



Statens vegvesen

Vedlegg – Høringsoppsummering

Høring om forslag til endring av:

- forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort (førerkortforskriften)
- forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften)

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
16. august 2018

Innholdsfortegnelse

Innledning	3
Del I	5
Oppsummering av høringsuttalelsene med kommentarer.....	5
1.1 Førerkortforskriften	5
§ 2-1. <i>Førerett, førerkort, kompetansebevis m.m.</i>	5
§ 2-3. <i>Definisjon av fast bopel</i>	6
§ 4-4. <i>Manglende mørkekjøringsdel av trafikalt grunnkurs</i>	7
§ 4-5. <i>Manglende sikkerhetskurs på bane for klasse C, CE og D</i>	7
§ 6-1. <i>Fornyelse av førerkort og førerett</i>	7
§ 12-6. <i>Særregler for dumper mv.</i>	18
§ 14-3. <i>Dispensasjoner</i>	21
Vedlegg 1 – Helsekrav	23
Vedlegg 3 – Førerkortmodell	29
Vedlegg 5 – Overgangsregler – førerkort utstedt i henhold til førerkortforskriften av 28. mars 1967.....	30
Vedlegg 4 – Førerkortkoder.....	31
1.2 Yrkessjåførforskriften	32
§ 35. <i>Gyldighetstid, utstedelse og fornyelse av bevis</i>	32
Endringsforskrifter.....	34

Innledning

Vegdirektoratet sendte 15. desember 2017 på høring utkast til endringer i førerkortforskriften og yrkessjåførforskriften.

Fristen for å avgi høringsuttalelse var 15. mars 2018. Høringen ble sendt til 106 høringsinstanser, og ble publisert på Statens vegvesens nettsider www.vegvesen.no.

Vegdirektoratet mottok 30 høringsuttalelser.

Følgende instanser hadde ingen merknader til høringsutkastet:

Forsvarsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Norges bondelag/Norsk landbruksrådgivning, Norsk bilforening, Norsk transportarbeiderforbund, Statens legemiddelverk og Utenriksdepartementet.

Følgende instanser har avgitt høringsuttalelse med merknader til forslaget:

Autoriserte trafikkskolers landsforbund (ATL), Diabetesforbundet, Kongelig Norsk Automobilklub (KNA), Kranutleiernes landsforening v/ advokat Kristian Hersløv, NHO Transport, Norges Lastebileier-Forbund, Personskadeforbundet LTN, Politidirektoratet, Statens vegvesen Region midt, Statens vegvesen Region nord, Statens vegvesen Region sør, Statens vegvesen Region vest og Statens vegvesen Region øst.

I tillegg avga disse høringsuttalelser:

Byggherreseksjonen i Vegdirektoratet, Seksjon for utredning og transportanalyse i Vegdirektoratet og Vegavdelingen i Vegdirektoratet.

Kjell A. Amundsen, Eirik Brochmann, Per Ove Johansen, Asle Kvestad og Trond Larsen.

I **del I** gis det en oppsummering av høringen hvor hovedinnholdet i høringsuttalelsene presenteres. Kommentarer fra Vegdirektoratet og Helsedirektoratet er gitt fortløpende der det er ansett som hensiktsmessig. Det gis ikke kommentarer til de paragrafene det ikke har kommet inn høringsinnspill til. Vi viser til høringsnotatet for redegjørelse av det enkelte tema. Det gis ikke kommentarer til de innspill som omhandler tema som ikke er behandlet i høringen.

Det har kommet inn mange gode innspill til høringen. Høringsinstansene har vært positive til de fleste av de foreslåtte endringene. Flere høringsinstanser har imidlertid vært kritiske til de foreslåtte endringene i førerkortforskriften § 6-1 andre ledd. På grunnlag av disse innspillene har Vegdirektoratet besluttet å gjøre endringer i det opprinnelige endringsforslaget til denne bestemmelsen.

I **vedlegg 2** til høringsoppsummeringen er fastsatte endringsforskrifter til forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort (førerkortforskriften), forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) og forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften) vedlagt.

Forslag om lavere alderskrav i trafikkopplæringsforskriften og førerkortforskriften for føring av mobilkran for lærlinger i kran- og løfteoperasjonsfaget ble sendt på høring 22. mai 2018 med høringsfrist 1. juli 2018. Høringens forslag til endring skal gjennomføres, og av praktiske hensyn tas også disse endringene inn i endringsforskrifter til førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften i denne høringsoppsummeringens vedlegg 2.

Endringsforskriften i vedlegg 2 inneholder i tillegg endringer i førerkortforskriftens vedlegg 3 om førerkortmodellen. Nærmere om dette under høringsoppsummeringens del I punkt 1.1 Vedlegg 3 – Førerkortmodell.

Del I

Oppsummering av høringsuttalelsene med kommentarer

1.1 Førerkortforskriften

Generelle kommentarer til høringen:

Eirik Brochmann skriver at han gir sin støtte til endringsforslagene, da han anser de foreslåtte endringene som gode.

Norges bondelag og Norsk Landbruksrådgivning har ingen særskilte kommentarer til de foreslåtte endringene utover at de høres rimelige og fornuftige ut. Det tas opp problemstillinger knyttet til anerkjennelse av førerrett for traktor i Norge i høringssvaret. Ettersom dette ikke er en del av den aktuelle høringen vil ikke spørsmålene imøtegås i denne høringsoppsummeringen. Vegdirektoratet takker for tilbakemeldingen, og innspillet tas med videre til en eventuell fremtidig vurdering av spørsmålet.

§ 2-1. *Førerrett, førerkort, kompetansebevis m.m.*

Forskriftstekst foreslått i høringen:

§ 2-1 tredje, nytt fjerde og nytt femte skal lyde:

Med *søker om førerrett* forstås en person som søker om førstegangsutstedelse, fornyelse, utvidelse eller tilbakelevering av førerkort for motorvogn *eller innbytte av utenlandsk førerkort*.

Med fullverdig førerrett menes en førerrett uten restriksjoner annet enn det som tilsvarende norsk førerrett i den aktuelle klassen. I tillegg må all obligatorisk opplæring, samt alle teoretiske og praktiske prøver være bestått.

Med fullverdig førerkort menes et førerkort som gir uttrykk for at innehaveren innehar en fullverdig førerrett.

§ 2-1 sjettede ledd blir nytt åttende ledd og skal lyde:

Med *førstegangsutstedelse av førerkort* menes at norsk førerkort utstedes til person som ikke har hatt norsk førerkort i noen klasse tidligere. *Utstedelse av førerkort ved innbytte av EØS-førerkort regnes ikke som førstegangsutstedelse.*

Høringsinnspill:

Statens vegvesen Region nord støtter de presiseringer som er foreslått.

Statens vegvesen Region vest er positive til at «fullverdig førerett» og «fullverdig førerkort» innlemmes i listen med definisjoner i § 2-1. Klargjøringen av disse begrepene vil både forenkle og forbedre saksbehandlingen av førerkortsaker.

§ 2-3. *Definisjon av fast bopel*

Forskriftstekst foreslått i høringen:

§ 2-3 skal lyde:

Fast bopel: *Med fast bopel menes det sted hvor en person vanligvis bor, det vil si minst 185 dager hvert kalenderår:*

- 1. på grunn personlig og ervervsmessig tilknytning, eller*
- 2. dersom vedkommende ikke har noen ervervsmessig tilknytning, på grunn av personlig tilknytning som viser nære forbindelser mellom personen og stedet vedkommende bor*

Dersom en person har personlig tilknytning til en annen stat enn der vedkommende har ervervsmessig tilknytning, og derfor vekselvis oppholder seg i to eller flere stater, skal fast bopel anses å være det sted hvor personen har sin personlige tilknytning, forutsatt at vedkommende regelmessig returnerer dit. Kravet om regelmessig retur gjelder ikke dersom personen oppholder seg i en annen stat for å utføre en tidsbegrenset oppgave. Studier ved universitet eller skole medfører ingen endring av fast bopel for personer med fast bopel i en annen EØS-stat.

En person anses å ha personlig tilknytning til den stat hvor vedkommende bor sammen med partner og/eller barn under 18 år. Dersom personen ikke har partner og/eller barn under 18 år, skal det legges vekt på hvor vedkommende ellers har nære personlige forbindelser.

I vurderingen av hvor en person skal anses å ha fast bopel tas det utgangspunkt i om vedkommende er registrert som bosatt i Folkeregisteret. Dersom personen mener folkeregistreringen ikke stemmer overens med faktisk fast bopel er det opp til vedkommende å dokumentere dette.

Fast bopel regnes normalt fra det tidspunkt *personen* får, eller skulle ha fått, fødselsnummer gjennom Folkeregisteret. *Dette dokumenteres normalt med bostedsattest fra Folkeregisteret.* For personer som søker asyl, regnes fast bopel som etablert fra det tidspunkt vedkommende er registrert, eller skulle vært registrert, som innkommet hos norsk myndighet.

Høringsinnspill:

Statens vegvesen Region nord er positive til at bestemmelsen er tydeligere og får bedre struktur enn tidligere. Regionen stiller imidlertid spørsmål ved Folkeregisterets praksis for

fastsetting av bosattdato i Norge, da det har forekommet at bostedsattest fra folkeregisteret viser at bosattdato er lik fødselsdato, til tross for at søker kom til Norge for 2–3 år siden.

Statens vegvesen Region vest er positive til endringene i § 2–3, og mener endringene vil føre til en forenkling når det skal foretas en bostedsvurdering.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet har ikke kjennskap til at det forekommer tilfeller hvor det fremgår av bostedsattesten at bosattdato er den samme som dokumentinnehaverens fødselsdato, og har derfor heller ikke kjennskap til den eventuelle årsaken til at dette skjer. Dersom en slik attest fremlegges må Folkeregisteret kontaktes, slik at det kan klargjøres hvilken bosattdato som er korrekt.

§ 4–4. Manglende mørkekjøringsdel av trafikalt grunnkurs

Endring foreslått i høringen:

§ 4–4 tredje ledd oppheves.

Høringsinnspill:

Statens vegvesen Region vest er positive til endringen i § 4–4 av hensyn til likebehandling og en harmonisering med den foreslåtte endring i § 6–1 andre ledd.

§ 4–5. Manglende sikkerhetskurs på bane for klasse C, CE og D

Forskriftstekst foreslått i høringen:

§ 4–5 andre ledd skal lyde:

For å oppnå uavbrutt førerett, må dokumentasjon for gjennomført sikkerhetskurs på bane eller glattkjøringskurs fremlegges før gyldighetstiden utløper. Føreretten kan gjenerverves senere ved dokumentasjon av gjennomført *kurs*. *Når dette vilkåret foreligger*, utstedes nytt førerkort med vanlig gyldighetstid regnet fra tidspunktet for den første utstedelsen hvis ikke ny helseattest fremlegges.

Høringsinnspill:

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL):

ATL skriver at forslaget er å anse som en forenkling, og at regelverket går tilbake slik det var før. Videre skrives det at endringen i praksis vil ha liten betydning da dette gjelder en liten gruppe førere og de fleste uansett tar dette kurset innen fristen.

§ 6–1. Fornyelse av førerkort og førerett

Endring foreslått i høringen:

§ 6–1 andre ledd oppheves.

§ 6-1 tredje ledd blir nytt andre ledd og skal lyde:

Har føreretten vært tilbakekalt eller inndratt av domstolene eller politiet, kan nytt førerkort utstedes når søker dokumenterer at vilkårene foreligger for gjennerverv av føreretten. *Dersom søker har flere førerkortklasser og det stilles vilkår om prøve for gjennerverv av føreretten er det tilstrekkelig at prøve består i den mest omfattende klassen. Som mest omfattende førerkortklasse regnes i stigende rekkefølge: B, BE, C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE, CE. Prøve i klasse B, C, C1, D, D1; eventuelt med tilhenger, anses å dekke klassene A, A2, A1, AM, S og T.*

Høringsinnspill med kommentarer:

Forslaget til endring i førerkortforskriften 6-1 andre ledd er det forslaget i høringen flest høringsinstanser har gitt tilbakemeldinger på. Høringsinstansene har gjennomgående vært kritiske til en gjennomføring av den foreslåtte endringen. Av de 15 høringsinstansene som har kommentarer til den foreslåtte endringen er det klare flertall negative til en fullstendig fjerning av kravet til praktisk prøve for tunge klasser utløpt med mer enn ett år.

Dagens krav til praktisk prøve ved fornyelse mer enn ett år etter førerkortklassenes utløpsdato blir av majoriteten av høringsinstansene ansett som en nødvendig barriere for å hindre personer som har vært uten førerett i lang tid å føre kjøretøy i tunge klasser. Skepsisen begrunnes i at man anser det som en trussel mot trafikksikkerheten at personer som har vært uten førerett i lang tid skal føre tunge kjøretøy. Dette særlig fordi et stort antall av disse førerkortinnehaverne i tillegg har fått sin førerett i tunge klasser «gratis», det vil si uten å ha gjennomført obligatorisk opplæring eller prøver. Førerkortklassene flere av høringsinstansene viser til er såkalte stempelrettigheter som senere er konvertert til førerkortklassene C1 eller C1E.

Før 2. april 1979 fikk man førerett for kjøretøy lik klasse C1E når man ervervet førerett for bil (førerkort klasse 1). I perioden 1. april 1979 til 30. september 1992 fikk man ved erverv av førerkort klasse B samtidig rett til å føre kjøretøy lik klasse C1. Det ble ikke stilt krav om ytterligere opplæring eller prøver for å erverve disse rettighetene. Rettigheten ble markert på førerkortet med et stempel. Senest 31. desember 2001 måtte innehaveren få rettigheten konvertert til klasse C1(E) på førerkortet dersom man ønsket å beholde den. En del førerkortinnehavere som fikk konvertert rettigheten til C1(E) har latt denne rettigheten løpe ut, men ønsker så i ettertid å få rettigheten tilbake f.eks. grunnet kjøp av bobil. Både Vegdirektoratet og flertallet av høringsinstansene mener det er grunn til å tro at en del av disse førerne har begrenset eller ingen kjørefaring i tunge klasser.

Kommentarer til høringssvarene vil i det følgende gis løpende der det stilles konkrete spørsmål, og de resterende kommentarer oppsummeres avslutningsvis.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL):

Som argument for fjerning av kravet til praktisk prøve ved for sen fornyelse skriver ATL at det fortsatt er mange som har f.eks. førerkort for klasse C1 og som aldri har kjørt et slikt

kjøretøy, men fornyer førerkortklassen fordi det er «kjekt å ha». Av de som har klasse C1 til privat bruk er det mange som bruker føreretten til å kjøre bobil. ATL påpeker at disse bobilene ofte veier rett over 3500 kg, og altså kun er litt større enn det man kan kjøre med et førerkort klasse B, og fremhever at disse kjøretøyene både teknisk og med hensyn til behandling av kjøretøyet er nærmere en stor personbil enn en lastebil. Forskjellen er så liten at det kan forsvares å forenkle systemet ved fornyelse av førerkort.

ATL påpeker videre at en utfordring med dagens krav til praktisk prøve er at det i perioder er lang ventetid på praktisk prøve, hvilket forlenger prosessen med å få fornyet førerkortet. I tillegg kan det se ut som det er en kapasitetsutfordring hos tungbilskolene. De som må opp til praktisk prøve før fornyelse og har behov for kjøretimer blir gjerne ikke prioritert av trafikkskolene hva gjelder oppmelding til praktisk prøve, når det er mangel på ledig tid, kjøretøy og prøvetidspunkt.

ATL skriver at til tross for de argumenter nevnt ovenfor er bransjen skeptisk til en fjerning av kravet til praktisk prøve og presenterer flere argumenter for dette. Det uttrykkes en bekymring for at den teknologiske utviklingen av kjøretøy vil gå raskere enn det man klarer å følge med på dersom man ikke holder ferdighetene og kunnskapene vedlike. Videre uttrykkes det bekymring for at trafiksikkerheten svekkes ved at personer som ikke har brukt føreretten på lang tid slipper til i trafikken.

ATL fremmer forslag om mulige mellomløsninger. Som et første alternativ foreslås at man lar yrkessjåfører dokumentere sin kompetanse gjennom arbeidsgiver for å få føreretten tilbake uten praktisk prøve. Et annet alternativt kan være å sette fem år etter førerkortklassens utløpsdato som grense for fornyelse uten praktisk prøve, slik at man får større likhet med andre regler i førerkortforskriften, men samtidig unngår hvilende kompetanse som strekker seg altfor langt tilbake i tid.

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA):

KNA mener det ikke er et dokumentert grunnlag for å fjerne kravet til praktisk prøve i førerkortforskriften § 6-1 andre ledd og støtter ikke forslaget om å fjerne kravet. Lite kjørererfaring med tunge kjøretøy tilsier at det bør kreves en praktisk prøve. Det pekes på at de personene som lar tunge førerkortklasser løpe ut uten å fornye innen fristen i utgangspunktet er en gruppe som ikke har daglig bruk for førerkort i tunge klasser, og derfor har lite kjørererfaring. Dersom man fjerner kravet til praktisk prøve vil det bidra til at det blir enklere å fornye og det vil øke antallet av uerfarne førere med førerett i tunge klasser, noe som etter KNAs syn vil være uheldig trafiksikkerhetsmessig.

NHO Transport:

NHO Transport støtter forslaget om å fjerne dagens krav til praktisk prøve ved fornyelse av tunge klasser mer enn ett år etter utløpsdato. Det vil imidlertid være hensiktsmessig å sette krav om vedlikehold av kjøreegenskaper, men at praktisk prøve gjennomføres sjeldnere enn i dag. NHO Transport foreslår at det stilles krav om praktisk prøve ti år etter utløpsdato. Dette vil føre til at de som ikke har vedlikeholdt kunnskapene må gjennom et minimumskrav

i form av en praktisk prøve, samtidig som de som er aktive yrkessjåfører har tilstrekkelig med tid til å fornye innen fristen.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF):

NLF er enig i at kravet om praktisk prøve ved fornyelse av førerett i tunge klasser mer enn ett år etter førerkortets utløpsdato er for strengt. Slik NLF tolker forslaget vil det ikke lenger være noen øvre grense for hvor lenge det er siden føreretten utløp for at man kan fornye.

Vegdirektoratets kommentar:

Etter forslaget som ble presentert i denne høringen er det ingen øvre grense for hvor lenge etter førerkortklassens utløpsdato man kan fornye, så lenge førerkortinnehaver faktisk har en førerett som kan fornyes etter reglene i førerkortforskriften. Som det går fram av oppsummeringen som følger nedenfor gjør Vegdirektoratet endringer i det opprinnelige forslaget, og etter denne endringen vil det være en øvre grense for fornyelse uten praktisk prøve på fem år for visse førerkortinnehavere. Se nærmere forklaring under «*Oppsummering av de innkomne høringssvarene med Vegdirektoratets kommentarer*» For øvrige førerkortinnehavere er det ingen øvre grense for når føreretten kan ha utløpt.

I alle tilfeller er det et krav for fornyelse at man er innehaver av en førerett som faktisk kan fornyes etter gjeldende regelverk. Dette vil si at endringen i § 6-1 ikke innebærer en endring for de som tidligere har hatt førerett i tunge klasser, men som har mistet denne retten som følge av regelverksendringer, og derfor ikke kan fornye etter praktisk prøve i dag. Dette gjelder eksempelvis stempelrettigheter som ikke ble konvertert til nye førerkortklasser innen de gjeldende frister.

Personskadeforbundet LTN:

Personskadeforbundet LTN har ingen direkte innsigelser mot forslaget, så lenge dette anses forsvarlig av trafikksikkerhetshensyn. Av hensyn til trafikksikkerhet er det ønskelig og nødvendig med vedlikehold av kjøreferdigheter, særlig i tunge klasser, og det reises derfor spørsmål om hvorvidt det bør innføres krav om periodisk kjøretrening.

Politiet ved Politidirektoratet og Utrykningspolitiet:

Utrykningspolitiet (UP):

UP er av den oppfatning at det i tilfeller der føreretten har utløpt med mer enn ett år bør kreves en praktisk prøve som viser at føreren behersker det tunge kjøretøyet i tilstrekkelig grad. Videre fremheves det at man faktisk har ett år på seg til å fornye uten prøve, og det kan derfor ikke veie tungt at prøven rammer de som har glemt eller ikke hatt anledning til å fornye innen fristen.

Videre pekes det på at sammenlikningen med kravet til praktisk prøve når en som har gått opp til avsluttende prøve har ventet mer enn fem år med å ta ut førerkortet synes å være en teoretisk problemstilling.

UP mener det er sannsynlig at de fleste som oversitter fristen er personer som ikke har bruk for førerkortet i det daglige, men ønsker å beholde dette fordi det er kjekt å ha. Av nettopp denne grunn kan det være behov for å kontrollere kjøreferdighetene, og hensynet til trafikksikkerhet tilsier at det fortsatt er grunnlag for et krav om praktisk prøve.

Politidirektoratet:

Etter Politidirektoratets vurdering er det ikke et tungtveiende argument som taler for fjerning av kravet til praktisk prøve at det i liten grad er samsvar mellom dette kravet og øvrige krav i førerkortregelverket. Trafikksikkerhets hensyn tilsier at det bør foreligge strenge krav til fører av tunge kjøretøy.

Dersom man ikke fornyer innen ett år etter utløpsdato kan det vitne om at det ikke er behov for den utløpte føreretten. Politidirektoratet mener det ikke kan være et tungtveiende argument for å fjerne kravet til praktisk prøve at kravet rammer de som har glemt eller ikke har hatt anledning til å fornye klassene innen utløpet av ettårsfristen.

Politidirektoratet er enig i at det ikke er noen garanti for at kjøreefaring opprettholdes selv om føreretten fornyes innen fristen, men påpeker at det er større sannsynlighet for at kjøreefaring er opprettholdt dersom man har et krav om praktisk prøve ved fornyelse mer enn ett år etter utløpsdato.

Direktoratet ser likevel at det kan være grunner som taler for en viss oppmykning av gjeldende frist for ny praktisk prøve. Dette kan eksempelvis være en utvidelse til to år.

Statens vegvesen Region midt:

Region midt stiller spørsmål ved at det ikke gis noen beskrivelse av evt. begrensninger og tilbakevirkende kraft i høringsnotatet, og om det er gjort vurderinger mht. trafikksikkerhet ved fornyelse av tunge klasser langt tilbake i tid. Etter regionens oppfatning er det mange som fornyer førerkort i tunge klasser fordi det er «kjekt å ha», men at disse klassene ofte ikke brukes. Dette gjelder f.eks. personer som etter lang tid uten førerett i tunge klasser som i godt voksen alder anskaffer bil. Regionen fremhever videre at de stadig ser at praktisk prøve ved for sen fornyelse av disse klassene får resultat «ikke bestått». Dersom kravet til praktisk prøve fjernes vil det være grunn til å anta at trafikksikkerheten ikke ivaretas godt nok for denne gruppen av førere, og dersom forslaget vedtas burde den praktiske prøven erstattes av et obligatorisk kurs.

Regionen mener endringen vil føre til økt pågang av personer som ønsker å fornye tidligere utløpte føreretter og dermed økt arbeidsmengde. Det foreslås derfor at det gjøres en vurdering av i hvilken grad endringen skal ha tilbakevirkende kraft.

Regionen trekker videre frem at det har vært mye frem og tilbake i reglene for denne førerkortgruppen, og peker på at respittåret tidligere ble fjernet, og at praktisk prøve da måtte avlegges allerede dagen etter utløpsdato. Dette ble endret igjen etter kort tid. Stadige endringer gir Statens vegvesen dårlig omdømme og har forholdsvis store økonomiske konsekvenser for de som berøres.

Vegdirektoratets kommentar:

Det vises til at det stadig er personer som skal fornye føreretten med praktisk prøve som får resultat «ikke bestått» på prøven. Vegdirektoratet har ikke statistikk over antallet personer som får resultat «ikke bestått» på praktisk prøve ved fornyelse av førerkort i tunge klasser, og kan derfor ikke gi noen nærmere kommentar om omfanget av slike tilfeller.

Region midt viser til at regelverket på dette området er endret flere ganger, og at slike stadige endringer gir Statens vegvesen et dårlig omdømme, samtidig som det har forholdsvis store økonomiske konsekvenser for de førerkortinnehaverne det gjelder. Endringene Region midt viser til skjedde i 2004 og 2005. 1. mars 2004 ble respittåret fjernet og praktisk prøve måtte bestås dersom man ikke fornyet innen førerkortklassenes utløpsdato. Etter et stort antall negative tilbakemeldinger ble denne endringen besluttet reversert med virkning fra 2. desember 2005. Vegdirektoratet er enige i at det ikke er heldig med hyppige endringer i regelverket på et område. Likevel kan det ikke være slik at det ikke er rom for å gjennomføre endringer man anser som hensiktsmessige. Effekten av en endring vil man ikke se før endringen faktisk er gjennomført, og dersom man mener at endringen ikke har den ønskede effekt vil det av og til være nødvendig å tilbakeføre regelen til slik den tidligere var eller innføre en alternativ løsning. I dette tilfellet er det i tillegg 13–14 år siden det sist ble gjennomført endringer.

Statens vegvesen Region nord:

Region nord spør om det er korrekt oppfattet at det ikke er noen begrensning for «når føreretten må være utstedt for at man skal slippe praktisk prøve». Regionen er skeptisk til at personer som ikke har kjørt tunge kjøretøy på mange år, og derfor mangler kjøreefaring, skal kunne fornye tunge førerkortklasser uten at det foretas en kontroll av kjøreferdighetene. Personer uten kjøreefaring i tunge klasser som anskaffer seg bobil trekkes spesielt frem i denne sammenheng.

Regionen er på den andre siden enig i at bestemmelsen ikke er heldig slik den fremstår i dagens forskrift, da kravet til praktisk prøve i § 6–1 andre ledd er for strengt i forhold til resten av førerkortregelverket. I tillegg fremheves det som positivt at en endring vil føre til mindre saksbehandling.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er usikre på hva regionen mener med sitt spørsmål om forslaget ikke innebærer noen begrensning for «når føreretten må være utstedt» for at man skal slippe praktisk prøve. Forslaget som er presentert i denne høringen er et forslag om at alle som i dag kan fornye sin førerett i tunge klasser mot praktisk prøve etter førerkortforskriften § 6–1 andre ledd i stedet kan fornye mot å kun fremlegge gyldig helseattest. En førerett som i dag ikke kan fornyes mot praktisk prøve, f.eks. stempelrettigheter som ikke ble konvertert til egen førerkortklasse, er tapt, og dette vil ikke endres av at kravet til praktisk prøve fjernes.

Som det går fram av oppsummeringen som følger nedenfor gjør Vegdirektoratet endringer i det opprinnelige forslaget, og etter denne endringen vil det være en øvre grense for fornyelse uten praktisk prøve på 5 år for visse førerkortinnehavere. For øvrige

førerkortinnehavere som kan fornye førerretten etter gjeldende regelverk er det ingen øvre grense for utløp.

Statens vegvesen Region sør:

Region sør fremhever at vedlikehold av kjøreefaring er viktig for trafiksikkerheten, og at de vurderinger som ble gjort da kravet om praktisk prøve etter respittåret ble innført er like aktuelle i dag. Regionen mener praktisk prøve er et viktig tiltak for økt trafiksikkerhet. Det vises til at det er stadig færre drepte i trafikken, og at et forholdsvis strengt regelverk bidrar til dette.

Videre pekes det på at regionen svært sjeldent ser at tungtransportsjåfører blir rammet av kravet om praktisk prøve ved for sen fornyelse, da disse sjåførene som regel er oppmerksomme på gyldighetsdatoen på tunge førerkortklasser og fornyer før utløpsdato. Etter regionens erfaring er det de som sjelden eller aldri kjører tunge kjøretøy, men som fornyer for å ikke miste førerretten sin, som reagerer på krav om praktisk prøve.

Region sør mener Statens vegvesen ved å fjerne kravet til praktisk prøve ved for sen fornyelse signaliserer at det er akseptabelt at man ikke opprettholder kjøreefaring i tyngre klasser. Uten krav om praktisk prøve risikerer man eksempelvis at en fører som ikke har kjørt buss på 20 år kjører en busslast av ungdom på langtur som dugnad for idrettslaget e.l.

Kravet bør ikke fjernes, da det ikke kan sies å være til noen stor ulempe for sjåfører som innehar nødvendig kjøreefaring og man får kontrollert om førere uten kjøreefaring har gode nok ferdigheter til videre kjøring med tunge kjøretøy.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er enig i at det ikke er ønskelig at personer som ikke har den nødvendige kompetanse til å føre et kjøretøy i tunge klasser gjør dette. Region sør viser til at det kan oppstå situasjoner hvor en person som ikke har kjørt buss på 20 år kjører ungdom på langtur, dersom kravet til praktisk prøve fjernes. Ettersom det etter dagens regelverk ikke stilles krav til at man jevnlig benytter seg av en førerrett for å opprettholde kjøreefaring kan imidlertid dette like gjerne være en aktuell situasjon i dag. Mange fornyer førerretten uten å faktisk benytte seg av denne. Vegdirektoratet viser til at det alltid påhviler den enkelte fører et selvstendig ansvar til å vurdere hvorvidt man er kompetent til å føre et kjøretøy jf. hhv. vegtrafikkloven §§ 3 og 21.

Regionen skriver at kravet til praktisk prøve ikke kan sies å være noen stor ulempe for den enkelte fører. Vegdirektoratet mener kravet til praktisk prøve må antas å være en økonomisk ulempe for de fleste som ønsker å fornye førerkortet, samt at det kan være tidkrevende å få gjennomført en fornyelse når det er krav om praktisk prøve, men at disse ulempene ikke er så store at de ikke kan forsvares dersom man anser at kravet til praktisk prøve fortsatt er nødvendig av trafiksikkerhetsmessige årsaker.

Statens vegvesen Region vest:

Region vest uttrykker forståelse for Vegdirektoratets argumenter, men er samtidig usikre på hvordan fjerning av kravet om praktisk prøve vil slå ut trafiksikkerhetsmessig for førere av tunge kjøretøy med lite kjøreefaring. Kravet til praktisk prøve har fungert som en form for barriere for førere som av ulike årsaker ikke har vedlikeholdt føreretten sin. Ansvar vil nå i større grad legges på førerkortinnehaver selv.

Det stilles spørsmål ved om det er vurdert å gjøre tilsvarende endring i utrykningsforskriften, for å harmonisere regelverket med de foreslåtte endringer i førerkortforskriften.

Vegdirektoratets kommentar:

Det er ikke foreslått endringer i utrykningsforskriften § 8 andre ledd første og andre punktum, og det foreligger heller ingen planer om å gjennomføre slike endringer.

For øvrige innspill viser vi til våre kommentarer ovenfor.

Statens vegvesen Region øst:

Region øst har forståelse for Vegdirektoratets argumenter, men uttrykker usikkerhet rundt hvordan fjerning av kravet om praktisk prøve vil slå ut for trafiksikkerhet og ulykkesstatistikk for førere av tunge kjøretøy med lite kjøreefaring. Kravet til praktisk prøve har fungert som en kvalitetssikring av kjøreferdigheter. Ved fjerning av kravet blir det den enkelte fører som må ta ansvar for å vurdere egne kjøreferdigheter.

Regionen viser til at en konsekvens av den foreslåtte endringen er at svært mange innehavere av utløpt førerett i klasse C1(E) som ervervet denne rettigheten uten opplæring og prøve, igjen kan fornye uten krav om praktisk prøve. Etter regionens vurdering er det ikke ønskelig at de som hverken har gjennomført opplæring eller prøve får fornyet utløpt førerett i klasse C1(E) uten å avlegge praktisk prøve.

Regionen viser til trafikkopplæringsforskriften § 29-1 sjettedde ledd, hvor det fremgår at den som ikke har hentet ut førerkortet inne fem år må avlegge ny praktisk prøve, og fremmer forslag om tilsvarende frist i førerkortforskriften § 6-1 andre ledd.

Per Ove Johansen støtter forslaget om å fjerne kravet til praktisk prøve ved fornyelse av førerkort i tunge klasser mer enn ett år etter utløpsdato.

Asle Kvestad mener at et krav om dokumentert kjøretid ville gjøre det enklere å forsvare et krav om praktisk prøve før fornyelse for de som kjører sjelden eller aldri fører tunge kjøretøy. Det finnes mange grunner til at folk ikke fornyer førerkortet, men dersom det ikke finnes et system som tydelig skiller svake sjåførere og sterke sjåførere kan det ikke settes slike grenser. Når det ikke finnes et system som kan kontrollere kompetansen til de som fornyer innen fristen vil det nødvendigvis heller ikke være slik at det er riktig å stille krav om praktisk prøve for de som ikke fornyer innen fristen.

Trond Larsen skriver at det er stor mangel på sjåfører til å kjøre tyngre kjøretøyer i Norge, og at sjåfører som har glemt å fornye førerkortet sitt derfor bør få mulighet til å få tilbake føreretten ved å levere helseattest.

Oppsummering av de innkomne høringsvarene med Vegdirektoratets kommentarer:

Høringsinstansene har kommet med blandede tilbakemeldinger til den foreslåtte endringen i førerkortforskriften § 6-1 andre ledd. Enkelte høringsinnspill er utelukkende positive til fjerning av kravet til praktisk prøve, men majoriteten av de innspill som har kommet inn er skeptiske til en fullstendig fjerning av kravet til praktisk prøve ved fornyelse mer enn ett år etter utløpsdato.

Et synspunkt som går igjen er at man ved å stille krav til praktisk prøve skaper et skille mellom de som jevnlig benytter en førerett i tunge klasser og de som normalt ikke benytter den. Som det påpekes i høringsnotatet betyr ikke fornyelse innenfor fristen automatisk at man vedlikeholder kjøreefaringen sin. Dersom førerkortinnehaver er påpasselig med å fornye med gyldig helseattest innen fristen kan førerett i tunge klasser beholdes så lenge det er ønskelig, så fremt det ikke er andre forhold som er til hinder for det. Det vil ikke være til hinder for fornyelse at vedkommende aldri har benyttet seg av føreretten. Det er altså ikke gitt at en person med gyldig førerett i tunge klasser har vedlikeholdt kjøreefaringen sin bedre enn en person som har latt føreretten løpe ut med mer enn ett år. Flere av høringsinstansene påpeker imidlertid at man ved å stille krav om praktisk prøve som et minimum får kontrollert de man med sikkerhet kan si at ikke har benyttet seg av føreretten, og at kravet til praktisk prøve derfor bør bestå.

Det påpekes av ulike høringsinstanser at de som lar føreretten løpe ut som regel vil være de som ikke har bruk for føreretten i det daglige, og at det er disse personene det også er størst behov for å kontrollere ferdighetene til.

Flere av høringsinstansene uttrykker en særlig bekymring for den gruppen av personer som har ervervet førerett i klasse C1(E) uten å ha gjennomført opplæring eller avlagt praktisk prøve, det vil si tidligere stempelrettighet, og har latt denne klassen løpe ut slik at de står uten mulighet til å vedlikeholde kjørekunnskapene.

Det påpekes av høringsinstansene at dersom kravet til praktisk prøve fjernes vil det i større grad være opp til den enkelte å vurdere hvorvidt man har tilstrekkelig kompetanse til å føre et tungt kjøretøy. Praktisk prøve anses som et viktig trafiksikkerhetsmessig tiltak. Vegdirektoratet vil i denne sammenheng påpeke at det alltid vil påligge føreren et ansvar til å avgjøre hvorvidt han eller hun innehar den nødvendige kompetanse til å føre et bestemt kjøretøy jf. vegtrafikkloven §§ 3 og 21. Det er vanskelig å måle hvor stor den trafiksikkerhetsmessige effekten av kravet til praktisk prøve faktisk er.

Høringsinstansene mener gjennomgående at det er behov for kontroll av kjøreferdigheter når det har gått en viss tid etter førerettens utløpsdato. Flere mener likevel at en viss oppmykning av dagens regel kan forsvares. Enkelte høringsinstanser har kommet med

forslag til en utvidelse av tidsperioden man kan fornye uten krav til praktisk prøve, slik at det fortsatt skal stilles krav om praktisk prøve, men at kravet inntreffer senere enn det gjør i dag. *NHO Transport* foreslår eksempelvis at det stilles krav om praktisk prøve ti år etter utløpsdato. Politidirektoratet gir et forslag om en utvidelse av fristen til to år etter utløpsdato. *Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund* og *Statens vegvesen Region øst* fremmer forslag om en tilsvarende frist som fristen i trafikkopplæringsforskriften § 29–1 sjette ledd, altså at praktisk prøve kreves fem år etter utløpsdato. *Politidirektoratet* støtter en mindre oppmykning av dagens regel, eksempelvis en utvidelse fra ett til to år før krav om praktisk prøve inntreffer. Andre høringsinstanser har tatt opp periodisk kjøretrening som et mulig alternativt krav. *Personskadeforbundet LTN* stiller spørsmål ved om det ved fjerning av kravet til praktisk prøve i stedet bør stilles krav til periodisk kjøretrening.

Flertallet av høringsinstansene har vært kritiske til den foreslåtte endringen i førerkortforskriften § 6–1 andre ledd. **Høringsinstansene har presentert vektige argumenter mot gjennomføring av den foreslåtte endringen, og på bakgrunn av høringsvarene vi har mottatt mener vi forslaget ikke bør gjennomføres slik det er presentert i høringen.** Forslaget vil gjennomføres delvis, som forklart nedenfor.

Vegdirektoratet oppfatter at høringsinstansene primært er bekymret for den gruppen av førere som har ervervet førerett i klasse C1(E) uten å gjennomføre opplæring eller avlegge praktisk prøve, det vil si tidligere stempelrettigheter, og som over lengre tid har stått uten mulighet til å opprettholde kjøreefaringen. Dette er førere som før førstegangsutstedelsen ikke fikk sin kompetanse til å føre tunge kjøretøy formelt testet og som har unnlatt å fornye føreretten sin, slik at man med sikkerhet kan si at føreretten ikke er benyttet.

Med utgangspunkt i høringsinstansenes tilbakemeldinger gjør Vegdirektoratet endringer i det opprinnelige forslaget. Flere ulike løsninger har blitt vurdert. Enkelte høringsinstanser har foreslått å erstatte kravet til praktisk prøve ved for sen fornyelse av tunge klasser med et krav til periodisk kjøretrening. Begrunnelsen for dette er at det er ønskelig at en innehaver av en førerett jevnlig bruker denne, da kontinuitet i kjøreefaringen er viktig av trafikksikkerhetsmessige hensyn. Et slikt vilkår for fornyelse av føreretten ville imidlertid være svært ressurskrevende for Statens vegvesen og ville i større grad kunne tenkes å føre til forskjellsbehandling enn et klart definert krav til praktisk prøve, og Vegdirektoratet har derfor vurdert dette som et alternativ som ikke er mulig å gjennomføre på nåværende tidspunkt.

Vegdirektoratet holder fast ved det standpunkt som er inntatt i høringen, om at kravet til praktisk prøve i hovedsak bør fjernes. Høringsinstansene har kommet med gode innspill, og Vegdirektoratet mener at det ut ifra et trafikksikkerhetsmessig synspunkt er hensiktsmessig å opprettholde kravet til praktisk prøve for den gruppen av førere som ikke på noe tidspunkt har fått sin kompetanse til å føre tunge kjøretøy formelt prøvd gjennom en praktisk prøve. Det vil si førere som har ervervet klasse C1(E) uten å avlegge praktisk prøve, og som heller ikke senere har avlagt praktisk prøve i vedkommende klasse, likestilt eller høyere klasse. Personer i denne gruppen som har utvidet til klasse D1, og som dermed har fått klasse D1E i kraft av å ha klasse C1E, har ikke bestått prøve hverken på klasse C1E eller D1E, og også

disse må derfor bestå praktisk prøve før fornyelse av klasse C1E/D1E. Som tidligere nevnt mener Vegdirektoratet, i tråd med majoriteten av høringsinstansene, at det er grunn til å tro at en del av førerne i den nevnte gruppen har liten eller ingen erfaring med å føre kjøretøy i tunge klasser. Når disse førerrettighetene i tillegg har vært utløpt i lengre tid, og innehaveren derfor har stått uten mulighet til å benytte seg av den bør det stilles krav til praktisk prøve før fornyelse. Ved bestått praktisk prøve, på ervervstidspunktet eller på et senere tidspunkt, har førerkortinnehaver vist at han er kompetent til å føre et kjøretøy av den aktuelle typen. Dersom det senere foreligger forhold som indikerer at vedkommende ikke lenger er egnet til å føre et slikt kjøretøy, vil det være andre regler i førerkortforskriften og vegtrafikkloven som avgjør hvorvidt førerretten skal tilbakekalles.

Etter førerkortforskriften § 6–1 andre ledd inntreer i dag kravet til praktisk prøve ett år etter førerkortklassenes utløpsdato. Vegdirektoratet mener at denne fristen er for kort. Fristen for fornyelse før kravet til praktisk prøve inntreer forlenges derfor til fem år fra førerkortklassenes utløpsdato. Ved å forlenge fristen til fem år vil ikke kravet til praktisk prøve ramme de som normalt opprettholder kjøreefaringen, som av ulike grunner har glemt eller ikke hatt anledning til å fornye tunge klasser innenfor fristen, men som søker om fornyelse kort tid etter fristens utløp. Fristen samsvarer dessuten med fristen for å hente ut førerkortet etter at avsluttende prøve er avlagt jf. trafikkopplæringsforskriften § 29–1 siste ledd andre punktum.

Endringen som Vegdirektoratet nå gjennomfører går altså, som forklart ovenfor, i all hovedsak ut på å **fjerne kravet til praktisk prøve ved for sen fornyelse av tunge klasser for førere som tidligere har bestått praktisk prøve. Kravet til praktisk prøve opprettholdes for personer som har fått klasse C1(E) uten å gjennomføre opplæring eller avlegge prøver (og heller ikke senere har bestått en prøve i forbindelse med fornyelse av klassen eller erverv av en mer omfattende klasse), og hvor førerretten er utløpt med mer enn fem år. Fristen for fornyelse for denne gruppen førere før det stilles krav om praktisk prøve utvides altså fra ett år til fem år. Kravet til praktisk prøve opprettholdes også ved fornyelse av klasse D1E for innehaver som har fått klasse C1E uten å gjennomføre opplæring og prøve, og som senere har fått klasse D1E ved utvidelse til klasse D1. I disse tilfellene kan klasse C1 fornyes uten praktisk prøve fordi innehaver har bestått prøve på likestilt klasse D1, men man må altså bestå praktisk prøve på enten klasse C1E eller D1E før fornyelse av disse klassene når de er utløpt med mer enn fem år.**

Oppsummert betyr dette at:

Kravet om praktisk prøve **fjernes** for personer som:

- har ervervet førerrett i klasse C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ved å avlegge praktisk prøve og senere har latt førerretten utløpe med mer enn ett år
- har ervervet førerrett i klasse C1(E) uten å bestå praktisk prøve i vedkommende klasse, og har latt førerretten utløpe med inntil fem år
- har ervervet førerrett klasse D1E uten å bestå praktisk prøve, og har ervervet førerrett i klasse C1E uten å bestå praktisk prøve, og har latt førerretten utløpe med inntil fem år

– i utgangspunktet har ervervet førerett i klasse C1(E) uten å bestå praktisk prøve, og har latt føreretten utløpe med mer enn fem år, men i etterkant av ervervstidspunktet har bestått en praktisk prøve. Søker kan eksempelvis ha bestått praktisk prøve i forbindelse med fornyelse eller ved erverv av en mer omfattende klasse

– i utgangspunktet har ervervet førerett i klasse D1E uten å bestå praktisk prøve, og har ervervet førerett i klasse C1(E) uten å bestå praktisk prøve, og har latt føreretten utløpe med mer enn fem år, men tidligere har bestått en praktisk prøve. Søker kan eksempelvis ha bestått praktisk prøve på klasse C1E eller D1E i forbindelse med fornyelse eller ved erverv av en mer omfattende klasse

Kravet om praktisk prøve **oppretholdes** for personer som:

– Har ervervet klasse C1(E) uten å bestå praktisk prøve, og heller ikke i ettertid har bestått praktisk prøve i klassen eller i en likestilt eller mer omfattende klasse, og har latt føreretten utløpe med mer enn fem år

– Har ervervet klasse D1E uten å bestå prøve, og som har ervervet klasse C1E uten å bestå praktisk prøve, og heller ikke i ettertid har bestått praktisk prøve på klasse C1E eller D1E eller i en mer omfattende klasse, og har latt føreretten utløpe med mer enn fem år

27. juni 2018 iverksatte Statens vegvesen et system med varsling per SMS og e-post til personer med førerkortklasser hvor gyldigheten snart utløper. Det er grunn til å tro at varslingstjenesten i tiden fremover vil bidra til at de som etter endringen i § 6-1 andre ledd fortsatt er omfattet av kravet til praktisk prøve ved for sen fornyelse, og som faktisk ønsker å videreføre føreretten sin, vil fornye innen fristen. Ettersom fristen for fornyelse for den gruppen som fortsatt er omfattet av kravet utvides til fem år, og førerkortinnehaver nå vil varsles om førerkortklassenes utløp, venter Vegdirektoratet at det også for denne gruppen førerkortinnehavere vil bli en nedgang i antall tilfeller hvor det stilles krav om praktisk prøve.

§ 12-6. *Særregler for dumper mv.*

Forskriftstekst foreslått i høringen:

§ 12-6 skal lyde:

Motorvogn som på grunn av vekt eller dimensjoner ikke tillates brukt på offentlig veg, og som klassifiseres som lastebil (bil gruppe N 3), kan på *avsperret område* føres av person med førerkort i klasse B. Før kjøring må vedkommende ha gjennomgått relevant bedriftsintern opplæring og obligatorisk opplæring og prøve fastsatt av arbeidsmiljømyndighetene.

Høringsinnspill:

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) skriver at endringen vil gjøre det mulig å kjøre dumper på for eksempel anleggsområder for den som ikke innehar førerett for klasse C, og at dette er en løsning som sikrer fornuftig bruk av utstyr og arbeidsmannskap.

Personskadeforbundet LTN har ingen innsigelser mot ordlydsendringen, men har kommentarer til hvilke krav som må være oppfylt for at et område skal anses som avspærret. Etter deres oppfatning er ikke sperrebånd, skilt e.l. tilstrekkelig avsperring, da disse sperremåtene ikke ivaretar trafikksikkerhetshensyn i tilstrekkelig grad. Det bør stilles krav om fysisk avsperring for å hindre adgang for uvedkommende, dette særlig av hensyn til barn, eldre og funksjonshemmede.

Seksjon for utredning og transportanalyse i Vegdirektoratet støtter ikke forslaget om å endre ordlyden i førerkortforskriften § 12-6. Det vises til at unntaksregelen for dumper tidligere var formulert slik at den ble tolket som at man også på veganlegg kunne føre dumper med førerkort klasse B. Etter en dødsulykke hvor føreren av dumperen kun var innehaver av førerkort klasse B ble det imidlertid gjort en ordlydsendring for å tydeliggjøre at unntaksregelen ikke omfattet kjøring med dumper på veganlegg. Meningen med bestemmelsen var å gi en unntaksregel for gruvedrift i bedrifter som har egen bedriftsintern opplæring og dumpere som er så store at de har svært lite til felles med lastebiler. Dette er ikke tilfellet på veganlegg. Den foreslåtte endringen innebærer at 18-åringer kan kjøre dumper, noe som etter seksjonens mening ikke er forsvarlig.

Føring av dumper er mer utfordrende enn å føre en lastebil, blant annet på grunn av større blindsoner. De som skal føre dumper på veganlegg bør ha førerkort klasse C. Seksjonen viser til at man allerede har erfart hvor farlig slik kjøring er og at den foreslåtte endringen ikke er i tråd med hensikten med unntaket, og ber om at den foreslåtte endringen ikke gjennomføres. Ut ifra forslaget i høringen kan det virke som om at forarbeidene til dagens ordlyd ikke er godt nok kjent. Gruveselskapene hadde en egen svært god relevant opplæring, og den er for dumpere med hjulstørrelse på flere meter i diameter. I det fremlagte forslaget er det snakk om å la lærlinger med førerkort klasse B kjøre dumpere før de kan kjøre lastebil, hvilket er totalt uforsvarlig ifølge seksjon for utredning og transportanalyse.

Det fremheves at forskning har vist at spesielt gutter i denne alderen (yngre enn ca. 25 år) ikke er i stand til å vurdere risiko på en god nok måte.

Videre skrives det at det er liten grunn til å tro at de som benytter seg av unntak ikke vil kjøre dumper over offentlig veg dersom tipp-plassen f.eks. er på motsatt side av hvor tunneldriften er. De vil sannsynligvis ikke bytte fører for å krysse vegen.

Seksjonen peker på at det her fremstår som at det ikke tas hensyn til hva som er forsvarlig og i tråd med vanlig HMS-tankegang. I tillegg har ikke Arbeidstilsynet noen prøve for dette formålet – den prøven er førerprøve. Mye av transporten foregår helt tilfeldig med dumper og lastebil om hverandre. Transporten er derfor veldig lik lastebilkjøring.

Vegavdelingen i Vegdirektoratet er skeptiske til å redusere kravet til førerkortklasse uten å styrke opplæringen for dumperførere, både praktisk og teoretisk. Det uttrykkes bekymring for at den foreslåtte endringen i § 12-6 skal forverre ulykkessituasjonen innen

massetransport på anleggsområder. Siden 2008 har Statens vegvesen hatt fem dødsulykker der dumper har vært involvert. I disse tilfellene hadde to av førerne førerkort klasse B, en hadde ikke førerkort og i to av tilfellene er det ikke klart hvilke førerrettigheter føreren hadde. Vegavdelingen skriver at det er vanskelig å begrunne skepsisen til den foreslåtte endringen direkte i disse hendelsene, men at de ønsker å ytre skepsis til endringer som vil redusere kunnskap, holdninger og erfaringer til sjåfører av dumpere.

Seksjonen innrømmer samtidig mangel på kjennskap til læreplanene for føreropplæringen, men finner det *«naturlig å tro at en med klasse C sertifikat vil ha bedre forutsetning for å håndtere og kjøre dumper sammenlignet med en sjåfør med klasse B.»*

Vegavdelingen skriver videre at fare for sammenstøt inne på anleggsområdet, i tillegg til inn- og utkjøring til anleggsområdet, er en av de mest kritiske hendelsene ved vårt anleggsarbeid. Det vises til en oversikt over kritiske hendelser med dumper, dvs. som innebærer potensielt alvorlig mén eller død, i perioden 2010 til 2017. Det er 51 av hendelsene med dumper som er vurdert som kritiske. Hendelsene er typisk knyttet til dumper med for stor fart, rygging eller konflikt mellom gående og dumper.

Hvorvidt den foreslåtte endringen vil ha en negativ innvirkning på ulykkesstatistikken vil bero på om opplæringen er tilstrekkelig.

Byggherreseksjonen i Vegdirektoratet gir klar støtte til forslaget om å ta bort kravet om førerkort for lastebil for å kjøre dumper på avsperrt område. Seksjonen gir bl.a. uttrykk for at den vanskelig kan se at opplæring til førerkort klasse C kan ivareta behov bransjen har.

Statens vegvesen Region nord mener endringen fremstår som logisk og fornuftig. Det stilles spørsmål ved om det er Arbeidstilsynet som fører kontroll med at opplæring og prøve er gjennomført siden det står i forslaget til endringsforskrift at prøven er fastsatt av arbeidsmiljømyndighetene.

Statens vegvesen Region sør mener at endringen fremstår som fornuftig.

Vegdirektoratets kommentar:

Av sju innsendte hørings svar, er fire positive til den foreslåtte endringen, mens tre i ulik grad er skeptiske. To av høringsinstansene som har innvendinger, har tro på at den førerkortrettede opplæringen i klasse C skal gi kompetanse med tanke på å redusere faren for ulykker ved kjøring med dumper generelt. Den tredje har kun innvending mot det som er sagt i høringsnotatet om hva som skal til for at et område skal kunne anses som avsperrt. Det er viktig å være bevisst på at det allerede etter gjeldende § 12-6 er adgang til å, på visse vilkår, kjøre dumper med førerkort klasse B og at dette ikke er en ordning som foreslås innført nå. Høringen gir med andre ord ikke anledning til å eventuelt reversere denne adgangen. Vi velger likevel å drøfte innspillene som gjelder førerkortklasse m.m.

Som vi har pekt på i høringsnotatet, er den førerkortrettede opplæringen i klasse C lite relevant for kjøring av dumper på anleggsområder. Å ta førerkort i klasse C representerer en

betydelig kostnad uten at det lar seg gjøre å peke på tilsvarende gevinster i denne sammenheng. Vi kan ikke se at førerkort klasse C vil redusere risikoen for de ulykkestypene som blir nevnt, eksempelvis tipping. Dette fordi hverken den praktiske opplæringen eller den praktiske delen av førerprøven tar opp dette temaet. Byggherreseksjonen i Vegdirektoratet, har gjort undersøkelser omkring to dødsulykker og uttrykker det slik: «[...] er det nok ganske tydelig at i disse to ulykkene har det hatt liten og ingen innvirkning på utfallet hvilket førerkort de omkomne har innehatt» og videre: «Min erfaring fra noen 1000 timer i dumper samt noe erfaring fra langtransport og lastebil, tilsier at det ikke nødvendigvis er noen sammenheng mellom førerkortklasse og sikkerhet ved bruk av dumper.»

Etter vår vurdering trenger den som skal kjøre dumper på et anleggsområde en omfattende, målrettet opplæring som best skjer bedriftsinternt og etter arbeidstilsynets føringer.

Seksjon for utredning og transportanalyse viser til at spesielt gutter yngre enn 25 år ikke er i stand til å vurdere risiko på en god nok måte. Vi er kjent med forskning på dette området. Etter vår oppfatning er bildet noe mer nyansert uten at vi skal gå i detalj i denne høringsoppsummeringen. Vi kan ikke se at dette argumentet kan brukes som grunnlag for et eventuelt krav til alder for dumperførere, når dette ikke gjøres for eksempel i forbindelse med kjøring av personbil i trafikken der potensialet for å skade både andre og seg selv må sies å være betydelig større.

Vegdirektoratet finner ikke grunn til å fjerne unntaket i § 12-6 som allerede gir rett til å kunne kjøre dumper uten å ha førerkort klasse C.

Av de høringsinstansene som kommenterer forslaget til ny § 12-6, er det ingen som kommer med konkrete innvendinger mot den endringen som er foreslått, at «varig fysisk avsperrert industriområde» endres til «avsperrert område.» Personskadeforbundet har likevel innvendinger mot det som er sagt i høringsnotatet om hva «avsperring» kan være, og mener at det bør gis strengere signaler om hva som skal til for at et område anses som avsperrert. Ingen andre høringsinstanser kommer med tilsvarende synspunkter, noe vi tolker slik at de fleste høringsinstansene støtter det vi har antydnet at kan være tilstrekkelig avsperring. Vi finner derfor ikke grunn til å gjøre endringer i dette.

§ 14-3. *Dispensasjoner*

Endring foreslått i høringen:

§ 14-3 tredje ledd oppheves.

Høringsinnspill:

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, ATL:

ATL anbefaler å trekke en grense ved 5 år for å i ettertid dokumentere gjennomført mørkekjøring eller manglende sikkerhetskurs på bane etter henholdsvis § 4-4 andre ledd andre punktum og § 4-5 andre ledd andre punktum. Dette for å unngå hvilende kompetanse over lang tid og for at regelverket rundt gjenerverv av førerrett skal være lik uansett grunn.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet anser at man gjennom kravet til praktisk prøve for utløpte tunge klasser i § 6-1 andre ledd tilfredsstiller de hensyn ATL her trekker frem. Utløpte lette klasser kan fornyes uten at det stilles krav om praktisk prøve, og Vegdirektoratet anser det ikke som hensiktsmessig å sette en frist for å legge frem dokumentasjon på gjennomført kurs i mørkekjøring utover det som allerede fremgår av bestemmelsens første ledd.

For øvrig ønsker Vegdirektoratet å gjøre oppmerksom på at det i siste avsnitt under punkt 2.8 om endring i § 14-3 tredje ledd er det feilaktig skrevet § 12-3 ledd, i stedet for § 14-3 tredje ledd.

Statens vegvesen Region nord:

Region nord har forståelse for at bestemmelsen fjernes.

Vedlegg 1 – Helsekrav

1 Innledning

Etter gjeldende bestemmelser i førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 kolonne B er helsekravet til førerett i førerkortgruppe 1 ikke oppfylt hvis det har vært mer enn ett anfall av alvorlig hypoglykemi siste tolv måneder.

I direktiv 2015/1106/EU, vedtatt av EU-kommisjonen 7. juli 2016, er kravet lempet. Ved mer enn ett anfall av alvorlig hypoglykemi i våken tilstand i løpet av de siste tolv månedene, må det gå tre måneder etter siste anfall før førerkort kan utstedes eller fornyes. I tillegg blir det stilt krav til uttalelse fra legespesialist og regelmessige legeundersøkelser. Søker/innehaver av førerett må også være kjent med farene ved hypoglykemi og ha god nok kontroll med sykdommen.

I høringsnotat av 15. desember 2017 fra Vegdirektoratet ble det foreslått å endre vedlegg 1 § 31 kolonne B i tråd med endringen i direktiv 2016/1106/EU. Forslaget er utarbeidet av Helsedirektoratet, men ble av tekniske grunner sendt på høring av Vegdirektoratet. Det kom inn 4 høringssvar.

Helsedirektoratet opprettholder etter høringen forslaget til endring av førerkortforskriften vedlegg 1 § 31. Oppsummering av høringsforslaget fremgår under punkt 2 til 5.

Utarbeidelse av endringsforskrift har måttet utstå i påvente av at EU-direktiv 2015/1106/EU skulle bli innlemmet i EØS-avtalen. Direktiv 2016/1106/EU ble 31. mai 2018 besluttet innlemmet i EØS-avtalen. Liechtenstein tok imidlertid konstitusjonelt forbehold etter EØS-avtalens art. 103. Forbeholdet er på tidspunkt for vedtakelse av endringsforskrift vedlagt denne høringen ikke opphevet, og EØS-beslutningen har derfor foreløpig ikke trådt i kraft, slik at direktivet ikke er blitt en del av EØS-avtalen og dermed ikke gjeldende for Norge.

Vedtakelse av endringene i førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 kan derfor ikke finne sted på nåværende tidspunkt. Vedtakelsestidspunktet vil avhenge av når Liechtenstein eventuelt opphever sitt konstitusjonelle forbehold.

2 Gjeldende norsk rett og nytt EU-direktiv

Helsekravene til førerett i førerkortgruppe 1 for personer med diabetes, fremgår i dag av førerkortforskriften vedlegg 1 §§ 30 og 31.

§ 30. Generelle helsekrav ved diabetes

Personer med diabetes som ikke bruker insulin eller andre legemidler som kan gi hypoglykemi, oppfyller helsekravet dersom det ikke er fare for bevissthetspåvirkning under føring av motorvogn og sykdommen ikke har ført til funksjonssvikt i andre organer som medfører økt trafikksikkerhetsrisiko.

Helseattest kan gis med anbefaling om førerett med inntil fem års varighet for førerkortgruppe 1 og inntil tre års varighet for førerkortgruppe 2 og 3.

§ 31. Spesifikke helsekrav ved bruk av legemidler som kan gi hypoglykemi

Ved behandling med insulin eller andre legemidler som kan gi hypoglykemi, gjelder bestemmelsene i tabellen i annet ledd i tillegg til kravene i § 30 første ledd.

	A	B	C
	Diabetes type 1 og 2	Fører kortgruppe 1	Fører kortgruppe 2
	<p>Personer som behandles med insulin eller andre legemidler som kan gi hypoglykemi</p>	<p>Helsekrav oppfylt dersom føreren</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ikke har hatt mer enn ett anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre personer i løpet av de siste tolv månedene b) har full innsikt i utvikling av hypoglykemi og farene det kan medføre og c) følger legens anbefalinger, herunder anbefaling om egenmåling av blodsukker i forbindelse med føring av motorvogn. Helseattest kan gis med anbefaling om førerrett for inntil ett års varighet dersom det har vært ett anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre i løpet av de siste tolv månedene. Dersom det ikke har vært et slikt anfall de siste tolv månedene, kan helseattest gis med anbefaling om førerrett med inntil fem års varighet. 	<p>Helsekrav oppfylt dersom føreren</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ikke har hatt noe anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre i løpet av de siste tolv månedene b) har full innsikt i utvikling av hypoglykemi og farene det kan medføre c) følger legens råd/anbefalinger d) kontrollerer blodsukkeret minst to ganger daglig, ikke mer enn to timer før kjørestart og siden hver andre time, eller oftere dersom det er nødvendig, inntil kjøringen avsluttes og e) har årlig oppfølging av sykdommen etter nasjonale retningslinjer med fremleggelse av logg med måling av blodsukker for de siste tre månedene. <p>Helseattest kan gis med anbefaling om førerrett for inntil ett års varighet første gang, deretter med inntil tre års varighet.</p> <p>Det kan ikke gis anbefaling i helseattesten om førerrett for kompetansebevis for utrykningskjøring og kjøreseddel for persontransport med buss.</p>

Førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 kolonne B er fastsatt i tråd med direktiv 2009/113/EU punkt 10.2. Det innebærer at helsekravet ikke er oppfylt for førerkortgruppe 1 dersom det har vært mer enn ett anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre i løpet av de siste tolv månedene.

I juli 2016 vedtok EU-kommisjonen direktiv 2015/1106/EU som endrer helsekravene ved hjertesykdom i EU-direktiv 2006/126/EF vedlegg III, samt artikkel 10.2 i direktiv 2009/113/EU om helsekrav til førerett i førerkortgruppe 1 ved mer enn ett tilfelle av alvorlig hypoglykemi siste 12 måneder.

Helsedirektoratet fant ikke grunnlag for å foreslå endringer i de norske helsekravene ved hjerte- og karsykdom, jf. vedlegg 1 §§ 25–29, men helsekravet ved diabetes for førerkortgruppe 1 ble foreslått endret i tråd med direktiv 2015/1106/EU. Førerkortgruppe 1 omfatter førerkortklassene AM, S, T, A1, A2, A, B og BE, jf. vedlegg 1 § 1 a).

Det nye direktivet åpner i punkt 10.2 for å kunne ha førerett i førerkortgruppe 1, selv om søker eller innehaver av førerett har hatt mer enn ett anfall av alvorlig hypoglykemi i løpet av en tolv måneders periode. Etter endring av bestemmelsen må førerkort ikke utstedes eller fornyes for søkere eller førere som lider av residiverende alvorlig hypoglykemi, med mindre det foreligger en autorisert medisinsk vurdering, og det blir gjennomført regelmessige legeundersøkelser. Ved residiverende alvorlig hypoglykemi i våken tilstand må førerkort ikke utstedes eller fornyes før det har gått tre måneder etter siste anfall.

Den vedtatte endringen av direktivet er begrunnet med at det siden 2009-direktivet er skjedd en utvikling i kunnskap og metodene for å diagnostisere og behandle hypoglykemi. Arbeidsgruppen for diabetes, nedsatt av EUs førerkortkomité, kom til at det skal tas hensyn til denne utviklingen ved ajourføring av bestemmelsene. Dette gjelder særlig for betydningen av hypoglykemi under søvn, og varigheten av kjøreforbudet etter residiverende alvorlig hypoglykemi for søkere/innehavere av førerett i førerkortgruppe 1.

I det nye direktivet er det også en åpning – i spesielle tilfeller («in exceptional cases») og med tett oppfølging – for å gjøre unntak fra regelen om tre måneders kjøreforbud etter siste anfall ved residiverende alvorlig hypoglykemi. Dette forslaget ble det ikke funnet grunn til å innta i Helsedirektoratets forslag til forskriftsendring.

3 Forslag til forskriftsendring

Følgende forslag til forskriftsendring ble på ovennevnte grunnlag sendt på høring:

Vedlegg 1 § 31 kolonne A:

Overskriften endres til «*Diabetes*»

Vedlegg 1 § 31 kolonne B:

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

- a) *relevant spesialist bekrefter at risikoen for nytt anfall i våken tilstand av hypoglykemi med behov for bistand fra andre er svært lav, og at føreren følges opp med jevnlig legekontroll*
- b) *føreren har full innsikt i utvikling av hypoglykemi og farene det kan medføre og*
- c) *føreren følger legens anbefalinger, herunder anbefaling om egenmåling av blodsukker i forbindelse med føring av motorvogn.*

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

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

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

Personer med diabetes som behandles med legemidler som kan gi hypoglykemi, vil med forslaget til endring av helsekravet i førerkortgruppe 1 raskere kunne få tilbake føreretten etter flere anfall av alvorlig hypoglykemi. Det overlates i større grad til relevant spesialist å vurdere om vedkommende kan føre motorvogn uten å utgjøre en trafiksikkerhetsrisiko.

Etter dagens regelverk er helsekravet ikke oppfylt hvis det har vært mer enn ett anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre i løpet av de siste tolv måneder. Forslaget til endring av vilkårene vil trolig medføre en gevinst både for den enkelte og en samfunnsøkonomisk ved at førerkortinnehaver kommer raskere i jobb, men det er vanskelig å gi et anslag over mulige økonomiske konsekvenser. I en periode vil det trolig være behov for en tettere oppfølging av lege for å sikre at føring av motorvogn ikke utgjør en trafiksikkerhetsrisiko.

For nærmere begrunnelse av forslaget vises det til høringsnotatet.

Helsekravene til førerrett i førerkortgruppe 2 (norsk førerkortgruppe 2 og 3) er ikke endret i EU-direktiv 2016/1106/EU. De norske helsekravene til førerkortgruppe 2 og 3, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 kolonne C og § 33, er innenfor av rammen av direktivet og foreslås ikke endret.

4 Høringsuttalelser

Det kom inn 4 hørings svar til det fremlagte forslaget til endring av vedlegg 1 § 31.

Diabetesforbundet:

Diabetesforbundet mener at de endringene som foreslås i høringsnotatet er fornuftige og i tråd med utviklingen innen diabetesbehandlingen.

Norges Optikerforbund:

Norges Optikerforbund viser til at mange av endringene i helsekravene fra 1. oktober 2016 har hatt til hensikt å gi et mindre subjektivt vurderingsgrunnlag, og at forslaget til endring av § 31 kan ses på som det motsatte. Endringsforslaget vurderes likevel som fornuftig.

Forbundet peker på at endringene i § 31 kolonne B vil føre til en enklere hverdag for flere personer med diabetes som kommer inn under bestemmelsen, men kan skape samfunnsmessige utfordringer i enkelte situasjoner. En lemping av helsekravet i tråd med EU-artikkel 10.2 anses fornuftig utfra en total vurdering og med de kravene som er foreslått.

Norges Optikerforbund påpeker samtidig at personer med dårlig regulert diabetes har større risiko for synsnedsettelse på grunn av følgetilstander. Personer i denne utsatte gruppen bør få høy prioritet i helsetjenesten, heter det i uttalelsen.

Den norske legeforening:

Legeforeningen mener forslagene til endring av førerkortforskriften vedlegg 1 er fornuftige.

Under henvisning til at det i forslaget til endret § 31 er stilt krav om uttalelse fra relevant spesialist, skriver Legeforeningen imidlertid at det må presiseres hvilke spesialiteter som er relevante, og at bl.a. spesialister i allmennmedisin må kunne uttale seg om risikoen for nytt anfall i våken tilstand.

Legeforeningen mener det også er viktig å presisere at det er pasientens ansvar å følge opp jevnlig legekontroll. Legen kan ikke forventes å følge opp at pasienten møter til kontroller for å holde kontroll med sykdommen slik at han/hun beholder sin førerrett.

"Gitt det faktum at helsekravet igjen vil være oppfylt innenfor en tidsperiode på 6 måneder vil lege ikke være meldepliktig til fylkesmannen. Dette skaper, i likhet med ordlyden i mange andre bestemmelser i vedlegg 1, usikkerhet omkring regelverket:

- Hvordan sikrer man at pasienten faktisk overholder forbud mot å føre motorvogn i denne perioden, og hvordan sikrer man at det blir gjennomført legeundersøkelse hvor dette "forbudet" oppheves?
- Hvordan kan vegmyndighet/politi sjekke at vedkommende ikke fyller helsekravet ved en ev. trafikk kontroll?
- Har lege plikt til å utstede ny helseattest med tidsbegrensning og har pasienten plikt til å oppsøke trafikkstasjon for å få utstedt nytt førerkort (med denne helseattesten)?

Det er avgjørende at regelverket klargjør ansvaret til førerkortinnehaver og lege. Uklarheter i regelverket vil være en belastning for pasient–lege–forholdet."

Legeforeningen foreslår også en språklig endring i § 31 fjerde ledd første punktum, slik at setningen starter med: "*Dersom relevant spesialist bekrefter at det kun under søvn har vært anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre, og at....*".

Statens vegvesen – TK-stab

Statens vegvesen TK-stab har ikke synspunkter på forslaget til endring av § 31. I uttalelsen peker de imidlertid på at deres erfaring er at når legen krysser av for at søker om førerett har diabetes, så gis det likevel vanlig gyldighet på attesten. Det er sjelden legen setter 3–5 års gyldighet. Mange av søkerne er likevel klar over at selv om legen setter vanlig gyldighet, vil saksbehandler ved trafikkstasjonen begrense gyldigheten på attesten til 3–5 år.

5 Oppsummering og vurdering

Høringsinstansene som har uttalt seg, støtter forslaget til endring av førerkortforskriften vedlegg 1 § 31. Endringene anses fornuftige og i tråd med utviklingen innen diabetesbehandling.

Helsedirektoratet har lagt til grunn at relevant spesialist skal vurdere at det ikke er fare for bevissthetspåvirkning under føring av motorvogn, dersom det i løpet av et år har vært flere tilfeller av hypoglykemi med behov for bistand fra andre, og at det foretas jevnlig kontroll hos lege. Uttalelse skal gis etter en tre måneders observasjonsperiode.

Relevant spesialist er i førerkortveilederen IS-2541 definert som lege med særlig kompetanse innen diabetes (endokrinolog eller indremedisiner). Veilederen vil bli oppdatert når forskriften endres. Spørsmål som er reist av Legeforeningen vil bli vurdert i forbindelse med oppdateringen.

Når det gjelder pasientens ansvar for å følge opp legekontroll, og legens ansvar for å sikre at pasienten overholder et forbud mot å kjøre, er dette spørsmål som er relevante i forbindelse med en rekke bestemmelser i vedlegg 1. Problemstillingen oppstår særlig der helsekravet kan være oppfylt før det har gått seks måneder, slik at det ikke er meldeplikt fra lege til fylkesmannen.

Spørsmål i tilknytning til oppfølgingsansvar bør etter Helsedirektoratets vurdering omtales nærmere på generelt grunnlag i veilederen og i forbindelse med revisjon av meldepliktforskriften (Forskrift av 13.07.1984 nr. 1467). Førerkortinnehaver har uansett selv et ansvar etter vegtrafikkloven § 21 og førerkortforskriften vedlegg 1 § 2 for ikke å føre motorvogn når helsekravene ikke er oppfylt, og for å oppsøke lege ved tvil. Legens meldeplikt utløses der legen etter en individuell vurdering anser at helsekravet ikke vil være oppfylt i mer enn seks måneder.

Endring av vedlegg 1 § 31

Førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 foreslås på dette grunnlag endret som følger:

Vedlegg 1 § 31 kolonne A:

Overskriften endres til «Diabetes»

Vedlegg 1 § 31 kolonne B:

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

- a) relevant spesialist bekrefter at risikoen for nytt anfall i våken tilstand av hypoglykemi med behov for bistand fra andre er svært lav, og at føreren følges opp med jevnlig legekontroll*
- b) føreren har full innsikt i utvikling av hypoglykemi og farene det kan medføre og*
- c) føreren følger legens anbefalinger, herunder anbefaling om egenmåling av blodsukker i forbindelse med føring av motorvogn.*

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

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

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

Vedlegg 3 – Førerkortmodell

Fra 1. september 2018 produseres førerkortet i en ny og oppdatert modell.

Vegdirektoratet har besluttet å unnta denne endringen fra offentlig høring etter forvaltningsloven § 37 fjerde ledd bokstav c jf. om at høring må anses åpenbart unødvendig jf. også bokstav a om at en høring ikke vil være praktisk gjennomførbar.

Beslutning om design og sikkerhetslementer tas av Vegdirektoratet i samråd med førerkortprodusenten. Det er ikke naturlig å sende dette på høring da førerkortets utseende og sikkerhetslementer styres av førerkortdirektivets regler og Vegdirektoratets vurdering av hvilke sikkerhetslementer det er hensiktsmessig å bruke. I den grad Vegdirektoratet har behov for faglige råd benytter vi oss av kompetansen hos blant andre Nasjonalt ID-senter, Kripog og førerkortprodusenten.

Det er av sikkerhetsgrunner heller ikke ønskelig å offentliggjøre detaljinformasjon om de ulike sikkerhetslementene, selv om mange av disse vil være synlige på kortet.

Endringen får ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for førerkortinnehaverne. Det er heller ingen vesentlige endringer på førerkortet, da det inneholder de samme opplysningene og det samme oppsettet som tidligere.

Vedlegg 5 – Overgangsregler – førerkort utstedt i henhold til førerkortforskriften av 28. mars 1967

§ 1. Førerkort klasse 1 og 2

Forskriftstekst foreslått i høringen:

Vedlegg 5 § 1 nytt femte ledd skal lyde:

Personer som har rett til å føre motorredskap uten begrensninger jf. andre ledd kan gis dispensasjon til å føre alle typer mobilkran. Dispensasjon forutsetter at førerkortinnehaver dokumenterer oppfylte helsekrav for klasse C og arbeidsforhold som innebærer føring av mobilkran. Dispensasjonen gis for inntil 5 år om gangen frem til fylte 70 år. Deretter kan dispensasjon gis for ett år om gangen. Vedtaket må medbringes under kjøring. For søker som er fylt 66 år gis dispensasjon maksimalt gyldighet til 71 års-dagen.

Høringsinnspill:

Det er kommet 3 innspill til forslaget om overgangsregel for retten til å kjøre mobilkran for personer som har rett til å føre motorredskap på bakgrunn av klasse 1 og 2 fra et gammelt grønt førerkort utstedt før 1979.

Vegdirektoratet foreslo i høringen to alternative løsninger for overgangsordning. Det første alternativet, som var vårt primære forslag, innebærer at det gis en spesifikk hjemmel til å gi dispensasjon i enkeltvedtak i disse sakene. For å få innvilget dispensasjon må det leveres dokumentasjon på oppfylte helsekrav i klasse C og dokumentasjon på arbeidsforhold som mobilkranfører.

Både **Kranutleiernes Landsforening** og **Statens vegvesen Region nord** foretrekker dette alternativet. Statens vegvesen Region nord skriver at det vil være enklere for kontrollørene dersom kravet er at førerne må medbringe et vedtak fremfor en kode i førerkortet.

Kranutleiernes Landsforening mener at det bør stilles krav til de mobilkranførere dette gjelder om helseattest tilsvarende som for klasse C og bekreftelse på at det er i et arbeidsforhold. De påpeker at dispensasjonsretten også bør omfatte innleide sjåførere, slik at begrepet «arbeidsforhold» ikke må forstås som «ansettelsesforhold».

Vegdirektoratet er enige i dette og mener at begrepet arbeidsforhold er dekkende for ulike typer arbeidstilknytning. Det avgjørende er at man er i arbeid som innebærer kjøring med mobilkran. Om man er ansatt, innleid eller driver eget firma er helt uten betydning.

Statens vegvesen Region nord er av den oppfatning at TK-stab bør behandle disse sakene da det gjelder såpass få personer totalt. Vurderingen av hvor saksbehandlingen skal gjøres og interne rutiner for denne, vil vi komme tilbake til etter at forskriften er fastsatt.

Kjell A Amundsen har kommet med et innspill som gjelder markering av rettigheten på førerkortet ved bruk av koder. Slik vi forstår innspillet foreslår han at kode 131, som gjelder retten til å føre brannbil (lastebil) avgiftsmessig klassifisert som motorredskap, kan benyttes dersom man legger til «og motorredskap».

Dersom rettigheten skal legges til en eksisterende kode, må det gjøres endringer i reglene i Autosys. Vegdirektoratet mener at det ikke er en forholdsmessig kostnad, tatt i betraktning at dette er en overgangsregel som skal ha relativt kort varighet. I tillegg vil man ikke kunne kreve helseattest dersom man legger det til denne koden.

I endringsforskriften foreslår Statens vegvesen Region nord at «helsekrav for klasse C» byttes ut med «helsekrav for gruppe 2» i nytt femte ledd i vedlegg 5 § 1. Vegdirektoratet er enige i at det er fornuftig med en slik endring, og endrer ordlyden til «helsekrav for førerkortgruppe 2», da det er førerkortgruppe som er den betegnelse som benyttes på helseattesten og ellers i førerkortforskriften.

Kranutleierne Landsforening skriver at: «*Slik tekstforslaget er utformet kan det forstås således at ved fylte 65 år på søknadstidspunktet vil man etter fylte 70 år kunne få dispensasjon for 1 år ad gangen, mens denne adgangen ikke synes å gjelde dersom man har fylt 66 år på søknadstidspunktet. Vi går ut fra at dette ikke er tilsiktet.*»

Vegdirektoratet er enig i at forslaget kan misforstås. Setningen de viser til flyttes derfor til slutt i leddet for å gjøre det klarere.

Det har ikke kommet innvendinger mot at det gis en egen bestemmelse som gir hjemmel for dispensasjon til den enkelte mobilkranfører. Kranutleierne Landsforbund og Statens vegvesen Region nord mener at det er den beste løsningen. Vegdirektoratet fastsetter derfor forslaget i alternativ 1, men med noen justeringer i ordlyden.

Vedlegg 4 – Førerkortkoder

Kode 50

Kode 50 har i dag følgende ordlyd:

50 Begrenset til ett bestemt kjøretøy/understellsnummer VIN (for ikke registreringspliktig kjøretøy)

Vegdirektoratets kommentarer:

I høringen er det foreslått å fjerne den informasjon som fremgår i parentes i kode 50, ettersom den er ansett overflødig etter at kode 51 «Begrenset til ett bestemt kjøretøy/registreringsnummer VRN» ble tatt ut av bruk fra 1. januar 2017.

Vegdirektoratet har sett at det har fremstått noe uklart hvilket faktisk innhold kode 50 har. For å få tydeligere frem hva kode 50 innebærer, og dermed blir enklere å forstå f.eks. i kontrollsituasjoner, endres ordlyden ytterligere. Registreringsnummer benyttes der det er snakk om et registreringspliktig kjøretøy og understellsnummer benyttes der kjøretøyet ikke

er registreringspliktig. Kodens ordlyd endres slik at skråstreken byttes ut med ordet «eller» slik at koden vanskeligere kan mistolkes.

Ny ordlyd:

50 Begrenset til ett bestemt kjøretøy: registreringsnummer, eller understellsnummer for ikke registreringspliktige kjøretøy

1.2 Yrkessjåførforskriften

§ 35. Gyldighetstid, utstedelse og fornyelse av bevis

Forskriftstekst foreslått i høringen:

§ 35 andre ledd nytt fjerde punktum skal lyde:

Dersom etterutdanningen gjennomføres i løpet av de siste seks månedene før gyldig yrkessjåførkompetansebevis utløper, skal beviset utstedes for 5 år, regnet fra utløpsdagen for det gyldige beviset.

Høringsinnspill:

NHO Transport:

Kobling av YSK mot Autosys

Det stilles i dag krav om yrkessjåførkompetanse (YSK) hvis sjåfør utfører person- eller godstransport mot vederlag med et kjøretøy for tunge vektklasser. Dersom en sjåfør har gjennomført kurset, blir papirer oversendt Statens vegvesen. Utekontrollen blir derimot ikke informert da det ikke blir lagt inn i Autosys, og arbeidsgiver må derfor sende en mann for å overta kjøretøyet om tilstrekkelig dokumentasjon ikke kan framvises ved kontroll. Det er vår oppfatning at godkjent YSK gjøres tilgjengelig i Autosys, kan kontrollørene gi tillatelse til fortsatt kjøring mot et gebyr. Dette vil samtidig gi tilstrekkelig insentiv for å gjennomføre YSK kurset, samt fungere som en påminnelse om praktisk test for sjåfører som ikke har gjennomført dette.

Øvrige innspill

NHO Transport er av den oppfatning at arbeidsgiver vil spare kostnader ved at informasjon om bestått YSK kurs legges inn i Autosys, og dermed gjøres tilgjengelig for utekontrollørene. Tiltaket kan gjennom gebyr sikre at yrkessjåfører gis tilstrekkelig insentiv til å fornye sin dokumentasjon etter lovverket.

Vegdirektoratets kommentar:

Når det gjelder muligheten for utekontrollørene til å se om fører har gjennomført etterutdanning, er dette et spørsmål som ikke var med under høringen og Vegdirektoratet velger derfor å ikke kommentere dette.

Norsk Lastebileier-Forbund (NLF):

Når det gjelder forslag til endring i yrkessjåførforskriften er dette noe NLF har jobbet med i lengre tid og er derfor fornøyd med at dette nå er på plass.

NLF kunne ønske at alle som har **fullført etterutdanningskurs blir lagret i Autosys slik at kontrollører på utekontroll kan se om fører har gjennomført kurset**. Dette bør utløse et gebyr til fører på lik linje med glemt førerkort, slik at transporten kan fortsette. Det er urimelig at transportør skal få stans i transporten når det er fører som ikke har møtt opp på trafikkstasjon og ordnet opp i forholdet. Dette gjelder der det ikke samsvar mellom utløp av førerkort og YSK.

Vegdirektoratets kommentarer:

NLF støtter de endringer som foreslås i § 35 andre ledd fjerde punktum og er fornøyd med at dette er på plass.

Når det gjelder muligheten for utekontrollørene å se om fører har gjennomført etterutdanning var ikke dette under høring, og dette har vi derfor valgt å ikke kommentere. Vi kan ta opp denne problemstillingen ved en senere anledningen.

Statens vegvesen Region nord:

Dette er en fornuftig regelendring som er i samsvar med dagens praksis.

Vegdirektoratets kommentarer:

Region nord støtter de endringer som foreslås i § 35 andre ledd fjerde punktum.

Statens vegvesen Region øst:

Endringen i § 35 trådte i kraft med virkning fra 12. september 2017 jf. e-post utsendt fra «Førerkorthenvendelser Vegdirektoratet» den 13. september 2017.

Endringen vil være til fordel for kunden og kommer på bakgrunn av ønske fra bransjen. Endringen vil skape større fleksibilitet i forhold til gjennomføring av etterutdanningen og medfører at kunden får maksimal gyldighetstiden på sin kompetanse. **I praksis kan en nå få utstedt bevis for yrkessjåførkompetanse med gyldighet i 5,5 år**. Etter vår vurdering strider denne praksisen mot hva EU kommisjonen har avklart i møte den 9. oktober 2015 hvor det konkluderes med at bevis for yrkessjåførkompetanse ikke skal utstedes med gyldighet lengre enn 5 år:

«Commission confirmed that code 95 should only be indicated to persons who have undergone the required training, and that five years is the longest validity cards may be issued with».

Vi bemerker for øvrig at Region øst siden høsten 2015 har kommet med flere forslag til endringer i yrkessjåførforskriften, og har hatt møter med Vegdirektoratet om de foreslåtte endringene. Vi hadde forventet at flere foreslåtte endringer i § 35 hadde blitt tatt med i denne høringen så lenge det er åpenbare feil i teksten. Vi hadde også sett for oss endringer i

flere paragrafer i forskriften som ikke samsvarer med direktivet og avklaringer fra EU-kommisjonen.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi endrer yrkessjåførforskriften § 35 andre ledd fjerde punktum slik at når siste kursdag er gjennomført mindre enn seks måneder før utløpsdato på gjeldende kompetansebevis, blir ny gyldighet satt til fem år minus en dag fra utløpsdato på gjeldende kompetanse. Dette innebærer at dersom etterutdanningen gjennomføres i løpet av de siste seks månedene før gyldig yrkessjåførkompetansebevis utløper, skal beviset utstedes for 5 år, regnet fra utløpsdagen for det gyldige beviset.

Dersom man tar etterutdanning inntil 6 måneder før utløpsdato på gyldig bevis, får man 5 nye år, med utgangspunkt i utløpsdatoen på det gamle beviset. Region øst har kanskje misforstått forslaget.

Endringsforskrifter

Vedtatte endringsforskrifter til førerkortforskriften, trafikkopplæringsforskriften og yrkessjåførforskriften er inntatt i vedlegg 2 til høringsoppsummeringen.

Endringsforskriftene vedtas i det vesentlige som hørt. Der det er foretatt endringer er dette beskrevet under det enkelte punkt i høringsoppsummeringen ovenfor.

Endringsforskriftene har ikrafttredelse 1. september 2018.