



**Statens vegvesen**

## Vedlegg – Høringsoppsummering

Forskrift om endring i forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.  
(førerkortforskriften)

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
23. september 2019

# Høringsoppsummering – Forskrift om endring i forskrift 19. januar nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften)

## 1 Innholdsfortegnelse

2	Innledning.....	3
3	Oppsummering av høringssvar med kommentarer.....	3
3.1	Forslag om førerett for snøscooter for personer uten fast bopel i Norge.....	3
3.1.1	Krav om obligatorisk opplæring og avsluttende teoretisk prøve.....	4
3.1.2	Krav til gyldig utenlandsk førerkort med minst én internasjonal klasse.....	5
3.1.3	Gyldighetstid for vedtak om førerett.....	7
3.1.4	Krav om å medbringe vedtaksbrev.....	8
3.1.5	Krav om arbeidskontrakt.....	9
3.1.6	Andre innspill knyttet til forslaget om snøscooter.....	10
3.2	Forslag om unntak fra utfasingsfristen for grønne førerkort.....	11
4	Endringsforskrift.....	14

## 2 Innledning

Vegdirektoratet sendte 5. juli 2019 forslag til endringer i førerkortforskriften på høring. Høringen omhandlet forslag om førerrett for snøscooter for sesongarbeidere og unntak fra utfasingsregelen for førerkort i modell N1 («grønn bok) for personer uten fast bopel i Norge.

Det ble foreslått at personer uten fast bopel i Norge kan få utstedt et vedtak fra Statens vegvesen som dokumentasjon på førerrett i klasse S i Norge. Det er en forutsetning at vedkommende er innehaver av et gyldig utenlandsk førerkort som anerkjennes etter kapittel 8 med minst én internasjonal klasse, har gjennomført obligatorisk opplæring og bestått teoretisk prøve i klasse S etter trafikkopplæringsforskriften, og før utstedelse dokumenterer et arbeidsforhold i Norge som innebærer kjøring med snøscooter. Vedtaksbrev og gyldig førerkort må medbringes under kjøring.

I høringen ble det også foreslått at personer som har et norsk førerkort i modell N1 («grønn bok») og som har meldt flytting ut av Norge, fortsatt kan benytte dette for kjøring i Norge når de er på besøk her i landet. Førerkort etter denne modellen skal etter dagens regler utfases innen 1. januar 2020, og vil ikke være gyldig for kjøring etter denne datoen. Det foreslås at personer uten fast bopel i Norge unntas fra denne bestemmelsen.

Fristen for høringsuttaler var 1. september 2019. Det har kommet inn 16 hørings svar.

Følgende høringsinstanser hadde ingen merknader til høringen: NHO transport, Utrykningspolitiet, Helse- og omsorgsdepartementet, Utenriksdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet.

## 3 Oppsummering av hørings svar med kommentarer

Innspillene er i all hovedsak gjengitt slik de er kommet inn, men deler som gjengir innhold fra høringsnotatet og innspill som angår temaer som ikke er gjenstand for høring, er ikke tatt med.

### 3.1 Forslag om førerrett for snøscooter for personer uten fast bopel i Norge

**KNA** støtter forslaget om at personer uten fast bopel i Norge, under de foreslåtte forutsetningene, kan erverve førerrett for snøscootere.

**Statens vegvesen Region nord** er generelt veldig positive til den foreslåtte endringen når det gjelder førerrett for klasse S for personer som ikke har fast bopel i Norge. Dette er en problemstilling de møter flere ganger hver vintersesong.

**Statens vegvesen Region øst** støtter høringen. Tilsynsseksjonen påpeker imidlertid at innmelding av opplæring knyttet til klasse S i TSK i dagens løsning krever norsk personnummer. Det bes om at dette klargjøres før innføring av forskriftsendring, slik at trafikkopplæringsforskriften § 7–6 kan oppfylles.

**Helsedirektoratet** har ingen kommentarer til forslaget når det gjelder tillatelse til å kjøre snøscooter for personer uten fast bopel i Norge med de foreslåtte vilkår.

**Oslo politidistrikt** ser de utfordringene som fremheves i høringsnotatet ved at sesongarbeidere ikke nødvendigvis oppholder seg i Norge i minst 185 dager hvert kalenderår, men likevel vil kunne ha behov for førerrett for snøscooter.

Oslo politidistrikt mener retten, som den er foreslått innført, bør være søkbar i dagens førerkortregister selv om det her ikke er snakk om å utstede et førerkort. En slik registrering vil forenkle kontrollmyndighetenes arbeid opp imot denne førerretten, samt gjøre det lettere å avdekke dokumentfalsk. Knyttet til skatteregler, blir de som skal jobbe i Norge registret med såkalt D-nummer. Dagens førerkortregister åpner for søk knyttet til D-nummer.

**Politidirektoratet** støtter forslaget fra Vegdirektoratet, og henviser til at Sysselmannen på Svalbard har hatt tillatelse til dette allerede og har god erfaring med denne typen aktivitet. Politidirektoratet er imidlertid enig i Oslo politidistrikts vurderinger knyttet til viktigheten av at førerretten registreres. Politidirektoratet viser for øvrig til arbeidsgivers ansvar for å sikre at den ansatte har nødvendig kompetanse og ferdigheter for å utøve arbeidet.

#### ***Vegdirektoratets kommentarer og konklusjon:***

Innmelding av opplæring for klasse S i TSK i dag krever at søker enten har norsk fødselsnummer eller D-nummer. Det er derfor ikke behov for systemendring for at endringene kan tre i kraft.

Vegdirektoratet er enig i Politidirektoratet og Oslo Politidistrikt sine innspill om at førerretten bør være søkbar i dagens førerkortregister. Etter at vedtak om førerrett i klasse S er utstedt, vil det legges inn en merknad i Autosys førerkortregister om at vedkommende har en førerrett i klasse S. Statens vegvesens kontrollører og politiet har tilgang til merknadsfeltet i førerkortregisteret. Selv om førerretten blir søkbar i Autosys førerkortregister, opprettholdes kravet om at vedtaket må medbringes under kjøring, se punkt 3.1.4.

### **3.1.1 Krav om obligatorisk opplæring og avsluttende teoretisk prøve**

#### ***Alpinanleggenes landsforening:***

«Hva gjelder opplæring er det et problem ift. timing/tid til rådighet. Siden mange av dem det gjelder er sesongarbeidere må ikke obligatorisk opplæring ta så lang tid at det i praksis vil forhindre ansettelse av utenlandske personer. Dette blir enda tydeligere ift. avholdelse av store arrangementer som X Games, FIS-renn etc. Her er det også en utfordring ift. godkjente øvelsesområder, da disse er få og medfører dyre reisekostnader (som Snøscooterklubbenes

fellesråd nevnte i møtet med departementet og Statens vegvesen). Den teoretiske delen bør kunne gjøres online.

Det er stor usikkerhet knyttet til kostnaden involvert med den obligatoriske opplæringen. Blir den for stor vil mange anlegg som sliter med dårlig økonomi ikke ha råd til å ta kostnaden med opplæringen av utenlandske arbeidstakere.»

**Statens vegvesen Region sør** mener det er lagt til rette for at disse personene vil ha samme krav til opplæring og teoretisk prøve som de som avlegger førerprøven i Norge på klasse S, og at dette er et viktig krav.

#### ***Vegdirektoratets kommentarer og konklusjon:***

Vegdirektoratet viser til det som ble skrevet om dette i høringsnotatet. Førerkortklasse S ble innført i Norge i 2006 for å bedre trafikksikkerheten. Etter Vegdirektoratets vurdering bør det ikke stilles lavere krav til for eksempel sesongarbeidere som skal være snøscooterguider, enn til personer med fast bopel i Norge som ønsker å kjøre snøscooter. Føreropplæringen ivaretar og sikrer nødvendig førerferdighet. Videre gir opplæringen viktig kompetansebygging på fjellsikkerhet, slik som blant annet kompetanse om skredfare og hvordan man skal opptre ved skred og ulykker. Det er sentralt at alle førere av snøscooter har denne kompetansen for å redusere antallet ulykker med snøscooter.

Den obligatoriske opplæringen består av en praktisk del på 17 timer og en teoretisk prøve som begge må være bestått for at vedtaksbrev kan utstedes. At den obligatoriske opplæringen koster kan ikke anses som tungtveiende nok til å fravike kravet om obligatorisk opplæring. Det er på nåværende tidspunkt ikke aktuelt å gjøre opplæringen tilgjengelig online.

### **3.1.2 Krav til gyldig utenlandsk førerkort med minst én internasjonal klasse**

#### ***Alpinanleggenes landsforbund:***

«Dette kravet gjelder ikke for norske statsborgere, idet førerkort klasse S kan oppnås uten at vedkommende person har andre førerkortklasser.

Det forutsettes den samme grundige opplæring for utenlandske personer som for de norske, og det skal da ikke ha noen ferdighetsmessig betydning om man har andre førerkort.

Begrunnelsen for kravet er hovedsakelig at utstederlandet har best oversikt over søkers vandel. Norske myndigheter har i liten utstrekning anledning til å kontrollere vandel for personer uten fast bopel i Norge.

Vi er av den oppfatning at dette er unødvendig og for begrensende.

- Det er slik at det i hovedsak er lovbrudd knyttet til narkotika, alkohol og trafikk FØR man søker om førerkort som er knyttet til vandelskontroll. Dersom det oppstår

situasjoner etter at førerkort er utstedt behandles dette på andre måter. Slik ville det også være for utenlandske personer med norsk førerkort.

Det nevnes at man heller ikke vet helt hvordan vandelsspørsmålet er løst i andre land. Teoretisk kan man vel da tenke seg at det ikke eksisterer en slik grundig kontroll som i Norge.

Det er nå slik at det blir mer og mer vanlig at unge mennesker ikke tar førerkort.

- Årsakene til dette er mange, men manglende praktiske behov og økonomi er antakelig hovedårsakene. Slik vil det også være for utenlandske arbeidstakere. Det er sannsynlig at mange av de personer som endringen er tiltenkt alene av denne årsak ikke vil oppfylle de nye regler for førerkort. Hensikten bak endringen, jfr pkt 2.1 i høringsnotatet vil da i mindre grad oppnås. Det er vår erfaring at kanskje ikke mer enn 50 % av våre utenlandske arbeidstakere under 25 år har førerkort.

Det er også nevnt at kontroll med helse er enklere ved utstedelse av førerkort i hjemlandet. Vi ser det slik at det nesten er motsatt, ved at det enkelt kan fremlegges en ny, oppdatert egenerklæring om helse fremfor å bygge på tidligere informasjon som kan være utdatert.

Tanken om at norske myndigheter til en viss grad kan stole på at kravene til vandel og helse er oppfylt når en person har et utenlands førerkort i hende er etter vårt syn noe for enkel.»

#### ***Norges Optikerforbund:***

«Ut fra problemstillingen som skisseres har den foreslåtte løsning mekanismer for kontroll på helsemessige forhold.

Løsningen bygger på oppfølging av helsekravene i andre land, noe en ikke alltid kan ha full kontroll på samt at helsekravene er noe ulike og følges opp forskjellig. Dette både innenfor og utenfor EU.

Det kan også oppstå en forvirring i det norske helsevesenet der leger, psykologer og optikere har en meldeplikt i forhold til førerkort ved at førerkortet som er basis for den spesifikke føreretten for snøscooter ikke er utstedt i Norge.

Helsepersonellovens § 34 og tilhørende kommentarer er ikke tydelig rundt håndtering av meldeplikt ved førerkort fra andre land – og hvorvidt helsepersonellet da skal vurdere ut fra norske helsekrav eller helsekravene i landet førerkortet er utstedt.

Det kan presiseres at det er de norske helsekravene som gjelder for å ha gyldig førerett for snøscooter i Norge på samme måte som er det et krav om arbeidskontrakt.»

#### ***Vegdirektoratets kommentarer:***

Etter EUs tredje førerkortdirektiv plikter medlemslandene kun å utstede førerkort til personer som har fast bopel i landet. Bopelslandet anses å ha best oversikt over vedkommendes helse og vandel. Personer med fast bopel i Norge kan få utstedt et norsk førerkort med klasse S

etter godkjent opplæring og bestått teoretisk prøve. Det er ingen forutsetning at søkere må ha en gyldig førerkortklasse fra før.

Før klasse S utstedes på et norsk førerkort gjennomføres det en vandelsjekk av norsk politi. På søknadstidspunktet leverer søker en egenerklæring om helse. Dersom det skjer endringer i vandel eller helse som har betydning for føreretten kan førerkortet bli inndratt med hjemmel i vegtrafikkloven.

Kravet om et gyldig utenlandsk førerkort med minst én gyldig internasjonal klasse i den foreslåtte ordningen er satt på bakgrunn av at Norge ikke er landet der sesongarbeiderne har sin faste bopel. I tillegg må søkere med førerkort fra land utenfor EØS levere en egenerklæring om helse på søknadstidspunktet.

Vegdirektoratet har vurdert hvorvidt vandel kan ivaretas på andre måter enn å kreve gyldig utenlandsk førerkort. Slik vi vurderer situasjonen ut ifra informasjonen vi har tilgjengelig i dag, ser vi ingen andre gode alternativer som er praktisk gjennomførbare. Saksbehandlerne på trafikkstasjonene har lang erfaring med å sjekke utenlandske førerkort. Innhenting og vurdering av eventuelt annen type dokumentasjon vil fort kunne bli tidkrevende både for søker og for saksbehandler.

Vanlig vandelsvurdering før utstedelse av norsk førerkort tar i snitt to uker i Norge. Vegdirektoratet opprettholder forslaget om at gyldig utenlandsk førerkort med minst én internasjonal klasse stilles som et vilkår. Det presiseres samtidig at det ikke vil skje en vandelsjekk hos norsk politi i tillegg. Innføring av et slikt krav vil kunne vurderes på nytt dersom det kommer automatiserte vedtak for vandelsgodkjenning.

### 3.1.3 Gyldighetstid for vedtak om førerett

#### ***Alpinanleggenes Landsforening:***

«I og for seg er det vel greit med en viss tidsbegrensning, ikke minst fordi det er behov for en viss evaluering. Det er mulig at man like gjerne kunne ha satt tre år. Det er en del kostnader knyttet til denne føreretten i forbindelse med opplæring, teoretisk prøve og tidsforbruk. Man kan nok anta at ordningen vil bli mest populær hos de som ønsker å komme tilbake til arbeidet gjennom flere sesonger.

Vår erfaring er at mange etter noen år med sesongarbeid faktisk flytter til Norge. Da vil andre regler komme til anvendelse.»

***Fellsforbundet*** har ingen kommentarer til gyldigheten.

#### ***Statens vegvesen Region vest:***

«Når det gjelder forslaget til gyldighet på to år, mener vi at gyldigheten bør være i samsvar med arbeidskontrakten, men med maksimal gyldighet på to år. Personer som får innvilget enkeltvedtak for to år kan potensielt kjøre uten gyldig arbeidskontrakt, dersom arbeidskontrakten har en kortere varighet enn to år. Dette er ikke i harmoni med intensjonen

i høringsforslaget. Vi har heller ikke mulighet til å kontrollere at førerkortet faktisk er gyldig, når det gjelder land utenfor EØS.»

**Statens vegvesen Region midt** mener det kan synes å være et fornuftig forslag at det gis to års gyldighet. Selv om de antar at det er et lite antall personer dette gjelder så unngår man at saken må behandles hvert år, samtidig som man har kontroll på at dette ikke flyter fritt.

**Region sør** mener at to års gyldighet på vedtaket er greit.

**Statens vegvesen Region nord:**

«At gyldigheten settes til to år mener vi er passende. Det vil sørge for at de som ønsker å arbeide to sesonger etter hverandre, kan gjøre dette uten at de behøver nytt vedtak for hver sesong.

**Norges Optikerforbund** ingen kommentarer til gyldighet

**Helsedirektoratet** har ingen kommentarer til forslaget om snøscooter

**Oslo politidistrikt** har ingen kommentarer til gyldighet

**Politidirektoratet** er enig i at to år i første omgang er hensiktsmessig for å få et bilde av behovet og vurdere ev løsninger.

**Vegdirektorates kommentarer:**

Vegdirektoratet bemerker at det er bred støtte for å sette gyldighetstiden til to år.

Ettersom vedtaket om førerrett kun skal gis til søkere som dokumenterer et arbeidsforhold som innebærer bruk av snøscooter, kunne det vært naturlig å tenke at gyldigheten på føreretten begrenses ytterligere dersom arbeidskontrakten som leveres på søknadstidspunktet har en kortere gyldighetstid. Vår vurdering er imidlertid at det er mest hensiktsmessig å gi to år, slik at sesongarbeidere kan jobbe i to sesonger uten å måtte gå igjennom en ny administrativ fornyelse for hver sesong. Vi antar at antallet personer som kommer tilbake til Norge sesongen etter, uten en tilsvarende arbeidskontrakt, og med ønske om å kjøre snøscooter privat, er lavt.

### 3.1.4 Krav om å medbringe vedtaksbrev

**Alpinanleggenes landsforening:**

«Dersom dette er et fysisk dokument er dette faktisk svært upraktisk, og det er viktig å tenke et praktisk format. Et vanlig brev holder nok ikke lenge. Brevet må i så fall kunne benyttes i kopiert utgave.

I og for seg ville et førerkort av vanlig type, som tåler vær og vind være helt ideelt.

Man kan også tenke seg en form for elektronisk løsning, men idet dette heller ikke gjennomføres for de ordinære førerkort er vel dette neppe praktisk selv om det burde vært mulig i 2019 med BankID osv.



Det skal fattes et enkeltvedtak.

– Det er viktig at dette gjøres gjennom en **hurtig saksbehandling**, idet mange er i Norge i kort tid, for eksempel sesongarbeidere i alpinanlegg. De fleste er av økonomiske og praktiske årsaker i Norge i særlig kort tid før arbeidet starter opp. Det er da viktig å utnytte denne tiden best mulig.»

Som nevnt ovenfor har *Politidirektoratet* og *Oslo Politidistrikt* meldt inn at føreretten bør være søkbar i førerkortregisteret.

***Vegdirektoratets kommentarer:***

Førerkort av vanlig type kan ikke utstedes i disse tilfellene, da Norge etter tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF) er forpliktet til å kun utstede førerkort til personer med fast bopel i Norge.

Det er på nåværende tidspunkt ikke aktuelt med en elektronisk løsning.

Vegdirektoratet ser utfordringene som er beskrevet med tanke på tidsaspektet og vil utforme retningslinjer til trafikkstasjonene for å sikre rask og lik saksbehandling.

Vedtaket vil bli sendt til søkeres digitale postkasse, eventuelt per post dersom vedkommende ikke har digital postkasse. Vedtaket er elektronisk signert og inneholder ingen signaturer på selve brevet. Dersom vedtaket mottas i digital postkasse må vedtaket skrives ut og medbringes under kjøring. Dersom vedtaket er mottatt som fysisk post, skal dette vedtaket eller en kopi, medbringes under kjøring. Det er ikke et krav om at vedtaket som skal medbringes under kjøring må være originalbrevet, men foreløpig et krav til at det skal være en fysisk utskrift/kopi.

### 3.1.5 Krav om arbeidskontrakt

***Statens vegvesen Region vest:***

«Når det gjelder vilkåret om arbeidskontrakt stiller vi oss positivt til at dette er et vilkår. Vi forutsetter at arbeidskontrakten er i tråd med minimumskravene til arbeidskontrakter i henhold arbeidsmiljøloven § 14–6.»

*Statens vegvesen Region sør* er enige i krav til arbeidskontrakt ved søknadstidspunkt og senere fornyelse.

*Statens vegvesen Region nord* uttaler at henvendelsene til regionen i all hovedsak kommer fra arbeidsgivere som ønsker å ansette personer som behøver klasse S. Region nord mener det er fornuftig at arbeidsforholdet dokumenteres før vedtaket fattes.

***Vegdirektoratets kommentarer:***

Vegdirektoratet bemerker enighet om å stille krav til arbeidskontrakt. At arbeidskontrakten må oppfylle minimumskravene i arbeidsmiljøloven § 14–6 vil presiseres i retningslinjene.

### 3.1.6 Andre innspill knyttet til forslaget om snøscooter

#### ***Alpinanleggenes landsforbund:***

«Vårt inntrykk er at dagens gjeldende ordning for svensker i Norge fungerer bra. Hvorfor ikke utvide den ordningen vi har i dag ift. svensker til også å gjelde alle andre aktuelle land?»

#### ***Fellesforbundet:***

«Vi støtter i hovedsak det fremlagte forslag til endring av førerkortforskriften. Vi er imidlertid noe usikker på hvordan man tenker å behandle saker som omhandler de som har førerkort fra land utenfor EU/EØS området. I høringsnotatet står det bl.a. følgende om dette: "Vi har ikke kjennskap til medlemslandenes eventuelle rutiner med vandelssjekk før utstedelse, men vektlegger at førerkortet er utstedt i det landet som på dette tidspunkt hadde best oversikt over søkers vandel. Vi antar at det også vil være tilfelle for de fleste førerkort utenfor EØS"

Vi vil be om at myndighetene her forsikrer seg om at dette faktisk er tilfelle.»

#### ***Statens vegvesen Region vest:***

«Dersom søker har ervervet klasse B i et EØS-land før 1. juli 2006, har vedkommende førerrett for snøscooter i Norge i kraft av klasse B jf. førerkortforskriften vedlegg 6 § 6. Skal disse søkerne også få vedtak på at de kan kjøre snøscooter i Norge? Dersom de ikke trenger vedtak bør dette gjerne presiseres i den nye forskriftsteksten.

Vil denne bestemmelsen også gjelde for søkere fra land utenfor EØS, som har ervervet førerrett i klasse B?»

#### ***Statens vegvesen Region nord:***

Når det gjelder legitimasjonskontroll gjennomføres denne normalt før førerkort utstedes. Skal legitimasjonskontroll ikke gjennomføres før vedtak utstedes i disse sakene, utover kontrollen som tas før teoriprøven gjennomføres?

#### ***Vegdirektoratets vurdering:***

Dagens ordning med svenske snøscooterførere baserer seg på en gjensidig bindende avtale mellom Norge og Sverige. Slik Vegdirektoratet har forstått dagens behov for førerrett for snøscooter gjelder det sesongarbeidere fra flere ulike land. Den foreslåtte ordningen gjelder derfor for personer fra hele verden.

Det foreslåtte unntaket påvirker ikke overgangsreglene etter førerkortforskriften vedlegg 6 § 6. Personer med førerkort i klasse A, A1 og B som er utstedt i annen EØS-stat før 1. juli 2006, har førerrett i klasse S i kraft av sitt førerkort og skal ikke få et vedtak.

Etter trafikkopplæringsforskriften § 5-5 skal trafikkskoler og kursarrangører føre manuell eller elektronisk fortegnelse over alle sine elever. Fortegnelsen skal vise elevens navn, adresse, fødselsnummer og når eleven begynte og sluttet, samt hvilke deler av den

obligatoriske opplæringen som er gjennomført. Likeledes skal det utstedes opplæringskort til hver enkelt elev, jf. § 5–6. Disse bestemmelsene setter krav til at trafikkskoler og kursarrangører til enhver tid skal ha oversikt over hvem som deltar på deres kurs. I tillegg vil legitimasjon bli kontrollert av trafikkstasjonen før gjennomføring av teoriprøven.

### 3.2 Forslag om unntak fra utfasingsfristen for grønne førerkort

**Fellesforbundet** støtter det fremlagte forslaget.

**Statens vegvesen Region vest** har ingen merknader.

**Statens vegvesen Region midt** stiller spørsmål til om det er tenkt på om når vedkommende må ha meldt utflytting fra Norge. Må vedkommende være utflyttet før 1. januar 2020, og bør dette reguleres en plass i forskriften?

**Norges Optikerforbund** ønsker å påpeke at det i denne ordningen vil være mulighet for førerkortinnehaveren å unndra seg helsekontroll hos helsepersonell som har meldeplikt i Norge. Hvis en bor og oppholder seg i utlandet er det trolig at en også mottar sine helsetjenester i utlandet. Norske borgere vil på en annen måte enn nordmenn bosatt fast i utlandet møte helsepersonell med meldeplikt.

Dette kan påvirke trafikksikkerheten hvis førerkortinnehaveren selv ikke er bevisst sine plikter relatert til egen helse og det å ha førerkort.

**KNA** støtter ikke forslaget om at tidligere norsk bosatte personer med førerkort fra før 1. april 1979 får utvidet utfasingstid utover 1. januar 2020, til de fyller 80 år. «Det strider mot prinsippene for utstedelse av førerett og det naturlige vil for de aktuelle personer være å erverve førerkort i det landet de har bopel. Deres «kjørehistorie» ligger normalt utenfor norske myndigheters kontrollmulighet. Det samme vil i stor utstrekning deres personlige forhold gjøre. Også hensynene bak utfasingsreglene og ny EØS-modell for førerkort, tilsier at det ikke er grunn til å endre utfasingsreglene. Forslaget vil stride mot reglenes formål.»

**Statens vegvesen Region sør** viser til at det i høringen anføres at antallet som innehar slike førerkort i utlandet er lavt, under 6000. «Vi stiller krav til at bildet på dagens førerkort ikke skal være eldre enn 15 år. Personene dette gjelder avla førerkort før 1. april 1979. Personer som på det tidspunktet var 18 år er i dag over 60 år, og førerkortet og bildet vil være gyldig i nesten 20 år til. Vegdirektoratet påpeker at mange av de dette gjelder ikke har byttet inn sitt norske førerkort i utlandet, og antar at mange av disse ikke kjører i det landet de er bosatt i.

Trafikkmiljøet i Norge er vesentlig endret etter 1979. Det pekes på at disse personene vil ha lite kjøretrening og at dette kan innebære større risiko i trafikken. Personene følges ikke opp i Norge mht. helse og vandel. Norge som utstederland får ikke tilbakemeldinger dersom helsekravene til norsk førerkort ikke er oppfylt, eller at vandel ikke ville blitt godkjent i

Norge. Det antas at det er et lite antall personer dette gjelder. Vi er skeptiske til at dette ikke vurderes som en større trafikkrisiko enn det som fremholdes i høringsnotatet.

Region sør er ikke enige i at personer som har et norsk førerkort i klasse N1 («grønn bok») og som har meldt flytting ut av Norge, fortsatt kan benytte dette for kjøring i Norge etter at denne modellen ikke lenger er gyldig etter 1.1.2020.»

***Helsedirektoratet:***

«Når det gjelder forslaget om å gi personer som har flyttet fra Norge og har førerkort i modell 1 ("grønn bok") førerrett i Norge til fylte 80 år, er Helsedirektoratet bekymret for at manglende krav om helseattest vil kunne utgjøre en reell trafikksikkerhetsrisiko. Selv om det trolig er et lavt antall personer dette vil gjelde for, vil manglende krav om helseattest kunne medføre at det vil være personer med gyldig førerrett som ikke fyller helsekravene. Dette vil utgjøre en økt trafikksikkerhetsrisiko og vil kunne få alvorlige konsekvenser både for den enkelte fører, passasjerer i kjøretøyet og andre i trafikken.

Helsesvekkelse hos personer som gis førerrett etter denne bestemmelsen, vil ikke fanges opp gjennom den norske fastlegeordningen og heller ikke av meldeplikten som gjelder for norske leger, psykologer og optikere. Ved heving av aldersgrensen for levering av helseattest fra 75 til 80 år, ble det bl.a. vist til at ved ikke oppfylte helsekrav, vil det være meldeplikt for de nevnte personellgruppene.»

***Oslo politidistrikt:***

«Viser til overgangsreglene i førerkortforskriften vedlegg 6 § 3 og førerkort modell N1 («grønn bok») er gyldig for kjøring forutsatt at førerkortet var gyldig per 2. april 1982, og ikke hadde særlige begrensninger på grunn av sykdom eller lignende. OPD ønsker å minne om at gyldigheten for disse førerkortene opprinnelige var gitt for 10 år.

Med nye førerkortmodeller utstedt etter N1, fikk man førerkort med gyldighet 100 år. En gyldighet man igjen har valgt å innskjerpe. Et av hovedargumentene for de nye reglene for gyldighet på 15 år for dagens førerkort, var oppdateringen av foto i tillegg til at førerkortene blir laget med stadig bedre sikkerhetsdetaljer. I disse dager jobbes det også med elektroniske førerkort. OPD kan ikke se at det å åpne for bruk av modell N1 utover 1. januar 2020, samsvarer med argumentasjonen man har hatt nå for hyppigere utbytte av førerkort.

Det har alltid vært et krav om at førerkortinnehaver skal kunne gjenkjennes på bildet brukt i førerkortet. Etter 1. januar 2020 er bilder brukt i førerkort modell N1 minst 40 år gamle.

OPD sin største bekymring er knyttet til manglende kjøreerfaring/kjøretrening. Vi deler bekymringen med at mangel på slik erfaring/trening vil kunne innebære større risiko i trafikken. Som det fremgår av høringsnotatet har alle som har utvandret, hatt mulighet til å erverve seg førerkort i det land de har vært bosatt i. Innenfor EU/EØS er det tilrettelagt for slikt innbytte. Nytt utstedt førerkort gir fortsatt førerrett i Norge på lik linje med det norske de hadde.

Førerkort utstedt utenfor EU/EØS-område åpner for bruk i Norge, men det er låst til opphold ikke utover 3 måneder. Grunnet annet regelverk knyttet til blant annet skatt, vil de som har utvandret, vanskelig kunne være sammenhengende i Norge utover 185 dager. En må anta at mange ønsker å stykke opp sitt opphold i Norge, og at gruppen som kommer i konflikt med 3 måneders regelen er relativt liten.

Denne problemstillingen er ikke unik for de som har førerkort modell N1. Men de som har ervervet seg annet førerkort, kan kjøre i Norge så lenge de ikke oppholder seg sammenhengende lenger enn 3 måneder. Dette i motsetning til de som har N1-modellene som etter 1. januar 2020 ikke lenger vil ha førerkort i Norge. Det skal her bemerkes at de heller ikke har førerrett i landet de har utflyttet til.

Med utgangspunkt i trafikksikkerhet og kontrollutfordringer knyttet til sikkerhetsdetaljer samt gjenkjennelse knyttet til bilde, anbefaler OPD at foreslåtte endring av gyldighet for førerkort modell N1 utover 1. januar 2020 ikke gjennomføres.»

**Politidirektoratet** er enig med Oslo politidistrikt og støtter ikke Vegdirektoratets forslag om å unnta personer uten fast bopel i Norge fra utfasingsreglene for norske førerkortmodeller.

#### ***Vegdirektoratets kommentarer og konklusjon:***

Personer som tar fast bopel i et annet land etter utfasingsfristen 1. januar 2020 har hatt muligheten til å bytte inn førerkortet i Norge før fristen. Vegdirektoratet oppfordrer til og regner med at de fleste førerkortinnehaverne bytter førerkortet innenfor fristen, og antar at unntaket i all hovedsak vil hjelpe personer som allerede har fast bopel utenfor Norge. Dersom det likevel skulle være noen som flytter ut fra Norge etter denne datoen uten å ha byttet inn grønt førerkort, mener Vegdirektoratet at det er lite hensiktsmessig å være for strenge. Unntaket er derfor ikke begrenset til å gjelde personer som tok fast bopel utenfor Norge før utfasingsfristen.

I følge tredje førerkortdirektiv er det krav til at alle land skal ha siste førerkortmodell innen 2033. Norge har valgt å gjøre dette gradvis, med frist 1. januar 2020 for de grønne førerkortene.

Noen av høringsinstansene vektlegger at det har skjedd mye i trafikkbildet siden 1979. Til dette ønsker Vegdirektoratet å bemerke at det ikke er slik at alle med grønt førerkort uten fast bopel i Norge flyttet fra Norge før 1979. Mange kan ha hatt førerrett i Norge til inntil ganske nylig. Å ha hatt førerrett i Norge i mange år er heller ikke ensbetydende med at man holder kjøreefaringen ved like. Vi har ingen garanti for at personer som har fast bopel i Norge og har hatt førerrett i Norge i mange år faktisk har holdt kjøreefaringen ved like.

Personer som blir omfattet av unntaket vil være bundet av den alminnelige plikten i vegtrafikkloven § 21 om at «ingen må føre eller forsøke å føre kjøretøy når han er i en slik tilstand at han ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte, hva enten dette har sin årsak

i at han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, eller i at han er syk, svekket, sliten eller trett, eller skyldes andre omstendigheter.»

Grensen for helseattest ved fornyelse for lette klasser ble nylig hevet til 80 år. Unntaket fra utfasingsreglene for grønne førerkort er begrenset tilsvarende og unntaket vil derfor kun gjelde fram til man fyller 80 år. Ved vanlig administrativ fornyelse av nye førerkortmodeller frem til fylte 80 år, fanges det heller ikke opp at eventuelle helsevilkår ikke lenger er oppfylt, ettersom det ikke er krav til egenerklæring ved administrativ fornyelse.

Vegdirektoratet noterer seg skepsisen rundt bildets alder. I dag kan politiet eller regionvegkontoret pålegge at førerkortet skiftes ut dersom førerkort ikke kan brukes som dokumentasjon på førerett, for eksempel på grunn av at foto er misvisende, jf. førerkortforskriften § 7-4 første ledd siste punktum. Bakgrunnen for det foreslåtte unntaket er at personene som omfattes ikke har muligheten til å bytte inn det grønne førerkortet til en ny førerkortmodell i Norge fordi de ikke har fast bopel her. Det er antakeligvis et lite omfang som vil falle inn under dette unntaket, men uten unntaket vil gruppen dette gjelder stå uten førerett i Norge.

## 4 Endringsforskrift

### Forslag til forskrift om endring i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften)

Fastsatt av Vegdirektoratet 23.09.2019 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 24, jf. delegeringsvedtak 17. mars 1967 nr. 346229 og delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196.

#### I

I forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften) gjøres følgende endringer:

§ 4-6 skal lyde:

#### **§ 4-6. Utfasing av førerkort utstedt før 19. januar 2013**

*Førerkort utstedt før 1. april 1979, er ikke gyldig for kjøring fra og med 1. januar 2020. Førerkort utstedt i perioden 1. april 1979 til og med 31. desember 1997, er ikke gyldig for kjøring fra og med 1. januar 2023. Førerkort utstedt i perioden 1. januar 1998 til og med 18. januar 2013, er ikke gyldig for kjøring fra og med 1. januar 2033. Førerkort etter denne bestemmelsen kan byttes til nytt førerkort dersom vilkårene for utstedelse er oppfylt.*

Fra og med 19. januar 2033 må EU-førerkort som benyttes for kjøring i Norge være i overensstemmelse med den nyeste EU-modellen for førerkort for å være gyldig.

*Første ledd første punktum gjelder ikke for personer som har meldt flytting fra Norge. Disse personene kan benytte sitt førerkort ved kjøring i Norge frem til dagen før fylte 80 år. De norske helsekravene for førerkort må være oppfylt.*

§ 12-5 nytt tredje ledd skal lyde:

*Personer med midlertidig opphold i Norge kan gis førerett for beltemotorsyssel. Søker må være innehaver av et gyldig utenlandsk førerkort som anerkjennes etter kapittel 8, ha gjennomført obligatorisk opplæring og bestått teoretisk prøve etter trafikkopplæringsforskriften og dokumentere et arbeidsforhold i Norge som innebærer kjøring med beltemotorsyssel. Føreretten følger av enkeltvedtak utstedt av Statens vegvesen og gis gyldighet i to år. Vedtaksbrev og gyldig utenlandsk førerkort må medbringes under kjøring.*

II

Endringene trer i kraft 1. oktober 2019