

# HØRING – FORSLAG TIL ENDRINGER I FØRERKORTFORSKRIFTEN

## Innledning

Kommisjonens vedtak om ekvivalenser mellom førerkortklasser ble vedtatt 18. desember 2012. Det er nødvendig å ta inn en henvisning til dette vedtaket i førerkortforskriften. Vedtaket vil gjelde for alle gyldige førerkort som er i sirkulasjon i dag og viser hvilke førerrettigheter som gjelder for de ulike førerkortmodellene fra alle EØS-land.

Vi ønsker også å gjøre noen justeringer av flere bestemmelser. Under følger begrunnelse og kommentarer til den enkelte bestemmelse som foreslås endret.

## Til § 1-2

### Anerkjennelse av utenlandske førerkort

Anerkjennelse av utenlandske førerkort er regulert i førerkortforskriften § 1-2. Bestemmelsen har stått uendret i lang tid, og bestemmelsen bør oppdateres.

Annet ledd inneholder en henvisning til Wien-konvensjonen om vegtrafikk. Dette anses å være overflødig, da førerkortforskriften i kapittel 8 henviser til Wien-konvensjonen. Annet ledd foreslås derfor opphevet.

Samtidig foreslås forskriftsfestet i § 1-2 at EØS-førerkort og rettighetene som følger av det når det ikke er utstedt etter kravene i direktiv 2006/126/EF ikke anerkjennes i Norge.

Bakgrunnen for dette er blant annet EU-domstolens dom i sak C-184/10. Saken gjaldt hvorvidt Tyskland måtte anerkjenne et førerkort som var utstedt i Tsjekkia, hvor det framgikk av førerkortet at kriteriet i direktiv 2006/126/EF artikkel 7 (1) (b) om at førerkort bare kan utstedes til personer som har fast bopel i medlemsstaten ikke var oppfylt.

I dommen uttaler domstolen følgende:

*«Having regard to the foregoing the answer to the question referred is that Articles 1(2) 7 (1) (b) and 8 (2) and (4) of Directive 91/439 must be interpreted as not precluding a host Member State from refusing to recognise in its territory a driving licence issued by another Member State where it is established on the basis of entries appearing in that licence that the normal residence condition laid down in Article 7 (1) (b) of that directive has not been observed.»*

I den aktuelle saken var innehaverens bopelsadresse i Tyskland påført det tsjekkiske førerkortet. Vegdirektoratet mener at uttalelsen kan overføres også til tilfeller hvor adresse ikke er påført førerkortet, men hvor for eksempel utstedelsesdatoen er i et tidspunkt hvor det er på det rene at førerkortinnehaveren hadde sin faste bopel i et annet land enn utstederlandet.

Tilbakemeldinger fra trafikkstasjonene rundt om i Norge viser at det forekommer at personer som er registrert med fast bopel i Norge har førerkort utstedt i et annet EØS-land i perioder hvor de er registrert i folkeregisteret med fast bopel i Norge. Vegdirektoratet ser det derfor som ønskelig å ta inn en bestemmelse i førerkortforskriften som forhindrer at førerkort som er utstedt på uriktig grunnlag kan benyttes i Norge.

Bestemmelsen bidrar også til å hindre førerkortturisme. Førerkortturisme oppstår når en person reiser til et annet land enn sitt faste bopelsland for å erverve et førerkort på enklere vilkår enn de som gjelder i bopelslandet.

Regelen foreslås som et nytt annet punktum i § 1-2 første ledd. Det foreslås også henvist til vedtak 2013/21/EU om ekvivalenser mellom førerkortkategorier i samme setning.

#### **Til § 4-1**

#### **Gyldighet på førerkortet**

Fra 19. januar i år ble det innført administrativ gyldighet på førerkort. I tillegg ble kravet om helseattest for lette klasser hevet fra 70 til 75 år, samtidig som det ble innført krav om at personer over 75 år må fornye selve førerkortet hver gang helseattesten utløper. Ordlyden i § 4-1 ble i den forbindelse endret. For tyngre klasser er det ikke gjort noen endringer. Det er krav om helseattest for hver fornyelse og fra fylte 70 år fornyes føreretten for ett år om gangen. Det har da vært slik at hvis man har fylt 66 når man fornyer tunge klasser kan det gis gyldighet på førerkortet frem til søkeren er 71 år. Dette har det ikke vært meningen å endre. Samme løsning har vært tenkt i lette klasser for personer som fornyer med helseattest når de nærmer seg 75. Vi har ikke ment at man for eksempel bare skal få førerkort for 4 måneder hvis man fornyer når man er 74 år og 8 måneder.

Vi ser likevel at forskriftsteksten ikke er klar nok og at den har blitt misforstått. Vi foreslår derfor å endre forskriftsteksten slik at det kommer klarere frem at førerkortet kan fornyes over henholdsvis 70 og 75 år hvis man har med helseattest.

Det foreslås også å flytte punktumet om gyldighetstid for personer med diabetes til før det punktumet som omhandler gyldighetstid for personer over 75 år, da det er en mer logisk plassering.

Ordlyden er i dag slik at utløpsdatoen settes til den dagen førerkortinnehaveren fyller 70/75 år og ikke dagen før. Dette er slik dagens Autosys er programmert. Dette blir endret i nytt Autosys i og med at det gjelder nye krav fra den dagen en førerkortinnehaver fyller 70/75 år, og ikke fra dagen etter. Forskriftsteksten foreslås endret i tråd med dette.

#### **Gyldighet på helseattesten**

I dag er det ikke forskriftsfestet hvor lang gyldighet som kan gis på helseattesten for eldre. I Helsedirektoratets veileder til legene i førerkortsaker (IS-1437) står det følgende om helseattestens gyldighet: *For personer over 75 år, vil det ofte være rimelig å gi attestens gyldighet i ett eller to år.* I praksis forekommer det ofte at personer over 75 år kommer på trafikkstasjonen for å fornye førerkortet med en helseattest som har gyldighet i 5 år, og av og til mer. Det har forekommet at noen har fått helseattest med 10 års gyldighet. Vegdirektoratet og Helsedirektoratet ønsker derfor å forskriftsfeste hvor lang gyldighet helseattesten kan gis for personer over 75 år. Det foreslås at helseattesten kan gis gyldighet på maksimalt 3 år for personer over 75 år, men med maksimal gyldighet til personen fyller 80 år. For personer over 78 år foreslås det at helseattesten kan utstedes for inntil to år om gangen.

Som en hovedregel bør helseattesten utstedes for hele år, men det tas høyde for at det i enkelte tilfeller kan være medisinfaglige grunner til å utstede helseattest for eksempel for et halvt år.

Vi foreslår følgende ordlyd i første ledd:

Førerkort i klassene A, A2, A1, AM, B, BE, S og T gis 15 års gyldighet med mindre det settes en kortere gyldighetstid i henhold til § 4-2 til § 4-5. *Førerkortet skal ha varighet på maksimalt fem år dersom innehaveren har diabetes mellitus som behandles med insulin eller andre antidiabetika.* For søker som har fylt 60 år, settes utløpsdato på førerkortet til *dagen før søker fyller 75 år, eller til utløp av helseattesten dersom dette leveres.* Har søker fylt 75 år, settes gyldighet som angitt i helseattesten. *Etter fylte 75 år kan helseattesten utstedes med inntil 3 års gyldighet, men maksimalt til fylte 80 år. Etter fylte 78 år kan helseattesten utstedes for inntil 2 år om gangen.*

Vi foreslår følgende ordlyd i tredje ledd:

Førerkort i øvrige klasser gis 5 års gyldighet med mindre det settes en kortere gyldighetstid i henhold til § 4-3 til § 4-5. Før utstedelsen må øker fremlegge helseattest. Ved utstedelse av førerkort etter dette ledd, gis førerkortklasse etter første ledd samtidig ny gyldighetsperiode etter reglene i første ledd. For søker som har fylt 65 år, *gis førerkortet samme gyldighet som helseattesten, men maksimalt til dagen før søker fyller 71 år.*

## **Til § 4-3**

### Første ledd

Vegdirektoratet foreslår noen små presiseringer i § 4-3 om førerkort med begrensning. Bestemmelsen retter seg mot tilfeller der det er nødvendig å gi begrensninger i føreretten av helsemessige årsaker.

Etter dagens ordlyd kan føreretten begrenses på gitte måter når særlige helsemessige *eller andre forhold hos søkeren* gjør det nødvendig. Vegdirektoratet kan ikke se hvilke andre forhold enn rent helsemessige som skal kunne gi grunnlag for å begrense føreretten til motorvogn av en bestemt gruppe eller type, eventuelt med nærmere angitt utstyr, motorvogn(er) med bestemt kjennemerke(r), kortere gyldighetstid enn det normale eller en kombinasjon av disse. Vi oppfatter det som en sikkerhetsventil at passusen *eller andre forhold hos søkeren* er tatt inn i forskriftsteksten. Vegdirektoratet foreslår å fjerne denne passusen da den kan framstå som forvirrende.

Vegdirektoratet er kjent med at politiet i en del tilfeller bruker denne bestemmelsen for å begrense gyldighetstiden på førerkort på grunn av vandel. Vegdirektoratets vurdering er at politiet ikke har myndighet til å begrense føreretten etter førerkortforskriften i andre tilfeller enn der det eventuelt er særskilt angitt. Vegdirektoratet mener at det etter dagens regelverk ikke er hjemmel for å gi føreretten begrenset gyldighet på grunn av vandel. Enten er vandelen

godkjent for utstedelse av førerkort eller så er den ikke godkjent, og da kan førerkort ikke utstedes. Dette underbygger behovet for å presisere bestemmelsen.

### Andre ledd

Paragraf 4-3 andre ledd lyder i dag: Andre former for begrensninger, herunder geografiske begrensninger, eventuelt i kombinasjon med begrensningene i første ledd, kan gis av Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet behandler noen saker om geografisk begrenset førerkort hvert år. *Andre former for begrensninger* blir i dag ikke gitt av Vegdirektoratet. Vi kjenner heller ikke til at den er blitt benyttet tidligere. Vi ser derfor ikke behovet for å beholde denne passusen da den kan virke uklar og forvirrende.

### Tredje ledd

I tredje ledd foreslås det kun en språklig modernisering hvor annet endres til andre.

### Fjerde ledd

I fjerde ledd foreslås begrepet *anføres* endret til *påføres* da det vurderes som et mer korrekt begrep om registrering av koder på førerkortet. Det foreslås også å ta inn en henvisning til vedlegg 4 om førerkortkoder for å klargjøre hva som påføres førerkortet.

## **Til § 5-1**

Dagens forskriftstekst i § 5-1 er utdatert i forhold til hvordan man søker om førerkort i praksis i dag. Det foreslås derfor å oppdatere bestemmelsen i tråd med virkeligheten.

Søkeren leverer ikke lenger vandelsvurdering fra politiet selv. Det er trafikkstasjonen hvor søknaden leveres som undersøker med politiet om søkerens vandel er godkjent for utstedelse av førerkort. Punktet om at det skal legges ved uttalelse fra politiet om at søkeren er godkjent med hensyn til edruelighet og vandel foreslås derfor fjernet.

I tillegg har Statens vegvesen en tjeneste på Internett hvor man kan søke om førerkort i lette førerkortklasser (AM, A1, A2, A, B, B96, BE, S og T.) Denne tjenesten vil etter hvert utvides til å gjelde flere førerkortklasser. Det foreslås derfor å ta inn et punktum om at som et alternativ til å levere inn papirsøknad, kan søknad leveres via Internett i de klassene det er tilrettelagt for det.

## **Helse og vandel godkjent før bestilling av avsluttende prøve**

I dag er det slik at helse og vandel må være godkjent før avsluttende førerprøve *gjennomføres*. For å unngå at kandidater blir avvist til en praktisk prøve som er bestilt, og dermed må betale gebyr for denne, foreslår vi at helse og vandel må være godkjent før avsluttende prøve *bestilles*.

Trafikkopplæringsforskriften § 29-2 sier at praktisk førerprøve kan avlegges når kandidaten tilfredsstillter kravene til alder, vandel, obligatorisk opplæring, helse og syn som er fastsatt for

den aktuelle førerkortklassen. Denne bestemmelsen fastsetter hvilke krav som må være oppfylt for å kunne avlegge praktisk førerprøve, men regulerer ikke noe nærmere om når kravene må være oppfylt. Vegdirektoratet ser det derfor ikke som nødvendig å endre denne bestemmelsen. Det administrative rundt gjennomføring av førerprøver reguleres i førerkortforskriften. Det er derfor naturlig at krav som må være oppfylt for å bestille en prøve reguleres der.

## **Til § 5-2**

### Andre ledd

Paragraf 5-2 andre ledd foreslås forkortet da vi anser det som tilstrekkelig at det slås fast at det ikke kan utstedes førerkort før opplæring er dokumentert gjennomført i alle tilfeller det er krav om dette etter trafikkopplæringsforskriften. Etter vår vurdering er det ikke nødvendig å vise til at dette kan gjelde før førerprøve, før fornyelse osv.

### Tredje ledd

Det forekommer at personer har fast bopel i Norge og oppfyller kravene til norsk førerkort, men som likevel ikke har norsk fødselsnummer. Vegdirektoratet mener at legitimasjon med d-nummer bør aksepteres for utstedelse av førerkort for personer som ikke har norsk personnummer.

## **Til § 7-2**

Fra 19. januar 2013 ble det innført administrativ gyldighet for førerkort. I § 7-2 er det regler for utstedelse av duplikat for personer som har mistet eller blitt frastjålet førerkortet. Det skal fortsatt være mulig å få utstedt duplikat selv om vi antar at antallet utstedte duplikater vil synke betydelig fordi alle nå må fornye jevnlig. Dersom det ikke er så lenge til førerkortets administrative gyldighet utløper, antar vi at de fleste vil ta nytt bilde som koster 65 kr og fornye førerkortet i stedet for å få utstedt et duplikat. Etter innføringen av tredje førerkortdirektiv har vi ikke anledning til å utstede førerkort for mer enn 15 år i lette førerkortklasser (AM, A1, A2, A, B1, B, BE, S og T) og mer enn 5 år i tunge førerkortklasser (C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE). Vi foreslår derfor å ta inn en bestemmelse i § 7-2 om at det ikke kan utstedes duplikat av førerkort som har lenger gjenstående gyldighet enn dette.

Hele paragrafen foreslås omformulert for å tilpasses de nye reglene om administrativ gyldighet.

Vi foreslår også å ta inn en bestemmelse om at nytt førerkort kan utstedes uten fire ukers karantenetid når førerkortet som er blitt borte har mindre enn 6 måneder gjenstående gyldighetstid. Begrunnelsen for at vi har fire ukers karantenetid for utstedelse av nytt førerkort, er i hovedsak at veldig mange førerkort kommer til rette igjen etter kort tid. Veldig mange lar være å levere inn ett av førerkortene når de finner igjen det gamle. Det er uheldig

dersom det er mange som har flere gyldige førerkort samtidig, da det medfører en fare for misbruk.

### **Til § 8-1**

Paragraf 8-1 gjelder anerkjennelse av førerkort utstedt i en annen EØS-stat for personer som oppholder seg midlertidig i Norge. Første ledd sier at førerkort som er utstedt i en annen EØS-stat er gyldig i Norge i samsvar med sitt innhold. I § 4-6 er det tatt i utfasingsregler for gamle førerkortmodeller. Fordi vi ikke har oversikt over personer som benytter sitt EØS-førerkort i Norge, var det ikke mulig å lage en egen utfasingsmodell for disse førerkortene. Det ble derfor fastsatt at gamle EØS-førerkortmodeller ikke vil være gyldig fra og med 19. januar 2033, som samsvarer med seneste frist for utfasing av gamle førerkortmodeller i tredje førerkortdirektiv. Det betyr at vi fra denne datoen kun vil anerkjenne nyeste EU/EØS-førerkortmodell for kjøring i Norge, både ved midlertidig opphold og for de som er fast bosatt her. Vi foreslår derfor å ta inn en henvisning til § 4-6 andre ledd for å synliggjøre at selv om EU/EØS-førerkort anerkjennes etter sitt innhold, gjelder begrensingen som følger av utfasingsreglene.

### **Kommisjonsvedtak 2013/21/EU om ekvivalenser mellom førerkortklasser**

Som følge av innføringen av direktiv 2006/126/EF (tredje førerkortdirektiv) i EØS-området, vedtok Kommisjonen 18. desember 2012 vedtak 2013/21/EU om ekvivalenser mellom førerkortklasser.

Tredje førerkortdirektiv har som prinsipp at førerkort utstedt innenfor EØS-området skal anerkjennes i alle medlemsstater. Prinsippet om gjensidig anerkjennelse gjelder også førerkort som er utstedt før gjensidig anerkjennelse ble innført. Ekvivalensvedtakets vedlegg I gir en oversikt over alle tidligere utstedte førerkortmodeller i alle medlemsland, inkludert Norge, og viser hva disse tilsvarer i de nye førerkortklassene som ble innført med tredje førerkortdirektiv.

Prinsippet om gjensidig anerkjennelse gjelder ikke nasjonale førerkortklasser. Nasjonale førerkortklasser kan kun benyttes på eget territorium, og disse er derfor ikke omfattet av ekvivalensvedtaket. Nasjonale klasser gir heller ikke grunnlag for innbytte.

At ekvivalensvedtaket skal gjelde foreslås forskriftsfestet i § 8-1.

### **Til § 9-2**

Paragraf 9-2 gjelder anerkjennelse av førerkort utstedt i annen EØS-stat for personer som er fast bosatt i Norge. Vi foreslår å ta inn samme henvisning til § 4-6 som i § 8-1 og et nytt punktum med tilsvarende henvisning til internasjonale førerkortklasser og ekvivalensvedtaket. Se begrunnelsen til § 8-1.

## **Til § 10-2**

### **Innbytte av førerkort fra stater utenfor EØS – førerkortforskriften § 10-2**

I førerkortforskriften § 10-2 første ledd første setning foreslås ordet «fullverdig» tatt inn. Dette skal være en presisering av hva slags førerkort som gir rett til innbytte i norske førerkort.

Vegdirektoratet mottar hvert år et stort antall klagesaker som gjelder innbytte av førerkort utstedt i USA, Canada og Australia som ikke er såkalt fullverdige førerkort.

Med «fullverdig» menes at førerkortet må være uten begrensninger. Førerkortinnehaveren må kunne kjøre hvor han vil, når han vil og med hvem han vil som passasjerer. Mange norske ungdommer erverver førerkort under utvekslingsopphold i USA, ofte også før de er fylt 18 år. I mange tilfeller får disse personene utstedt førerkort av typer som «provisional licence», «junior operators licence», «intermediate driver's licence» osv. Disse førerkortene innehar ofte begrensninger, og er dermed ikke fullverdige førerkort som gir rett til innbytte til norske førerkort. Det finnes ikke noe tilsvarende i norsk førerkort, og slike førerkort kan derfor ikke godtas som grunnlag for et fullverdig norsk førerkort.

Ordet «fullverdig» tas inn for å presisere at denne typen førerkort med begrensninger ikke gir rett til innbytte i norske førerkort.

Det avgjørende i denne sammenheng er hva slags førerkort man har med seg i det man kommer tilbake til Norge. Er førerkortet beheftet med begrensninger som f.eks. vil opphøre ved fylte 18 år, spiller dette ingen rolle så lenge vedkommende flyttet tilbake til Norge før han fylte 18 år. Noen steder kreves også ny førerprøve for å fjerne restriksjonene i førerkortet, andre steder er det et vilkår at man har kjørt uten trafikkforseelser etc. for å få fjernet restriksjonene. Selv om restriksjonene oppheves etter en viss tid eller ved oppnådd alder, så er det avgjørende hva slags førerkort man har med seg når man kommer tilbake til Norge. Det vil ikke være mulig for oss som førerkortmyndighet å holde oversikt over hvilke begrensninger fra hvilke land/stater som automatisk forsvinner for eksempel ved en viss alder. Det er også samme prinsipp for anerkjennelse av EØS-førerkort. I EU skal alle førerkort anerkjennes gjensidig, men dette gjelder også kun fullverdige førerkort. Nasjonale bevis for øvingskjøring eller lignende er ikke fullverdige førerkort.

### **Endring av kravene for gjennomføring av innbytte**

Det foreslås noen endringer i kravene for gjennomføring av innbytte av førerkort fra land utenfor EØS.

Utgangspunktet for innbytte av utenlandsk førerkort er at søkeren har en førerkompetanse som tilsvarer aktuell førerkortklasse. Kravet om førerprøve er satt for å kontrollere at denne kompetansen er tilstede, slik at et eventuelt innbytte ikke påvirker trafikksikkerheten negativt. Dersom det ved prøven viser seg at denne kompetansen likevel ikke er til stede, faller forutsetningen for innbytte bort. I klasse B blir det satt krav om tilleggsopplæring før ny

prøve, deretter er det ingen begrensning for hvor mange prøver som kan avlegges innen toårsfristen. Denne ordningen foreslår vi ingen endringer av.

Når det gjelder tyngre kjøretøy, synes det som om opplæring og erfaring i mange tilfeller ikke tilsvarer det som forventes i den klassen det ønskes innbytte til. Direkte framstilling til prøve i tyngre klasser, kan til tider gi sensor utfordringer som bl.a. ut fra et HMS perspektiv er uheldige. Vi mener derfor at det er riktig i alle tilfelle, bortsett fra i klasse A, å først kreve innbytte til førerkort klasse B. Når praktisk prøve i klasse B er bestått, ser vi det som dokumentert at grunnleggende bilførerkompetanse er tilstede. Det vil da være langt mindre usikkert å gjennomføre prøve i tyngre klasser. Det er drøftet hvorvidt det skal være adgang til å gå opp til prøve flere ganger dersom den første prøven ikke består. Det er alltid en mulighet for at nervøsitet eller andre omstendigheter fører til at kandidaten ikke får vist sitt beste. Vi finner det derfor riktig at det gis mulighet for to prøver i tunge klasser før innbytteretten eventuelt faller bort. En søker som ikke består prøven etter andre forsøk, mister retten til innbytte.

For søkere som har flere tyngre klasser tenker vi at det skal være mulig for vedkommende å avlegge andre forsøk på en lavere klasse enn første forsøk ble gjennomført for. Det betyr at en person som for eksempel søker om innbytte av klasse CE og stryker ved første forsøk på praktisk prøve, kan velge å avlegge andre prøve i klasse C i stedet. Dersom søkeren består denne prøven gis innbyttet i klasse C og retten til innbytte av klasse CE faller bort. Det er i utgangspunktet få innbytter av førerkort i tunge klasser fra land utenfor EØS. Vi antar derfor at dette vil gjelde i svært få tilfeller og foreslår derfor ikke å forskriftsfeste dette eksplisitt, men eventuelt bare ta det inn som en saksbehandlingsrutine. Man kan si at det følger forutsetningsvis av førerkortforskriftens prinsipp om førerkortklassenes trinnhøyde i § 6-1 andre ledd og ekvivalensene mellom førerkortklassene.

For å unngå misforståelser ved eventuelle overgangsregler foreslår vi i stedet å sette 1. januar 2014 som ikrafttredelsesdato for endringene i § 10-2. Vi foreslår da at alle fullstendige søknader om innbytte som er levert før 1. januar 2014, blir behandlet etter gamle regler. For at en søknad skal anses som fullstendig må all dokumentasjon som er nødvendig for å behandle søknaden være innlevert. Vegdirektoratet ber spesielt om innspill på om dette er en tilstrekkelig frist. Alternativt kan ikrafttredelsen utsettes til for eksempel 1. juli 2014.

### **Til § 14-3**

Paragraf 14-3 omhandler dispensasjoner. I § 14-3 tredje ledd er det henvist til § 6-1. Etter endringene som trådte i kraft 19. januar 2013 er henvisningen feil. Henvisningen endres derfor.

### **Til vedlegg 1 § 5**

Det foreslås noen endringer når det gjelder tidsfrist for levering av helseattest og hvor lenge den kan benyttes for førerkortutstedelse etter at den er levert. Slik førerkortforskriften er i dag må helseattesten leveres innen 6 måneder etter at den er utstedt. Når den er levert innen 6 måneder, har den en «administrativ gyldighet» på 3 år.



En helseattest er «ferskvare». Helsedirektoratet ønsker i utgangspunktet at helseattesten ikke skal være eldre enn 3 måneder når førerkort utstedes. For å gi førerkortinnehaverne en viss fleksibilitet ser vi imidlertid at det er nødvendig å akseptere helseattester som er opptil 6 måneder gamle.

Vi foreslår å innskjerpe kravene ved fornyelse ved at vi fjerner regelen om at helseattesten har en administrativ gyldighet etter at den er levert. Vi foreslår at fornyelsen må være gjennomført innen 6 måneder etter at helseattesten er utstedt. Ved førstegangs erverv ser vi at det kan være behov for noe mer fleksibilitet. Vi foreslår at helseattesten må leveres innen 6 måneder etter at den er utstedt, men at det er tilstrekkelig at førerkort er bestilt innen ett år etter utstedelse av helseattesten.

Hvis fristene ikke overholdes, må søkeren levere ny helseattest.

Fordi denne endringen må koordineres med utvikling og endringer i våre datasystemer kan det derfor ikke fastsettes en ikrafttredelsesdato på nåværende tidspunkt. Vi foreslår følgende forskriftstekst som eventuelt vil bli satt i kraft ved en senere anledning når datasystemene er endret:

§ 5 siste ledd skal lyde:

*Ved innlevering av søknad om førerkort, må helseattesten ikke være utstedt for mer enn 6 måneder siden. Ved søknad om førerkort første gang for aktuell klasse, kan helseattesten benyttes for utstedelse av førerkort i inntil ett år etter at den er utstedt. Dersom det er grunn til å anta at helsetilstanden er endret, kan ny attest kreves etter kortere tid.*

### **Økonomiske og administrative konsekvenser**

De foreslåtte endringene i § 1-2 gir oss hjemmel til å nekte anerkjennelse og innbytte av førerkort som er utstedt i strid med bestemmelsene i tredje førerkortdirektiv. Vegdirektoratet antar at dette først og fremst er mest aktuelt ved brudd på vilkåret om fast bopel. Ut over dette vil det ikke medføre noen økonomiske eller administrative konsekvenser.

At det i § 4-1 forskriftsfestes hvor lang gyldighet som kan gis på helseattester i lette førerkortklasser for personer over 75 år vil gjøre det lettere for saksbehandlere på trafikkstasjonene å håndtere fornyelser som krever helseattest. I dag følger det kun av Helsedirektoratets veileder (IS-1437) hvor lang tid en helseattest skal utstedes for. Mange av de erfarne saksbehandlerne på trafikkstasjonene er kjent med mange av kravene i veilederen. Disse blir, slik reglene er i dag, stilt i en vanskelig situasjon når de mottar helseattester som de kan se er utstedt i strid med det som følger av veilederen. Ved å forskriftsfeste maksimal gyldighetstid for helseattestene sikrer man likebehandling ved at trafikkstasjonene får hjemmel til å nekte å godta helseattester som er utstedt med for lang gyldighet. For de personene som får utstedt disse helseattestene skal det i prinsippet ikke medføre noen endringer da legen skal følge veilederens bestemmelser, selv om denne ikke har status som forskrift. Det vil imidlertid trolig fortsatt forekomme at leger skriver ut helseattester med lenger gyldighet enn det er anledning til. Dette vil medføre at helseattesten ikke blir godtatt eller eventuelt at det blir utstedt førerkort med en gyldighetstid som er kortere enn det som

følger av helseattesten. Om det i disse tilfellene skal kreves ny helseattest eller om det kan utstedes førerkort med kortere gyldighet må avklares med Helsedirektoratet.

Endringene i § 4-3 er kun presiseringer som ikke medfører økonomiske eller administrative konsekvenser ut over fordelene ved å ha en presis og oppdatert forskrift.

Endringene i § 5-1 første ledd gjøres for at forskriftsteksten skal bli i overensstemmelse med virkeligheten. Ut over det vil det ikke medføre økonomiske eller administrative konsekvenser.

Det at helse og vandel må være godkjent før *bestilling* av avsluttende prøve vil hindre at kandidater blir avvist når de møter opp til avsluttende prøve fordi helse og/eller vandel ikke er godkjent. Dette vil være en fordel for kandidaten og kan medføre at de unngår gebyr for ikke gjennomført prøve. Samtidig vil det kunne medføre at noen må få utstedt ny helseattest dersom de bruker lang tid fra avsluttende prøve bestilles til den er bestått. Dette antas å gjelde få kandidater dersom det innføres ett års administrativ gyldighet for helseattesten fra den er utstedt.

Legitimasjon med D-nummer aksepteres allerede i dag for personer som ikke har norsk personnummer. Endringen i § 5-2 medfører kun at forskriften blir i overensstemmelse med praksis.

Endringene i §§ 7-2 og 8-1 er kun presiseringer som ikke vil medføre økonomiske eller administrative konsekvenser.

De foreslåtte endringene i § 10-2 vil medføre noe økte utgifter for personer som ønsker å bytte inn førerkort i tunge klasser da de etter foreslåtte regler vil måtte bestå praktisk prøve i klasse B før de avlegger prøve i den høyest rangerte klassen av de klassene det søkes innbytte av. Samtidig vil det kunne hindre at det avholdes prøver i tyngre klasser for personer som ikke har tilstrekkelige ferdigheter ved at dette blir avdekket under praktisk prøve i klasse B.

En mer presis bestemmelse vil i større grad sikre likebehandling og gjøre det enklere å behandle saker om innbytte.

Forslaget til skjerpede regler om gyldighet av helseattester i vedlegg 1 § 5 vil kunne medføre at enkelte må betale for å få utstedt ny helseattest hvis de ikke sørger for å få utstedt førerkort i tide. Vegdirektoratet anser imidlertid de foreslåtte fristene som rimelige sett i forhold til viktigheten av at en helseattest er relativt ny når førerkortet utstedes.

### **Økonomiske konsekvenser for Statens vegvesen**

Enkelte av de foreslåtte endringene krever endringer i Statens vegvesens datasystemer, blant annet endringene i vedlegg 1 § 5 om gyldighetstid for helseattester. Nytt Autosys skal produksjonsettes 3. juni i år. Systemet Fønix, som er systemet hvor søknader om førerkort legges inn, er ikke en del av første leveranse av nytt Autosys. Det er fortsatt ikke besluttet om, og eventuelt når, dette systemet skal integreres i nytt Autosys. Inntil videre er det derfor ikke prioritert å gjøre endringer i dette eller noen av de andre gamle systemene. Dette betyr at det er noen usikkerhetsmomenter samtidig som det for enkelte forskriftsendringer må planlegges

og koordineres for endringer i flere systemer. Endringene for gyldighet av helseattestene sendes derfor på høring nå, men uten at det kan fastsettes en ikraftsettelsesdato på nåværende tidspunkt. Det antas at denne endringen vil kunne iverksettes juni 2014.

Endringene vil bli dekket innenfor de tildelte budsjettammene.