

Høring om endring av førerkortforskriften vedlegg 1 -  
dispensasjon fra helsekrav til førerkort for tunge klasser for  
personer med syn på ett øye

**Oppsummering av høringsuttalelser med Helsedirektoratets  
vurderinger av høringsinnspillene**

## Innhold

1.	Innledning.....	4
2.	Til høringsnotatets avsnitt 10, rimelighetsvurdering .....	4
2.1.	Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019 .....	4
2.2.	Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 10 .....	5
2.3.	Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen .....	6
3.	Til høringsnotatets avsnitt 11, Hvem skal unntaksregelen gjelde for .....	6
3.1.	Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019 .....	6
3.2.	Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 11 .....	7
3.3.	Vurderinger og forslag etter høringen .....	13
4.	Til høringsnotatets avsnitt 12, varighet.....	13
4.1.	Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019 .....	13
4.2.	Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 12 .....	14
4.3.	Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen .....	15
5.	Til høringsnotatets avsnitt 13, tidsubegrensede dispensasjoner.....	16
5.1.	Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019 .....	16
5.2.	Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 13 .....	17
5.3.	Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen .....	19
6.	Til høringsnotatets avsnitt 14, forlenget overgangsordning .....	19
6.1.	Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019 .....	19
6.2.	Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 14 .....	19
6.3.	Vurderinger og forslag etter høringen .....	21
7.	Til høringsnotatets avsnitt 15, vilkår for videreføring.....	21
7.1.	Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019 .....	21
7.2.	Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 15 .....	22
7.3.	Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen .....	22
8.	Til høringsnotatets avsnitt 16, personer som ikke har fått forlenget dispensasjon .....	23
8.1.	Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019 .....	23
8.2.	Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 16 .....	23
8.3.	Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen .....	23
9.	Til høringsnotatets avsnitt 17, personer som har fått dispensasjon begrenset til 30. september utstedt i 2019 .....	23
9.1.	Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019 .....	23
9.2.	Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 17 .....	24
9.3.	Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen .....	24

10.	Til høringsnotatets avsnitt 18, generell dispensasjonshjemmel eller utvidet overgangsbestemmelse.....	24
10.1.	Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019 .....	24
10.2.	Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 18 .....	25
10.3.	Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen .....	25
11.	Til høringsnotatets avsnitt 19, økonomiske og administrative konsekvenser .....	26
11.1.	Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019 .....	26
11.2.	Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 19 .....	26
11.3.	Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen .....	26
12.	Til høringsnotatets avsnitt 20 forslag til endring av førerkortforskriftens vedlegg 1 – nytt tredje ledd .....	27
12.1.	Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019 .....	27
12.2.	Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 20 .....	27
12.3.	Forslag til forskriftstekst etter høringen .....	28

## 1. Innledning

Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet ba i brev av 15. oktober 2018 Helsedirektoratet vurdere hvordan tidligere innvilget dispensasjon for tunge klasser kunne videreføres for førere med syn på bare ett øye. Det ble bedt om vurdering av hvilke regelverksendringer som skal til for at berørte personer skal opprettholde sin dispensasjon, herunder fremdriftsplan med sikte på avklaring i god tid før dispensasjonene utløper.

I en utredning til Helse- og omsorgsdepartementet 10. desember 2018 konkluderte Helsedirektoratet med at det er i strid med EUs førerkortdirektiv (2006/126/EF) å gi dispensasjon fra kravet til synsstyrke, også ved videreføring av tidligere innvilgede dispensasjoner. Etter direktivet er det krav om et minimumsyn på 0,1 på det dårligste øyet og 0,8 på det beste øyet for tungbilførere.

Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet besluttet i etterkant av Helsedirektoratets vurdering, at det skal gis adgang til videreføring av eksisterende dispensasjoner for denne spesifikke gruppen. Selv om det ikke er adgang til å gi slik dispensasjon i dag, anser departementene at det likevel er ønskelig å videreføre de tidligere innvilgede dispensasjonene etter en individuell vurdering av det enkelte tilfelle og som hovedregel også gjennomføring av kjørevurdering.

På oppdrag fra Helse- og omsorgsdepartementet utarbeidet Helsedirektoratet derfor et høringsnotat med forslag til forskriftsendring, som Vegdirektoratet 27. juni 2019 sendte på høring, med høringsfrist 20. august 2019.

Ved høringsfristens utløp var det mottatt 16 høringsuttalelser.

Notatet oppsummerer høringsinstansenes synspunkter i høringsuttalelsene.

Avsnittene 2 til 12 nedenfor har følgende inndeling:

- a) I underpunkt 1 gjengis vurderingene i høringsnotatet av 27. juni 2019. Dette gjelder høringsnotatets avsnitt 10 til 20, side 13 til 22 i høringsnotatet.
- b) Deretter oppsummeres i underpunkt 2 høringsinstansenes innspill til avsnittene 10 til 20.
- c) I underpunkt 3 er Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter oppsummeringen av høringsinnspillene.

## 2. Til høringsnotatets avsnitt 10, rimelighetsvurdering

### 2.1. Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019

I høringsnotatets avsnitt 10 ble det skrevet følgende:

*«Etter en rimelighetsvurdering har Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet kommet til at det vil være riktig å gi norske tungbilsjåførere med syn på bare ett øye mulighet til å søke om å få fornyet en tidligere innvilget dispensasjon, forutsatt at øvrige vilkår er oppfylt.*

*Hensynet til at yrkessjåfører risikerer å bli stående uten jobb er her blitt tillagt vesentlig vekt. Mange har hatt førerkort i flere tiår og har kjørt uten problemer med syn på bare ett øye. Det dreier seg dessuten om et begrenset antall sjåfører, men med store konsekvenser for den enkelte som ikke lenger får dispensasjon for førerrett i førerkortgruppe 2 og 3.*

*Som EUs arbeidsgruppe også har påpekt er det lite forskning som viser sammenhengen mellom synsstyrke og ulykker ved føring av motorvogn i ulike førerkortgrupper.*

*For å ivareta hensynet til trafiksikkerheten foreslås det likevel å forskriftsfeste at fornyelse av tidligere innvilget dispensasjon, skal baseres på en individuell medisinsk vurdering, og at det må søkes dispensasjon ved hver fornyelse av førerkortet. Videre skal det som hovedregel gjennomføres en kjørevurdering ved trafikkstasjon. Dette for å sikre at dispensasjoner ikke videreføres der syn på bare ett øye går utover evnen til å kjøre trafiksikkert. Det er en forutsetning at alle øvrige helsekrav er oppfylt.»*

## 2.2. Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 10

**Norges Automobil-Forbund (NAF)** har i høringsuttalelse 19. juli 2019 skrevet:

*«Norges Automobil-Forbund (NAF) er en forbruker- og interesse-organisasjon som representerer ca. 500 000 medlemmer. Det er et overordnet mål for NAF å være en aktiv pådriver for utvikling av et transportsystem som tilfredstiller enkeltindividets behov for mobilitet, og samtidig ivaretar fellesskapets krav til miljø og sikkerhet.*

*Innledningsvis finner vi grunn til å peke på tidsmomentet i det foreliggende forslag som vil få konsekvenser for de praktiske sidene ved gjennomføringen. Ved endringen av førerkortforskriftens vedlegg 1 i 2016 ble det samtidig innført en overgangsbestemmelse som gjorde det mulig med sjåfører med syn på kun ett øye å søke om fornyet dispensasjon frem til 30.09. 2019. Det fremstår da som noe forunderlig at man sender ut nærværende høringsforslag 27.06.2019 og med en høringsfrist 20.08.2019. At brorparten av den norske befolkningen avviker ferien i høringsperioden, får så være. Verre er det at man formodentlig ikke vil rekke å få gjennomgått og innarbeidet høringsuttalelsene, fremmet og eventuelt vedtatt forslag til forskriftsendring før 30.09.2019- fristen utløper. En slik saksbehandling vil bl.a. føre til usikkerhet blant de det gjelder, det fremstår som uforutsigbart samt at det er lovteknisk uheldig. NAF vil for sin del anbefale at man i fremtiden unngår den type praksis.*

*Det utsendte forslag tar utgangspunkt i EUs førerkortdirektiv som er EØS relevant. Vi har derfor forståelse for at Norge er forpliktet til å korrigere sitt regelverk i tråd med direktivet.*

*Vi vil imidlertid peke på at de forholdsvis få sjåfører dette gjelder som ble funnet trafiksikre tidligere, formodentlig ikke er blitt mer trafikkfarlige nå enn da de ble gitt dispensasjon. Tvert imot har kjøretøyene gjennomgått en teknisk og digital utvikling som gjør det enklere og tryggere å være fører. Sagt med andre ord skulle ikke en fortsatt dispensasjon medføre noen økning av risikoen i trafikken. Det er vel i denne sammenheng også grunn til å peke på EUs arbeidsgruppe som i sin konklusjon slo fast at det er lite forskning som tilsier at det er noen sammenheng mellom synsstyrke og ulykker.»*

**Statens vegvesen, Region Vest** skrev følgende i høringsuttalelse 20. august 2019:

*«Region vest stiller spørsmål ved søkers behov for førerrett skal være en sentral del av vurderingen i dispensasjonssaker. Etter førerkortforskriftens øvrige unntaks-/dispensasjonsbestemmelser, for eksempel 14-3 tredje ledd, vektlegges ikke behov for førerrett. Vi mener at behov for førerrett ikke bør være en sentral del av vurderingen, det viktigste må være at trafikksikkerhetshensynet blir ivaretatt.»*

### 2.3. Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen

Ingen av de instanser som har uttalt seg i høringsrunden, har gitt uttrykk for at de er uenige i at det etter en rimelighetsvurdering vil være riktig å gi norske tungbilsjåførere med syn på bare ett øye mulighet til å søke om å få fornyet tidligere innvilget dispensasjon, forutsatt at øvrige vilkår er oppfylt. Det er heller ikke kommet noen avgjørende innvendinger mot dette i høringsuttalelsene.

Det er imidlertid flere av høringsinstansene, se for eksempel uttalelsen fra Helseklage i punkt 3.2. nedenfor og KNAs uttalelse i punkt 7.2 nedenfor, som peker på at det vil medføre en økt trafikksikkerhetsrisiko ved forlengelse av tidligere innvilget dispensasjon, slik at vilkårene, av hensyn til trafikksikkerheten, bør gjøres så stramme som mulig dersom dispensasjonsmuligheten forlenges.

Helsedirektoratet legger etter dette til grunn at det skal foretas en endring av førerkortforskriften vedlegg 1, helsekrav til førerrett, der den foreslåtte endring gis rettslig hjemmel. Helsedirektoratet vil imidlertid i de vurderinger som gjøres nedenfor i dette notatet, når det vurderes hvilke vilkår som må være oppfylt før dispensasjonssøknad kan innvilges, ta hensyn til de fremførte momentene om tiltak for å redusere trafikksikkerhetsrisikoen.

## 3. Til høringsnotatets avsnitt 11, Hvem skal unntaksregelen gjelde for

### 3.1. Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019

I høringsnotatets avsnitt 11 ble det skrevet følgende:

*«Fra endringen av synskravene 01.07.2010 kunne det ifølge Helsedirektoratets retningslinjer (IS-1348) ikke gis dispensasjon fra synskravene. Tidligere innvilget dispensasjon kunne imidlertid fornyes etter en rimelighetsbetraktning på følgende vilkår:*

*-Uendret synsstatus og helsetilstand ellers, og*

*-Ingen holdepunkter for praktiske kjøreproblemer eller -ulykker.*

*Helsedirektoratets retningslinjer gjelder for fylkesmennenes behandling av førerkortsaker. Fram til 01.01.2016 var Helsedirektoratet klageinstans for fylkesmennenes vedtak i dispensasjonssaker. Etter den tid har Helseklage behandlet klagene.*

*Det er opplysninger som kan tyde på at det i enkelte tilfelle er gitt dispensasjon etter 01.07.2010 også til personer som ikke har hatt dispensasjon for tunge klasser fra tidligere. Dispensasjon er i så fall gitt på feil grunnlag og i strid med retningslinjene.*

### Alternativ 1

*Etter Helsedirektoratets vurdering bør det settes et skille ved 01.07.2010, slik at bare dispensasjoner gitt før denne datoen kan videreføres etter 01.10.2019. Det vil også være i strid med tankegangen rundt «bestefarsrettigheter», jf. omtale ovenfor under "Andre lands regelverk", dersom nye dispensasjoner gitt i strid med forskrift og unntaksregler blir videreført.*

*Dersom dispensasjon er gitt første gang etter 01.07.2010, vil førerkortinnehaver med syn på bare ett øye i så fall ha dispensasjon fram til den utløper, maksimalt fram til 30.09.2019, når gjeldende overgangsordning opphører. Det kan i helt spesielle tilfelle være grunnlag for å gi dispensasjon etter vilkårene i den generelle bestemmelsen i vedlegg 1 § 7, men den utvidete adgangen til dispensasjon etter ny overgangsbestemmelse vil da ikke kunne benyttes.*

### Alternativ 2

*Alternativet til å tillate videreføring av dispensasjon gitt før 01.07.2010, vil være å åpne for en videreføring av dispensasjoner for førerkortgruppe 2 og 3 til personer med syn på ett øye, dersom dispensasjonen er gitt før 01.10.2016. Overgangsbestemmelsen i § 45 åpnet da for fornyelse av dispensasjon som var gitt i medhold av førerkortforskriftens vedlegg 1 før de nye helsekravene trådte i kraft.*

*Ved det siste alternativet blir det ikke gjort forskjell på de som har fått dispensasjon før juli 2010, og de som ved en feil har fått vedtak om dispensasjon første gang etter at de nye bestemmelsene trådte i kraft.*

**Vi ber om høringsinstansenes syn på de foreslåtte alternativene.»**

## 3.2. Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 11

**Norges Lastebileier-Forbund (NLF)** har i høringsuttalelse 20. august 2019 skrevet:

*«Det vises til brev datert 27.6.2019 vedr. forslag til endring av førerkortforskriften vedlegg 1 Helsekrav. Det vises også til vårt brev datert 27. august 2018 til Samferdselsminister Ketil Solvik Olsen, hvor vi tar opp urimeligheten i at en endring i et teoretisk krav skal medføre at inntil 200 yrkessjåfører (anslag) blir utestengt fra yrket fra 1. oktober 2019.*

*Da forslag til nytt vedlegg 1 Helsekrav var på høring i 2015, foreslo Norges Lastebileier-Forbund (NLF) i høringssvaret datert 20.3.2015 at «Dispensasjon kan gis der det etter en samlet vurdering av helsetilstand og trafikksikkerhet vil være åpenbart urimelig å avslå en søknad om dispensasjon, og særlig dersom den helsemessige begrunnelsen for dispensasjon ikke har forverret seg.»*

...

**Hvem skal unntaksregelen gjelde for?**

*I høringsnotatet omtales at «det kan tyde på at det likevel er innvilget nye dispensasjoner til personer etter 1. juli 2010 og frem til 1. januar 2016, og disse er i så fall gitt på feil grunnlag og i strid med retningslinjene.»*

*Dersom dispensasjon er gitt første gang etter 1. juli 2010, vil førerkortinnehaver med syn på ett øye ha dispensasjon frem til dens utløp den 30. september 2019 (når gjeldende overgangsordning opphører). Kun i spesielle tilfeller kan det være grunnlag for å gi ny dispensasjon etter denne dato. Normalt vil praksis bety at førerretten opphører etter denne dato for denne gruppen (jf. forslagsteksten til alternativ 1 s 21 i høringsdokumentet).*

*Alternativt foreslår Vegdirektoratet at man kan tillate en videreføring av dispensasjoner gitt før 1. januar 2016. Ved dette alternativet blir det ikke gjort forskjell på de som har fått dispensasjon før 1. juli 2010, og de som ved en feil har fått vedtak om dispensasjon etter 1. juli og frem til 1. januar 2016 (jf. forslag til alternativ 2, side 21 og 22 i høringsdokumentet).*

*NLF støtter alternativet hvor også de som eventuelt har fått innvilget dispensasjon etter 1. juli 2010 får mulighet til å søke om forlenget dispensasjon på lik linje med dem som fikk slik før denne datoen. NLF mener det er like urimelig at disse yrkessjåførene blir utestengt fra yrket, som de som har fått dispensasjonen innvilget før 1. juli 2010.»*

**Fellesforbundet** har i høringsuttalelse 4. juli 2019 uttalt:

*«Vi ber om at alternativ 2 blir innført slik at man unngår en videre forskjellsbehandling.»*

Norsk Transportarbeiderforbund, som fra 01.06.2019 er en del av Fellesforbundet, sendte brev til Samferdselsministeren 24.08.2018 der forbundet påpekte urimeligheten i innsnevringen av dispensasjonsmuligheten for sjåførere med syn på ett øye. Forbundet mente at dette ville ramme yrkessjåførere som på medisinsk faglig grunnlag hadde fått dispensasjon og som nå kunne risikere å miste jobben uten at deres helsetilstand var forverret på noen måte.

**Yrkestrafikkforbundet** skrev følgende i høringsuttalelse 20. august 2019:

*«Yrkestrafikkforbundets medlemmer er ansatte i godsneringen, kollektivtransporten, anleggsektoren og innenfor lager og spedisjon. Vi har ca. 11.600 medlemmer. De fleste av disse er yrkessjåførere på tyngre kjøretøy. Yrkestrafikkforbundet er tilsluttet Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS).*

*Yrkestrafikkforbundet takker for muligheten for å kommentere forslaget om endring av helsekravene for personer med syn på kun ett øye. Med dette inngis hørings svar.*

#### **Vedrørende mandatet**

*Vi registrerer at høringens mandat bare gjelder dispensasjonsadgang for personer med syn på ett øye. Problemstillingen er imidlertid ikke er unik for denne gruppe sjåførere.*

*For eksempel har vi blitt kontaktet av medlemmer med sykdommer som diabetes som inntil nå har fått dispensasjon etter § 45, men som heretter ikke vil få det. Disse medlemmene har rett på førerkort for tyngre klasser, men blir ikke gitt kjøreseddel. Disse medlemmene har like kontrollerte og stabile helsesituasjoner som sjåførere med syn på kun ett øye.*

*Yrkestrafikkforbundet ser ingen prinsipiell begrunnelse for å skille mellom personer med syn på kun ett øye og andre med kontrollerte diagnoser.*



### **Overgangsbestemmelsens omfang – alternativ 1 eller alternativ 2?**

*Alternativ 2 må innføres. Det skal ikke gå ut over borgeren at forvaltningen har innvilget en dispensasjon på mulig feil grunnlag. Alternativ 2 er dessuten enklere å praktisere, ettersom man ikke trenger å operere med skjæringspunktet 01.07.2010.»*

#### **Maskinentreprenørenes forbund (MEF) uttalte i høringsuttalelse 20. august 2019:**

*«Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) er en frittstående bransje- og arbeidsgiverorganisasjon som representerer mer enn 2100 små, mellomstore og store bedrifter. Hovedtyngden av medlemsbedriftene driver maskinell anleggsvirksomhet, men forbundet organiserer også skogsentreprenører, brønnborere og gjenvinnings- og avfallsbedrifter. Samlet omsetter medlemsbedriftene for rundt 80 milliarder kroner i året og sysselsetter mer enn 30 000 arbeidstakere. MEF har egen hovedavtale med LO og tariffavtaler med Norsk Arbeidsmandsforbund, Norsk Transportarbeiderforbund og Fellesforbundet.*

*MEF støtter alternativet hvor også de som eventuelt har fått innvilget dispensasjon etter 1. juli 2010 får mulighet til å søke om forlenget dispensasjon på lik linje med de som fikk slik før denne datoen. Vi mener det er like urimelig at disse yrkessjåførene blir utestengt fra yrket, som de som har fått dispensasjonen innvilget før 1. juli 2010.»*

#### **Kongelig Norsk Automobilforbund (KNA) har i høringsuttalelse 15. august 2019 skrevet:**

*«KNA er i sterk tvil om det er adgang til slike overgangsregler/dispensasjoner etter EUs førerkortdirektiv, men forholder seg til forslaget slik det foreligger til høring.*

*KNA mener dagens krav om syn på begge øyer best ivaretar trafikksikkerheten, men ser også at det kan være urimelig i forhold til personer som i lang tid har hatt dispensasjon etter tidligere regler. KNA vil derfor ikke motsette seg en forlengelse av dispensasjonsmuligheten. Vi mener at det ikke bør skilles mellom dem som hadde dispensasjon før 01.07.2010 og de som ved på feil grunnlag har fått etter denne datoen. Det er ikke de aktuelle førerne som er å klandre, men førerkortutstederen. KNA mener altså at alternativ 2 til endring av helsekravet om syn er det mest fornuftige.»*

#### **Utrykningspolitiet (UP) uttalte følgende i høringsuttalelse 22. juli 2019:**

*«Vi viser til høringsbrevet av 27.06.2019.*

*Saken grunner på en helsefaglig vurdering utført av Helsedirektoratet. Videre må søkeren gjennomgå en individuell vurdering samt at det vil bli gjennomført en kjørevurdering. Up har ingen tall/erfaring som tilsier at personer som er omfattet av dispensasjonen utgjør en økt risiko for trafikksikkerheten. I lys av det som er nevnt ovenfor har Utrykningspolitiet ingen merknader til høringen.»*

#### **Helseklage har i høringsuttalelse av 20. august 2019 uttalt følgende:**

*«Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten (Helseklage) er klageinstans over vedtak fra fylkesmannen i disse sakene. Vi kan ikke se å ha mottatt høringen som høringsinstans, men tillater oss likevel å inngi tilsvaret.»*

Helseklage erkjenner at behandlingen av en søknad som gjelder dispensasjon for videre førerrett av tunge kjøretøyer for sjåførere som kun har syn på ett øye, er viktig for den det gjelder. Behandlingen av disse sakene har blant annet av denne grunn vært underlagt overgangsregler i en periode som et tiltak for å legge til rette for omskolering til nytt yrke. Den opprinnelige endringen av reglene var begrunnet i en tilpasning til gjeldende EU-direktiv på området.

Helseklage har ved behandlingen av sakene et særskilt fokus på trafiksikkerhetshensyn. I saksforberedelsen inngår også helsemessige vurderinger som utarbeides av medisinsk sakkyndige.

Det vises herunder til at den medisinske vurderingen av varig tap av syn på ett øye er at man får nedsatt evne til å vurdere avstand og fart. Alene vil dette kunne utgjøre en betydelig risiko i trafikken. Det forhold at det er kjøretøy på inntil 50 tonn som skal føres av sjåførere med nedsatt evne til å vurdere avstand og fart i hastigheter på inntil 80 kilometer per time, anser vi er et relevant trafiksikkerhetsmessig moment.

Minstekravet til synsstyrke er i høringsnotatet satt til 0,1 for at man skal ha en reserve synsstyrke. Dette medfører at man ser på 6 meter det en person med normalt syn kan se på 60 meters avstand. Hensikten med en reserve synsstyrke er at man ved plutselig innsettende synstap på det ene øyet, kan kjøre bilen ut av veibanen og parkere. Vi anser imidlertid at denne manøveren med syn på bare ett øye, vil medføre betydelig økt risiko for medtrafikanter.

Det vises videre til at man ved tap av syn på ett øye også vil få innskrenkninger i synsfeltet. Monokulært syn (syn på kun ett øye) vil normalt gi et synsfelt på 90 grader til siden og 60 grader inn mot nesten (totalt 150 grader i horisontalplanet). Kravet til synsfelt for tyngre kjøretøy er minst 160 grader i horisontalplanet.

Ut fra en medisinsk vurdering vil sjåførere med syn kun på det ene øyet generelt medføre økt trafiksikkerhetsrisiko. Generelt kan det legges til grunn at de ikke oppfyller helsekravene til verken synsstyrke eller synsfelt for gruppe 2 og 3. I tillegg foreligger det nedsatt evne til å bedømme avstand og fart, hvilket øker risikoen ytterligere.

Som følge av disse overordnede momentene anser Helseklage at det bør utvises varsomhet med utvidelse av adgang til dispensasjon. Det følger videre av dette at en videreføring av adgangen således bør omfatte en så begrenset gruppe som praktisk mulig.

Vi bemerker for ordens skyld også at det ved en videreføring av ordningen bør inntas en uttrykkelig hjemmel i førerkortforskriften § 14-1 hvor det fremgår at det Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten som er rett klageinstans i disse sakene.»

**Norges optikerforbund** skrev i høringsuttalelse 16. august 2019:

«Norges Optikerforbund takker for å være på høringslisten. Ut fra dokumentert kunnskap innen fagområdet anses det ikke å være stor trafiksikkerhetsrisiko ved forslaget.

**Høringsrunden 2015:**

Norges Optikerforbund påpekte i høringsrunden 2015 (førerkortforskriftens vedlegg 1 om helsekrav) at forslaget innebar en betydelig innstramning i forhold til tidligere håndheving av

regelverket innen førerkortgruppe 2 og 3 og behovet for en fornuftig overgangsordning for enøydde yrkessjåfører.

Optikerforbundet har i ulik dialog med Helsedirektoratet spesifikt diskutert enøydde med klasse 2 og 3 førerkort uten at direktoratet endret standpunkt.

**Negative konsekvenser:**

Etter at de nye helsekravene trådte i kraft har Norges Optikerforbund hatt flere henvendelser fra fortvilte sjåfører, familie og arbeidsgivere. Vi har vært i samtaler med interesseorganisasjoner for yrkessjåfører. Optikerforbundet er kjent med flere saker der tap av arbeidsplass er diskutert.

**Fornuftig med bedre overgangsordning:**

En mer fornuftig overgangsordning for de dette gjelder burde vært diskutert i utgangspunktet. En høring på dette er fornuftig.

**Hvem skal unntaksregelen gjelde for:**

At det kun er de med en allerede eksisterende dispensasjon som skal kunne få denne videreført er et viktig premiss. Høringen viser til at det etter 1. juli 2010 ikke skulle være mulig å få innvilget nye unntak, men at dette har skjedd. Hvis man først har fått innvilget et unntak og har et etablert behov for førerkort for tyngre kjøretøy, vil det for den enkelte føles urettferdig hvis noen med unntak skal få videreført dette, mens andre ikke skal kunne ha denne muligheten. Slik sett virker alternativ 2 (side 15) som det alternativ som vil oppleves mest fornuftig sett fra befolkningens ståsted.»

**Statens vegvesen, Region midt skrev i høringsuttalelse 20. august 2019:**

«Region midt har hatt høringen ute blant fagavdelingene og har mottatt følgende kommentarer til høringen:

Vi oppfatter høringsnotatet til at det skal gis mulighet for å videreføre adgangen til å dispensere fra synskravet for førerrett i tunge klasser for personer med syn på bare ett øye.

Spørsmålet er hvilken gruppe som skal få denne muligheten, og det ene alternativet som beskrives er de som er gitt dispensasjon på feil grunnlag frem til 30.09.2016.

Vi har ingen sterke synspunkter på om alternativ 1 eller 2 skal gjelde, men det kan synes å være fornuftig at det stilles en del krav for å få vurdert dispensasjonen.

Proessen oppleves noe uryddig og undergraver på en måte tidligere vedtak. Et spørsmål som kommer opp, er hva som skjer med de som med egne midler har skaffet seg en ny yrkesveg på grunn av forskriftsendringen som kom i 2016. Vil de ha noe grunnlag for å søke om dispensasjon for sine utlegg?

Krav om kjørevurdering støttes som et absolutt krav i forhold til dispensasjonssøknaden, for å ivareta trafiksikkerheten.

Skal vi først dispensere fra noe som er besluttet i EU, bør alternativ 1 bli gjeldende, da det virker som en mest fornuftig løsning.

*Utover dette mener vi høringen er godt utarbeidet og viser at problemstillingen er godt utredet, både ved å belyse praksis fra andre land, og at det er tatt høyde for trafikksikkerhetsaspektet.»*

**Statens vegvesen, Region nord** har i høringsuttalelse 20. august 2019 uttalt:

*«Region nord har gått gjennom høringsnotatet og vurdert de foreslåtte alternativene. Som det fremgår av høringsnotatet foreligger det ikke sikre tall på hvor mange personer som i dag har førerrett i førerkortgruppe 2 og 3 med syn på bare ett øye. Det antas at antallet er relativt begrenset, og vår vurdering er at det av disse er relativt få som på feil grunnlag og i strid med retningslinjene har fått innvilget dispensasjon første gang etter 01.07.2010. Vi er derfor kommet til at alternativ 2 bør bli gjeldende. Vi anser det også som positivt at det, for å ivareta trafikksikkerheten, foreslås å forskriftsfeste at fornyelse av tidligere innvilget dispensasjon skal baseres på en individuell medisinsk vurdering, og at det som hovedregel skal gjennomføres en kjørevurdering ved trafikkstasjon. Utover dette har vi ingen merknader til de foreslåtte endringene.»*

**Statens vegvesen, Region øst** skrev i høringsuttalelse av 20. august 2019 at de støtter alternativ 2.

**Statens vegvesen, Region vest** skrev i høringsuttalelsen om dette punktet:

**«Hvem skal unntaksregelen gjelde for?**

*Høringsinstansene blir bedt om å ta stilling til to ulike alternativer, som gjelder hvem unntaksregelen skal gjelde for. Alternativene går ut på om dispensasjonsadgangen bare skal gjelde for søkere som fikk innvilget dispensasjoner før 1.07.2010, eller om de som fikk innvilget dispensasjon ved en feil etter denne datoen også skal kunne få innvilget dispensasjon. Så lenge alle som har fått en dispensasjon må gjennom den samme medisinskfaglige vurderingen og kjørevurdering, ser vi det ikke som problematisk at også de som ved en feil fikk innvilget dispensasjon etter 1.07.2010, kan få muligheten til å søke om fornyelse av denne. Videre er det i høringen uttalt at det er lagt vesentlig vekt på at yrkessjåfører står i fare for å miste jobben, og at dette utgjør en begrenset gruppe. Etter region vest sitt syn vil dette momentet også gjøre seg gjeldende for personer som fikk innvilget dispensasjon ved en feil etter 1.07.2010. Slik Region vest forstår forslaget i alternativ 1 vil denne gruppen maksimalt kunne få dispensasjon frem til 30.10.2019. De som blir rammet av endringen vil da få uforholdsmessig kort tid på seg til å skaffe seg annet arbeid, uten at disse kan lastes for at dispensasjonssøknaden deres tidligere ble innvilget ved en feil.*

*Helsedirektoratet foreslår at overgangsordningen forlenges med maksimalt 10 år. Region vest støtter dette forslaget, men vurderer det slik at overgangsordningen også bør gjelde de som fikk innvilget dispensasjon ved en feil etter 1.07.2010. Region vest sin anbefaling er derfor alternativ 2.»*

**Statens vegvesen, Region sør** går i sin uttalelse inn for at alle med syn på bare ett øye som har fått innvilget dispensasjon, skal ha lik mulighet til å søke om fornyelse av dispensasjonen.

### 3.3. Vurderinger og forslag etter høringen

De fleste høringsinstansene som har uttalt seg om høringsnotatets punkt 11, har gått inn for alternativ 2, mens to har uttrykt at de er usikker på hvilket alternativ som bør velges. Tre høringsinstanser har ikke uttalt seg om dette spørsmålet, men to har uttrykt at trafikksikkerhetsrisikoen ved føring av kjøretøy uten syn på begge øyne er så stor at ordningen bør begrenses så meget som mulig.

Det er, som nevnt i høringsnotatet, opplysninger som kan tyde på at det i enkelte tilfelle er gitt dispensasjon etter 01.07.2010 også til personer som ikke har hatt dispensasjon for tunge klasser fra tidligere. Dispensasjon er i så fall gitt på feil grunnlag og i strid med retningslinjene.

Høringsinstansene har i liten grad kommet inn på den helsefaglige begrunnelsen for EU-direktivets krav til minimumssyn på det dårligste øyet og trafikksikkerhetsrisikoen ved at synet kan bli svekket, plutselig eller gradvis, på det andre øyet. EU har her lagt til grunn et føre-var-prinsipp. Helsedirektoratet mener at ved mangelfullt bevis for hvor risikabelt det er å føre motorvogn i tunge klasser med syn på bare ett øye, må vi ta utgangspunkt i EUs fastsatte minimumskrav, som også har vært norsk rett siden juli 2010.

I høringsuttalelsene har de som ikke gir sin tilslutning til alternativ 1, vist til at det vil være urettferdig for de som har fått dispensasjon etter 1. juli 2010 ved en myndighetsfeil, at de ikke gis fortsatt rett til dispensasjon dersom de tilfredstiller de øvrige kravene. Det er også fremholdt at de dette gjelder, nå vil få for kort tid til å omstille seg til et annet yrke. Helsedirektoratet har forståelse for denne argumentasjonen.

Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet har på bakgrunn av høringsuttalelsene og etter nærmere vurderinger kommet til at man likevel bør velge alternativ 2. Dette alternativet vil også omfatte personer som ved feilaktige vedtak er gitt dispensasjon i perioden fra 1. juli 2010 til 30. september 2016. Det antas å ikke gjelde mange tungbilførere og antas heller ikke å innebære noen særlig økning av trafikksikkerhetsrisikoen. Alternativ 2 vil derimot føre til at de førere som på feilaktig grunnlag har fått dispensasjon ikke vil bli rammet av tidligere myndighetsfeil, slik de ville blitt ved alternativ 1.

## 4. Til høringsnotatets avsnitt 12, varighet

### 4.1. Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019

I høringsnotatets punkt 12 ble det skrevet følgende:

*«Dispensasjon fra synskravene for personer med syn på bare ett øye har normalt vært gitt for inntil fem år for førerkortgruppe 2 og 3 (C- og D-klassene), dersom søker har vært under 70 år. For disse klassene må førerkortet fornyes med helseattest hvert femte år inntil fører er 70 år. Etter 70 år må førerkortet fornyes hvert år.*

*Så lenge synet er uendret, og øvrige helsekrav er oppfylt, kan det argumenteres for at det ikke er grunn til å tidsbegrense dispensasjonen. Ved føring av tunge kjøretøy er det likevel en høyere risiko for større skade ved ulykker enn ved kjøretøy i lette klasser som klasse B (vanlig*

personbil). Det er derfor krav til helsevurdering med jevne mellomrom for å kunne fornye førerkortet for C- og D-klassene.

Helsedirektoratet anser at en søknad om videreføring av tidligere innvilget dispensasjon bør behandles av fylkesmannen ved hver fornyelse av førerkort for tunge klasser. Helseattest fra legen vil da måtte oversendes til fylkesmannen som vurderer om det kan gis vedtak om fortsatt dispensasjon. Det bør også fremlegges synsattest som viser at det ikke er endringer på det andre øyet av betydning for trafiksikkerheten. Sammen med krav til kjørevurdering vil dette kunne bygge opp under at det ved vedtak om videreføring av tidligere innvilget dispensasjon, er gjort nødvendige risikovurderinger.

Etter EUs førerkortdirektiv, vedlegg III punkt 6 er kjørevurdering en forutsetning for å kunne fravike kravet til synsstyrke for førerkortgruppe 1. Skal det gjøres unntak fra synskravet for de tunge klassene, anser Helsedirektoratet at det som hovedregel bør gjennomføres en kjørevurdering hos Statens vegvesen.

Ved søknad om fornyet dispensasjon vil fylkesmannen kunne vurdere om det er grunnlag for å unnta fra hovedregelen i det aktuelle tilfellet. Ved første gangs fornyelse av førerkortet etter 30.09.2019 skal det ikke unntas fra kravet om kjørevurdering.»

#### 4.2. Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 12

**Yrkestrafikkforbundet** skrev i høringsuttalelsen:

**«Krav om ny kjøreevnevurdering**

For noen sjåførere med syn på bare ett øye er det liten sannsynlighet for at kjøreevnen endrer seg over tid. Et eksempel på dette er personer med medfødt blindhet på ett øye. En obligatorisk ny kjøreevnevurdering fremstår som unødvendig ressursbruk, både for søker og forvaltning. Yrkestrafikkforbundet foreslår at forskriften formuleres slik at ny kjøreevnevurdering ikke gjøres obligatorisk, men behovsprøvd.»

**Maskinentreprenørenes forbund** skrev i høringsuttalelsen:

«MEF finner det urimelig å kreve en praktisk kjøretest ved søknad om dispensasjon. En fornyelse av dispensasjon kan etter MEF sin oppfatning sidestilles med en ordinær fornyelse av førerkort hvor det kun kreves legeattest, og ikke en praktisk kjøretest. Vi mener også at Statens vegvesen, som eventuelt skulle gjennomføre en slik kjøretest, ikke har nødvendig kompetanse til å gjennomføre en slik test. Dette kan eventuelt medføre at søkeren mister førerretten som følge av konsekvensene av syn på ett øye.»

**Norges Automobil-Forbund** har i høringsuttalelsen skrevet:

«Ut fra et trafiksikkerhetsmessig synspunkt har vi forståelse for at det bør foreligge både en individuell medisinsk- og kjørevurdering. Det fremstår imidlertid som noe bemerkelsesverdig at man innstiller på en overgangsbestemmelse på 10 år når førerkortet må fornyes hvert 5. år. Etter vår oppfatning burde overgangsbestemmelsen/dispensasjonen gjelde til det ikke lenger er førere som kommer inn under overgangsbestemmelsene. Med en slik løsning vil fornyelsen ivareta den individuelle dispensasjonen hvert 5. år.

*Hva angår den medisinske vurderingen, forutsetter vi at det blir gitt klare og entydige kriterier for vurderingen. Vi viser i den anledning til vår høringsuttalelse knyttet til den kognitive testen ved «75-80-års»-problematikken.*

*Helsedirektoratet anser at søknad om videreføring av tidligere innvilget dispensasjon, bør behandles av fylkesmannen ved hver fornyelse for tunge klasser. Det foreslås i den anledning at legen skal oversende legeerklæringen til fylkesmannen i forkant av fylkesmannens vurdering. Basert på tilsvarende problemstilling, forutsetter vi at det settes inn nok ressurser i dette arbeidet slik at ikke fylkesmannen blir en «flaskehals.»*

**Norges Lastebileier Forbund** har i høringsuttalelsen skrevet:

*«Vi finner det urimelig å kreve en praktisk kjøretest ved søknad om dispensasjon. En fornyelse av dispensasjon kan etter NLFs syn sidestilles med en ordinær fornyelse av førerkort hvor det kun kreves legeattest, og ikke en praktisk kjøretest. NLF mener også at de i Statens vegvesen som eventuelt skulle gjennomføre en slik kjøretest, ikke har nødvendig kompetanse til å gjennomføre en slik test, som eventuelt kan medføre at søkeren mister førerretten som følge av konsekvensene av syn på ett øye.»*

**Kongelig Norsk Automobilforbund** har i høringsuttalelsen skrevet:

*«KNA forutsetter at kravet om medisinsk vurdering følges opp med konkrete retningslinjer, og at kravet om kjørevurdering gjøres obligatorisk og ikke bare et «kan-krav» etter anmodning fra fylkeslegen. På det punktet bør forskriftsforslagets ordlyd skjerpes.»*

#### 4.3. [Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen](#)

Helsedirektoratet anser fortsatt etter høringsrunden at en søknad om videreføring av tidligere innvilget dispensasjon bør behandles av fylkesmannen ved hver fornyelse av førerkort for tunge klasser. Helseattest fra legen vil da måtte oversendes til fylkesmannen som vurderer om det kan fattes vedtak om fortsatt dispensasjon. Det bør også fremlegges synsattest som viser at det ikke er endringer på det andre øyet av betydning for trafiksikkerheten.

Helsedirektoratet mener også etter høringsrunden at det skal foretas kjørevurdering før søknad om dispensasjon innvilges. En kjørevurdering vil vise om søker er i stand til å føre et tyngre kjøretøy på trafiksikker måte.

Sammen med krav til kjørevurdering vil dette kunne bygge opp under at det ved vedtak om videreføring av tidligere innvilget dispensasjon, er gjort nødvendige risikovurderinger. Dette betyr at det fortsatt må være slik at dispensasjon fra synskravene for personer med syn på bare ett øye bare gis for inntil fem år for førerkortgruppe 2 og 3 (C- og D-klassene), dersom søker er under 70 år, men bare for tiden frem til søker fyller 71 år, dersom søker er eldre enn 66 år. For disse klassene må førerkortet fornyes med helseattest hvert femte år inntil fører er 70 år. Etter 70 år må førerkortet fornyes hvert år.

Norges Lastebileier Forbund har i høringsuttalelsen skrevet at Statens vegvesens sensorer ikke har nødvendig kompetanse til å gjennomføre kjørevurdering av de som vil søke dispensasjon etter den foreslåtte bestemmelsen i førerkortforskriftens vedlegg 1, § 45 tredje ledd. Helsedirektoratet vil i den forbindelse understreke at når det gjelder helsekravene i førerkortforskriftens vedlegg 1, herunder synskravene, er det leger som vurderer de medisinskfaglige sidene av dette. Synskravene kan også vurderes av optikere.

Statens vegvesens sensorer vurderer ikke selve helsekravene. En kjørevurdering minner om en praktisk prøve i et kjøretøy, der Statens vegvesens sensor vurderer om fører under kjørevurderingen viser tilstrekkelige ferdigheter til å føre kjøretøyet på trafikksikker måte med den helsesvekkelsen vedkommende har. Spesielt når det gjelder tyngre kjøretøy og syn på bare ett øye er det av største betydning å forvise seg om at føreren har evne til å holde et slikt relativt plasskrevende kjøretøy riktig plassert på veien i aktuelle, praktiske situasjoner, og at føreren er i stand til å vurdere plassbehov, luker m.m. på en forsvarlig måte. Vedkommende må også ha god nok kjøreferdighet til å ikke utsette seg selv eller andre for risiko i trafikken. Dersom fører ikke viser seg i stand til å føre kjøretøyet på trafikksikker måte, vurderer sensorene ikke årsakene til dette.

## 5. Til høringsnotatets avsnitt 13, tidsbegrensede dispensasjoner

### 5.1. Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019

I høringsnotatets punkt 13 ble det skrevet følgende:

*«Enkelte tungbilførere med syn på bare ett øye har tidligere fått tidsbegrenset dispensasjon fra fylkesmannen. Med grunnlag i vurderingene ovenfor er det ønskelig at også disse førerne blir omfattet av de nye bestemmelsene.*

*De aktuelle vedtakene er i utgangspunktet gyldige, selv om de er gitt uten tidsbegrensning. Dette kan reise spørsmål om forholdet til Grunnloven § 97 med tanke på tilbakevirkende kraft.*

*Grunnloven § 97 inneholder et forbud mot å gi lover tilbakevirkende kraft til skade for borgerne. Kjerneområdet for bestemmelsen er vern mot lovgivning som knytter nye byrder til handlinger eller begivenheter som fant sted før lovendringen. Det skilles mellom egentlig og uegentlig tilbakevirkning. «Egentlig tilbakevirkning» innebærer at det knyttes byrder til eldre handlinger, unnlater eller begivenheter. «Uegentlig tilbakevirkning» innebærer at det med virkning fremover gripes inn i allerede etablerte rettsforhold.<sup>1</sup>*

*For at det skal være tale om en grunnlovsstridig tilbakevirkning, er det flere vilkår som må være oppfylt. Absolutte minimumsvilkår er tilbakevirkning, lov, skade og årsakssammenheng. Det kan synes som om det kan være i strid med Grl. § 97 å kreve at en person som har blitt innvilget en tidsbegrenset dispensasjon i et forvaltningsvedtak som i seg selv ikke er ugyldig, må få en ny og begrenset dispensasjon for det samme forholdet. Tilbakevirkningselementet er til ugunst for den dispensasjonsvedtaket retter seg mot, da det innebærer at vedkommende må søke om ny dispensasjon med tilhørende legeuttalelse, saksbehandling hos fylkesmannen og kjørevurdering hos Statens vegvesen. Dette innebærer både tid og kostnader for den som*



rammes. Spesielt fordi vedtaket i seg selv ikke er beheftet med ugyldighetsgrunner, og i prinsippet derfor er gyldig.

Tilbakevirkningselementet slik det fremgår av den foreslåtte overgangsordningen, synes imidlertid å kunne betraktes som uegentlig tilbakevirkning. Selv om det legges til grunn at minimumsvilkårene er oppfylt, er ikke det tilstrekkelig for å konstatere en grunnlovsstridig tilbakevirkning.

Det fremkommer av HR-2016-389-A at uavhengig av normvalg må det skje en avveining mellom de vernede interesser på den ene siden, og de samfunnsmessige hensynene på den andre. Etter vår vurdering synes det for øvrig riktig å si at vurderingsnormen for dette forslaget må være om tilbakevirkningen er klart urimelig eller urettferdig, jf. blant annet Rt. 1996 s. 1415. Dette blant annet fordi tilbakevirkningselementet ikke er så sterkt. For å svare på om tilbakevirkningen er klart urimelig eller urettferdig må det foretas en skjønnsmessig avveining av en rekke momenter. Dette er blant annet en avveining av inngrepets art og størrelse, posisjonens innhold og styrken i berettigede forventninger, samfunnsmessige hensyn bak endringene, graden av tilbakevirkning mv.

Det er klart at personer som har fått en tidsbegrenset dispensasjon vil ha innrettet seg etter dette, og har forventninger om at deres dispensasjon ikke skal bortfalle. Da helsekravene ble endret i 2016, ble det gitt en overgangsbestemmelse for tidligere innvilgede dispensasjoner. Det kan derfor argumenteres for at dette ikke er en plutselig endring for de som rammes. Det har i tillegg vært medieoppmerksomhet om temaet både generelt og spesielt knyttet til personer med syn på bare ett øye.

På den andre siden tilsier hensynet til samfunnet og lovgivers handlefrihet at det må være mulig å tilpasse regelverket etter samfunnsutviklingen. Som redegjort for i dette høringsnotatet, er de nye reglene knyttet til synskrav basert på en medisinskfaglig begrunnelse og anbefalt av en internasjonal arbeidsgruppe i regi av EU. Det er en kjensgjerning at medisinsk forskning er dynamisk, og det er ikke unaturlig at forskning i noen tilfeller vil vise at hva man tidligere mente var trafiksikkert, etter nyere forskning viser seg ikke å være trafiksikkert nok. Hensynet til trafiksikkerheten er et sterkt samfunnsmessig hensyn som må veie tungt, da det er i fellesskapets interesse at trafiksikkerheten er ivarettatt på best mulig måte.

Vår oppfatning er at det etter en helhetsvurdering ikke er klart urimelig eller urettferdig at personer som har fått en tidsbegrenset dispensasjon knyttet til et helseforhold, må få en ny dispensasjon før førerkortet kan fornyes. Vi mener derfor at dette ikke er et forhold som rammes av Grunnloven § 97.

Av hensyn til de som blir berørt, foreslås en overgangsregel tatt inn i § 45. Helsedirektoratet foreslår at en tidsbegrenset dispensasjon, innvilget før 01.07.2010, vil være gyldig ved fornyelse av førerkortet før 01.10.2020. Ved fornyelse av førerkortet etter 01.10.2020 må det søkes om dispensasjon fra fylkesmannen etter vilkårene i vedlegg 1 § 45 tredje ledd.

**Vi ber om høringsinstansenes syn på foreslåtte tidsbegrensning.»**

## 5.2. Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 13

**Norges Lastebileier-Forbund** skrev i høringsuttalelsen:

*«Høringsnotatet omtaler også at enkelte tungbilførere med syn på bare ett øye tidligere har fått tidsubegrenset dispensasjon fra fylkesmannen og at det fra Vegdirektoratets side er ønskelig at også disse førerne skal omfattes av de nye bestemmelsene. Det betyr i så fall at de foreslåtte endringene i førerkortforskriften får såkalt tilbakevirkende kraft, noe som i utgangspunktet strider mot Grl. § 97 som inneholder et forbud mot å gi lover tilbakevirkende kraft. Imidlertid har Vegdirektoratet vurdert det slik at det i denne aktuelle saken ikke er i strid mot Grl. § 97 (begrunnelse på s. 16 og 17 i høringsdokumentet).*

*Av hensyn til de som i dag har tidsubegrenset dispensasjon foreslås det en overgangsordning tatt inn i § 45 der Helsedirektoratet foreslår at en tidsubegrenset dispensasjon som er innvilget før 1. juli 2010 vil være gyldig ved fornyelse av førerkortet før 1. oktober 2020. Ved fornyelse av førerkortet etter 1. oktober 2020 må det søkes om dispensasjon fra fylkesmannen etter vilkårene i vedlegg 1 § 45 tredje ledd.*

*NLF støtter dette forslaget.»*

**Maskinentreprenørens forbund** skrev i høringsuttalelse 20. august 2019:

*«Av hensyn til de som i dag har dispensasjon som ikke er begrenset på tid, foreslås det en overgangsordning tatt inn i § 45 der Helsedirektoratet foreslår at en dispensasjon som er innvilget før 1. juli 2010 vil være gyldig ved fornyelse av førerkortet før 1. oktober 2020. Ved fornyelse av førerkortet etter 1. oktober 2020 må det søkes om dispensasjon fra fylkesmannen etter vilkårene i vedlegg 1 § 45 tredje ledd.*

*MEF støtter dette forslaget.»*

**Statens vegvesen, Region øst** skrev i høringsuttalelsen følgende:

*«På side 17 bes det spesielt om tilbakemelding på saksbehandlingsrutiner angående tidligere gitte dispensasjoner.*

*Region øst sin vurdering er at vi støtter Vegdirektoratet sitt forslag om at en overgangsregel blir tatt inn i § 45 vedrørende tidligere innvilget tidsubegrenset dispensasjon;*

*Av hensyn til de som blir berørt, foreslås en overgangsregel tatt inn i § 45. Helsedirektoratet foreslår at en tidsubegrenset dispensasjon, innvilget før 01.07.2010, vil være gyldig ved fornyelse av førerkortet før 01.10.2020. Ved fornyelse av førerkortet etter 01.10.2020 må det søkes om dispensasjon fra fylkesmannen etter vilkårene i vedlegg 1 § 45 tredje ledd.»*

**Statens vegvesen, Region Vest** skrev i høringsuttalelsen følgende om dette temaet:

*«Høringsinstansene blir også bedt om å komme med innspill på tidsubegrensede dispensasjoner, gitt før 1.7.2010. Det foreslås at disse vil være gyldig ved fornyelse av førerkort før 1.10.2020 og at man etter denne datoen må søke om dispensasjon hos fylkesmannen etter vedlegg 1 § 45 tredje ledd. Region vest har ikke noen spesielle kommentarer til dette forslaget, men vi setter et lite spørsmålsteget ved hvorfor fristen settes til 1.10.2020.»*

### 5.3. Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen

Samtlige av de som har uttalt seg om forslaget i høringsnotatets punkt 13 om at tidligere gitt tidsbegrenset dispensasjon skal gis en forlenget gyldighetstid til 1. oktober 2020, er positive til forslaget. Det vil si at de som har en tidsbegrenset dispensasjon, i en overgangsperiode på ett år vil kunne benytte tidligere innvilget dispensasjon.

Det er ingen av høringsinstansene som anser at det vil være i strid med grunnlovens § 97 at den foreslåtte bestemmelsen inntas i forskriften.

Helsedirektoratet vil derfor opprettholde forslaget i høringsnotatets punkt 13 om at en tidligere innvilget tidsbegrenset dispensasjon kan benyttes ved fornyelse av førerkortet før 1. oktober 2020. Ved fornyelser etter denne datoen vil en tidsbegrenset dispensasjon ikke kunne benyttes. De som har en tidsbegrenset dispensasjon, må da søke om dispensasjon på samme vilkår som gjelder for andre som søker dispensasjon etter 1. oktober 2019.

## 6. Til høringsnotatets avsnitt 14, forlenget overgangsordning

### 6.1. Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019

I høringsnotatets avsnitt 14 ble det skrevet følgende:

*«Hvis det innføres adgang til å søke om fornyelse av tidligere innvilget dispensasjon etter 30.09.2019, må det vurderes om dette skal forskriftsfestes som en forlenget overgangsordning, og i så fall for hvor lang tid fremover. Alternativet er at det forskriftsfestes en ikke tidsbegrenset rett til å søke om dispensasjon ved hver fornyelse av førerkortet, eventuelt begrenset oppad til søker blir pensjonist.*

*Overgangsordningen ble etter høringen satt til tre år etter ikrafttredelse av de nye helsekravene. Etter som utløpet av overgangsperioden har nærmet seg, har det særlig fra yrkessjåførene med syn på ett øye vært uttrykt bekymring for at de vil bli stående uten arbeid etter 30.09.2019.*

*Helsedirektoratet foreslår at overgangsordningen forlenges med maksimum 10 år. Det vil gi rom for omstilling til annet yrke for førere som har en del år igjen av yrkeslivet. Samtidig vil det gi førere som har hatt dispensasjon i mange år, mulighet til å fullføre yrkeslivet som tungbilfører, såfremt de oppfyller alle øvrige helsekrav.*

*Alternativet med innføring av en ikke tidsbegrenset rett til å søke om videreføring av dispensasjon ved fornyelse av førerkortet, vil gi større sikkerhet for å kunne fortsette som tungbilfører med syn på bare enn øye. Samtidig vil det i større grad bryte med EUs førerkortdirektiv enn en overgangsbestemmelse for tidligere innvilgede dispensasjoner.*

*Et tredje alternativ kan være å sette en siste frist for forlengelse av dispensasjonen til fører blir 70 år. Begge de siste alternativene vil imidlertid medføre til at førere i flere tiår fremover kan få mulighet til å søke om fornyet dispensasjon fra synskravene.»*

### 6.2. Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 14

**Norges optikerforbund** skrev i høringsuttalelsen:

**«Tidsbegrensning:**

*Høringen legger opp til en begrensning på 10 år i ny foreslått overgangsordningen. Høringen burde diskutert mulighetene for og premissene rundt å la de som har dispensasjon få beholde denne lenger enn 10 år. De samme problemstillingene som diskuteres nå, vil komme igjen ti år frem i tid.»*

**Norges Lastebileier-Forbund** skrev i høringsuttalelsen:

*«Til sist er det spørsmål om hvor lenge det skal innvilges dispensasjon. Helsedirektoratet mener at det må vurderes om det skal forskriftsfestes hvor lenge en eventuell forlenget overgangsordning etter 30. september 2019 skal vedvare, eller om det ikke skal være tidsbestemt. Eventuelt om denne skal være begrenset oppad til søker blir pensjonist. Høringsnotatet har tre alternative forslag.*

*Alternativ 2 og 3 vil gi førere mulighet til å søke om dispensasjon fra synskravene i ti år fremover, og med det får de adgang til yrket så lenge de oppfyller øvrige helsekrav.*

*NLF støtter alternativ 2, siden dette ikke begrenser førers alder til 70 år. Bakgrunnen for NLFs syn er blant annet at det er et ønske om at ansatte skal kunne stå i arbeid så lenge som mulig, og at den generelle pensjonsalderen nå er økt til 72 år. NLF ser ingen grunn til å bedømme sjåførere over 70 år strengere enn de under 70 år, så lenge de oppfyller øvrige helsekrav.»*

**Yrkestrafikkforbundet** uttaler i høringsuttalelsen:

**«Overgangsbestemmelsens varighet**

*Overgangsbestemmelsen foreslås å gis varighet på 10 år, men Yrkestrafikkforbundet mener at perioden må være lengre. En 25-åring som fikk første gangs dispensasjon i 2016, vil være 38 år når overgangsbestemmelsen løper ut. Vedkommende har da 30 yrkesaktive år igjen. For å forhindre slike urimelige utfall bør overgangsregelen gis varighet frem til år 2050.»*

**Maskinentreprenørenes forbund** skrev i høringsuttalelsen at de mener det ikke skal fastsettes en tidsbegrensning på videreføring av overgangsbestemmelsene:

*«Til slutt er det spørsmål om hvor lenge det skal innvilges dispensasjon. Helsedirektoratet mener at det må vurderes om det skal forskriftsfestes hvor lenge en eventuell forlenget overgangsordning etter 30. september 2019 skal vedvare, eller om det ikke skal være tidsbestemt. Eventuelt om denne skal være begrenset oppad til søker blir pensjonist.*

*Høringsnotatet har tre alternative forslag.*

*Alternativ 2 og 3 i høringsforslaget vil gi førere mulighet til å søke om dispensasjon fra synskravene i ti år fremover, og med det får de adgang til yrket så lenge de oppfyller øvrige helsekrav. MEF støtter alternativ 2, siden dette ikke begrenser førers alder til 70 år. Bakgrunnen for MEF sitt syn er blant annet at det er et ønske om at ansatte skal kunne stå i arbeid så lenge som mulig, og at den generelle pensjonsalderen nå er økt til 72 år. Vi ser ingen grunn til å bedømme sjåførere over 70 år strengere enn de under 70 år, så lenge de oppfyller øvrige helsekrav.*

**Statens vegvesen, Region vest** skrev i høringsuttalelsen om dette punktet:

*«Helsedirektoratet foreslår at overgangsordningen forlenges med maksimalt 10 år. Region vest støtter dette forslaget, men vurderer det slik at overgangsordningen også bør gjelde de som fikk innvilget dispensasjon ved en feil etter 1.07.2010. Region vest sin anbefaling er derfor alternativ 2.»*

**Statens vegvesen, Region Sør** støtter forslaget om en tidsbegrensning på 10 år.

**Helseklage** uttalte i sin høringsuttalelse:

*«Ut fra en medisinsk vurdering vil sjåførere med syn kun på det ene øyet generelt medføre økt trafikksikkerhetsrisiko. Generelt kan det legges til grunn at de ikke oppfyller helsekravene til verken synsstyrke eller synsfelt for gruppe 2 og 3. I tillegg foreligger det nedsatt evne til å bedømme avstand og fart, hvilket øker risikoen ytterligere.*

*Som følge av disse overordnede momentene anser Helseklage at det bør utvises varsomhet med utvidelse av adgang til dispensasjon. Det følger videre av dette at en videreføring av adgangen således bør omfatte en så begrenset gruppe som praktisk mulig.»*

### 6.3. Vurderinger og forslag etter høringen

Noen høringsinstanser mente at virkningstiden for en forlenget dispensasjonsbestemmelse bør være lengre enn 10 år. Av disse foreslo en at ordningen ikke skal tidsbegrenses i det hele tatt, mens en foreslo virketid frem til 2050. Noen av de øvrige høringsinstansene ga støtte til forslaget om en tidsbegrensning på 10 år. De øvrige hadde ingen merknader til forslaget.

Helsedirektoratet vurderer det slik at overgangsordningen bør forlenges med maksimum 10 år. Dette vil gi rom for omstilling til annet yrke for førere som har en del år igjen av yrkeslivet. Samtidig vil det gi førere som har hatt dispensasjon i mange år, mulighet til å fullføre yrkeslivet som tungbilførere, såfremt de oppfyller alle øvrige helsekrav.

Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet har imidlertid besluttet at adgangen til å videreføre slike dispensasjoner ikke skal vedtas som en overgangsordning, men fastsettes uten tidsbegrensning. Forskriftsendringen vedtas derfor uten den foreslåtte begrensningen til 30. september 2029.

## 7. Til høringsnotatets avsnitt 15, vilkår for videreføring

### 7.1. Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019

I høringsnotatets avsnitt 15 ble det skrevet følgende:

*«Som nevnt tidligere, anser Helsedirektoratet at adgangen til å søke om videreføring av dispensasjon skal begrenses til de som har fått innvilget dispensasjon før 01.07.2010. Vedtak om videreføring av tidligere innvilget dispensasjon kan gis for maksimum fem år av gangen, i tråd med bestemmelsene for fornyelse av førerkortet.*

*Etter gjeldende overgangsbestemmelse er det et vilkår for videreføring av tidligere innvilget dispensasjon at det foreligger tungtveiende grunner og at det etter en medisinsk vurdering ikke anses å utgjøre en trafikkikkerhetsrisiko.*

*Helsedirektoratet foreslår å videreføre vilkåret om tungtveiende grunner for å kunne fornye dispensasjonen. Det innebærer at behov for førerkort i førerkortgruppe 2 og 3 fortsatt vil kunne være en del av vurderingen.*

*Videre vil det måtte gjøres en individuell medisinsk vurdering av om videreføring av dispensasjon vil medføre en trafikkikkerhetsrisiko. Her vil både synet på det andre øyet og eventuell annen helsesvekkelse måtte vurderes. Det forutsettes at alle øvrige helsekrav er oppfylt.*

*Under forutsetning av at øvrige vilkår er oppfylt, og etter en vurdering av trafikkikkerhetsrisiko, kan det likevel gjøres unntak fra kravet til at synsfeltet skal være minst 160 grader vidt i horisontalplanet og 70 grader til hver side, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 4 nr. 2 kolonne C. I de fleste tilfelle med manglende syn på ett øye vil det ikke være mulig å ha et så vidt synsfelt som forskriften krever. En kjørevurdering må blant annet ha fokus på om søker har nødvendig synsfelt til å kunne kjøre trafikkikkert.»*

## 7.2. Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 15

Noen få av høringsinstansene har uttalt seg om dette punktet. De som har uttalt seg støtter kravet om individuell medisinsk faglig vurdering av søkers helsetilstand når det gjelder kjøreevnen og noen gir sin tilslutning til at det bør foreligge tungtveiende grunner for å gi dispensasjon.

## 7.3. Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen

Helsedirektoratet mener fortsatt at det i tillegg til at det må finnes tungtveiende grunner for at dispensasjon skal innvilges, må det både stilles krav om det skal foretas en individuell medisinsk faglig vurdering av at søker har en helsetilstand som ikke innebærer en trafikkikkerhetsrisiko og foretas en praktisk kjørevurdering for å dokumentere at søker er i stand til å føre et tungt kjøretøy på trafikkikker måte.

Helsedirektoratet vil derfor opprettholde kravet om en individuell medisinsk vurdering av søkerne før dispensasjon kan innvilges. Her vil både synet på det andre øyet og eventuell annen helsesvekkelse måtte vurderes. Det må også kreves at alle øvrige helsekrav er oppfylt.

Under forutsetning av at øvrige vilkår er oppfylt, og etter en vurdering av trafikkikkerhetsrisiko, kan det ved syn på bare ett øye likevel gjøres unntak fra kravet til at synsfeltet skal være minst 160 grader vidt i horisontalplanet og 70 grader til hver side, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 4 nr. 2 kolonne C. I de fleste tilfelle med manglende syn på ett øye vil det ikke være mulig å ha et så vidt synsfelt som forskriften krever. En kjørevurdering må blant annet ha fokus på om søker har nødvendig synsfelt til å kunne kjøre trafikkikkert

## 8. Til høringsnotatets avsnitt 16, personer som ikke har fått forlenget dispensasjon

### 8.1. Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019

I høringsnotatets avsnitt 16 ble følgende skrevet:

*«Ved å forskriftsfeste at tidligere innvilgede dispensasjoner skal kunne videreføres utover 30.09.2019, vil personer med syn på ett øye kunne søke på nytt dersom de har fått avslag på dispensasjon utover 30.09.2019. Det samme vil gjelde personer som har fått avslag på dispensasjon etter § 45, fordi det har vært kort tid igjen av overgangsperioden etter denne bestemmelsen.*

*Det foreslås også at det skal være anledning til å søke om videreføring av tidligere innvilget dispensasjon når føreretten er utløpt i perioden 01.10.2016 til 30.09.2019, uten at det har vært søkt dispensasjon fordi det har vært kort tid igjen til overgangsordningen utløper.»*

### 8.2. Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 16

Ingen høringsinstanser har uttalt seg om dette punktet i høringsnotatet.

### 8.3. Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen

Helsedirektoratet opprettholder forslaget fra høringsnotatet når det gjelder dette punktet.

## 9. Til høringsnotatets avsnitt 17, personer som har fått dispensasjon begrenset til 30. september utstedt i 2019

### 9.1. Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019

I høringsnotatets avsnitt ble det skrevet følgende:

*«Personer som i løpet av 2019 har fått dispensasjon til 30.09.2019 fordi denne datoen fulgte av regelverket som maksimal varighet, kan søke fylkesmannen om forlengelse av dispensasjonen. Fylkesmannen kan i disse tilfellene vurdere om det kan gis dispensasjon uten innlevering av ny helseattest, dersom det ikke var helsemessige årsaker til at dispensasjonen ble gitt denne utløpsdatoen.*

*Dette innebærer at helseattest som er innlevert 1. januar 2019 eller senere, kan benyttes ved søknad om forlengelse, forutsatt at det ikke har vært endringer i helsetilstanden. Fylkesmannen vurderer om det er behov for å hente inn ny helseattest. Dersom vedkommende førerkortinnehaver har gjennomgått kjørevurdering i 2019, kan det gis fritak fra kravet om kjørevurdering. Er det ikke gjennomført kjørevurdering ved siste innvilgelse av dispensasjon, må kjørevurdering gjennomføres før dispensasjon kan fornyes.*

*Dispensasjonen kan ikke gis varighet lenger enn 5 år fra utstedelsen av den allerede innleverte helseattesten og ikke utover helseattestens gyldighet.»*

## 9.2. Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 17

Det er ingen høringsinstanser som har uttalt seg til punkt 17 i høringsnotatet.

## 9.3. Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen

Helsedirektoratet opprettholder forslaget fra høringsnotatet når det gjelder dette punktet.

Dette innebærer at helseattest som er innlevert 1. januar 2019 eller senere, kan benyttes ved søknad om forlengelse, forutsatt at det ikke har vært endringer i helsetilstanden.

Fylkesmannen vurderer om det er behov for å hente inn ny helseattest. Dersom vedkommende førerkortinnehaver har gjennomgått kjørevurdering i 2019, kan det gis fritak fra kravet om kjørevurdering. Er det ikke gjennomført kjørevurdering ved siste innvilgelse av dispensasjon, må kjørevurdering gjennomføres før dispensasjon kan fornyes.

Dispensasjonen kan ikke gis varighet lenger enn 5 år fra utstedelsen av den allerede innleverte helseattesten og ikke utover helseattestens gyldighet.

## 10. Til høringsnotatets avsnitt 18, generell dispensasjonshjemmel eller utvidet overgangsbestemmelse

### 10.1. Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019

I høringsnotatets avsnitt 18 er det skrevet følgende:

*«Det har vært vurdert om førere som har hatt førerett for tunge klasser i mange år uten å fylle kravet til minstesyn på 0,1 på det dårligste øyet, ville komme inn under vilkårene i førerkortforskriften vedlegg 1 § 7. Blant annet skal det etter denne bestemmelsen vurderes om det etter en samlet vurdering av helsetilstand og trafiksikkerhet vil være «åpenbart urimelig» å avslå en søknad om dispensasjon.*

*Vilkåret angir en restriktiv dispensasjonsadgang, basert på en individuell vurdering, og det har fra Helsedirektoratets side vært påpekt at bestemmelsen ikke skal anvendes til å flytte grensene for helsekravene i nytt vedlegg 1, jf. IS-2541. Bestemmelsen skal heller ikke benyttes til dispensasjon for en gruppe søkere.*

*Helsedirektoratet anser at det ville være uheldig å forskriftsfeste et generelt unntak fra helsekravene for en søkergruppe etter denne bestemmelsen.*

*En egen bestemmelse i vedlegg 1 for dispensasjon til førere med syn på bare ett øye, uten at det begrenses til en overgangsperiode, ville alternativt gi førere trygghet for å kunne opprettholde føreretten så lenge øvrige krav til helse og trafiksikkerhet er oppfylt. Der minstekravet til syn ikke er oppfylt, og med den økte risikoen for stor skade som følger med kjøring av tungbil, er det imidlertid ønskelig at fortsatt dispensasjon vurderes ved hver fornyelse av førerkortet, dvs. normalt hvert femte år for lastebil og buss.*

*Helsedirektoratet vurderer at trafiksikkerhetshensyn best kan ivaretas ved en forlenget overgangsbestemmelse for førere med syn på bare ett øye. Det foreslås derfor et nytt tredje ledd til § 45 som vil gi adgang til å søke om videreføring av dispensasjon innvilget før*



01.07.2010. Søknad om dispensasjon må innsendes ved fornyelse av førerkort i førerkortgruppe 2 og 3.

I tillegg til krav om individuell medisinsk vurdering tas det inn et krav om at det som hovedregel skal gjennomføres en kjørevurdering for å få fornyet dispensasjon. De som før juli 2010 har fått innvilget dispensasjon uten tidsbegrensning, må søke om ny dispensasjon ved fornyelse av førerkortet etter 30.09.2020.»

## 10.2. Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 18

**Yrkestrafikkforbundet** har i høringsuttalelsen skrevet:

### **«Overgangsbestemmelse eller dispensasjonshjemmel?»**

Yrkestrafikkforbundet mener at dispensasjonene lovteknisk burde gjøres som en generell dispensasjon etter § 7, og ikke gjennom overgangsordningen jf. § 45.

Det er enklere for søker og forvaltning å forholde seg til § 7 enn til den etter hvert svært detaljrike § 45. Alle de vilkår som den foreslåtte nye § 45 søker å ivareta vil absorberes av vurderingstemaene i § 7. Yrkestrafikkforbundet er uenig i at det er fare for at forvaltningen gjennom sin saksbehandling vil flytte grensene for helsekravene dersom de tar utgangspunkt i § 7 enn § 45.»

**NHO transport** uttalte følgende i høringsuttalelsen:

«Viser til høring som gjelder helsekrav til yrkessjåfører med syn på ett øye, deres brev datert 27.06.2019 med referanse 19/168282 - 1. NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for leverandører av transporttjenester. Våre medlemsbedrifter representerer 16.600 årsverk.

NHO Transport støtter forslaget til forskriftsendring. Det vil innebære at førerkortforskriften vedlegg 1 § 45 får et nytt tredje ledd som gjør det mulig å søke om en videreføring av dispensasjonsordningen på angitte strenge vilkår.»

## 10.3. Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen

Helsedirektoratet anser at det vil være uheldig å forskriftsfeste et generelt unntak fra helsekravene for en søkergruppe etter førerkortforskriftens vedlegg 1, § 7. Det vil innebære en risiko for at unntaket benyttes til å flytte de grenser som er satt i førerkortforskriftens vedlegg 1 når det gjelder helsekravene.

En egen bestemmelse i vedlegg 1 for dispensasjon til førere med syn på bare ett øye, uten at det begrenses til en overgangsperiode, vil gi førere trygghet for å kunne opprettholde føreretten så lenge øvrige krav til helse og trafikksikkerhet er oppfylt. Der minstekravet til syn ikke er oppfylt, og med den økte risikoen for stor skade som følger med kjøring av tungbil, er det imidlertid ønskelig at fortsatt dispensasjon vurderes ved hver fornyelse av førerkortet, dvs. normalt hvert femte år for lastebil og buss.

Helsedirektoratet opprettholder derfor forslaget om at dispensasjonsbestemmelsen skal inntas som nytt tredje ledd til § 45 i førerkortforskriftens vedlegg 1, helsekrav for førerrett.

## 11. Til høringsnotatets avsnitt 19, økonomiske og administrative konsekvenser

### 11.1. Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019

I høringsnotatets avsnitt 19 ble det skrevet følgende:

*«En forlenget adgang til videreføring av tidligere innvilget dispensasjon utover 30.09.2019 vil gjøre det mulig for yrkessjåfører å fortsette i jobben, forutsatt at de oppfyller vilkårene for videre dispensasjon. For yrkessjåfører som ikke har andre jobbmuligheter, innebærer det at de kan opprettholde lønnsinntekt og unngå å bli arbeidsledige.*

*Det finnes ikke sikre tall for hvor mange som har fått dispensasjon fra minimumskravet til synsstyrke på begge øyne for førerkortgruppe 2 og 3, men antallet har vært anslått til et par hundre førere. Omfanget er uansett så begrenset at det ikke vil medføre vesentlige utgifter pr. år til behandling av søknader om dispensasjon. Dispensasjon vil kunne gis for inntil fem år av gangen.*

*Det er stilt krav om gjennomført kjørevurdering hos Statens vegvesen, før det kan innvilges dispensasjon. Kjørevurdering er i utgangspunktet gratis for den som er pålagt å gjennomføre det, men det stilles krav om at det benyttes kjøretøy med dobbelt pedalsett. Dette må leies hos en godkjent trafikkskole eller hos et firma som leier ut slike kjøretøy. Utgiftene til leie av bil vil det være kandidaten som må bære.*

*Det anslås at Statens vegvesen har kostnader på mellom 2000 og 2500 kroner for hver kjørevurdering som gjennomføres, inkl. før- og ettersamtale med kandidaten og utarbeidelse av dokumentasjon til fylkesmannen.»*

### 11.2. Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 19

**Statens vegvesen, Region Øst** skrev i høringsuttalelsen:

*«Ny ordning vil medføre ekstra vurderingsprøver for sensorgruppa. Vegdirektoratet anslår at det kan være et par hundre personer som rammes. Region øst mener at dette er overkommelig.»*

### 11.3. Helsedirektoratets vurderinger og forslag etter høringen

Helsedirektoratet antar at denne regelendringen ikke vil medføre store administrative eller økonomiske kostnader. Det finnes ikke sikre tall for hvor mange som har fått dispensasjon fra minimumskravet til synsstyrke på begge øyne for førerkortgruppe 2 og 3, men antallet har vært anslått til et par hundre førere. Omfanget er uansett så begrenset at det ikke vil medføre vesentlige utgifter pr. år til behandling av søknader om dispensasjon. Dispensasjon vil kunne gis for inntil fem år av gangen.

Det vil imidlertid bli noen økede kostnader for søkere om dispensasjon, for trafikkstasjonene og for fylkesmennene, uten at de antas å bli av en størrelse som får budsjettmessige konsekvenser.

## 12. Til høringsnotatets avsnitt 20 forslag til endring av førerkortforskriftens vedlegg 1 – nytt tredje ledd

### 12.1. Vurderinger og forslag i høringsnotatet 27. juni 2019

I høringsnotatet ble det i avsnitt 20 gitt følgende alternative forslag til nytt trede ledd i førerkortforskriftens vedlegg 1, § 45:

#### Alternativ 1

*«Førerkortinnehavere med syn på bare ett øye kan søke om fornyelse av dispensasjon for førerkortgruppe 2 og 3, dersom dispensasjonen ble innvilget første gang før 1. juli 2010 og det foreligger tungtveiende grunner for videreføring utover 30. september 2019. Kjøre vurdering må være gjennomført etter anmodning fra fylkesmannen og førerrett må være anbefalt av Statens vegvesen. Fornyelse av dispensasjonen må etter en medisinsk vurdering ikke utgjøre en trafikk sikkerhetsrisiko. Søknad om fornyet dispensasjon må være innvilget ved hver fornyelse av førerkortet, og dispensasjon kan gis for inntil 5 år av gangen. Dispensasjon kan ikke innvilges utover 30. september 2029. Dispensasjon som tidligere har vært innvilget uten tidsbegrensning, gjelder ved fornyelse av førerkortet fram til 30. september 2020 og må deretter fornyes på samme vilkår som tidsbegrensede dispensasjoner. Dispensasjon som er innvilget 1. januar 2019 eller senere med gyldighet til 30. september 2019, kan fornyes uten at det innleveres ny helseattest, dersom det ikke er endringer i helsetilstanden. Kjøre vurdering må i disse tilfellene gjennomføres dersom det ikke ble gjennomført ved forrige fornyelse. Dispensasjon kan gis for inntil fem år fra utstedelse av helseattesten, men ikke utover helseattestens gyldighetstid.»*

#### Alternativ 2

*«Førerkortinnehavere med syn på bare ett øye kan søke om fornyelse av dispensasjon for førerkortgruppe 2 og 3, dersom dispensasjonen ble innvilget første gang før 1. oktober 2016 og det foreligger tungtveiende grunner for videreføring utover 30. september 2019. Kjøre vurdering må være gjennomført etter anmodning fra fylkesmannen og førerrett må være anbefalt av Statens vegvesen. Fornyelse av dispensasjonen må etter en medisinsk vurdering ikke utgjøre en trafikk sikkerhetsrisiko. Søknad om fornyet dispensasjon må være innvilget ved hver fornyelse av førerkortet, og dispensasjon kan gis for inntil 5 år av gangen. Dispensasjon kan ikke innvilges utover 30. september 2029. Dispensasjon som tidligere har vært innvilget uten tidsbegrensning, gjelder ved fornyelse av førerkortet fram til 30. september 2020 og må deretter fornyes på samme vilkår som tidsbegrensede dispensasjoner. Dispensasjon som er innvilget 1. januar 2019 eller senere med gyldighet til 30. september 2019, kan fornyes uten at det innleveres ny helseattest, dersom det ikke er endringer i helsetilstanden. Kjøre vurdering må i disse tilfellene gjennomføres dersom det ikke ble gjennomført ved forrige fornyelse. Dispensasjon kan gis for inntil fem år fra utstedelse av helseattesten, men ikke utover helseattestens gyldighetstid.»*

### 12.2. Høringsinstansenes innspill til høringsnotatets punkt 20

### 12.3. Forslag til forskriftstekst etter høringen

#### Forslag til § 45 nytt tredje ledd

##### Følgende gjelder ved søknad om dispensasjon for personer med syn på bare ett øye

1. *Førerkortinnehavere med syn på bare ett øye kan søke om fornyelse av dispensasjon for førerkortgruppe 2 og 3, dersom dispensasjonen ble innvilget første gang før 1. oktober 2016 og når det er:
  - a. *fremlagt helseattest som etter en medisinskfaglig vurdering viser at søker ikke utgjør en fare for trafiksikkerheten*
  - b. *fremlagt attest fra Statens vegvesen med anbefaling av førerett etter gjennomført kjørevurdering*
  - c. *tungtveiende grunner for videreføring utover 30. september 2019**
2. *Søknad om dispensasjon må fremmes ved hver fornyelse av førerkortet. Dispensasjon kan gis for inntil 5 år, men ikke lenger enn til dagen før fylte 71 år dersom søker er 66 år eller mer. Etter fylte 70 år kan dispensasjon gis for inntil ett år.*
3. *Tidsubegrenset dispensasjon innvilget før 1. oktober 2016 kan benyttes ved søknad om fornyelse av førerkortet frem til 30. september 2020. Ved senere fornyelse av førerkortet må det søkes om dispensasjon i tråd med bestemmelsene i nr. 1 og 2.*
4. *Førerkortsøkere som har fått innvilget dispensasjon etter 1. januar 2019, behøver ikke fremlegge ny helseattest ved søknad om ny dispensasjon fra 1. oktober 2019, dersom helsetilstanden ikke har endret seg. Dispensasjon kan ikke gis utover helseattestens gyldighetstid. Søker må gjennomføre kjørevurdering dersom dette ikke ble gjort ved siste fornyelse av dispensasjonen.*