



**Statens vegvesen**

## Høringsoppsummering

Høring om forslag til forskrift om endring i førerkortforskriften

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
11. mars 2015

# Høringsoppsummering – Forskrift om endring førerkortforskriften

## 1. Innledning

Vegdirektoratet sendte 28. august 2014 forslag til endringer i førerkortforskriften til høring. Fristen for å avgi høringsuttalelse var 21. november 2014.

Høringen gjaldt i hovedsak følgende tema:

- Krav om å medbringe legitimasjon ved føring av selvbalsenerende kjøretøy
- Lemping av regler for anerkjennelse av EØS-førerkort som er utstedt på bakgrunn av et førerkort fra land utenfor EØS
- Endring av gyldighetstid for helseattester
- Oppdatering av henvisninger på bakgrunn av nytt vedtak om ekvivalenser mellom førerkortklasser
- Presiseringer av gjeldende regler på enkelte områder

Endringsforskriften ble kunngjort 6. januar 2015. Endringene er trådt i kraft, med unntak av endringene i § 4–5, som trer i kraft 1. januar 2016. På grunn av stor arbeidsmengde ved Kontor for førerprøver og -rettigheter, ble høringsoppsummeringen ikke ferdigstilt samtidig med at endringsforskriften trådte i kraft.

## 2. Høringsinstanser

Høringen ble sendt til 39 høringsinstanser.

Følgende instanser har avgitt hørings svar:

Statens vegvesen Region øst, Statens vegvesen Region nord, Statens vegvesen Region midt, Statens vegvesen Region sør, Trafikkforum, Norges Lastebileier-Forbund (NLF), MA rusfri trafikk og livsstil (MA), Kongelig Norsk Automobilklub (KNA), Fylkesmannen i Buskerud, NAF, Statens vegvesen Region vest, Helsedirektoratet og Politidirektoratet.

Forbrukerrådet har ingen merknader til høringen.

Det har kommet inn mange gode innspill til høringen. Noen av dem har medført at Vegdirektoratet har gjort endringer i den foreslåtte endringsforskriften.

I det følgende redegjøres kort for innholdet i de mottatte høringsinnspillene. Hørings svarene oppsummeres etter tema, og Vegdirektoratet gir sine kommentarer løpende.

### 3. Gjennomgang av høringsinnspillene

#### **Fører kortforskriften § 1–2 Anerkjennelse av utenlandske fører kort**

*Statens vegvesen Region øst* mener høringsbrevets eksemplifisering er en grei presisering av ønsket praksis i forhold til ordinære fører kortklasser, men savner tilsvarende presiseringer i forhold til yrkessjåførkompetanse kode 95. Regionen mener det bør presiseres at dersom fører retten skal aksepteres, så skal også yrkessjåførkompetanse som følger av denne aksepteres.

*Statens vegvesen Region nord* er enige i behovet for presiseringer slik dette framkommer i forslaget.

*Trafikkforum* støtter det fremlagte forslaget.

*NAF* finner ikke grunn til å gå inn på enkelthetene i forslaget, utover å konstatere at disse nå synes å samsvare med fører kortdirektivet og ekvivalensvedtaket, og fremstår som gode tiltak blant annet for å hindre «fører kortturisme». Ut fra et trafiksikkerhetssynspunkt hilser *NAF* disse tiltakene velkommen.

*Statens vegvesen Region vest* er enige i endringen, men mener det bør fremkomme en setning om yrkessjåførkompetanse, kode 95. Kan yrkessjåførkompetanse anerkjennes selv om fører kortklassene ikke kan aksepteres.

#### Vegdirektoratets kommentar:

Grunnutdanning for yrkessjåførkompetanse må gjennomføres i det landet hvor man har sin faste bopel. Etterutdanning for yrkessjåfør gjennomført i utlandet kan imidlertid godkjennes av regionvegkontoret etter dokumentert søknad jf. yrkessjåførforskriften § 36. Det er en forutsetning at etterutdanning gjennomføres i det landet vedkommende jobber og har arbeidstillatelse i, eller i landet hvor vedkommende bor.

Dette innebærer at det kan oppstå tilfeller hvor vi ikke vil anerkjenne fører retten, men hvor etterutdanningen anerkjennes etter vedtak fra regionvegkontoret. Uten gyldig fører rett kan imidlertid ikke yrkessjåførutdanningen brukes.

#### **Fører kortforskriften § 2–2 Kjøretøykategorier m.m.**

*Statens vegvesen Region øst* støtter forslaget om presisering av teksten i § 2–2, og legger til at også *NAV* misforstod bestemmelsen i den konkrete saken. Regionen er også av den oppfatning at § 12–1 bør presiseres ytterligere for å unngå misforståelser om hvilken definisjon som ligger til grunn, og har presentert et forslag til endring av § 12–1.

*Statens vegvesen Region nord* er enige i behovet for presiseringer slik det fremkommer i forslaget.

*Trafikkforum* støtter det fremlagte forslaget.

*Statens vegvesen Region vest* er enige i presiseringen.

#### Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet mener korrigeringen i § 2-2 er tilstrekkelig for å presisere rettstilstanden, og ser ikke behovet for å gjøre endringer i § 12-1 slik Region øst har foreslått.

#### **§ 4-1 Gyldighetstid for førerkort**

*Trafikkforum* støtter det fremlagte forslaget.

*Statens vegvesen Region vest* er enige i presiseringen.

#### **Førerkortforskriften § 4-5**

*Statens vegvesen Region øst* er enige i Vegdirektoratets argumentasjon for at kravet om praktisk prøve ved utløpt respittår skal gjelde også hvor årsaken til begrensningen av førerkortets gyldighetstid var manglende sikkerhetskurs på bane. Regionen gjør imidlertid oppmerksom på at trafikkopplæringsforskriften § 29-1 sjette ledd sier at man må hente ut førerkortet sitt innen 5 år før det blir krav om ny praktisk prøve når man har fullført all opplæring og alle prøver. De mener det blir urimelig å kreve praktisk prøve ved utløpt respittår når man har fem år på seg til å ta ut førerkortet.

Region øst påpeker også at det i trafikkopplæringsforskriften § 28-1 fjerde ledd åpnes for at praktisk prøve kan avlegges uten at sikkerhetskurs på bane er gjennomført. Ut fra et trafiksikkerhetsmessig synspunkt mener Region øst at all obligatorisk opplæring bør være gjennomført før praktisk prøve avlegges, og anbefaler Vegdirektoratet å se på dette ved neste revisjon av trafikkopplæringsforskriften.

*Statens vegvesen Region nord* er enige i forslaget til endring av § 4-5, og mener endringen vil bidra til en mer lik behandling av utløp av tungbilklasser. De vil likevel påpeke at det etter deres vurdering ikke er snakk om en presisering, men at dette er en realitetsendring med tanke på praksis i dag.

*Statens vegvesen Region midt* skriver at det er mulig at § 4-5 i dag er oppfattet ulikt, men tidligere avklaringer har vært at førerett skal kunne fornyes uten praktisk prøve i disse tilfellene. Det kan tenkes at det er gitt informasjon om at førerett kan fornyes uten praktisk prøve, og de foreslår at bestemmelsen ikke gis tilbakevirkende kraft.

*Trafikkforum* støtter det fremlagte forslaget.

*NLF* støtter kravet om praktisk prøve ved fornyelse av førerkort med ett års gyldighet i tunge klasser pga. manglende sikkerhetskurs på bane, når fornyelsen skjer senere enn ett år etter utløp.

*Statens vegvesen Region vest* ønsker en presisering av hvilke konsekvenser dette får og om det vil bli gitt overgangsordninger. Regionen spør om dette kan bety at endringen får tilbakevirkende kraft eller om det gjelder bare for de som tok tunge klasser etter 1. januar 2005.

### Vegdirektoratets kommentar:

Det er riktig som Region nord påpeker at dette ikke er en presisering, men at det innebærer en realitetsendring. I praksis har førerrett blitt fornyet etter fremlagt dokumentasjon på gjennomføring av sikkerhetskurs på bane, uten krav om praktisk prøve, selv om det er gått mer enn ett år siden førerrettens gyldighet utløp.

Ulike løsninger for eventuelle overgangsregler er drøftet i Vegdirektoratet, og vi har kommet frem til at det beste er at regelen gis utsatt ikrafttredelse, og trer i kraft fra 1. januar 2016. Dette anses å gi tilstrekkelig tid til å informere de som eventuelt har vært i kontakt med trafikkstasjonene og fått beskjed om at førerretten kan fornyes kun mot gjennomført sikkerhetskurs på bane. Datoen er også satt ut i fra at berørte da vil ha mulighet til å gjennomføre sikkerhetskurs på bane både i vintermånedene i begynnelsen av 2015, og i vintermånedene ved slutten av året. Dette anses å være tilstrekkelig med tid til at eventuelle berørte vil ha mulighet til å gjennomføre sikkerhetskurs på bane før endringen trer i kraft, og til at Statens vegvesen får informert publikum om endringene.

Kontor for førerprøver og -rettigheter vil ta kontakt med Kontor for opplæring og utvikling som har ansvar for trafikkopplæringsforskriften, vedrørende Region østs bemerkning om lite samsvar med at førerkort kan hentes ut opp til 5 år etter ervervet førerrett.

### **Førerkortforskriften § 5-2**

*Statens vegvesen Region nord* er enig i behovet for presiseringer slik dette fremkommer i forslaget.

*Helsedirektoratet* er enige i forslaget om at søkeren må ha lovlig opphold og fast bopel for å få utstedt førerkort.

*Statens vegvesen Region vest* er enig i at det er behov for presiseringer slik det fremkommer i forslaget.

### **Førerkortforskriften § 8-1**

*Statens vegvesen Region øst* mener de foreslåtte endringene er gode presiseringer. De ser imidlertid utfordringer med tanke på utekontroll dersom vi skal kreve 10 års sammenhengende førerrett før vedkommende kom til Norge.

*Statens vegvesen Region nord* er enig i forslaget om at henvisningen til § 4-6 fjernes, og at ordlyden gjøres mer generell. Forskriftsteknisk er dette en bedre løsning. Regionen ser praktiske utfordringer med bestemmelsen, men antar at dette kan løses nærmere i interne retningslinjer for saksbehandling og utekontroll.

*Statens vegvesen Region sør* ser at det kan bli en utfordring for Statens vegvesens utekontrollører. De anbefaler følgende formulering: «Førerkort kan likevel brukes som et ordinær EØS-førerkort dersom vedkommende kan dokumentere gyldig førerrett i en eller flere EØS-stater i minst 10 år sammenhengende før vedkommende kom til Norge.» Regionen peker på at det er vanskelig å kontrollere sammenhengende førerrett, og at det også er vanskelig å kontrollere når vedkommende person tok fast bopel i Norge dersom det ikke

kreves at man må ha med seg dokumentasjon på dette. Region sør foreslår som et alternativ å senke kravet til 5 år, og begrunner dette med at de da vil kunne innvilge innbytte til de som sto på tredjelandlista i § 10-2 fram til 1. oktober 2010. De kunne bytte inn i Norge da, men hvis de valgte å bytte inn i et annet EØS-land, vil dette gi dem mulighet til å bytte dette inn i norsk førerkort nå, hvis alle andre vilkår er oppfylt.

*Trafikkforum* støtter det fremlagte forslaget.

*KNA* mener forslaget til nytt annet ledd i § 8-1 er unødvendig strengt. De mener det burde holde med 3 eller 5 års sammenhengende førerrett i EØS-stater etter innbytte fra stat utenfor EØS. *Kna* finner at hele leddet i prinsippet er noe inkonsekvent i forhold til regelverket mellom EØS-stater.

*Statens vegvesen Region vest* er enige i presiseringen.

#### Vegdirektoratets kommentar:

Som redegjort for i høringsnotatet, er vurderingen av hvor lang tid vedkommende må ha vært innehaver av et EØS-førerkort i forkant av etablering av fast bopel i Norge basert på en avveining av flere hensyn. Vi mener at kravet om 10 års førerrett sikrer en viss kompetanse hos førerkortinnehaveren, samtidig som det hindrer førerkortturisme og omgåelse av reglene i § 10-2. Vi merker oss at noen høringsinstanser anser 10 år som for strengt. Dersom det skulle vise seg i praksis at 10 år er for strengt, vil vi vurdere bestemmelsen på nytt.

Vegdirektoratet understreker til Region sør at hvor man vil bytte inn førerkortet sitt ikke er valgfritt, og heller ikke var det i 2010. Hvor man kan bytte inn førerkortet sitt avhenger av hvor man har sin faste bopel. Det vil si at personer som hadde fast bopel i Norge i 2010 ikke kunne velge å bytte inn førerkortet sitt i en annen EØS-stat. Har man byttet inn i en annen EØS-stat til tross for at den faste bopel er i Norge, anerkjennes ikke førerretten i henhold til § 1-2, da førerkortet i tilfelle er utstedt i strid med direktivet.

#### **Førerkortforskriften § 9-1**

*Statens vegvesen Region sør* skriver at de ser at det kan være en skrivefeil når det gjelder «fjerner henvisningen til § 8-1 sjette ledd» som de tror skal være «fjerner henvisningen til § 8-2 sjette ledd».

*Trafikkforum* støtter det fremlagte forslaget.

*Statens vegvesen Region vest* er enige i presiseringen.

*Helsedirektoratet* skriver at det er viktig at alle førerkortinnehavere når de fyller 75 år, også de med utenlandsk EØS-førerkort, må få utstedt nytt førerkort på grunnlag av gjennomført helseundersøkelse.

#### Vegdirektoratets kommentar:

Det er riktig som Region sør skriver at det er en skrivefeil i høringsnotatet. Forskriftsteksten henviser til § 8-2 sjette ledd.

Det kreves ikke helseattest ved søknad om innbytte av førerkort utstedt innenfor EØS. Årsaken til dette er EU-direktivets prinsipp om gjensidig anerkjennelse av førerkort, som også innebærer at førerkort skal kunne brukes og byttes inn i andre uten tilleggskrav. Det er imidlertid mulig slik som vi gjør nå, å ta også de som velger å beholde EØS-førerkortet sitt inn under de norske reglene for helseundersøkelse ved fylte 75 år.

#### **Førerkortforskriften § 9-2**

*Statens vegvesen Region nord* kommenterer dette under §§ 10-3 og 10-3a.

*Trafikkforum* støtter det fremlagte forslaget.

#### **Førerkortforskriften § 9-4**

*Statens vegvesen Region sør* spør om dette kun gjelder for studenter, og om dette betyr at man ved andre midlertidige opphold som f.eks. au pair-jobb ikke får byttet inn førerkortet.

*Statens vegvesen Region vest* spør hvorfor dette blir endret, og mener dette er en innskjerpelse for de som reiser til utlandet for å jobbe.

*Trafikkforum* støtter det fremlagte forslaget.

#### Vegdirektoratets kommentar:

Førerkortforskriften kapittel 9 gjelder anerkjennelse av utenlandske førerkort for personer som har fast bopel i Norge.

Utgangspunktet er at førerkort bare utstedes til personer som har sin faste bopel i landet. Presiseringen skal vise at studenter er de eneste som kan erverve førerkort i et land hvor de ikke har sin faste bopel og likevel få førerkortet anerkjent. Dette er et prinsipp som følger av tredje førerkortdirektiv (direktiv 2006/126/EF) artikkel 7 nr. 1 bokstav e.

Offisiell fast bopel for studenter er hjemlandet. Det vil si at selv om en person studerer i et annet EØS-land, så er den faste bopelen i Norge. Dvs. at de kan få utstedt førerkort i Norge. Vedkommende kan likevel erverve førerkort i staten hvor han eller hun studerer. Derfor må det presiseres at hvis en student erverver førerkort i staten hvor han eller hun studerer, kan dette førerkortet byttes inn mot at det legges frem dokumentasjon på minst 6 måneders opphold i staten hvor vedkommende har studert.

For au pairer og personer som jobber utenlands gjelder kravet til fast bopel som vanlig, slik som definert i § 2-3. Dvs. at de må ha oppholdt seg i utstederlandet i minst 6 måneder ved utstedelsen av førerkortet som kreves byttet inn. Forskjellen fra studentene er at de som arbeider eller er au pairer ikke regnes for å ha fast bopel i hjemlandet ved oppholdet i utlandet. Er man au pair eller jobber i et annet land, regnes man altså for å ha fast bopel i det landet man oppholder seg dersom oppholdet går ut over 6 måneder. Slik er det ikke for studenter.

Presiseringen som gjelder for studenter er altså ikke noen endring i adgangen til å få byttet inn førerkort ervervet utenlands for andre enn studenter, så lenge det kan dokumenteres at

vedkommende hadde sin faste bopel i utstederlandet på det tidspunktet førerkortet er utstedt.

Utgangspunktet for vurderingen av fast bopel er registrering i Folkeregisteret. Dersom søker mener at folkeregistreringen ikke viser det reelle bopelsforholdet, er det opp til søkeren å dokumentere at den faste bopelen har vært i utstederlandet i perioden hvor førerkortet er utstedt. Det vil si at oppholdet må ha vart i mer enn 6 måneder.

### **Førerkortforskriften § 10-2**

*Statens vegvesen Region øst* er enige i at klasse BE også tas inn i § 10-2. De stiller imidlertid spørsmål ved om det er logisk at klasse BE kan byttes direkte, da det etter trafikkopplæringsforskriften § 30-3 er krav om at klasse B er bestått før man kan erverve klasse BE i Norge. De foreslår derfor at klasse B må være bestått før klasse BE kan byttes inn, og at dette innarbeides i § 10-2 femte ledd. Regionen stiller også spørsmål ved logikken ved at en kandidat som stryker på praktisk prøve, eller ikke overholder innbyttefristen, blir pålagt å gjennomføre tilleggsopplæring for klasse B når det er i klasse BE prøven skal avlegges. Region øst bemerker også at teksten i tredje ledd annen setning må presiseres i forhold til om det skal avlegges teoretisk prøve klasse B når ny praktisk prøve skal avlegges på klasse BE.

*Trafikkforum* støtter det fremlagte forslaget.

#### Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet mener det er prinsipiell forskjell på å erverve klasse B og BE for første gang, fremfor å bytte inn en førerrett fra et annet land. De som søker om innbytte av klasse BE gjør dette på bakgrunn av en allerede ervervet førerrett, og de skal derfor både ha vært igjennom opplæring og ha kjøreefaring fra før. Det er mer krevende å kjøre opp på BE enn på B, og man må ha en kompetanse for å bestå den praktiske prøven.

At man må gjennomgå opplæring for klasse B ved stryk eller utløpt ettårsfrist kan sammenlignes med reglene ved tilbakelevering. Hvis det er krav om teoretisk prøve så er det teorien på B du avlegger selv om det er klasse BE du tar praktisk prøve i.

Hvis du ikke består praktisk prøve klasse BE, kan du da gå tilbake til klasse B. Det er greit å velge å gå ned til klasse B dersom man ikke består praktisk prøve for klasse BE.

### **Førerkortforskriften § 10-3**

*Statens vegvesen Region øst* er enige i at dagens regler synes å være for strenge. Regionen mener det bør vurderes mer lempelige regler for personer som har hatt EØS-førerkort i 5-10 år før de tok fast bopel i Norge. De foreslår at reglene i § 10-2 blir gjort gjeldende så langt de passer, slik at førerkort som hovedregel kan byttes inn mot praktisk prøve. En slik regel vil ivareta trafikksikkerheten og hindre «førerkortturisme».

Region øst har som generell kommentar til kapittel 10 skrevet at det bør etableres rutiner for å registrere avslag på søknader om innbytte i Autosys som er lesbare både for politiet og



Statens vegvesens utekontrollører. Dette vil lette arbeidet i kontrollsammenheng når søkere får tilbakelevert utenlandsk førerkort ved avslag på innbytte etter klagefristens utløp.

*Statens vegvesen Region nord* støtter i utgangspunktet forslaget om direkte innbytte hvor personer har hatt førerrett fra EØS-stat i minst 10 år sammenhengende. De mener det kan stilles spørsmål ved hva lengden på førerrett i annen stat bør være, men synes forslaget er godt begrunnet i høringsnotatet. Regionen ser at dette kan by på utfordringer i kontrollsammenheng, men dette kan presiseres nærmere i interne retningslinjer.

*Statens vegvesen Region sør* ser at kravet om 10 års sammenhengende førerrett gi utfordringer i kontrollsammenheng.

#### Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet ser at denne regelen kan gi utfordringer i kontrollsammenheng. Vi mener likevel at det er viktig og riktig å innføre dette kravet.

Vegdirektoratet understreker at kravet om 10 års sammenhengende førerrett gjelder forut for etablering av fast bopel i Norge. Det er altså ikke mulig å regne med tiden man har vært bosatt i Norge.

#### **Førerkortforskriften § 10-3a (§ 10-4)**

*NLF* er kritisk til lempingen av reglene for innbytte av førerkort som er utstedt på bakgrunn av innbytte av førerkort fra et land utenfor EØS. *NLF* krever at de som har ervervet gyldig førerkort for tunge klasser i sitt hjemland før de får fast bopel i Norge må ta sikkerhetskurs på bane før de får gyldig norsk førerkort i tunge klasser.

*Statens vegvesen Region sør* skriver at de er usikre på formuleringen «teoretisk og praktisk prøve», og lurer på om det menes teoretisk eller praktisk prøve, da det kan være forskjellige krav til innbytte. Regionen spør om det skal være slik at kravet i EØS-landet bestemmer hvilke krav vi skal sette i Norge.

#### Vegdirektoratets kommentar:

Norske myndigheter er gjennom direktiv 2006/126/EF, som er bindende for Norge pga. EØS-avtalen, forpliktet til å anerkjenne førerkort utstedt i annen EØS-stat uten tilleggskrav. For øvrig vises til andre innlegg i vinterførerkort-debatten.

Årsaken til at EØS-førerkort som opprinnelig er utstedt i et tredjeland byttes direkte inn dersom førerkortinnehaveren har bestått praktisk og teoretisk prøve før førerkortet ble byttet inn, er at det etter tredje førerkortdirektiv kun er krav om at praktisk og teoretisk prøve er bestått for at førerrett skal kunne oppnås. Direktivet stiller ikke krav om opplæring i tillegg til prøvene. Vi finner det derfor riktig å innvilge direkte innbytte av slike førerkort, fordi de tilfredsstillende minimumskravene i direktivet. Slik sett blir det altså avgjørende hvilke prøver vedkommende har vært igjennom i annen EØS-stat.

Vegdirektoratet er kommet til at det blir ryddigere å endre benevnelse på bestemmelsen fra § 10-3a til § 10-4. Dagens §§ 10-4 og 10-5 blir ny §§ 10-5 og 10-6.

## Fører kortforskriften § 12-1

*Statens vegvesen Region øst* støtter Vegdirektoratets argumentasjon og forskriftstekst når det gjelder krav til legitimasjon ved føring av selvbalanserende kjøretøy.

Region øst har også lagt fram følgende forslag til ny tekst i § 12-1, sett i sammenheng med § 2-2: «Kjøring med motorvogn, herunder traktor, motorredskap og snøscooter, som har tillatt totalvekt ikke over 3500 kg, og som er konstruert for en hastighet ikke over 10 km/t, og som bare med vesentlige konstruktive forandringer kan kjøres med større hastighet, kan føres av person som er fylt 16 år og har nødvendig ferdighet.»

*Statens vegvesen Region sør* mener det må være samme krav til legitimasjon for å føre selvbalanserende kjøretøy som for andre kjøretøy. Det kan være forvirrende i forhold til våre ellers strenge krav til legitimasjon. De mener også at kravene til legitimasjon bør være de samme uavhengig av alder.

*Trafikkforum* støtter det fremlagte forslaget.

*MA* er av den oppfatning at det kreves stor aktsomhet fra myndighetenes side når det gjelder segway. Etter deres mening har man å gjøre med et kjøretøy som befinner seg i grenseland mellom leketøy og transportmiddel, og som kom komme til å sette sitt preg på trafikkbildet på en uheldig og risikofylt måte i framtida. *MA* mener derfor at det er på sin plass med både aldersgrense og legitimasjonskrav. *MA* anser dette som svært viktig, for å sikre overholdelse av aldersgrensen. Så får heller legitimasjonsplikten oppheves ved f.eks. 25 år.

*NAF* redegjør for at de i sitt hørings svar til segway-høringen gikk inn for at det burde være krav om ansvarsforsikring ved føring av selvbalanserende kjøretøy ut fra det farepotensialet disse kjøretøyene kan representere. Gitt at selvbalanserende kjøretøy er involvert i et trafikkuhell, vil det etter *NAF* sin oppfatning være en fordel at føreren av kjøretøyet er forpliktet til å kunne forevise legitimasjon.

*Statens vegvesen Region vest* vil foreslå at de samme kravene til legitimasjon som følger av fører kortforskriften § 5-2 gjøres gjeldende også ved føring av selvbalanserende kjøretøy. De mener det bør være de samme krav til legitimasjon som det er for å føre andre kjøretøy.

*Politidirektoratet* har forelagt høringen for politidistriktene, og gjengir i sitt hørings svar kommentarer fra Østfold og Oslo politidistrikt. Politidirektoratet er bekymret for at det ikke stilles krav om sikkerhetslementer i legitimasjonen. De har likevel merket seg at det i høringsnotatet fremgår at dette skal vurderes på nytt dersom det viser seg at legitimasjonskravet ikke er strengt nok. Oslo politidistrikt skriver at kravet til legitimasjon for alle førere på generelt grunnlag forenkler politiets arbeid så lenge det skal sanksjoneres mot overtredelser av lover og forskrifter knyttet til vegtrafikkloven. Dette gjelder spesielt når det er åpnet for bruk av utstedelse av forenklet forelegg for flere overtredelser utført med selvbalanserende kjøretøy. Distriktet mener derfor ikke det bør settes noen øvre aldersgrense for å medbringe legitimasjon. Uttalelsen støttes av Politidirektoratet. Oslo politidistrikt tilrår også at det åpnes for å kunne sanksjonere med gebyr dersom legitimasjonsplikten ikke overholdes, og Politidirektoratet støtter dette.

### Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet viser til vår redegjørelse i høringsnotatet. Som anført der, er det behov for å sette et krav til legitimasjonen som er tilpasset aldersgruppen 16 til 18 år. Selv om vi har fått tilbakemeldinger på at legitimasjonskravet bør være det samme i alle bestemmelser i førerkortforskriften ut fra en helhetstankegang, mener Vegdirektoratet likevel det er riktig å fastsette legitimasjonskravet som foreslått. Vi anser det som to forskjellige situasjoner hvor Statens vegvesen skal utstede et førerkort til en person og må kontrollere at vi utsteder et bevis som også kan brukes som legitimasjon til rette vedkommende. I denne sammenheng er funksjonen til legitimasjonskravet litt annerledes, hvor det skal benyttes for å dokumentere riktig alder. Vi finner det derfor saklig å kunne benytte en annen type krav til legitimasjonen i disse tilfellene.

Dersom det viser seg at Vegdirektoratets vurderinger medfører at legitimasjonskravet ikke er strengt nok, vil vi gå tilbake på dette ved en ny høring. Det er også naturlig at det gjøres en ny vurdering på dette når nasjonalt ID-kort kommer.

Forskrift av 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen er fremmet ved Kgl. Res., og det er derfor ikke mulig å gjøre noe med dette i denne omgang. Vegdirektoratet vil vurdere om vi bør gå videre med dette og eventuelt ta det opp med Samferdselsdepartementet.

Høringsinstansene ble bedt om å kommentere om det bør settes en øvre aldersgrense for å medbringe legitimasjon ved føring av selvbalsenerende kjøretøy. Det er ikke kommet mange høringssvar som berører dette punktet. Vegdirektoratet ser ikke grunn til å skille på alder når det gjelder kravet til legitimasjon. Ved å la kravet gjelde alle som fører selvbalsenerende kjøretøy, vil man unngå tvil i kontrollsituasjoner.

### **Førerkortforskriften vedlegg 1 § 5 sjette ledd**

*Statens vegvesen Region nord* er enige i Vegdirektoratets vurdering om at gjeldende regel er uheldig, og støtter forslaget om endring.

*Statens vegvesen Region sør* støtter forslaget om endring, men mener at rutiner må avklares i forhold til når bruker søker om flere tunge klasser samtidig. Vil man kunne utvide til ny tung klasse på samme helseattest hvis en klasse er utstedt innenfor ettårsfristen. Vil dette forenkles ved at helseattest har 5 års gyldighet fra utstedelse?

*NLF* støtter forslaget om at de som søker om tunge førerkortklasser ikke kan ha helseattest som er eldre enn ett år.

*Fylkesmannen i Buskerud* slutter seg til utsagnet i høringsnotatet om at helseattester er «ferskvare». Helseforhold endrer seg gjennom livet, men hvor hurtig dette skjer avhenger blant annet av alder, individuelle forhold og eventuelle sykdomstilstander. Dette må tas høyde for når generelle regler om gyldighetstid skal fastsettes. Fylkesmannen er helt enig i at 3 års administrativ gyldighet oppheves, da myndighetene er avhengig av et oppdatert beslutningsgrunnlag når det skal tas stilling til helse. De er imidlertid skeptiske til at førerkortsaker skal kunne behandles på bakgrunn av helseattester som er eldre enn 6

måneder ved søknad om førerkort. Slik Fylkesmannen i Buskerud leser forslaget, er det heller ikke adgang til å kreve ny helseattest når attesten er mindre enn ett år gammel. Fylkesmannen mener at helseattestene må være «ferske», og ikke bør være eldre enn maksimalt 6 måneder ved innlevering. Når førerkort kan utstedes dagen før helseattesten er ett år gammel, er den absolutt ikke «ferskvare» lenger. Det reises også spørsmål ved om reglene bør være strengere for førerkortinnehavere over 70 år med førerkort i gruppe 2 og 3. Hvis ikke kan vi risikere at personer i denne gruppen får fornyet førerkortet sitt for et nytt år med en helseattest som snart er ett år gammel. Teksten som åpnet for innhenting av ny helseattest er tatt ut i det nye forslaget.

Hvor helsekrav ikke er oppfylt, vil saken ofte forelegges fylkesmennene. Også her er det nødvendig med helseattest av nyere dato for å kunne vurdere om helsekravene er oppfylt med hensyn til den spesifikke problematikken, eller om det er adgang til å dispensere. Det vil da kunne være behov for å innhente ny helseattest.

*Helsedirektoratet* mener at den endelige avgjørelse av dette bør utsettes på grunn av arbeidet med revidering av vedlegg 1. Direktoratet vil derfor bare knytte noen få kommentarer til dette. De anbefaler at helseattesten ikke skal være over 3 måneder ved innlevering, da den må være «fersk» ved vurderingen av søknad om førerkort. Helsedirektoratet skriver at dersom det skulle ta lang tid før førerkort utstedes, kan det være behov for ny helseattest. De finner det rimelig at ny helseattest kan kreves dersom førerkortet ikke er utstedt etter ett år fra søknadstidspunktet. Helsedirektoratet bemerker at det i høringsnotatet står at legen har meldeplikt til politiet for personer som ikke lenger fyller helsekravene for å inneha førerkort. Dette er ikke riktig, legens meldeplikt gjelder til fylkesmannen, som så eventuelt tilrår politiet å inndra førerkortet.

#### Vegdirektoratets kommentar:

På grunn av det omfattende utkastet til endring av førerkortforskriften vedlegg 1 Helsekrav som ble sendt til høring 15. desember 2014, tas den foreslåtte endringen i vedlegg 1 § 5 ut av endringsforskriften nå. Utkastet til endring av helsekravene skal antakelig tre i kraft 1. september 2015. Høringen er tilgjengelig på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no):  
<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=748839>

## **4. Konklusjon**

Vegdirektoratet vedtok endringsforskriften i det vesentlige som hørt, med endringene som er redegjort for i høringsoppsummeringen. Endringsforskriften ble kunngjort 6. januar 2015.

Vi bemerker samtidig at endringene i vedlegg 2 § 2 ble fastsatt ved forskrift 17. november 2014 nr. 1438 om endring av forskrift om førerkort m.m. pga. implementeringsfrist for forordning 575/2014/EU.