fra fylte 18 år starte øvelseskjøring og avlegge førerprøve på klasse C/ CE så lenge de har startet/fullført sin yrkessjåførutdanning.

Forsvaret har generelt unntak fra krav om førerkort i tyngre klasser. Forsvarets førerbevis utstedes til personell som har gjennomgått opplæring og/eller bestått prøver som dokumentasjon for sin kompetanse. Eksempel: Personell inne til førstegangstjeneste kan avlegge førerprøve for buss fra fylte 20 år. Disse får ikke utstedt sitt førerkort før de er fylt 21 år. I mellomtiden framlegger de

Forsvarets førerbevis inntil de får utstedt eget førerkort ved oppnådd alder. Man blir således ikke tvunget til å innføre noe nytt som allerede eksisterer i dag.

Skillet mellom privat og yrkesmessig kjøring er som nevnt en konsekvens av direktivbestemmelser vedtatt i EU, bindende for Norge på grunn av EØS-avtalen.

10. Utstedelse av førerkort på bakgrunn av gjennomført opplæring

Statens vegvesen Region sør påpeker at det vil stille krav til systematisk tilsyn med opplæringen for å sikre at innholdet i de 7 timene blir ivaretatt slik læreplanen krever.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet vil etablere rutiner for tilsyn, slik vanlig prosedyre er.

11. Førerrett i klasse B

Statens vegvesen Region sør skriver at dersom definisjonen endres fra «motorvogn» til «bil», antar de at det ikke vil bli mulig å føre ATV, mopedbil og traktor under 3500 kg med klasse B. Regionen mener at dette fremstår som uklart.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet bemerker at denne endringen var gjenstand for høringen i 2010, og ble vedtatt samme år.

I endringsforskriften som følge av tredje førerkortdirektiv av 15. november 2010 § 3-5 første ledd nr. 6 er spesifisert at førerrett i klasse B omfatter førerrett for moped, og i bestemmelsens annet ledd er nr. 1 fremgår at førerrett i klasse B i Norge også gir førerrett for traktor med tillatt totalvekt høyst 3500 kg.

ATV er ikke en gruppe motorvogn, men tilhører ulike førerkortklasser avhengig av teknisk klassifisering av kjøretøyet samt dets vekt og dimensjoner. ATV kan være klassifisert som moped, motorsykkel, bil eller traktor.

12. Førerkortmodellen

Statens vegvesen Region sør kommenterer i sin høringsuttalelse at de har registrert at personnummer skal fjernes fra førerkortet, og at dette medfører behov for en annen type kort som kan benyttes til legitimasjon.

Vegdirektoratets kommentar:

Forslaget om å fjerne fødselsnummeret fra førerkortet har utspring i ønske fra Datatilsynet. Vi så muligheten for å fjerne det ut fra at Norge skulle innføre nasjonale ID-kort. Dette er imidlertid ikke

kommet, og det er behov for å utsette ikrafttredelsen av fjerningen av personnummeret fra førerkortet. Vegdirektoratet kommer tilbake til dette i en egen høring til høsten.

Politidirektoratet og Oslo Politidistrikt ønsker at det skal settes av plass til markering av om førerkortinnehaveren har fått utstedt kjøreseddel. Oslo Politidistrikt skriver at dette blant annet er gjort på de nye svenske førerkortene.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet anser det ikke aktuelt å ta inn merknader om kjøreseddel i førerkortet. Vegdirektoratet har i et brev foreslått for Samferdselsdepartementet som svar på en henvendelse fra Justis- og beredskapsdepartementet at det utarbeides et eget bevis for kjøreseddel og at dette legges inn i det sentrale løyveregisteret. Vandelsvurderingen er mer omfattende ved spørsmål om kjøreseddel enn i førerkortsaker, og Vegdirektoratet ser det som mer naturlig at dette gjøres hos politiet med kontakt mot fylkeskommunene.

Henvisningen til de svenske reglene må være en misforståelse, da svenske myndigheter avviklet denne ordningen fra 1. oktober 1998.

13. Fornyelse av førerett klasse 1

Statens vegvesen Region sør skriver at de registrerer at nasjonale koder skal bort, og er derfor usikre på hva T144 innebærer, da dette er en nasjonal kode.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet forstår ikke kommentaren, da det ikke er planlagt å fjerne nasjonale koder. Nasjonale koder skal videreføres også etter at tredje førerkortdirektiv trer i kraft.

14. Gamle mopedførerbevis - vedlegg 6 § 11

Statens vegvesen Region sør har forstått det slik at all førerett skal kunne dokumenteres med et EØS-førerkort i framtiden. Mopedførerbevis er et kursbevis. Regionen synes det er uklart at det står «kan skiftes ut med AM» og ikke «må» fordi «føreretten skal påføres et førerkort før den kan benyttes».

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet ønsker ikke å pålegge utskifting av mopedførerbevis. Det er opp til den enkelte å ha et leselig bevis for føreretten sin. Beviset er kun gyldig i Norge.

Vegdirektoratet fjerner siste punktum i bestemmelsen, da dette ble tatt med ved en inkurie.

15. Forskriftsvedtak

15.1 Endringer som har vært på høring

Det er kommet inn få innvendinger mot de foreslåtte endringene i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften.

Som følge av høringsinnspill endres teksten i utkastet til § 6-1 om gyldighet på bildet i førerkortet fra «er gyldig i 15 år» til «er gyldig i inntil 15 år». I § 1-8 er også titlene på vedleggene til forskriften tilføyet i bestemmelsen. Vedlegg 6 § 11 tredje ledd siste punktum ble tatt med i utkastet til forskriftsendring ved en inkurie, og er fjernet fra den vedtatte forskriften.

På bakgrunn av tilbakemelding fra Justis- og beredskapsdepartementet er § 5-2 fjerde ledd presisert for å avklare en språklig uklarhet.

15.2 Endringer som kan gjøres uten høring

I tillegg til de forskriftsendringene som ble sendt på høring, har Vegdirektoratet også tatt med noen endringer som kan gjøres uten høring.

I førerkortforskriften § 12-6 første punktum har vi tilføyet ordet «varig» for å presisere at særreglene for dumpere mv. ikke gjelder på vegarbeidsområder eller andre avsperrede områder med slik kjøring fra noen måneder inntil noen år.

I vedlegg 4 til førerkortforskriften endres kode 05.08 fra «Ingen alkohol» til «Alkoholforbud» .

I teksten for nasjonal kode 145 må teksten endres til «Begrenset til å kjøre tohjuls moped og tre- eller firehjuls moped med egenvekt (minus batterienes vekt ved eldrift) ikke over 150 kg», fordi man glemte kode 145 da kode 146 ble utvidet fra «ren» tohjuls moped.