

Høring av forslag til forskrift om endring av førerkortforskriften - krav til syn, diabetes, epilepsi og regler om anerkjennelse og innbytte av utenlandske førerkort

Forskriftsutkastet gjelder endringer av krav til syn, diabetes og epilepsi for erverv og innehav av førerkort og reglene om innbytte av utenlandske førerkort, forslag om ny unntaksregel for ”gruvedrucker” på avsperrert industriområde samt en del rettelser og presiseringer av eksisterende bestemmelser.

1. Bakgrunn

På bakgrunn av direktiv 2009/112/EF av 25. august 2009 om endring av Rådskravet 91/439/EF om førerkort gjøres mindre endringer i førerkortforskriftens helsekrav. Endringene er utarbeidet i samarbeid med Helsedirektoratet. Direktiv 91/439/EF er gjennomført i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften), og forskriften må endres i samsvar med det nye direktivet. Kopi av direktivet på dansk og engelsk ligger vedlagt.

I tillegg foreslås endringer i reglene om anerkjennelse og innbytte av utenlandske førerkort. Bakgrunnen for dette er blant annet trafikksikkerhetsmessige vurderinger, problemer med mange falske førerkort og at dagens innbytteregler fungerer dårlig.

I kapittel 12 foreslås det en ny § 12-6 om at ”gruvedrucker” på avsperrert industriområde føres av person med førerkort i klasse B. Dette er kjøretøy som på grunn av maksimalhastigheten faller inn under førerkortkravene for lastebil, men hvor Vegdirektoratet mener at annen opplæring er tilstrekkelig da de ikke har lov til å kjøre utenfor avsperrert område pga. kjøretøyenes ekstremt høye vekter og dimensjoner.

Vi benytter samtidig anledningen til å rette opp små feil og presisere enkelte bestemmelser.

2. Helsekravene i førerkortforskriften

Helsekravene for førerkort finner vi i førerkortforskriften vedlegg 1. Deler av helsekravene for førerkort medfører en skjønnsmessig medisinsk vurdering der kriteriene er inntatt i Helsedirektoratets veiledning til Fylkesmennene IS-1348. Hensynet til at forskriften ikke skal bli for omfattende tilsier at man viderefører denne fordelingen, og forskriftsutkastet er utarbeidet på bakgrunn av dette.

2.1 Syn

Direktivet innfører krav til selve synsfeltet i form av gradtall for synsfeltekstensjonen. Synsfeltet må tilfredsstille gradtallene for at et ordinært førerkort skal kunne utstedes. Dette er nytt, og krever endring av forskriftens bestemmelser om syn.

Førerkort kan vurderes utstedt i ganske særlige tilfelle når normen for synsfelt ikke kan oppfylles. Nytt er at når disse kravene ikke er oppfylte, skal det alltid avlegges en kjørevurdering med positivt resultat ved en trafikkstasjon. Med dette forstår vi at det skal foretas en kjørevurdering slik som i dag foretas i en saker om førerkort og helse. Dette tas inn i Helsedirektoratets veiledning til Fylkesmennene.

2.1.1 *Lette førerkortklasser – klasse A, A1, B, B1, BE, M, S og T*

Kravene til syn for førerkortinnehavere i lette førerkortklasser finner vi i førerkortforskriften vedlegg 1 § 2.

Kravene til synsfeltet for søkere om og innehavere av førerrett i lette førerkortklasser tas inn i vedlegg 1 § 2 nr. 2. Kravene til synsfeltet erstatter dagens regel om normalt syn på minst ett øye. Etter endringene må synsfeltet være minst 120 grader vidt i horisontalplanet, og minst 50 grader til hver side. I vertikalplanet må synsfeltet være intakt i minst 20 grader opp og ned. Det må ikke være sentrale synsfeltutfall innenfor en radius på 20 grader.

Vedlegg 1 § 2 nr. 1 tredje punktum om at dersom synsstyrken er mindre enn 0,05 på det ene øyet må den være minst 0,6 på det andre øyet oppheves.

I dag kontrolleres synet i forkant av den praktiske prøve ved første førerprøve dersom kandidaten i egenattest har opplyst at vedkommende ikke bruker synskorreksjon. Kontrollen innebærer at kandidaten må lese et nummerskilt fra 20 meters avstand. Helsedirektoratet har vurdert direktivet slik at denne testen er tilstrekkelig også etter innføringen av de nye kravene for synsfeltet.

2.1.2 *Tunge førerkortklasser – klasse C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E*

For de tyngre førerkortklassene er kravene til syn fastsatt i vedlegg 1 § 3. Disse kravene er strengere enn for de lettere førerkortklassene.

I vedlegg 1 § 3 nr. 1 endres kravet om synsstyrke fra minst 0,8 på det ene øyet og minst 0,5 på det andre øyet til minst 0,8 på det ene øyet og minst 0,1 på det andre øyet. I § 3 nr. 1 tilføyes også et annet punktum om at optisk korreksjon, unntatt kontaktlinser, ikke må overstige pluss 8 dioptrier. Dagens § 3 nr. 2 oppheves.

De nye kravene til synsfeltet for innehavere av førerrett i tyngre klasser tas inn i § 3 nr. 3, og erstatter dagens § 3 nr. 3 om at synsfeltet må være normalt på begge øyne. For tyngre førerkortklasser må synsfeltet være minst 160 grader vidt, og minst 70 grader til hver side. I vertikalplanet må synet være inntakt i minst 30 grader opp og ned. Det må ikke være sentrale synsfeltutfall innenfor en radius på 30 grader.

2.2 Diabetes

Direktivet innfører nye krav for førerrett for søkere og innehavere av førerkort i lavere førerkortklasser som har diabetes mellitus. Tidligere har vi bare hatt krav for diabetes mellitus når det gjelder de tunge førerkortklassene.

Endringen gjelder personer som har diabetes mellitus som behandles med insulin eller andre antidiabetika.

Etter direktivets krav skal det i de lavere klassene ikke utstedes førerkort med lengre varighet enn fem år dersom innehaveren har diabetes mellitus som behandles med insulin eller andre antidiabetika. Denne endringen er foreslått inntatt i førerkortforskriften § 4-1 første ledd tredje punktum. Diabetikere som behandles med insulin eller andre antidiabetika vil maksimalt få

førerett for 5 år i gangen. Legen skal vurdere hvor lang førerett som skal gis i hvert enkelt tilfelle. Helsedirektoratets veiledninger vil gjøre rede for hvilke detaljer legene skal legge vekt på i vurderingen.

Formålet med endringen er en tettere oppfølging av førerkortinnehavere som har diabetes mellitus som behandles med medikamenter. Vurderingen av hyppigheten av kontroll vil tilpasses til det enkelte tilfelle, og baseres på legens vurdering.

Når det gjelder de tunge førerkortklassene gjøres ingen endringer av reglene om diabetes.

Det er i forskriftsforslaget ikke tatt med overgangsregler for førerkortinnehavere som har diabetes mellitus som behandles med insulin eller andre antidiabetika, som allerede har fått utstedt førerkort med vanlig gyldighetstid. Dette vil bli tatt med i høringen i forbindelse med gjennomføringen av direktiv 2006/126/EF (tredje førerkortdirektiv) i norsk rett. Direktiv 2009/112/EF som inneholder kravet om maksimalt 5 års gyldighet for diabetikere er identisk med direktiv 2009/113/EF som endrer tredje førerkortdirektiv. Vegdirektoratet finner det derfor naturlig å se på alle overgangsregler samlet. På denne måten kan fristene i størst mulig grad kan harmoniseres.

2.3 Epilepsi og andre hjernefunksjonsforstyrrelser

2.3.1 *Lette førerkortklasser*

Førere i lavere førerkortklasser (A, A1, B, B1, BE, M, S og T) som har epilepsi, skal ifølge direktivets krav være under førerkortvurdering inntil de har vært anfallsfri i minst 5 år. Har man epilepsi er ikke kravene for et ubetinget førerkort oppfylte. Direktivet er på dette punktet tungt formulert, og Vegdirektoratet og Helsedirektoratet har hatt utfordringer med tolkingen.

At man aldri kan ha et ordinært førerkort hvis man har epilepsi vil, slik Vegdirektoratet tolker det, si at man etter fem års anfallsfrihet kan få førerett til 100 årsdagen, men at det kan stilles betingelser til denne føreretten, for eksempel ved at man må forplikte seg til å følge råd og kontroller.

Direktivet sier også at førerkort ikke kan utstedes før man har vært anfallsfri i ett år. Slik Vegdirektoratet tolker dette, kan man selv om man er under førerkortvurdering inntil man har vært anfallsfri i fem år, få utstedt førerkort for kortere perioder når man har vært anfallsfri i ett år. Kravet om ett års anfallsfrihet samsvarer allerede med førerkortforskriften vedlegg 1 § 2 nr. 3. Regelen anses å være absolutt, slik at det ikke kan dispenseres fra denne bestemmelsen.

Har man hatt et første eller et enkeltstående uprovosert anfall, kan man erklæres egnet til å føre motorvogn etter 6 måneders anfallsfrihet. Dette tas inn i førerkortforskriften vedlegg 1 § 2 nr. 3 som nytt annet punktum. I disse tilfellene vil man altså ikke ha epilepsi i forskriftens forstand, da det kun er snakk om enkeltstående anfall.

2.3.2 *Tunge førerkortklasser*

I førerkortforskriften skiller vi mellom klasse C og klasse D når det gjelder anfallsvis opptredende hjernefunksjonsforstyrrelser (herunder epilepsi og bevissthetsforstyrrelser av annen eller usikker årsak).

Helsedirektoratet har i sitt utkast til forskriftsendringer foreslått å videreføre kravet om 10 års anfallsfrihet fra anfallsvis opptredende hjernefunksjonsforstyrrelser (herunder epilepsi og bevissthetsforstyrrelser av annen eller usikker årsak) i vedlegg 1 § 3 nr. 5 som gjelder for førerett i klasse C. I bestemmelsen inntas krav om at føreren i de 10 anfallsfrie årene ikke må ha brukt antiepileptisk medisin, og at dette heller ikke må ha vært vurdert nødvendig.

Fører kortforskriften vedlegg 1 § 4 fastsetter at for førerett i klasse D, D1, D1E og DE kan ikke føreren ha hatt anfallsvis opptredende hjernefunksjonsforstyrrelser (herunder epilepsi og bevissthetsforstyrrelser av annen eller usikker årsak) etter fylte 18 år. For andre hjernefunksjonsforstyrrelser og bevissthetstap stiller direktivet krav om at fører kort ikke kan utstedes før man er nede i en årlig anfallsrisiko på 2 % eller lavere.

I praksis vil antakelig en risiko på 2 % eller lavere som nevnt innebære det samme som at det ikke har forekommet anfall etter fylte 18 år. En slik regel vil også være enklere å praktisere enn et krav om anfallsrisiko på 2 % eller mindre per år. Direktivet er et minimumsdirektiv, og stiller minstekrav for helse. Vi har derfor adgang til å sette strengere regler enn direktivet, og mener det er forsvarlig å gjøre dette her.

3. Anerkjennelse og innbytte av fører kort utstedt utenfor EØS

Norge har relativt liberale regler for anerkjennelse og innbytte av fører kort utstedt utenfor EØS. Disse reglene foreslås nå innskjerpet.

3.1 Endringer av innbytteregler for borgere med fører kort utstedt utenfor EØS

Til nå har vi hatt innbytteregler hvor vi har akseptert føreropplæring og fører kort fra en rekke i forskriften navngitte land utenfor EØS-området. Reglene har imidlertid budt på en del utfordringer. Vi har lite dokumentasjon på opplæringen i mange av disse landene. Vi har videre hatt mistanke om at en del av fører kortene vi får oss forelagt er falske samtidig som det har vist seg vanskelig å få kontakt med myndighetene i landene for verifisering og ytterligere opplysninger. Vegdirektoratet ønsker derfor å begrense antall land det godtas innbytte fra slik at en større andel av de som erverver norsk fører kort blir kvalitetssikret gjennom både opplæring og førerprøve.

3.1.1. *Begrunnelse*

Den norske føreropplæringsmodellen er basert på en kombinasjon av obligatorisk opplæring og en førerprøve som bare kan teste deler av læreplanens innhold. Med bare en praktisk førerprøve vil vi kun i begrenset grad få testet førernes kvalifikasjoner.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjennomført en undersøkelse om innvandreres ulykkesrisiko og forhold til trafikksikkerhet. Resultatene fremkommer i rapport 998/2008. Analysene av ulykkesstatistikk er oppsummert slik¹:

”Studien av ulykkesrisiko blant personbilførere er basert på trafikkulykkesregisteret, fører kortregisteret og folkeregisteret. Ulykkesrisikoen for personbilførere er blitt beregnet på

¹ TØI-rapport 988/2008 sammendrag s. I.

grunnlag av antallet førere innblandet i ulykker som andel av alle personbilførere, det vil si personer med norsk førerkort for personbil.

Studien viser klart at innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort. Generelt gjelder det innvandrere fra "ikke-vestlige" land, men især innvandrere fra Midt-Østen og Afrika. For menn født i Midt-Østen og Afrika er ulykkesrisikoen mer enn dobbelt så høy som for menn født i Norge. Også kvinner født i Midt-Østen har mer enn dobbelt så høy ulykkesrisiko som norskfødte kvinner. Vestlige innvandrere med norsk førerkort er i snitt yngre enn ikke-vestlige innvandrere med norsk førerkort, men i nesten alle aldersgrupper har førere fra Afrika og Midt-Østen høyest risiko. Selv om det er visse metodiske begrensninger i denne studien, er forskjellene mellom bilførere født i ikke-vestlige land og i Norge så klare at det ikke er tvil om resultatene. Tilsvarende forskjeller er også funnet i Sverige.²

Risikoen for en singelulykke er også større blant ikke-vestlige innvandrere enn for norskfødte. Dette gjelder både kvinner og menn. Menn fra Midt-Østen har størst risiko for en singelulykke. Risikoen er 2,7 ganger så høy i denne gruppen som blant norskfødte menn. ”

Det konkluderes med at det er flere utfordringer som knytter seg til innvanderes forhold til trafiksikkerhet. Utfordringer som fremheves er blant annet at innvandrere tar med seg kunnskap og holdninger fra sitt opprinnelsesland og at det å være fra andre land med andre kjøre- og trafikkforhold, kan gjøre det vanskelig for innvandrere å kjøre bil i Norge. Selv om mange av landene som foreslås fjernet fra listen over innbytteland ikke er fra verken Afrika eller Midt-Østen, er det grunn til å tro at de samme utfordringene gjør seg gjeldende også for førere fra andre land. Undersøkelsen fant at også førere fra tidligere Sovjet, Asia, Latin-Amerika, øst- og Sør-Europa var mye oftere innblandet i ulykker enn nordmenn. Tallene er fra perioden 2002-2006 og er gjennomsnittlig antall personbilførere innblandet i ulykker i Norge per 1000 førerkort. Tallene gjelder personer som har norsk førerkort men som regnes som innvandrere på bakgrunn av at begge foreldrene er født i et annet land³

Tabell 1 Gjennomsnittlig antall personbilførere innblandet i ulykker i Norge per 1000 førerkort:

| Geografisk område føreren opprinnelig kommer fra | Kvinner | Menn |
|--|------------|------------|
| Latin-Amerika | 4,3 | 6,7 |
| Søreuropa | 2,9 | 6,2 |
| Østeuropa | 3,2 | 7,3 |
| Tidligere Sovjet | 4,0 | 6,3 |
| Asia | 3,7 | 8,1 |
| Midt-Østen | 5,6 | 10,3 |
| Norge | 2,5 | 4,3 |

Tilsvarende undersøkelse utført i Sverige viser samme tendens⁴. Tallene i den svenske undersøkelsen er fra 2003 og bygger på omtrent samme geografiske soner. Undersøkelsene er noe ulikt utført, men begge har statistikk for antall involverte i ulykker per 1000 førerkort.

² VTI-rapport 547A 2006

³ TØI-rapport 988/2008 s. 28.

⁴ VTI-rapport 547A 2006 s. 41.

Tallene i den svenske rapporten ligger noe høyere i alle soner, bortsett fra tidligere Sovjetunionen. Forholdsmessigheten mellom kjønn og de ulike geografiske sonene er imidlertid ganske lik.

Den svenske rapporten inneholder statistikk over blant annet antall drepte per 100 000 biler. Det er selvfølgelig mange faktorer som spiller inn, men tallene ligger for de fleste landene så høyt over Norge at det taler for ikke å godta innbytte av førerkort fra disse landene⁵.

Tabell 2 Antall drepte per 100 000 biler:

| Land | Antall drepte per 100 000 biler |
|----------------------------|---------------------------------|
| Albania | 168 |
| Brasil | 22 |
| Chile | 113 |
| Filippinene | 113 |
| Hviterussland | 111 |
| Kina | 1281 |
| Kroatia | 50 |
| Malaysia | 116 |
| Moldova | 153 |
| Peru | 369 |
| Russland | 151 |
| Tidl. Serbia og Montenegro | 56 |
| Sør-Afrika | 217 |
| Tunisia | 256 |
| Ukraina | 110 |
| Norge | 14 |

Det understrekes imidlertid at det også er andre faktorer enn ulykkesstatistikk som også er avgjørende for om vi vil godta innbytte av førerkort fra et land. Det er i mange tilfeller vanskelig å få kontakt med myndighetene slik at vi ikke kan få bekreftelser på førerrettigheter. For mange land vet vi heller ikke nok om trafikkopplæringen i landet eller det kan være at vi ikke anser den god nok. Det er i tillegg tilfeller av korrupsjon i en del land. Det gjør at man i enkelte tilfeller ikke kan være sikre på at alle som har ekte førerkort faktisk har vært gjennom opplæring og førerprøve.

Før 2004 kunne man i teorien få byttet inn førerkort fra alle land, men med ulike krav til opplæring og prøve. Etter 2004 har retten til innbytte vært begrenset til førerkort utstedt i omtrent 40 stater. I de senere år har avsløringene av falske førerkort økt betydelig og påført Statens vegvesen store arbeidsmengder med å få dokumentasjon fra utenlandske førerkortmyndigheter, kontrollere førerdokumentenes ekthet, klagebehandlingen etter avslag pga. søkers mangelfull dokumentasjon, og oppfølgingen overfor politiet og domstolene når vi anmelder saken. Problematisk er det også at flere land synes å ikke ha sentrale førerkortregister slik at man vanskelig kan få bekreftet den påståtte førerrettigheten fra utlandet. Tilbakemeldinger fra sensorhold forteller dessuten om svake prestasjoner ved forholdsvis mange praktiske førerprøver ved innbytte, noe som kan tyde på at enkelte via innbytte forsøker å få et norsk førerkort på en enklere og raskere måte enn for de som bor fast i Norge.

⁵ VTI-rapport 547A 2006 appendix 1 s. 1-7.

3.1.2 Land det nå kan foretas innbytte fra

Vegdirektoratet foreslår derfor at innbytteretten etter bestått praktisk prøve begrenses til førerkort utstedt i kun 10 land, dvs.: Australia, Canada, Hongkong, Israel, Japan, Monaco, New Zealand, San Marino, Sør-Korea og USA, se forskriften § 10-2 første ledd. Dette betyr at vi slutter å gi innbytte til førerkort fra land i Sør-Amerika, Russland, tidligere Øst-Europa samt noen land i Nord-Afrika og Asia. De øvrige bestemmelsene i første ledd er en videreføring av dagens regler, herunder at søker oppfyller de norske alderskravene.

Det foreslås ikke endringer i § 10-5 om innbytte av førerkort fra Sveits. Det er ikke registrert problemer med førerkort fra Sveits og ulykkesstatistikken er omtrent som Norges.

3.1.3 Endringer i § 10-2 om innbytte av førerkort utstedt utenfor EØS

Hele paragrafen foreslås endret både innholdsmessig og i struktur. Generelt foreslår vi at innbytteretten begrenses til førerkort fra 10 stater (se første ledd) og at søknadsrutine forenkles.

Den vanlige innbyttefristen er som tidligere ett år, men nå må innbyttet være **gjennomført** innen ett år (se tredje ledd). Samtidig har vi fjernet den tidligere adgangen til å få forlenget innbyttefristen slik at flere nå må følge reglene for overskredet innbyttefrist. Nytt er det også at den som stryker til praktisk prøve, ikke straks kan melde seg opp til ny prøve, men nå må gjennomføre 11 timers obligatorisk opplæring og full førerprøve på samme måte som søkere som overskrider den vanlige fristen på ett år (se femte ledd). Ved søknad innenfor vanlig frist får søkeren en midlertidig kjøretillatelse på inntil 3 måneder. Slik tillatelse gis bare en gang (se fjerde ledd), og midlertidig kjøretillatelse gis ikke til søker som har overskredet den vanlige fristen på ett år (se fjerde ledd). Ikke bestått praktisk prøve medfører også at eventuell midlertidig kjøretillatelse bortfaller pga. ikke-bestått prøve (se femte ledd). En annen nyordning er at trafikkstasjonene i positivt vedtak om innbytte skal fastsette en egen frist for å gjennomføre innbyttet (se fjerde ledd). I tillegg må det i brevet opplyses om at ikke bestått praktisk prøve medfører at den midlertidige kjøretillatelsen bortfaller. I forskriften foreslås det at innbyttet må være gjennomført senest innen 2 år regnet fra det tidspunkt søker tok fast bopel eller returnerte til Norge, hvis ikke betraktes søker som førstegangssøker (se fjerde ledd). Dette innebærer også at søknad om innbytte skal avvises hvis den fremmes mer enn 2 år etter etablering av fast bopel eller retur til Norge.

De 27 EU-statene samt Island, Liechtenstein og Norge utgjør det såkalte EØS-området hvor EUs førerkortdirektiv er implementert. Etter direktivet må medlemsstatene gjensidig anerkjenne hverandres førerkort også etter at en person tar fast bopel i en annen medlemsstat. Vedkommende kan imidlertid selv velge om hun vil beholde sitt nasjonale førerkort eller bytte direkte til nytt førerkort i det nye bopelslandet uten å gjennomføre opplæring eller førerprøve.

Førerkortdirektivet inneholder ingen regler om innbytte av førerkort utstedt i tredjeland utenfor EØS-området. Det er således opp til hver medlemsstat selv å bestemme om man vil eller ikke vil gi innbytte for førerkort fra tredjeland, eventuelt sette vilkår for innbytte. Det er heller ingen andre internasjonale multilaterale avtaler som Norge er forpliktet av som omhandler innbytte av førerkort.

I annet ledd har vi tilføyd at førerkortet må være fra søkers forrige faste bopelsland. Bestemmelsen foreslås for å forhindre "førerkortturisme" hvor bosatte i ett land reiser til et annet land med enklere krav til førerkortrettet opplæring og prøve. Regelen får mindre praktisk betydning etter at vi har begrenset antallet innbytteland, men det kan ikke utelukkes at man påtreffer "turistførerkort" også fra de nye innbyttelandene eller enkelte EU-land. Forskriften nevner nå uttrykkelig at førerkortet må være gyldig ved søknadstidspunktet og være utstedt før vedkommende ankom Norge. Med "internasjonalt førerkort" menes grå bok med hvite papirsider etter Wien- eller Genevekonvensjonen om vegtrafikk. Etterligninger av slike kort som kan kjøpes på Internett eller andre steder, godtas ikke.

I tredje ledd har vi strøket innbytte av klasse A1 eller A når søknad fremmes etter at den vanlige innbyttefristen er overskredet. Forskjellen blir ikke så stor siden man i dag allerede krever gjennomføring av all obligatorisk opplæring for motorsykkel unntatt den teoretiske delen av det trafikale grunnkurset. For personer over 25 år blir det ingen endringer siden disse nå er fritatt fra trafikalt grunnkurs.

I sjette ledd har vi videreført dagens ordning med dokumentasjon av minst 6 måneders opphold i forbindelse med ervervet av det utenlandske førerkortet hvis vedkommende bor fast i Norge. Dette er også et tiltak for å bekjempe såkalt "førerkortturisme".

3.1.4 Gyldighetstid for utenlandske førerkort ved kjøring i Norge

Etter førerkortforskriften § 10-2 kan førerkort som er utstedt i land utenfor EØS benyttes i inntil ett år etter at innehaveren kom til Norge. Dette gjelder både for personer som oppholder seg her midlertidig, eksempelvis turister, og personer som tar fast bopel her. Bestemmelsen er ment å være fleksibel overfor personer som kommer til landet, slik at de som oppholder seg her midlertidig skal slippe å bytte inn til norsk førerkort og at de som flytter hit skal få god tid til å skaffe seg norsk førerkort.

Personer som tar fast bopel her har som nevnt over anledning til å benytte sitt opprinnelige førerkort i en periode for kjøring i Norge. På bakgrunn av blant annet resultatene som fremkommer i undersøkelser som nevnt over ønsker vi av trafikksikkerhetsmessige årsaker å begrense eksponeringen på vegene for denne gruppen til 3 måneder. For fortsatt kjøring etter 3 måneder kan disse erverve seg et norsk førerkort. Slike regler vil også bli mer logiske, da mange i dag reagerer sterkt på at man etter å ha kjørt i Norge et helt år, mister førerretten.

Trafikkopplæringen i Norge ligger på et høyt internasjonalt nivå. Å kjøre bil i Norge er også krevende både i forhold til klima og topografi, spesielt om vinteren. Vegdirektoratet ser det derfor som trafikksikkerhetsmessig uheldig å godta besøkskjøring for personer med førerkort fra alle land så lenge som i et helt år. Det er grunn til å anta at de færreste turister fra land utenfor EØS-området oppholder seg i landet over 3 måneder sammenhengende. Det foreslås derfor å innskrenke perioden for besøkskjøring til tre måneder for å begrense eksponeringen på vegnettet av førere hvor vi vet lite eller intet om deres kvaliteter som sjåfør. Bestemmelsen vil ikke medføre endringer for borgere innen EØS-området.

4. Ny § 12-6. Særregler for gravetruck m.v

I kapittel 12 foreslås det en ny § 12-6 om at "gravetruck" på avsperrt industriområde føres av person med førerkort i klasse B. Dette er kjøretøy som på grunn av maksimalhastigheten

faller inn under førerkortkravene for lastebil, men hvor Vegdirektoratet mener at annen opplæring er tilstrekkelig da de ikke kjører utenfor avspærret område.

Det er her snakk om meget store trucker med hjulhøyde på 3-4 m som brukes i gruvedrift og hvor motorvognens totalvekt med lass er ca. 320 tonn. Kjøretøyene får ikke brukes på offentlig veg og kan ikke registreres på vanlige hvite kjennemerker. Transporten er masseforflytning omtrent 3 km en veg i dagbrudd. Siden motorvognen maksimalhastighet overskrider 30 km/t, blir kjøretøyet definert som lastebil – og ikke som motorredskap.

Arbeidstilsynets opplæringsplaner for sikkerhetsopplæringen som foregår i bedriftene, er inndelt i:

- modul 1 grunnopplæring sikkerhet (8 t teori)
- modul 2 masseforflytningsmaskiner (24 t teori)
- modul 3 praktisk bruk (8 t)
- modul 4 opplæring ”i setet” med fadder (32 t),
samt avsluttende kjøreprøve med godkjent sensor.

Unntaksreglene i førerkortforskriften § 14-3 annet ledd for lufthavner m.v. er myntet på føring av tradisjonelle lastebil og busser med førerkortklasse B, og kan vanskelig ses å gjelde for føring av gruvetrucker. Vi foreslår derfor at det innføres en ny § 12-6 i forskriften. Siden den fastsatte sikkerhetsopplæringen synes omfattende, samtidig som obligatorisk kjøreopplæring for klasse C virker mindre relevant for omtalte masseforflytning i gruver, har vi ingen særlige betenkeligheter med å frafalle kravet om førerrettighet i klasse C for gruvetruck m.v.

5. Endringer og presiseringer i diverse bestemmelser

5.1 § 1-5 Kompetansebevis m.m.

I 2009 kom det ny utrykningsforkrift og ADR forskrift. På bakgrunn av dette må henvisningene oppdateres.

5.2 § 2-2 Kjøretøykategorier m.m

Betegnelsen ”koplingspedal” foreslås å erstatte betegnelsen ”kløtsj” i definisjonen av automatgir i § 2-2 tredje ledd nr. 6 fordi det er denne betegnelsen som blir brukt ellers i både trafikkopplærings- og førerkortforskriften. Samme endring gjøres i vedlegg 4 kode 78.

5.3 § 2-3 Definisjon av fast bopel

Definisjonen av fast bopel i § 2-3 er hentet fra førerkortdirektivet og skal gjelde i saker om førerkort i alle medlemsland. Bestemmelsen om at studier ikke medfører endring av fast bopel, fremgår av førerkortdirektivet, men ble gjort gjeldende for studenter fra alle land. Vegdirektoratet foreslår derfor å ta inn en presisering av bestemmelsen om at regelen gjelder for studenter fra EØS land.

Tredje ledd som omhandler når fast bopel skal regnes fra er upresis. Første punktum er hovedregelen for fra hvilket tidspunkt man skal anse at en person har fast bopel. Andre punktum er ment som et unntak for personer som søker asyl. Dagens bestemmelse bruker betegnelsen ”person som søker asyl eller oppholdstillatelse”. Dersom man skal ta ordlyden

bokstavelig kan regelen i første punktum i stor grad falle bort, fordi alle må ha oppholdstillatelse. Det foreslås derfor å fjerne ”eller oppholdstillatelse” i andre punktum, slik at unntaksregelen kun vil gjelde personer som søker asyl.

5.4 § 4-1 Gyldighetstid for førerett

i § 4-1 er det foreslått noen presiseringer som ikke medfører realitetsendringer. I tillegg foreslås fjerde ledd flyttet til § 6-1 første ledd som nytt andre punktum fordi det passer bedre tematisk.

5.5 § 4-4 Manglende mørkekjøringsdel av trafikalt grunnkurs og § 4-5 Manglende sikkerhetskurs på bane

Personer som har fått utstedt førerkort uten å ha gjennomført mørkekjøring eller sikkerhetskurs på bane kan etter §§ 4-4 og 4-5 fornye førerretten ved å dokumentere at manglende kurs er gjennomført. De som mangler mørkekjøring får gyldighet til 31. mars påfølgende år, mens de som mangler sikkerhetskurs på bane får førerkort med gyldighet i ett år. Bestemmelsene har ingen tidsfrist. Vegdirektoratet ser det som uheldig at ferske førere kan vente mange år før de fornyer etter at førerkortet er utløpt uten å måtte gjennomføre praktisk prøve på nytt.

Personer som har førerkort som er utløpt med mer enn ett år må imidlertid gjennomføre praktisk førerprøve før førerkortet kan fornyes. Det er da rimelig at ferske sjåfører også må gjennomføre praktisk prøve i tillegg til å dokumentere at den manglende opplæringen er gjennomført, før førerkortet kan fornyes. Det foreslås derfor en tilføyelse i nevnte bestemmelser om at praktisk prøve må bestå i tillegg til at manglende opplæring må dokumenteres dersom førerretten er utløpt med mer enn ett år.

5.6 § 5-5 Særregler for personer som ikke ønsker førerkort

Bestemmelsen omhandler adgangen til å avlegge teoretisk førerprøve for personer som søker løyve og personer som har førerrett som er tapt eller tilbakekalt, førerkort som er inndratt eller beslaglagt eller som har sperrefrist. Overskriften er misvisende og foreslås derfor endret.

5.7 § 7-1 Midlertidig kjøretillatelse

Det foreslås en presisering om at forlengelse av midlertidig kjøretillatelse normalt bare skal gis en gang etter § 7-1. Søknad om ny tillatelse må behandles som dispensasjon etter § 14-3. Det har aldri vært meningen at man skal kunne fornye en midlertidig kjøretillatelse et ubegrenset antall ganger.

5.8 § 9-2 Førerkort utstedt utenfor EØS-området og § 10-3 Innbytte av førerkort utstedt i annen EØS-stat

Det foreslås å presisere reglene om gyldighetstid ved å ta inn en henvisning til overgangsregelen i § 14-5 ellefte ledd som ble tatt inn da det ble innført 5 års gyldighet i tunge førerkortklasser.

5.9 Diverse paragrafer - legeattest

Det foreslås å endre betegnelsen på legeattest til helseattest. Bakgrunnen for dette er at det ikke bare er leger som fyller ut disse attestene, men det kan også være blant annet optikere og psykologer. Betegnelsen endres alle steder den blir brukt i forskriften– se kap. II i forskriftsforslaget.

6. **Forslaget**

Endringsforslaget følger som vedlegg til dette høringsbrevet.

7. **Økonomiske og administrative konsekvenser**

Så vidt Vegdirektoratet kan se vil ikke forslaget medføre vesentlige konsekvenser verken økonomisk eller administrativt for private eller myndigheter.

Forslaget vil medføre at det vil bli færre som får mulighet til å bytte inn sitt utenlandske førerkort til norsk. Denne endringen vil påføre personer fra de landene som nå tas ut av innbyttelisten utgifter i forbindelse med ekstra opplæring. Samtidig ser vi at de i svært mange tilfeller ikke består den praktiske prøven første gangen og derfor nå har utgifter til ytterligere prøver som kunne vært brukt til bedre opplæring. Samfunnsøkonomisk vil endringene imidlertid kunne virke positivt inn på trafikksikkerheten da man sikrer at det kun er personer som har gjennomført en trafikkopplæring på et akseptabelt nivå som får utstedt norsk førerkort. Det vil også bli vanskeligere å få utstedt førerkort på bakgrunn av et falskt førerkort da vi kun åpner for innbytte med land hvor vi har kontakt med førerkortmyndighetene. Et hundretalls falske førerkort pr. år belaster dessuten Statens vegvesen, politiet og rettsvesenet unødvendig ved at alle forfalskninger anmeldes.

Forslaget om innskrenket periode for besøkskjøring vil føre til at personer som oppholder seg midlertidig i Norge eller flytter hit ikke kan benytte sitt førerkort i mer enn tre måneder dersom det er utstedt utenfor EØS. Også på dette punktet mener Vegdirektoratet at hensynet til trafikksikkerheten må gå foran hensynet til den personlige friheten.

Endringene av helsekravene antas ikke å få store utslag når det gjelder hvem som kan få utstedt førerkort. Det stilles imidlertid mer konkrete krav til oppfølging og hyppighet på oppfølging hos lege dersom man for eksempel har diabetes. Kravene til syn blir med endringene mer konkrete. Konkretiseringen av kravene åpner for mindre skjønn, og dermed større likhet.

6. Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **1. juni 2010**. Svar kan også sendes til firmapost@vegvesen.no.