



Statens vegvesen

Vedlegg – Høringsoppsummering og vedtatt endringsforskrift

Forskrift om endring i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften

Trafikant og kjøretøy,
Trafikant
27. oktober 2020

Innholdsfortegnelse

Innledning	5
Hovedhøring.....	5
Tilleggshøring	6
Oppsummering	7
Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer	8
1 Endringer i vedlegg 1 i førerkortforskriften – vurdert av Helsedirektoratet.....	8
1.1 Førerkortforskriften § 4-1	8
1.1.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	8
1.1.2 Høringsuttalelser	9
1.1.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene.....	10
1.2 Førerkortforskriften vedlegg 1 § 30.....	11
1.2.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	11
1.2.2 Høringsuttalelser	11
1.2.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene.....	15
1.3 Førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne C	16
1.3.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	16
1.3.2 Høringsuttalelser	17
1.3.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene.....	17
1.4 Førerkortforskriften vedlegg 1 § 20 første ledd og annet ledd nr. 1 kolonne C	17
1.4.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	17
1.4.2 Høringsuttalelser	17
1.4.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene.....	19
1.5 Førerkortforskriften vedlegg 1 § 20 annet ledd nr. 4 kolonne C og nr. 5 kolonne C 20	
1.5.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	20
1.5.2 Høringsuttalelser	20
1.5.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene.....	21
1.6 Førerkortforskriften vedlegg 1 § 22 annet ledd nr. 2 kolonne C	22
1.6.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	22
1.6.2 Høringsuttalelser	22
1.6.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene.....	23

1.7	Førerkortforskriften vedlegg 1 § 36 annet ledd nr. 3 kolonne C	23
1.7.1	Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	23
1.7.2	Høringsuttalelser	23
1.7.3	Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene.....	26
1.8	Gjennomføring av tidligere hørt forskriftsendring – førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne A og B.....	26
1.8.1	Innledning.....	26
1.8.2	Endret forskriftstekst § 31 kolonne A og B (førerkortgruppe 1)	26
2	Tilleggshøring om endringer i førerkortforskriften.....	28
2.1	Førerkortforskriften § 14–1 tredje ledd	28
2.1.1	Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	28
2.1.2	Høringsuttalelser	28
2.1.3	Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene.....	28
3	Endringer i trafikkopplæringsforskriften	29
3.1	Trafikkopplæringsforskriften § 6–4.....	29
3.1.1	Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	29
3.1.2	Høringsuttalelser	29
3.1.3	Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene.....	29
3.2	Trafikkopplæringsforskriften § 8–5.....	30
3.2.1	Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	30
3.2.2	Høringsuttalelser	30
3.2.3	Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene.....	33
3.3	Trafikkopplæringsforskriften § 9–16.....	33
3.3.1	Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	33
3.3.2	Høringsinnspill.....	34
3.3.3	Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene.....	35
3.4	Trafikkopplæringsforskriften § 29–8.....	35
3.4.1	Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	35
3.4.2	Høringsuttalelser	36
3.4.3	Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene.....	36
3.5	Trafikkopplæringsforskriften § 30–1	37
3.5.1	Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	37
3.5.2	Høringsuttalelser	38
3.5.3	Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene.....	38

Del II – Endringsforskrift til førerkortforskriften og trafikopplæringsforskriften 39

Innledning

Statens vegvesen sendte 3. juli 2020 og 1. september 2020 forslag om endringer i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort (førerkortforskriften) og forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) på høring. Vi har valgt å oppsummere begge høringene i samme dokument, slik at vi får endringene i en felles endringsforskrift og med ikrafttredelse samtidig; 1. november 2020.

Hovedhøring

Høringen om forslag til forskrift om endring i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften sendt 3. juli 2020, hadde frist for å komme med høringsvar 1. oktober 2020. Endringene knyttet til førerkortforskriftens vedlegg 1 er utarbeidet av Helsedirektoratet.

I høringen ble det foreslått følgende:

Forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften

Høringen gjelder forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften som følge av direktiv 2020/612/EU. Direktivet inneholder endringer om i hvilke tilfeller en praktisk prøve avlagt med automatgir skal avmerkes med kode 78 i førerkortet og en endring i kravet til prøvekjøretøy ved praktisk prøve i klasse A2. Norsk rett samsvarer allerede i stor grad med de endringene som fremkommer av direktivet.

I tillegg foreslår vi å fjerne muligheten til å gjennomføre trafikalt grunnkurs som et 17 timers kurs i ungdomsskolen. Muligheten til å gjennomføre trafikalt grunnkurs som en integrert del av valgfag trafikk i ungdomsskolen videreføres

Forslag til endringer i førerkortforskriften

Helsedirektoratet har utarbeidet forslag til endringer i førerkortforskriften vedlegg 1 om helsekrav. Forslaget sendes av formelle årsaker på høring av Statens vegvesen. Endringene gjelder i hovedsak bestemmelser knyttet til diabetes, herunder varighet av førerett i tilfeller hvor førerkortinnehaveren har diabetes som behandles med insulin eller andre blodsukkersenkende medisiner hvor det gis en frist for personer i denne gruppen som ikke har oppdatert førerkortet sitt siden krav om tidsbegrensning ble innført i 2010 til å oppsøke Statens vegvesen for å få utstedt førerkort med tidsbegrensning. Fristen foreslås satt til 1. januar 2022. Det foreslås også at personer som har kostholdsregulert diabetes og ikke har behov for blodsukkersenkende legemidler skal kunne få førerett med vanlig varighet for alle førerkortgrupper. Videre gjøres endringer i bestemmelsene om epilepsi og epilepsilignende anfall.

I tillegg foreslås enkelte mindre endringer og korrigeringer i forskriftstekstene.

Det har kommet inn 31 svar til høringen.

1. Følgende instanser hadde ingen merknader til de foreslåtte endringene:

- NHO Transport
- Helse- og omsorgsdepartementet
- Politidirektoratet
- OsloMet – storbyuniversitetet
- Trøndelag fylkeskommune
- Politihøgskolen
- Justis- og beredskapsdepartementet
- Utenriksdepartementet
- Forsvarsdepartementet

2. Følgende instanser uttrykte at de støttet forslagene:

- Helsedirektoratet
- Utdanningsdirektoratet
- Norsk trafikkmedisinsk forening
- Allmennlegeforeningen

Tilleggshøring

Tilleggshøringen om forslag til forskrift om endring i førerkortforskriften sendt 1. september 2020, hadde frist for å komme med høringssvar 13. oktober 2020.

I denne høringen ble det foreslått *en tilføyelse i førerkortforskriften § 14-1 av Helseklage som klageinstans for vedtak fattet av fylkesmennene etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 45 tredje ledd om adgang til videreføring av dispensasjon for førerett for tunge klasser for personer med syn på bare ett øye. I tillegg tilføyes i vedlegg 1 § 45 tredje ledd nr. 1 at fylkesmannen er førsteinstans i slike saker.*

Det har kommet inn 11 svar til tilleggshøringen.

1. Følgende instanser hadde ingen merknader til de foreslåtte endringene i tilleggshøringen:

- Forsvarsdepartementet
- Helse- og omsorgsdepartementet
- Trøndelag fylkeskommune
- Klima- og miljødepartementet
- Justis- og beredskapsdepartementet
- Utenriksdepartementet

2. Følgende instanser uttrykte at de støttet forslagene:

- NHO Transport
- Norges Lastebileier-Forbund (NLF)
- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)

Oppsummering

Del I

Høringsinstansenes innspill med kommentarer fra Statens vegvesen fremgår under høringsoppsummeringens del I.

I hovedsak, følger oppsummeringen samme rekkefølge som i høringsnotatet. De bestemmelsene Helsedirektoratet er ansvarlig for og har vurdert, kommer inn under kapittel 1.

Statens vegvesen eller Helsedirektoratet har kun kommentert de bestemmelsene høringsinstansene har kommet med konkrete innspill til. Teksten fra høringsnotatet gjengis ikke, men selve endringsforslaget til de bestemmelsene som er kommentert, er gjengitt. Endringer i bestemmelsene fremgår i kursiv.

En av høringsuttalelsene er gjengitt i forkortet versjon og anonymisert, da uttalelsen inneholder taushetsbelagte helseopplysninger.

Del II

I del II er fastsatt endringsforskrift til førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften vedlagt. Her fremgår alle forskriftsendringene slik de er vedtatt.

Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

1 Endringer i vedlegg 1 i førerkortforskriften – vurdert av Helsedirektoratet

1.1 Førerkortforskriften § 4–1

1.1.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i førerkortforskriften § 4–1:

§ 4–1 Gyldighetstid for førerkort

Førerkort i klassene A, A2, A1, AM, B, BE, S og T gis 15 års gyldighet med mindre det settes en kortere gyldighetstid i henhold til § 4–2 til § 4–4 eller vedlegg 1. *Føreretten skal likevel ha varighet på maksimalt fem år dersom innehaveren har diabetes som behandles med blodsukkersenkende legemidler.* Er det levert helseattest, settes gyldigheten fra attestens utstedelsesdato. For søker som har fylt 65 år, settes utløpsdato på førerkortet til dagen før søker fyller 80 år. For å opprettholde føreretten fra fylte 80 år, er det krav om fornyelse med helseattest. Attesten kan utstedes med inntil tre års gyldighet. Føreretten kan fornyes utover 80 år fra fylte 77 år, forutsatt at helseattesten er utstedt fra fylte 77 år. Personer som på sist utstedte førerkort har eller hadde kortere gyldighet enn det som var vanlig gyldighet for aldersgruppen på utstedelsestidspunktet, må levere helseattest ved fornyelse.

For utstedelse av førerkort i øvrige klasser må det fremlegges helseattest. Klassene gis 5 års gyldighet fra helseattestens utstedelsesdato, med mindre det settes en kortere gyldighetstid i henhold til § 4–3 til § 4–5 eller vedlegg 1. *Føreretten skal likevel ha varighet på maksimalt tre år dersom innehaveren har diabetes som behandles med blodsukkersenkende legemidler.* Ved utstedelse av førerkort etter dette ledd, gis førerkortklasse etter første ledd samtidig ny gyldighetsperiode etter reglene i første ledd. For søker som har fylt 66 år, settes gyldighet som angitt i helseattesten, men maksimalt til dagen før søker fyller 71 år. For personer som har fylt 70 år, gis førerkortet gyldighet for ett år om gangen.

Personer med diabetes som behandles med blodsukkersenkende legemidler, og som har førerkort for klasse A, A2, A1, AM, B, BE, S og T med lengre varighet enn fem år, må innen 1. januar 2022 fremlegge helseattest og få nytt førerkort med varighet i samsvar med første ledd annet punktum.

For asylsøkere som dokumenterer lovlig opphold, gis førerkortet gyldighet for 4 år om gangen.

1.1.2 Høringsuttalelser

N.N. (anonymisert av hensyn til personvernet) har fremmet forslag om at førerkortforskriftens § 4–1 endres slik at fastlegen gis myndighet til å utstede helseattest med tilstrekkelig gyldighetstid til fornyelse for ett helt år, f. eks. ved å angi utløpsdato inntil 15 måneder etter helseattestens utstedelsesdato. Dermed kan det bli en forlenget gyldighetstid på ett år fra utløpet av gyldighetstiden av føreretten og ikke fra datoen på helseattesten.

Begrunnelsen for forslaget er i hovedsak at dersom fører går til fastlegen for eksempel tre måneder før førerrettens utløpsdato, vil det nye førerkortet ha en utløpsdato ett år etter dato på helseattesten, men bare ni måneder etter førerrettens utløp.

Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Vi stiller oss bak at gyldighetsbegrensningen for førere i gruppe 1 med diabetes som bruker blodsukkersenkende legemidler foreslås gjeninntatt, og særskilt skal fremgå av førerkortforskriften § 4–1 første ledd. En presisering i den generelle del av forskriften, om at det foreligger begrenset gyldighetstid for denne gruppen som avviker fra den alminnelige gyldighetstid på 15 år, synes vi er informativt. Dette vil også medføre en harmonisering med særreguleringen i forskriften vedlegg 1 §§ 30 og 31.

I førerkortgruppe 1 antas det at det i dag er en del førere med diabetes og som bruker blodsukkersenkende legemidler, som fortsatt har førerkort uten tidsbegrensning.

I denne sammenheng foreslås det en overgangsbestemmelse etter § 4–1 fjerde ledd for å fange opp at denne gruppen, med en frist til 1. januar 2022, må levere helseattest og få nytt førerkort med gyldighetsbegrensning på fem år.»

Norsk forening for allmenntjenestemedisin har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«NFA støtter forslaget til forskriftendring i førerkortforskriften slik at forskriften og vedlegg om helsekrav samsvarer for diabetes.

Tidsbegrensning av førerkort for pasienter med diabetes ble innført i 2010 i førerkortforskriftens §4–1 første ledd. Fra 2016 ble det i førerkortforskriftens vedlegg 1 fastsatt en maksimal varighet på helseattesten på fem år for førerkortgruppe 1 og tre år for førerkortgruppe 2 og 3 for personer med diabetes.

Imidlertid ble tidsbegrensningen fjernet i 2017 da det var diskrepans mellom forskriftsfestet helsekrav og helsekravene i vedlegg 1.

I Helsedirektoratets veileder står det nå: «Etter norsk regelverk er det likevel ikke hjemmel i dag for å pålegge fører som oppfyller helsekravene og har gyldig førerkort med lengre varighet, å få utstedt nytt førerkort ved oppstart av slik behandling.»

Dette blir nå ryddet opp i slik at tidsbegrensning for førerkort for pasienter med diabetes er de samme i forskrift, i vedlegg til forskrift og i veileder. NFA støtter dette og det vil bli mindre forvirrende både for pasient og behandler å forholde seg til regelverket.»

Norsk trafikkmedisinsk forening har skrevet i høringsuttalelsen at foreningen støtter forslagene til endringer i førerkortforskriften.

Diabetesforbundet har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Diabetesforbundet stiller seg positive til at førerkort skal ha en tidsbegrenset gyldighetstid iht. §4. Diabetesforbundet støtter formuleringen samt at alle skal få utstedt tidsbegrenset førerkort i løpet av 2022. Det er vår vurdering at det trafiksikkerhetsmessig er til det beste for alle.»

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«**Endringer i førerkortforskriften:**

ATL ser det som positivt at det foretas en gjennomgang av forskriften. Korrigeringene som er gjort med hensyn til begrepsavklaringer, språklige rettinger, samt oppdateringer av henvisninger gjør lovteksten mer enhetlig og i samsvar med begrepsbruken i tilstøtende regelverk og bidrar til økt grad av harmonisering. Korrigeringene anses som mindre og har etter vårt skjønn liten betydning for selve meningsinnholdet i bestemmelsene.»

1.1.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene

I alle høringsuttalelsene, bortsett fra en, gir høringsinstansene støtte til forslaget til endringer i førerkortforskriften § 4-1.

I det ene høringsinnspillet som ikke støtter forslaget til endring av førerkortforskriften § 4-1, går den som har skrevet høringsuttalelsen inn for en endring av helseattesters gyldighetstid, fra at helseattestens gyldighetstid skal starte på den dato legen undersøker og utsteder helseattesten til fører, til at helseattestens gyldighetstid først skal starte fra dato for utløp av føreretten på førerkortet.

Det inngår ikke i høringsforslaget å endre bestemmelsen om at gyldighet av førerretten settes utfra utstedelsesdato på helseattesten. Helsedirektoratet fastholder ellers at starttiden for helseattesters gyldighetstid må være fra datoen da legen foretar helseundersøkelsen. Begrunnelsen er at legens anbefaling om varighet av førerretten er basert på helseundersøkelsen som er gjennomført ved utstedelse av attesten. Eventuelle endringer av førers helse etter datoen for helseundersøkelsen og utstedelse av helseattesten vil helseattesten ikke kunne si noe om.

Endringene i bestemmelsen blir innført som de er hørt.

1.2 Førerkortforskriften vedlegg 1 § 30

1.2.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i førerkortforskriften vedlegg 1 § 30:

§ 30 Generelle helsekrav ved diabetes

Personer med diabetes som bruker blodsukkersenkende legemidler oppfyller ikke helsekravet til førerrett med 15 års gyldighet i førerkortgruppe 1 og fem års gyldighet i førerkortgruppe 2 og 3 etter førerkortforskriften § 4–1 første og annet ledd. Helseattest kan gis med anbefaling om førerrett med inntil fem års varighet for førerkortgruppe 1 og inntil tre års varighet for førerkortgruppe 2 og 3 dersom

- det ikke er fare for bevissthetspåvirkning under føring av motorvogn og
- sykdommen ikke har ført til funksjonssvikt i andre organer som medfører økt trafikksikkerhetsrisiko.

Ved bruk av insulin eller andre legemidler som kan gi hypoglykemi, gjelder bestemmelsene i §§ 31 og 32.

1.2.2 Høringsuttalelser

Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Helseklage er positive til at man ved endringene vil møte kravene i EUs førerkortdirektiv hva gjelder tidsbegrensing av førerkortets gyldighetsperiode. Det vil også være positivt med tanke på trafikksikkerhetsrisikoen at diabetikere som bruker blodsukkersenkende legemidler, blir fanget opp og med jevne mellomrom må fremlegge gyldig helseattest.

Det foreslås videre å endre varighet på helseattest for førerkortgruppe 2 og 3 når personer med diabetes behandles med insulin eller andre legemidler som kan gi hypoglykemi.

Etter dagens regelverk fremgår det av vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne C, at helseattest for førerkortgruppe 2 og 3 gis med anbefaling om førerrett med inntil ett års varighet, deretter med inntil tre års varighet. Det foreslås at bestemmelsen endres slik at det kan gis anbefaling om varighet på inntil tre år, også første gang, når vilkårene ellers i bestemmelsen er oppfylt. Endringen medfører harmonisering med EU-direktivet og vi stiller oss bak forslaget.

Vi synes for øvrig også at det er positivt at ordlyden i § 31 kolonne C siste ledd endres og presiseres. På denne måten vil det fremstå klart at helsekravene ikke er oppfylt for utrykningskompetanse og kjøreseddel for buss, dersom førerkortinnehaver bruker insulin eller andre legemidler som kan gi hypoglykemi.

Kostholdsregulert diabetes

Videre er det foreslått å endre kravene til personer med diabetes som regulerer sin tilstand kun ved hjelp av kosthold. Av dagens vedlegg 1 § 30 annet ledd, gis denne gruppen kun helseattest med inntil fem års varighet for førerkortgruppe 1 og inntil tre års varighet for førerkortgruppe 2 og 3.

Det fremgår av notatet at EU-direktivet ikke stiller et tilsvarende krav om å levere helseattest med henholdsvis fem og tre års mellomrom ved kostholdsregulert diabetes. At dagens forskrift stiller strengere krav for diabetikere som ikke bruker blodsukkersenkende legemidler enn EU-direktivet, er etter vår vurdering ikke nødvendig. Helseklage stiller seg dermed bak forslaget om å lempe på dagens krav til varighetsbegrensning på helseattesten ved kostholdsregulert diabetes.

For de situasjoner hvor en person må gå over fra kostholdsregulert diabetes til behandling med blodsukkersenkende legemidler, synes trafikkhensynet ivaretatt ved at lege sender melding til fylkesmannen om ikke oppfylte helsekrav. Videre, når førerkortet er inndratt, må søker om førerrett fremlegge helseattest og får da nytt førerkort med inntil fem års varighet i førerkortgruppe 1 og tre år i førerkortgruppe 2 og 3. På denne måten fanges også denne gruppen opp og sikres jevnlig oppfølging fra lege.»

Norsk forening for allmenntidning har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«NFA synes også det er positivt at forskriften skiller mellom diabetespasienter som behandles med insulin og andre blodsukkersenkende legemidler og diabetespasienter som kun er kostregulert. Det er gode medisinskfaglige begrunnelser for dette, det er med kostregulert diabetes ikke risiko for hypoglykemi. NFA støtter at pasienter med kostregulert diabetes beholder førerrett med vanlig varighet for alle førerkortgrupper.

Det er viktig at det i veilederen kommer fram at hovedskillet for helsekrav er om diabetespasienten bruker blodsukkerregulerende medisiner eller ikke, men at helsekravene for klasse 2 og 3 også avhenger av om pasienten bruker legemidler

som kan gi hypoglykemi (som insulin og sulfonylureapreparater) eller andre blodsukkersenkende legemidler som ikke medfører fare for hypoglykemi (vedlegg 1 paragraf 30).

NFA støtter at det er strengere krav for pasienter som bruker insulin eller blodsukkersenkende legemidler som kan gi hypoglykemi og at disse pasientene må følge vilkårene i § 31 som omhandler egenkontroll av blodsukker og regelmessige kontroller hos lege.

NFA har ingen motforestillinger mot at førerrett for denne gruppen gis for 3 år istedenfor 1 år som tidligere gitt kravene om egenkontroll og regelmessige kontroller.

NFA støtter et kommer tydeligere regelverk for når førerkortinnehaver har plikt til å levere helseattest til Statens vegvesen for å få nytt førerkort.

For fastlegen er det viktig at det i veilederen til forskriften kommer klart fram hvilke plikter førerkortinnehaver har og hvilke plikter legen har, samt rollene til Fylkesmannen og politimyndigheten.

Det er også viktig for både pasienten og klinkeren at det i veilederen kommer tydelig fram hvilke medisiner som defineres som blodsukkersenkende og hvilke som gir risiko for hypoglykemi (kan gjerne listes opp med virkemiddelnavn).»

Diabetesforbundet har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Diabetesforbundet mener at det er viktig at formuleringer gjennom forskriftene er entydige og at det presiseres at restriksjoner inntreffer ved bruk av blodsukkersenkende legemidler/medikamenter som kan gi hypoglykemier.»

Norge optikerforbund har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«**Diabetes:**

Norges Optikerforbund har ingen faglige innvendinger mot de endringene som foreslås.

På side 11 i høringen beskrives rutinen der en person går fra å ha en kostholdsregulert diabetes til behandling med blodsukkersenkende legemidler. Rutinen innebærer en varsling fra lege til Fylkesmannen, inndragelse av førerkortet, ny søknad om førerrett via ny helseattest og så utstedelse av nytt førerkort med inntil fem års varighet.

Løsningen som beskrives fremstår ikke som en tidsriktig løsning, men unødig byråkratisk. Det burde komme på plass en løsning der legen rapporterer inn til myndighetene at førerkortet får endret varighet samtidig som legen følger opp ny

medikamentbruk på forsvarlig måte, evt via midlertidig kjøreforbud. Dette vil være ressurs- og økonomi besparende for både det offentlige og for personen med diabetes.

Uansett endringer kreves det god kommunikasjon til sjåførere med diabetes som nå får endret varigheten på sitt førerkort. Kommunikasjon via Diabetesforbundet samt god informasjon til legene vil være nødvendig.»

Folkehelseinstituttet har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

- «Begrepet «blodsukkersenkende legemidler» antas å referere til ATC kode A10, som deles i A10A insuliner og A10B ikke-insuliner. Dette omfatter per orale medikamenter som metformin, sulfonyleurea, DPP4-hemmere, SGLT2-hemmere og injeksjonsbehandling som GLP-1 analoger. I vedlegg 1 brukes begrepet «blodsukkersenkende legemidler» gjennomført, med unntak av i §30. I §30 benyttes begrepet «insulin eller andre legemidler som kan gi hypoglykemi», men det er ikke spesifisert om man her referer til en undergruppe av legemidler under ATC A10B som anses å gi risiko for hypoglykemi.
 - Folkehelseinstituttet mener at kan spesifiseres: 1) om det refereres til en undergruppe av legemidler under ATC A10B (ikke-insuliner) eller om man også tenker på andre medikamentgrupper, 2) hvordan det skal vurderes om et gitt blodsukkersenkende legemiddel «kan gi hypoglykemi», og i tilfelle 3) hvem som skal avgjøre dette (lege/produsent/helsemyndighet).
- I vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne B står det: «Dersom relevant spesialist bekrefter at det kun under søvn har vært anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre, og at det ikke er fare for bevisstetspåvirkning under føring av motorvogn, kan det gis helseattest med anbefaling om...».
 - Folkehelseinstituttet antar at relevant spesialist i mange tilfeller vanskelig vil kunne si helt eksplisitt at det ikke er fare for bevisstetspåvirkning under føring av motorvogn, men at man typisk vil kunne anslå en sannsynlighet for dette. Det bør også komme frem om det kreves kontinuerlige glukosemålinger for å dokumentere at alvorlige hypoglykemier kun skjer under søvn eller om det baseres på pasientens selvrapporing.
- Helsedirektoratet har etter en ny vurdering kommet til at det er grunn til å lempe på kravet til helseattest ved kostholdsregulert diabetes og god blodsukkerkontroll.
 - Folkehelseinstituttet er enig i at dette er hensiktsmessige for denne pasientgruppen. Svært mange pasienter som initialt behandles uten legemidler vil etter hvert behøve medikamentell behandling for å få tilstrekkelig kontroll over blodsukkeret for å hindre akutte symptomer og plager av det høye blodsukkeret samt forebygge komplikasjoner.

Folkehelseinstituttet vil påpeke at også ubehandlet høyt blodsukker i mange tilfeller vil kunne påvirke kjøreferdighetene. Et system der legemiddelbehandling av blodsukker kan føre til endring av førerrett kan ha uheldige konsekvenser hvis pasienter vegrer seg for å starte med medikamentell behandling av frykt for å miste førerretten. Særlig siden anbefalingen om at det skal være tilstrekkelig blodsukkerkontroll ved kostregulert diabetes ikke forskriftsfestes. Tilsvarende problematikk med endring av førerrett for ulike klasser vil kunne oppstå hos personer med type 2 diabetes der det er behov for intensivt blodsukkersonkende behandling som for eksempel oppstart med insulin. Folkehelseinstituttet ber om at dette presiseres i forskriften at en kostregulert diabetes må ha tilstrekkelig blodsukkerkontroll for at kravet til helseattest skal fravikes. I så fall bør det også gis en veiledning på hva som anses å være tilstrekkelig blodsukkerkontroll i denne sammenheng.»

1.2.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene

Helsedirektoratet er enig med Norges Optikerforbund i at de prosesser som benyttes innenfor dette området kan forbedres og forenkles. Om og hvordan det skal gjøres vil imidlertid kreve ytterligere utredninger som ikke kan gjøres nå. Slike prosesser bør heller ikke reguleres i forskriftsteksten, men omhandles i Helsedirektoratets veileder til førerkortforskriftens vedlegg 1 om helsekrav som må være oppfylt for å få eller beholde førerretten.

I høringsuttalelsen fra Folkehelseinstituttet tas det opp tre problemstillinger:

- a) Folkehelseinstituttet mener at det kan spesifiseres:
 - 1) om det refereres til en undergruppe av legemidler under ATC A10B (ikke-insuliner) eller om man også tenker på andre medikamentgrupper,
 - 2) hvordan det skal vurderes om et gitt blodsukkersonkende legemiddel «kan gi hypoglykemi», og i tilfelle
 - 3) hvem som skal avgjøre dette (lege/produsent/helsemyndighet).
- b) Folkehelseinstituttet antar at relevant spesialist i mange tilfeller vanskelig vil kunne si helt eksplisitt at det ikke er fare for bevissthetspåvirkning under føring av motorvogn, men at man typisk vil kunne anslå en sannsynlighet for dette. Det bør også komme frem om det kreves kontinuerlige glukosemålinger for å dokumentere at alvorlige hypoglykemier kun skjer under søvn eller om det baseres på pasientens selvrapporing.
- c) Folkehelseinstituttet ber om at dette presiseres i forskriften at en kostregulert diabetes må ha tilstrekkelig blodsukkerkontroll for at kravet til helseattest skal fravikes. I så fall bør det også gis en veiledning på hva som anses å være tilstrekkelig blodsukkerkontroll i denne sammenheng.

Helsedirektoratet er enig med Folkehelseinstituttet i at ATC-kode bør oppgis når det reguleres hvilke legemidler som kan benyttes, slik at det blir helt presist hvilke legemidler som kan benyttes.

Hva som omfattes av «insulin eller andre legemidler som kan gi hypoglykemi» er imidlertid nærmere spesifisert i veileder til førerkortforskriftens vedlegg 1 om helsekrav som må være oppfylt for å få eller beholde føreretten veilederen (med lenke til disse ATC-gruppene).

Når det gjelder Folkehelseinstituttets andre spørsmål om det kreves kontinuerlige glukosemålinger for å dokumentere at alvorlige hypoglykemier kun skjer under søvn eller om det baseres på pasientens selvrapportering, er dette også et tema som vil bli nærmere omtalt i Helsedirektoratets veileder til førerkortforskriftens vedlegg 1 om helsekrav som må være oppfylt for å få eller beholde føreretten.

Det samme gjelder Folkehelseinstituttets tredje spørsmål om hva som anses å være tilstrekkelig blodsukkerkontroll ved kostregulert diabetes for at kravet til helseattest skal fravikes.

Helsedirektoratet er etter en samlet vurdering etter gjennomgangen av høringsuttalelsene kommet til at forslaget til forskriftstekst som er hørt opprettholdes.

1.3 Førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne C

1.3.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne C:

Helsekrav oppfylt dersom føreren

- a) ikke har hatt noe anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre i løpet av de siste tolv månedene
- b) har full innsikt i utvikling av hypoglykemi og farene det kan medføre
- c) følger legens råd og anbefalinger
- d) kontrollerer blodsukkere minst to ganger daglig, ikke mer enn to timer før kjørestart og siden hver andre time, eller oftere dersom det er nødvendig, inntil kjøringen avsluttes
- e) har årlig oppfølging av sykdommen etter nasjonale faglige retningslinjer med fremleggelse av logg med måling av blodsukker for de siste tre månedene.

Helseattest kan gis med anbefaling om førerett for *inntil tre* års varighet.

Ved ett anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre gjelder egne bestemmelser i § 32.

Helsekrav er ikke oppfylt for kompetansebevis for utrykningskjøring og kjøreseddel for persontransport med buss.

1.3.2 Høringsuttalelser

Fellesforbundet har skrevet i høringsuttalelsen at de støtter de fremlagte forslag til endringer.

1.3.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene

Helsedirektoratet takker for støtten.

Endringene i bestemmelsen blir innført som de er hørt.

1.4 Førerkortforskriften vedlegg 1 § 20 første ledd og annet ledd nr. 1 kolonne C

1.4.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i førerkortforskriften vedlegg 1 § 20 første ledd:

For epilepsi og epilepsilignende anfall som inngår i tabellen i annet ledd, gjelder bestemmelsene i tabellen. Listen i tabellen er ikke uttømmende. § 18 og § 19 gjelder for alle former for epilepsi og epilepsilignende anfall *så langt det ikke er i motstrid med bestemmelsene i annet ledd.*

og følgende i annet ledd nr. 1 kolonne C:

Helsekrav oppfylt etter fem år uten anfall *og uten anfallsforebyggende behandling* dersom nevrolog vurderer svært lav årlig risiko for nytt anfall.

Ved vurdering av anfallsrisiko skal det legges vekt på om det er påvist epileptiform aktivitet ved EEG og om det er påviste strukturelle endringer i hjernen som kan være årsak til anfallet.

1.4.2 Høringsuttalelser

Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Epilepsi

I vedlegg 1 § 20 første ledd, foreslås det å legge til at § 18 og § 19 gjelder for alle former for epilepsi og epilepsilignende anfall så langt det ikke er motstrid med

bestemmelsene i § 20 annet ledd. Helseklage er veldig positive til denne presiseringen. Vi mener endringen er egnet til å tydeliggjøre skillet mellom de generelle bestemmelsene i §§ 18 og 19, og de spesielle kravene, da særlig kravet til kortere anfallsfrihet, ved noen former for epilepsi og epilepsilignende anfall i § 20.

Videre foreslås det i § 20 annet ledd nr.1 kolonne C, i tillegg til krav om lengden på anfallsfrihet, å konkret angi hvor lang tid som skal ha gått uten bruk av legemidler for å oppfylle helsekravet. Denne tilleggspresiseringen er etter Helseklages vurdering viktig for å understreke både at det stilles krav til legemiddelfrihet ved enkeltstående uprovosert anfall, samt at kravet er kortere enn det generelle kravet til legemiddelfrihet i § 18.»

Norsk forening for allmenmedisin har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Epilepsi og epilepsilignende anfall

NFA støtter endringsforslaget til forskriften slik at helsekravene for pasienter med epilepsi og epilepsilignende anfall tydeliggjøres og rydder opp i diskrepans mellom ulike forskriftsledd.

NFA har ikke ytterligere kommentarer til endringene, det er i hovedsak nevrolog som vurderer om helsekrav ved epilepsi og epilepsilignende anfall er oppnådd.

Forskriften bruker betegnelsen «legemidler mot epilepsi». NFA ønsker å gjøre oppmerksom på en helt fersk artikkel i språkspalten i Tidsskrift for den norske legeförening. Der argumenteres det for at begrepet anfallsforebyggende legemidler bør erstatte antiepileptika, antikonvulsiva og lignende betegnelser <https://tidsskriftet.no/2020/09/sprakspalten/anfallsforebyggende-legemidler-ikke-antiepileptika>

NFA foreslår at hele kapitlet om epilepsi og epilepsilignende anfall gjennomgås for å erstatte bruken av begrepet legemidler mot epilepsi med anfallsforebyggende medisiner.»

Norges optikerforbund har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Epilepsi:

Et formål med høringen er å skape bedre presisjon og enklere forståelse. På side 16 diskuteres begrepene anti-epileptisk behandling kontra anfallsforebyggende legemidler. Informasjonen viser tydelig at det er medikamenter som diskuteres. Det pekes på EU-direktivet.

Forslaget til ordlyd er «anfallsforebyggende behandling». Bruk av medikamenter kan være en del av dette, men det kan jo være andre tiltak og behandling som gjøres som ikke er medikamentelle.

Teksten bør tilpasses EU-direktivet bedre og innholdet bør reflektere at det er medisinbruk involvert. En mulighet er å bruke begrepet «anfallsforebyggende medikamentell behandling».

Norsk epilepsiforbund har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Begrepet anfallsforebyggende behandling

I høringen foreslår Helsedirektoratet å bruke begrepet anfallsforebyggende behandling flere steder, til erstatning for begreper anti-epileptisk behandling. Helsedirektoratet skriver at endringen av begrepet fra anti-epileptisk til anfallsforebyggende gjøres av rent språklige hensyn, og skriver at det ikke er meningen å endre innholdet i begrepet. Norsk Epilepsiforbund mener at en slik endring vil innebære en endring i hvordan begrepet oppfattes.

I begrepet anfallsforebyggende behandling kan det legges inn mye mer enn i begrepet anti-epileptisk. Anti-epileptisk assosieres i større grad til medisinsk behandling, hvor anfallsforebyggende i større grad assosieres mer med andre ikke-medisinske tiltak som man gjør for å unngå anfallsutløsende faktorer. Utover medisiner kan det i anfallsforebyggende behandling være livsstilsendringer, mestringsstrategier eller behandling av utløsende faktorer.

I forslaget spesifiseres det heller ikke hvilke typer anfall det er snakk om. Selv om teksten står i kapitlet om epilepsi og epilepsilignende anfall kan dette medføre fare for misforståelser.

Norsk Epilepsiforbund vil vise til at det i Vedleggets §18 2) brukes begrepet «bruk av legemidler mot epilepsi». Dette mener vi er et mye bedre begrep, som i mye større grad samfaller med EU-direktivet begreper «anti-epileptic medication» og «anti-epileptic drugs». Norsk Epilepsiforbund vil påpeke at det er viktig at det i forskriftsteksten fremheves tydelig at det er snakk om bruken av medisiner mot epilepsi, ikke all type anfallsforebyggende behandling.

Førerkortforskriften vedlegg 1 § 20 første ledd og § 20 annet ledd nr. 1 kolonne C

Norsk Epilepsiforbund har ingen innvendinger mot tidspresiseringen i § 20 annet ledd nr. 1 kolonne C. Vi mener likevel at ordlyden bør være:

Helsekrav oppfylt etter fem år uten anfall og uten bruk av legemidler mot epilepsi dersom nevrolog vurderer svært lav årlig risiko for nytt anfall.»

1.4.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene

Norsk forening for allmenntidrett har i sin høringsuttalelse skrevet at de ønsker at begrepet «anfallsforebyggende legemidler» skal erstatte begrepet antiepileptika, antikonvulsiva og lignende betegnelser. Norges optikerforbund vil ha utvidet begrepet til

«*anfallsforebyggende medikamentell behandling*». Norsk epilepsiforbund vil ha begrepet erstattet med «*bruk av legemidler mot epilepsi*».

Helsedirektoratet har vurdert de innkomne forslagene når det gjelder begrepet «*anfallsforebyggende behandling*» og mener at det er begrepet «*anfallsforebyggende legemidler*» som er mest dekkende. Dette er også i tråd med bestemmelsene i EU-direktivet.

Helsedirektoratet foreslår derfor at førerkortforskriften vedlegg 1 § 20 andre ledd nr. 1 kolonne C endres slik:

Helsekrav oppfylt etter fem år uten anfall *og uten behandling med anfallsforebyggende legemidler*, dersom nevrolog vurderer svært lav årlig risiko for nytt anfall.

Ved vurdering av anfallsrisiko skal det legges vekt på om det er påvist epileptiform aktivitet ved EEG og om det er påviste strukturelle endringer i hjernen som kan være årsak til anfallet.

Endringene i vedlegg 1 § 20 første ledd blir innført som det er hørt.

1.5 Førerkortforskriften vedlegg 1 § 20 annet ledd nr. 4 kolonne C og nr. 5 kolonne C

1.5.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i førerkortforskriftens vedlegg 1 § 20 annet ledd nr. 4 kolonne C

Helsekrav oppfylt etter ti år uten anfall og uten *anfallsforebyggende* behandling.

Helseattest kan deretter gis med anbefaling om førerett for inntil ett år i to år, før førerett kan gis med vanlig varighet.

og følgende i nr. 5 kolonne C:

Helsekrav oppfylt etter ti år uten anfall og uten *anfallsforebyggende* behandling.

1.5.2 Høringsuttalelser

Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Det foreslås også ordlydsendring i § 20 annet ledd nr. 4 kolonne C og nr. 5 kolonne C, fra «anti-epileptisk» til «anfallsforebyggende». Forslaget er en språklig justering og innebærer ingen realitetsendring. Vi har ingen motforestillinger til den foreslåtte endringen.

Helseklages erfaring er at epilepsisakene på førerkortområdet har vært en utfordrende sakstype med en del uklarheter knyttet til regelverket. At epilepsibestemmelsene nå oppdateres med viktige presiseringer, ser vi frem til. På den måten håper vi at regelverket vil bli enklere å forvalte i fremtidige saker.»

Norsk epilepsiforbund har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Førerkortforskriften vedlegg 1 § 20 annet ledd nr. 4 kolonne C og nr. 5 kolonne C

Norsk Epilepsiforbund foreslår at Nr. 4 kolonne C skal lyde:

Helsekrav oppfylt etter ti år uten anfall og uten bruk av legemidler mot epilepsi.

Helseattest kan deretter gis med anbefaling om førerrett for inntil ett år i to år, før førerrett kan gis med vanlig varighet.

Norsk Epilepsiforbund foreslår at Nr. 5 kolonne C skal lyde:

Helsekrav oppfylt etter ti år uten anfall og uten bruk av legemidler mot epilepsi.»

Norsk Forening for allmennmedisin har skrevet i høringsuttalelsen at begrepet «anfallsforebyggende behandling» bør erstattes med begrepet «anfallsforebyggende legemidler».

1.5.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene

De innkomne høringsuttalelsene dreier seg om samme tema som omtalt ovenfor. Helsedirektoratet har vurdert uttalelsene og mener at det er begrepet «anfallsforebyggende legemidler» som er mest dekkende. Se også vurdering av forslaget til endring av forskriftsteksten i § 20 annet ledd nr. 1. Helsedirektoratet går derfor inn for følgende endring:

Vedlegg 1 § 20 annet ledd nr. 4 kolonne C:

Helsekrav oppfylt etter ti år uten anfall og uten *bruk av anfallsforebyggende legemidler*.

Helseattest kan deretter gis med anbefaling om førerrett for inntil ett år i to år, før førerrett kan gis med vanlig varighet.

Og nr. 5 kolonne C:

Helsekrav oppfylt etter ti år uten anfall og uten *bruk av anfallsforebyggende legemidler*.

1.6 Førerkortforskriften vedlegg 1 § 22 annet ledd nr. 2 kolonne C

1.6.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i førerkortforskriften vedlegg § 22 annet ledd nr. 2 kolonne C:

Helsekrav oppfylt etter fem år uten anfall dersom relevant spesialist vurderer svært lav årlig risiko for nytt anfall.

Helseattest kan deretter gis med anbefaling om førerrett for inntil ett år av gangen *i fem år*, før førerrett kan gis med vanlig varighet *ti* år etter siste anfall.

1.6.2 Høringsuttalelser

Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Spesielle bestemmelser ved noen former for bevissthetstap (synkope) og bevissthetsforstyrrelser

Det forslås en mindre endring i vedlegg 1 § 22 annet ledd nr. 2 kolonne C. Endringen vil tydeliggjøre at det stilles strengere krav til anfallsfrihet og helseattestens gyldighetstid for førerkortgruppe 2 og 3 enn for førerkortgruppe 1.

Helseklage stiller seg bak denne endringen og synes det er bra at skillet til helseattestens gyldighetstid mellom førerkortgruppe 1 og førerkortgruppe 2 og 3, nå kommer tydelig frem av forskriften.»

Norsk forening for allmenntjenestemedisin har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«**Bevissthetstap/forstyrrelse av annen årsak enn epilepsi, diabetes og hjerte/kar**

NFA støtter at det ryddes opp i teksten slik at det blir samsvar mellom ulike forskriftsledd. Det har alltid vært vanskelig å praktisk forholde seg til regelverket rundt pasienter som synkoperer stående med klar årsak. Det er svært positivt at det nå foreslås at reglene rundt dette endres slik at de kan beholde førerrett da det for denne pasientgruppen ikke er økt risiko for anfall under kjøring sammenlignet med andre førere.»

1.6.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene

Etter gjennomgang av høringsuttalelsene, som begge støtter forslaget til endret forskriftstekst, opprettholder Helsedirektoratet forslaget til endret forskriftstekst som er gitt i høringsnotatet.

Endringene i bestemmelsen blir innført som de er hørt.

1.7 Førerkortforskriften vedlegg 1 § 36 annet ledd nr. 3 kolonne C

1.7.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i førerkortforskriften vedlegg § 36 annet ledd nr. 3 kolonne C:

Helsekrav ikke oppfylt.

Etter avsluttet substitusjonsbehandling og deretter tre år rusfrihet dokumentert ved egnede prøver, kan helseattest gis med anbefaling om førerrett for inntil ett år av gangen i tre år forutsatt at umeldte kvartalsvise kontroller viser fortsatt rusfrihet. Helseattest kan deretter gis med anbefaling om førerrett for inntil fem års varighet.

1.7.2 Høringsuttalelser

Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«LAR-behandling

Forslaget innebærer en endring av førerkortforskriftens § 36 annet ledd nr. 3 kolonne C om LAR-behandling for førerkortgruppe 2 og 3. Endringen medfører at helsekravet vil være oppfylt ved tre års dokumentert rusfrihet etter avsluttet substitusjonsbehandling, fremfor dagens krav til 10 års dokumentert rusfrihet.

Det fremgår av høringsnotatet at Helsedirektoratet etter nærmere vurdering og dialog med fagmiljøet har kommet til at regelen i § 36 annet ledd nr. 3 kolonne C er for streng. Helseklage deler denne oppfatningen. Vi har de siste årene hatt befatning med saker hvor parten har gitt uttrykk for at regelverket oppleves både som urimelig strengt, men også ødeleggende for motivasjonen til å forsøke seponering fra LAR. At det nå foreslås en lemping av regelverket, er Helseklage dermed positive til. Vi synes for øvrig det er fornuftig at LAR-bestemmelsen nå vil harmoniseres med bruk av andre illegale rusgivende stoffer.»

Norsk forening for allmenntidisin har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«**LAR**

NFA synes det er positivt at det foreslåes at LAR pasienter får samme regler som ved avhold fra illegal rus, det var urimelig at LAR pasienter måtte være avholden fra substitusjonsbehandling i 10 år mens illegal rus kun krevde dokumentert avholdenhet i 3 år.

NFA støtter forslaget om 3 år dokumentert rusfrihet, deretter 1 år av gangen i 3 år, deretter 5 års varighet.»

Oslo universitetssykehus, Avdeling rus- og avhengighetsbehandling, Nasjonal kompetansetjeneste TSB, har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Nasjonal kompetansetjeneste for tverrfaglig spesialisert rusbehandling (NK-TSB) støtter vurderingen om at reglene i § 36 annet ledd nr. 3 kolonne C er for streng og at den bør harmoniseres med bestemmelsene i § 36 annet ledd nr. 2 kolonne C, der helsekravet etter bruk av illegale rusgivende stoffer som heroin er oppfylt etter tre års rusfrihet dokumentert ved egnede prøver.

NK-TSB deler vurderingen av at det ikke er grunnlag for å ha en strengere regel for LAR-pasienter etter seponering av LAR-legemidler enn for personer som har sluttet med rusmisbruk av illegale midler. LAR-legemidler er som kjent lovlig legemidler som brukes i et behandlingsforløp og bør vurderes deretter. Alle vurderinger av om den enkelte fyller helsekrav bør derfor gjøres på bakgrunn av individuelle vurderinger innenfor de rammene som lov og forskrift til enhver tid setter.

Vi mener imidlertid prinsipielt at det ikke bør tas utgangspunkt i en holdning om at alle pasienter som avslutter LAR legemidler generelt har en dårlig prognose med seponering av LAR-medikasjon. Etter vår erfaring er dette ikke riktig. Risiko for tilbakefall er ulikt i pasientgruppen. Vi vil derfor påpeke betydningen av at man gjør individuelle vurderinger også for mennesker som tilhører denne pasientgruppen.

NK-TSB vil påpeke at det fremfor å gjennomføre umeldte kvartalsvise kontroller bør gjøres en klinisk vurdering av spesialist i rus- og avhengighetsmedisin. Pasienter som avslutter substitusjonsbehandling, i samarbeid med tverrfaglig spesialisert rusbehandling, har etter kompetansetjenestens erfaring ofte stor grad av selvinnsikt og livsmestring. Etter vår erfaring er det derfor et mer aktuelt alternativ at det gjøres en klinisk vurdering av pasientens helsetilstand av kompetent legespesialist, enn å basere vurderingen på kvartalsvise kontroller. Dette tilsvarer vurdering som gjøres av relevant spesialist jfr. § 3.6.1 når det gjelder bevissthetstap og bevissthetsforstyrrelser av annen årsak enn epilepsi, hjerte-/karsykdom og diabetes.

NK-TSB vil også benytte anledningen til å oppfordre Statens vegvesen til, i samarbeid med Helsedirektoratet og fagfeltet, gjennomføre en evaluering av hvordan helsekravene til førekortbestemmelsene overfor mennesker med rus- og

avhengighetsproblemer fungerer i praksis. NK-TSB er selvsagt opptatt av å prioritere trafiksikkerhet, men mener at det er nødvendig å gjøre en evaluering for å sikre en god faglig håndtering og forståelse av regelverket.

Mange pasienter og pårørende rapporterer at frykt for å miste førerkortet er et hinder for å oppsøke nødvendig helsehjelp. Forventningene til legenes utøvelse av faglig skjønn fremstår samtidig som uklar og fylkesmennes praktisering i enkelte tilfeller rigid og unødvendig byråkratisk.

En evaluering vil kunne gi viktige innspill til ytterligere regelendringer og bidra til en mer likeverdig håndtering av regelverket.»

Fellesforbundet har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Fellesforbundet mener: Dagens regelverk tilsier at rusmisbrukere som inngår avtale om LAR behandling må vente i 10 år etter at behandling er avsluttet før de kan få helseattest for førerkort. De foreslåtte endringer gjør at ventetiden reduseres til 3 år etter avsluttet behandling og med dokumentert rusfrihet. Dette er et godt tiltak som forhåpentligvis vil føre til at flere rusmisbrukere vil benyttet seg av LAR og få en rusfri til værelse.»

Norsk forening for Rus- og Avhengighetsmedisin har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Helsedirektoratet har kommet til at regelen i § 36 annet ledd nr. 3 kolonne C er for streng og at den bør harmoniseres med bestemmelsen i § 36 annet ledd nr. 2 kolonne C, der helsekravet etter bruk av illegale rusgivende stoffer som heroin, er oppfylt etter tre års rusfrihet dokumentert ved egnede prøver. NFRAM støtter denne vurderingen.

Forslag til tekst i forskriften er:

Etter avsluttet substitusjonsbehandling og deretter tre år rusfrihet dokumentert ved egnede prøver, kan helseattest gis med anbefaling om førerrett for inntil ett år av gangen i tre år forutsatt at umeldte kvartalsvise kontroller viser fortsatt rusfrihet. Helseattest kan deretter gis med anbefaling om førerrett for inntil fem års varighet.

NFRAM mener at oppfølging fra fastlege, som kan konferere med spesialist i rus- og avhengighetsmedisin, er et bedre tiltak for å vurdere rusfrihet enn umeldte (urin)kontroller hvert kvartal. Dette er i samsvar med oppfølgingen av pasienter med andre årsaker til tap av førerkort som for eksempel bevissthetstap – og hvor rett til førerkort må kontrolleres.

NFRAM erfarer at frykt for å miste førerkortet kan hindre personer å søke helsehjelp for et rusproblem. Det er viktig å evaluere hvordan helsekravene til

førerkortbestemmelsene overfor personer med rus- og avhengighetsproblemer fungerer i praksis.»

1.7.3 Helsedirektoratets vurderinger etter høringsuttalelsene

I høringsuttalelsene fra Oslo universitetssykehus, Avdeling rus- og avhengighetsbehandling, Nasjonal kompetansetjeneste TSB, og Norsk forening for Rus- og Avhengighetsmedisin er det skrevet at oppfølging fra fastlege, som kan konferere med spesialist i rus- og avhengighetsmedisin, er et bedre tiltak for å vurdere rusfrihet enn umeldte (urin)kontroller hvert kvartal.

De nevnte høringsinstansers begrunnelse for dette er dels at det kontrollsystemet som er beskrevet i forskriftsteksten er for rigid og at det ikke bør tas utgangspunkt i en holdning om at alle pasienter som avslutter LAR legemidler generelt har en dårlig prognose med seponering av LAR-medikasjon. Dernest pekes det på frykten for å miste førerkortet kan hindre personer å søke helsehjelp for et rusproblem.

Helsedirektoratet har etter en nærmere vurdering av disse synspunktene kommet til at forskriftsteksten i høringsnotatet bør opprettholdes slik den er foreslått i høringsnotatet. Helsedirektoratet viser til at kravet om oppfølging av LAR-pasienter nå er harmonisert med bestemmelsene som gjelder ved bruk av rusmidler som inngår i § 36 annet ledd nr. 2. Helsedirektoratet vil for øvrig se på behovet for ev. endringer i førerkortforskriften vedlegg 1 § 36 annet ledd nr. 3 i lys av den revisjonen av LAR-retningslinjen som foregår nå og da i samarbeid med fagmiljøet som jobber med den nye retningslinjen.

Endringene i bestemmelsen blir innført som de er hørt.

1.8 Gjennomføring av tidligere hørt forskriftsendring – førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne A og B

1.8.1 Innledning

Forslag til endring av førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne A og B (førerkortgruppe 1) var på høring våren 2018. Denne høringen ble oppsummert 19. juni 2018. Endringene ble foreslått med grunnlag i et EU-direktiv 2016/1106, men ikrafttredelsen i norsk rett er blitt utsatt i påvente av at direktivet skulle innlemmes i EØS-avtalen. Endringene vil i tre i kraft samtidig med endringene som nå har vært på høring.

1.8.2 Endret forskriftstekst § 31 kolonne A og B (førerkortgruppe 1)

I oppsummeringsnotatet av 19. juni 2018 ble det foreslått følgende endring av førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne A og B. Disse endringene ble for øvrig også nevnt i høringsnotatet av 3. juli 2020.

Vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne A:

Diabetes

Og kolonne B:

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

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

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

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

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

Direktiv (EU) 2016/1106 blir også tilføyd under EØS-henvisninger til forskriften.

2 Tilleggshøring om endringer i førerkortforskriften

2.1 Førerkortforskriften § 14–1 tredje ledd

2.1.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i førerkortforskriften § 14–1 tredje ledd:

Klage over fylkesmannens vedtak etter vedlegg 1 § 7 og vedlegg 1 § 45 tredje ledd avgjøres av Helseklage. Klage over Statens vegvesens vedtak etter vedlegg 1 § 41 tredje ledd avgjøres av Vegdirektoratet.

2.1.2 Høringsuttalelser

Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Helseklage har ved flere anledninger påpekt at hvem som skal behandle søknader og klager etter bestemmelsen, bør fremgå av forskriftsteksten og vi er svært positive til at hjemmelsgrunnlaget nå kommer på plass.

Vi ønsker å tilføye at begrepsbruken i forskriften bør endres fra *Helseklage* til *Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten*, da dette er det offisielle navnet til virksomheten.»

Norges Optikerforbund har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Norges Optikerforbund støtter høringsforslaget som tydeliggjør rutineene rundt eventuelle klager på fattede vedtak relatert til føreretten for denne gruppen. Dette er positivt for de som vil klage eller følge opp sine vedtak.

Som skrevet i høringsforslaget sendt i august fjor medfører dagens ordning med en begrenset 10 års overgangsperiode at problemstillingene med tap av arbeidsplass for enøydte vil komme opp igjen når gjeldende overgangsordning avsluttes.»

2.1.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi takker for støtten til forslaget. Når det gjelder Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten sin merknad, så er både Statens vegvesen og Helsedirektoratet enige i at dette bør endres. Helseklage er en forkortelse av navnet, men vi er enige i at det er bedre å benytte det offisielle navnet i forskriftene osv. Vi kommer til å endre dette ved neste forskriftsendring.

Endringene i bestemmelsen blir innført som de er hørt.

3 Endringer i trafikkopplæringsforskriften

3.1 Trafikkopplæringsforskriften § 6–4

3.1.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i trafikkopplæringsforskriften § 6–4 annet ledd:

For å kunne undervise på trafikalt grunnkurs kreves godkjenning som trafikklærer, eller at læreren har pedagogisk utdanning som tilsvarer kravene til lærere i det offentlige skoleverk, spesialutdanning godkjent av Vegdirektoratet og førerett i klasse B.

Endringen innebar at følgende siste setning i annet ledd var foreslått tatt ut:

Samme krav gjelder når trafikalt grunnkurs gjennomføres som en integrert del av valgfag trafikk.

3.1.2 Høringsuttalelser

Trafikkforum støtter ikke forslaget om å oppheve andre setning i andre ledd i § 6–4 om undervisningspersonell i offentlig skole. Forslaget innebærer både at trafikklærere ikke lenger kan undervise i trafikk valgfag i skoleverket og at lærere som er ansatt i ungdomskolen kan undervise i valgfaget uten å ha spesielle forutsetninger for å undervise i trafikk.

Trafikkforum anbefaler at intensjonen om at lærere som skal undervise i valgfag trafikk enten skal ha trafikklærerutdanning, eller må tilfredsstille *Krav til kompetanse ved tilsetjing og undervisning*, jf. forskrift til Opplæringslova § 14–3 og spesialutdanning godkjent av Vegdirektoratet opprettholdes for å sikre at elevene får best mulig utbytte av valgfaget.

ATL stiller spørsmål ved om ikke trafikklærerne med kjernekompetanse i trafikkfaget er de som burde undervise ved gjennomføring av Valgfag trafikk i grunnskolen.

3.1.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Forslaget om å oppheve andre setning i andre ledd i § 6–4 om undervisningspersonell i offentlig skole ble hørt ved en inkurie. *Dette endringsforslaget innføres derfor ikke.*

Lærerkompetansen er ikke en del av denne høringen. En kan undervise i valgfag trafikk i offentlig skole uten å være trafikklærer, eller ha spesialutdanning godkjent av Vegdirektoratet, men da vil ikke valgfaget bli godkjent som trafikalt grunnkurs. Dersom valgfaget skal kunne godkjennes som trafikalt grunnkurs må den som underviser enten være

godkjent trafikklærer, eller ha pedagogisk utdanning som tilsvarer kravene til lærere i det offentlige skoleverk, spesialutdanning godkjent av Vegdirektoratet, og førerett i klasse B. Vi ser i dag ikke grunn til å stille ytterligere krav til skolelærere utover den spesialutdanningen vi i dag krever.

3.2 Trafikkopplæringsforskriften § 8-5

3.2.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i trafikkopplæringsforskriften § 8-5:

Trafikalt grunnkurs kan også gjennomføres som en integrert del av valgfag trafikk forutsatt at:

- a) eleven går i niende eller høyere klassetrinn,
- b) eleven har vært til stede i minst 80 prosent av valgfagets 57 timer herunder hele førstehjelpsopplæringen,
- c) undervisningen ikke gjennomføres med flere enn 18 elever.

Trafikant i mørket inngår ikke som en del av valgfag trafikk og må gjennomføres som beskrevet i § 8-1.

Endringen innebar at følgende tekst fra tidligere første ledd ble foreslått tatt ut, i tillegg til en mindre justering i siste ledd:

Trafikalt grunnkurs i det offentlige skoleverket kan gjennomføres etter vilkårene i § 8-1 til § 8-4. Kurset kan også gjennomføres av elever på tiende klassetrinn selv om eleven ikke har fylt 15 år.

3.2.2 Høringsuttalelser

Utdanningsdirektoratet støtter forslaget om å oppheve muligheten til å gjennomføre trafikalt grunnkurs som et eget kurs i offentlig skole.

Nord universitet støtter de foreslåtte endringer i Trafikalt grunnkurs i offentlig skoleverk med den argumentasjon som ligger til grunn for endringen.

Norges Automobil-Forbund (NAF) støtter forslaget om at trafikalt grunnkurs kun skal kunne tas som en integrert del av valgfaget trafikk. NAF peker på at de oppfatter dagens føreropplæringsmodell som en vellykket modell, og viser til den betydelige nedgangen i antall alvorlige ulykker blant de aller ferskeste bilførerne.

Videre skriver NAF at de lenge har jobbet for at trafikken skal være en naturlig del av utdanningen i grunnskolen. For elever i mer grisgrendte strøk er det viktig å kunne ha muligheten til å gjennomføre trafikalt grunnkurs på skolen i den ordinære undervisningstiden. Dette sparer dem for lang reisevei, fravær og unødvendige store kostnader. Forslaget om at trafikalt grunnkurs i grunnskolen kun kan gjennomføres som en integrert del av valgfaget trafikk vil sikre at tilbudet består. Samtidig vil det kunne bidra til at flere elever ønsker dette valgfaget og at flere skoler vil kunne tilby det.

ATL ser også svært positivt på bortfall av mulighet for å gjennomføre trafikalt grunnkurs, utenom valgfaget, som en enkeltstående kurs. Dette på bakgrunn av blant annet tilbakemeldinger om variabel gjennomføring av trafikalt grunnkurs ved enkelte ungdomsskoler over det ganske land. Endringen vil gjøre det lettere å følge intensjonen, og det tydeliggjør regelverket for lærere og skoleeiere. I tillegg vil det for eleven som skal følge valgfaget, være positivt med en lengre læringsvei, hvor det kan legges til rette for både fordypning i enkelte temaer og en bredere og mer omfattende innføring. Opplæring over tid tilgodeser også modning og muligheter for refleksjon. Fordelen for trafikkskolene er av både økonomisk og pedagogisk karakter. De vil møte elever som har en lang læringsvei og god forståelse for faget, sammenlignet med et regulært kurs på 17 timer, og på den måten være enda bedre forberedt på oppgaven som venter dem i trafikken. Samtlige elever må oppsøke en trafikkskole for gjennomføring av Trafikant i mørket i etterkant, noe som for trafikkskolen er økonomisk positivt.

Trafikkforum støtter Statens vegvesens intensjon om at trafikalt grunnkurs i offentlig skoleverk bør gjennomføres som en integrert del av valgfaget. Det er åpenbart at det bør være forskjell på gjennomføringen av et trafikalt grunnkurs på 14 timer ved trafikkskole (uten trafikant i mørket) og gjennomføring av valgfag trafikk i offentlig skole på 57 timer fordelt over et helt skoleår. Ny læreplan i trafikk valgfag fra høsten 2020 er også utarbeidet med tanke på at det er ønskelig at trafikalt grunnkurs gjennomføres som en integrert del av valgfaget, og målene i valgfaget er utarbeidet med tanke på å utnytte mulighetene som ligger i gjennomføringen av trafikk valgfag i offentlig skole. Det vil derfor være uheldig å gjennomføre trafikalt grunnkurs i offentlig skole uten å utnytte det mulighetsrommet som læreplanen, timetallet og rammene i ungdomskolen for øvrig legger til rette for.

Trafikkforum støtter også Statens vegvesen i at det kan være hensiktsmessig at forskriften er tydeligere på at Trafikant i mørket ikke skal gjennomføres i offentlig skole, men ved godkjente trafikkskoler. Forslaget om å oppheve første ledd i § 8-5, samt å endre ordlyden «kjøring i mørket» til «trafikant i mørket» støttes også.

Trygg Trafikk støtter forslaget fordi det bidrar til å klargjøre kompetansekrav, og oppfølgings- og tilsynsansvaret for trafikalt grunnkurs. Dermed vil det slik vi forstår det finnes to muligheter for gjennomføring av godkjent trafikalt grunnkurs.

1. Trafikalt grunnkurs tilbys gjennom en trafikkskole (17 timer). Trafikkskolen har ansvaret for at trafikklærer har den foreskrevne kompetanse. Statens vegvesen er tilsynsmyndighet.
2. Trafikalt grunnkurs tilbys som en del av valgfaget trafikk i ungdomsskolen (57 timer). Skolen organiserer dette slik at intensjonene i fagplanene og kompetansemål ivaretas. Skolen (rektor) har ansvar for at lærer har den foreskrevne kompetanse. Fylkesmannen er tilsynsmyndighet.

Trygg Trafikk anbefaler videre at informasjonen om endringen formidles til skolene via Fylkesmannsembetene og Utdanningsdirektoratet, i tillegg til Statens vegvesens egne nettsider.

Trygg trafikk peker på at Valgfaget trafikk også kan gjennomføres uten trafikalt grunnkurs. Ungdom er risikosøkende og risikovillige. Elever som velger valgfaget trafikk blir bedre rustet til å bli ansvarlige trafikanter, noe som vil være en styrke uavhengig av om de skal starte øvingskjøring og ta førerkort, eller ikke. At opplæringen foregår over flere timer, og lengre varighet, øker muligheten for at kunnskaper og holdninger fester seg.

Trygg Trafikk ser behovet for et godt samarbeid med både Statens vegvesen og Utdanningsdirektoratet, der representanter for lærerne deltar. Det er for eksempel behov for et forum for diskusjon av bl.a. regelverksforståelse knyttet aktuelle situasjoner, slik vi erfarte da pandemien brøt ut. Et slikt forum kunne også være en pådriver for å få økt utdanningskapasiteten, slik at flere ungdomsskolelærere kan ta kvalifiseringskurset trafikalt grunnkurs i offentlig skoleverk (5stp). I dag er det kun Nord universitet som tilbyr dette. Oslo Met tilbyr ikke faget inneværende studieår. Det er viktig at dette kurset tilbys på flere studiesteder.

Personskadeforbundet LTN har ingen innsigelser mot de foreslåtte endringene, men vil benytte anledningen til å understreke viktigheten av god og systematisk trafikkopplæring i den offentlige skolen. De er bekymret for at alt flere unge ikke velger å ta føreropplæring og avlegge førerprøve og frykter at dette vil lede til generelt dårligere trafikkforståelse.

I urbane strøk preges trafikkbildet av mange forskjellige trafikantgrupper og kjøretøy. Med micromobilitetskjøretøyenes inntog i bytrafikken i tillegg til økt andel syklist vil en økt andel trafikanter bruke kjøretøy for hvilke det verken er påkrevd trafikalt grunnkurs eller førerprøve. Uten adekvat trafikkutdanning og trafikkforståelse er vi redd dette vil få trafiksikkerhetsmessige konsekvenser i form av økt antall ulykker og personskader og i verste fall dødsfall.

Personskadeforbundet vil derfor oppfordre Statens vegvesen til i samarbeid med kunnskapsdepartementet å vurdere trafikkunnskap og trafikkforståelse som en del av ordinær læreplan for offentlig skole.

Norges Lastebileierforbund (NLF) peker på at opplæringen i valgfaget gir mulighet til dybdelæring innenfor trafikksikkerhet, noe som er viktig for deres bransje. Selv om kurset «Trafikant i mørket» ikke lar seg gjennomføre ved alle skolene, mener de det bør det være mulig når geografiske forhold ligger til rette for dette. Det bør være opp til den enkelte skoleeier å avgjøre hvordan opplæringen skal gjennomføres. NLF mener derfor at muligheten for å ta «Trafikant i mørket» som del av valgfaget i 10. klasse bør opprettholdes.

3.2.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Merknadene viser at høringsinstansene støtter endringen som er foreslått. Når muligheten for å avvikle ordinære trafikale kurs i offentlig skole fjernes, bør dette også gjenspeiles i ordlyden i bestemmelsene i trafikkopplæringsforskriften §§ 4–1 tredje ledd og 6–4 andre ledd. Vi vil se nærmere på disse bestemmelsene ved neste forskriftsendring.

Noen instanser har synspunkter og forslag til endringer som vi ønsker å kommentere. Vi støtter synet om at det er viktig å informere om endringen i relevante kanaler og er enig i at det er viktig å holde kontakter med aktører som Trygg Trafikk og Utdanningsdirektoratet på dette området.

Når det gjelder Norges Lastebileierforbund kommentar om at muligheten til å ta «Trafikant i mørket» som del av valgfaget bør opprettholdes, så fjernes denne muligheten sammen med muligheten til å gjennomføre trafikalt grunnkurs som et eget (17– timers) kurs. Trafikant i mørket er ikke en del av trafikalt grunnkurs når dette gjennomføres som en integrert del av valgfaget, jf. trafikkopplæringsforskriftens § 8– 5 andre ledd.

Endringene i bestemmelsen blir innført som de er hørt.

3.3 Trafikkopplæringsforskriften § 9–16

3.3.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i trafikkopplæringsforskriften § 9–16:

Kurset er på 8 undervisningstimer.

Det skal være minst 1 time innledning og klargjøring. Minst 5 timer skal være kjøring der lærer og elev kan benytte noe av denne tiden til refleksjonspauser. Minst 1 time skal benyttes til oppsummering i etterkant av kjøringen. *Innledning og oppsummering* kan gjennomføres med inntil 16 elever. Øvrig tid disponeres ut i fra elevens behov.

3.3.2 Høringsinnspill

NAF har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Forslaget innebærer at innledningen av sikkerhetskurs på veg klasse A kan gjennomføres med likt antall elever som ved oppsummeringen.

NAF støtter dette forslaget. Endringen vil kunne bidra til lavere kostnader for elevene samt at det blir enklere for trafikkskolene å organisere kursene. Det vil også være en stor fordel at man møter og samarbeider med de samme elevene både på innledning- og oppsummerende teoridel.»

Nord universitet har skrevet følgende i høringsuttalelsen:

«Kommentarer til endring av Trafikkopplæringsforskriften § 9-16

Kursmålene som beskriver de forventede læringsutbyttene for «Sikkerhetskurs på veg» (TROF § 9-17) er etter vårt syn omfattende og krevende. Bruk av målverb som bl.a. "drøfte" gir føringer for arbeidsmåter som forutsetter at elever drøfter/utveksler synspunkter seg imellom og ikke bare med trafikklæreren. Med dette som grunnlag støtter Nord universitet forslaget om at det kan være flere elever tilstede ved gjennomføring av den innledende delen av sikkerhetskurs på veg klasse A og at dette tas inn i forskriftsteksten. En maksimumsgrense på 16 elever synes fornuftig da dette samsvarer med maksimumsantallet som brukes i teoriundervisning også i andre sammenhenger i føreropplæringen.

Vi tillater oss å komme med noen tilleggskommentarer i tilknytning til TROF § 9-16: Vi er innforstått med at gjeldende praksis for sikkerhetskurs ved de fleste trafikkskolene er at de fem timene gjennomføres som sammenhengende timer med innlagte refleksjonspauser. Dette kommer etter vårt syn ikke klart frem av forskriftsteksten. Den kan muligens også tolkes slik at det skal gjennomføres 5 praktiske timer, men disse kan eksempelvis gjennomføres som enkelttimer. Dersom intensjonen er at disse timene skal gjennomføres som en helhet med innlagte refleksjonspauser, bør dette presiseres i forskriften ved at teksten endres til: «Minst fem timer skal være sammenhengende kjøring der lærer og elev kan ...»

Forskriftsteksten angir ingen tidsperiode mellom innledende teori og den praktiske gjennomføringen. Etter vårt skjønn vil en for lang periode mellom teori og den praktiske delen være uheldig for elevens oppfattelse av helheten i kurset og kan på den måten forringe læringsutbyttet. Det bør etter vår mening vurderes om det skal forskriftsfestes en maksimumsperiode for sikkerhetskurs på veg klasse A for å sikre helheten og sammenhengen i kurset.

Som nevnt er kursmålene for sikkerhetskurs krevende og omfattende. Målformuleringene er å betrakte som kompetansemål som i utgangspunktet ikke har et skarpt skille mellom ferdighets- og kunnskapsmål. De kan følgelig arbeides med

og mot både i den praktiske kjøringen og i teorisekvensene. Vi anfører likevel at teorisekvensene innledning og oppsummering egner seg spesielt godt til arbeid med målverb/læringsutbytter som retter seg mot elevenes kunnskap, motivasjon, holdning og selvinnsikt. Formuleringer som krever at elevene eksempelvis skal drøfte og ta stilling til forhold som risiko, sikkerhet, strategi mm og vurdere egne sterke og svake sider mm. er relativt tidkrevende arbeid for elevene. Forskriften anvender formuleringer som minst en time innledning/klargjøring og minst en time oppsummering og gir med det trafikk læreren et handlingsrom som i utgangspunktet synes veldig fornuftig. Det kan imidlertid i noen tilfeller føre til at kurset blir på kun 7 timer og at man ikke i tilstrekkelig grad når de forventede læringsutbyttene. Med bakgrunn i en slik refleksjon kan det slik vi ser det vurderes om det er hensiktsmessig å sette et fast timetall for den innledende og avsluttende delen tilsvarende det som er gjort for «Sikkerhetskurs på veg klasse B».

Avsluttende kommentarer

Med de kommentarer som gis over støtter Nord universitet de foreslåtte endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften.»

3.3.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det er positivt å se at endringsforslaget støttes. Det vil således ikke gjøres noen ytterligere tilpasninger av bestemmelsen.

Når det gjelder Nord universitet sine øvrige kommentarer, så noterer vi oss disse for eventuelle endringer senere, da dette gjelder noe som ikke var en del av høringen. Vi er enige i at det er gode innspill.

Endringene i bestemmelsen blir innført som de er hørt.

3.4 Trafikkopplæringsforskriften § 29–8

3.4.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i trafikkopplæringsforskriften § 29–8 annet og tredje ledd:

Føreretten i klasse *BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D* og *DE* begrenses allikevel ikke til automatgiret kjøretøy hvis kandidaten allerede har ervervet førerrett i en eller flere av klassene *B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE* med manuelt gir ved praktisk prøve, og prøvekjøretøyet gir mulighet for å velge gir manuelt og kandidaten benytter denne muligheten når det er nødvendig for å gjøre kjøringen sikrere eller redusere drivstofforbruket ved fartsøkning, fartsreduksjon og kjøring i mot- eller utforbakke.

Dersom kandidaten avlegger praktisk prøve med manuelt gir, blir føreretten ubegrenset i alle likt rangerte eller mindre omfattende klasser, jf. førerkortforskriften § 6–1 andre ledd. Slik prøve gir likevel ikke ubegrenset førerrett i klassene *A1, A2 og A*. Ved utvidelse fra klasse B til BE blir føreretten ubegrenset i begge klassene såfremt førerprøven er avlagt i en av klassene på manuelt giret kjøretøy.

3.4.2 Høringsuttalelser

ATL støtter endringene som er gjort i trafikkopplæringsforskriften § 29–8. De benytter anledningen til å fremme et ønske om å erstatte kravet til å gjennomføre en praktisk prøve, for å fjerne kode 78 fra føreretten, med et kurs. I høringsuttalelsen skriver de følgende:

«Vi mener utvidelse av førerrett til BE uten krav om ny praktisk førerprøve har gode grunner for seg og vi støtter begrunnelsen om viktigheten av at den teknologiske utviklingen på transportområdet må reflekteres i regelverket. Dette er et tiltak som er i overensstemmelse med økt bruk av mer moderne kjøretøy som både er mer miljøvennlige og trafikksikre. Vi ser det videre som positivt at endringen også er begrunnet i hensynet til brukerne. Vi anser utvidelsen som et uttrykk for økt villighet til å modernisere regelverket slik at det i større grad gjenspeiler dagens faktiske forhold. ATL ser imidlertid at det er behov for å foreta ytterligere tilpasninger ved at det også legges til rette for å gjøre unntak for klasse B avmerket med kode 78. Vi mener Kommisjonens begrunnelse i dette endringsforslaget har stor overføringsverdi til å begrunne slik unntak. Slik vi ser det gir ikke dagens regler tilstrekkelige incentiver til økt bruk av null- og lavutslippskjøretøy. En utvidelse av førerrett for klasse B78 kan for eksempel gjennomføres ved å innta en bestemmelse om å innføre opplæring som alternativ til praktisk prøve som vilkår for utvidet førerrett. Dette vil stimulere til at flere kandidater ønsker førerrett til automatisk giret kjøretøy og faktisk bidra til økt bruk av mer moderne, sikrere og mer miljøvennlige kjøretøy. En slik endring vil videre være uttrykk for at man inntar en fremoverlent holdning og aktivt tar ansvar for å nå de ambisiøse målsettingene satt for fremtidens transportsystem i EU og målene for trafikksikkerhet og miljø angitt i vår egen Nasjonale transportplan.»

NAF støtter at klasse BE tas inn i bestemmelsen.

3.4.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

ATL har fremmet et ønske om at kravet til praktisk prøve for å fjerne kode 78 fra føreretten, erstattes med et kurs. Det gjeldende kravet er et krav som er fastsatt i direktiv 2006/126/EF (tredje førerkortdirektiv), og er derfor et krav som Norge ikke har anledning til å fravike. Det er for øvrig Statens vegvesens oppfatning at det ikke er noen praktiske grunner til å innføre et kurs på et gitt antall timer, for å erstatte en praktisk prøve. Begrunnelsen for dette er at opplæringsbehovet vil kunne være varierende, og det vil kunne ivaretas uten opplæring hos en godkjent trafikkskole.

Statens vegvesen har for øvrig kommet til at vi ønsker å gjøre justeringer i den foreslåtte forskriftsteksten. Endringen i § 29–8 andre ledd er ment å gjelde uavhengig av om klassene er likt, lavere eller høyere rangert, og første punktum i bestemmelsens tredje ledd skulle derfor vært endret. Begrensingen som ordlyden «*alle likt rangerte eller mindre omfattende klasser*» tas derfor ut. Det som i dag står om klasse B og BE i tredje ledd tredje punktum omfattes etter denne endringen av ordlyden i første punktum, og tredje punktum oppheves. Videre har Statens vegvesen sett at det er hensiktsmessig å tydeliggjøre bestemmelsen ved å gjøre noen språklige justeringer i teksten, samt å presisere hva som gjelder for A-klassene i et fjerde ledd. Dagens fjerde ledd blir da femte ledd.

Endringene i § 29–8 vedtas med de justeringer som er nevnt ovenfor. Endret forskriftstekst i § 29–8 andre, tredje og fjerde ledd lyder som følger:

Føreretten i klasse *BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D* og *DE* begrenses allikevel ikke til automatgiret kjøretøy hvis kandidaten allerede har ervervet førerrett i en eller flere av klassene *B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D* eller *DE* med manuelt *giret kjøretøy* ved praktisk prøve, og prøvekjøretøyet gir mulighet for å velge gir manuelt og kandidaten benytter denne muligheten når det er nødvendig for å gjøre kjøringen sikrere eller redusere drivstofforbruket ved fartsøkning, fartsreduksjon og kjøring i mot- eller utforbakke.

Dersom kandidaten avlegger praktisk prøve med manuelt *giret kjøretøy*, blir føreretten ubegrenset *også i andre* klasser, jf. førerkortforskriften § 6–1 tredje ledd, *med unntak av klasse A1, A2 og A*.

For klasse A1, A2 og A gjelder tilsvarende som i første ledd. Føreretten i klasse A2 og A begrenses allikevel ikke til automatgiret kjøretøy hvis kandidaten allerede har ervervet førerrett i klasse A1, eventuelt klasse A2, med manuelt giret kjøretøy ved praktisk prøve.

Nåværende § 29–8 fjerde ledd blir nytt femte ledd.

3.5 Trafikkopplæringsforskriften § 30–1

3.5.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i trafikkopplæringsforskriften § 30–1 tredje ledd:

Den praktiske prøven til klasse A2 avlegges på motorsykkel uten sidevogn. Motorsykkelen skal ha slagvolum på minst 250 cm^3 , en effekt på minst 20 kW og høyst 35 kW, et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,2 kW/kg og en konstruktiv hastighet

på minst 100 km/t. Motorsykel med elektrisk motor skal ha et forhold mellom effekt og egenvekt på minst 0,15 kW/kg.

3.5.2 Høringsuttalelser

NMCU støtter forslaget til å senke kravet til motorvolumet på prøvekjøretøy til førerprøve klasse A2. De henstiller til at vi i forskriftsteksten benytter 245 cm³, istedenfor 250 cm³. Dette da slagvolum på det som betegnes som en 250-kubikker er noe mindre, slik at det ikke skal oppstå misforståelser. De henstiller også til at vi foretar en endring på effektkravet som er «minst 20 kW og høyst 35 kW» til å være «minst 15 kW og høyst 35 kW». De viser til FEMA (Federation of European Motorcyclist's Associations), som mener kvinnelige «A2-kandidater» blir diskriminert som følge av minstekravet til motorytelse.

ATL skriver at «ved å senke kravet til motorstørrelse på forbrenningsmotoren fra minimum 400 cm³ til minimum 250 cm³ vil utvalget av modeller, som på forhånd er typegodkjent, være større og dermed gjøre det lettere for bransjen i forhold til godkjenning og registrering.».

3.5.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Endringen i motorvolum for prøvekjøretøy til A2 prøve er en implementering av endringsdirektiv (EU) 2020/612 til gjeldene førerkortdirektiv (2006/126/EF). Det er ikke gitt noen unntaksmulighet i direktivene, så Norge har ikke anledning til å fravike direktivets tekst. Vi kan derfor ikke endre til 245 cm³.

Endringen i bestemmelsen blir innført som den er hørt.

Direktiv (EU) 2020/612 blir også tilføyd under EØS-henvisninger til forskriften.

Del II – Endringsforskrift til førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet 27. oktober 2020 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 24, § 26, § 27, § 28 jf. delegeringsvedtak 17. mars 1967 nr. 3462 og delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196.

EØS-henvisning: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 24f (direktiv 2006/126/EF endret ved direktiv (EU) 2016/1106 og direktiv (EU) 2020/612).

I

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

EØS-henvisninger skal lyde:

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 24f (direktiv 2006/126/EF endret ved direktiv 2009/113/EF, direktiv 2011/94/EU, direktiv 2012/36/EU, direktiv 2013/22/EU, direktiv 2013/47/EU, direktiv 2014/85/EU, direktiv (EU) 2015/653 og direktiv (EU) 2016/1106, beslutning (EU) 2016/1945 og forordning (EU) nr. 383/2012 endret ved forordning (EU) nr. 575/2014).

§ 1–2 første ledd skal lyde:

Førerkort utstedt i EØS anerkjennes, både ved midlertidig opphold og ved fast bosetting. Førerkort utstedt i annen EØS-stat gir ikke førerrett i Norge dersom førerkortet er utstedt i strid med kravene i direktiv 2006/126/EF eller ikke omfattes av beslutning (EU) 2016/1945 og dette utledes av:

- 1) informasjon på førerkortet, eller
- 2) ubestridelig informasjon fra utstederstaten.

§ 1–6 annet ledd skal lyde:

For kjøring mot vederlag med kjøretøy i klassene *C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E og DE* kreves i tillegg til førerrett, yrkessjåførkompetanse etter forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften).

§ 2–2 første ledd skal lyde:

Med mindre annet fremgår av denne forskrift, gjelder definisjonene i *traktorforskriften 1. juni 2016 nr. 561, motorsykkelforskriften 1. juni 2016 nr. 560, bilforskriften 5. juli 2012 nr. 817, kjøretøyforskriften 4. oktober 1994 nr. 918 eller tidligere forskrifter om kjøretøy.*

§ 2–2 tredje ledd nr. 2 skal lyde:

2. Motorsykkel: Motorvogn registrert som motorsykkel i henhold til *motorsykkelforskriften* eller tidligere forskrifter om kjøretøy. Motorsykkel er motorvogn med to hjul med eller uten sidevogn.

§ 2–2 tredje ledd nr. 6 til 8 skal lyde:

6. Moped: Motorvogn som er registrert som moped i henhold til *motorsykkelforskriften* eller tidligere forskrifter om kjøretøy.
7. Tilhenger: Kjøretøy som definert i *bilforskriften*, *traktorforskriften* eller tidligere forskrifter om kjøretøy. I forhold til førerrett beskrevet i kap. 3, regnes tilhengerredskap også som tilhenger.
8. Kjøretøy med manuelt gir: Kjøretøy med koplingspedal (eller koplingshendel som betjenes manuelt for klasse *A1*, *A2* eller *A*) som må betjenes av fører ved start, stopp og girskifte.

§ 3–5 annet ledd nr. 4 bokstav b skal lyde:

- b) er registrert i gruppe N 2, som definert i *bilforskriften § 4* eller tidligere forskrifter om kjøretøy

§ 3–18 tredje ledd skal lyde:

Førerrett i klasse T kode 148 gjelder for kjøring i Norge med traktor og motorredskap med konstruktiv hastighet 41–50 km/t, med eller uten tilhenger, med *samlet* maksimal tillatt totalvekt ikke over 25 000 kg. Dette gjelder for personer som har tatt tilleggsopplæring etter erverv av klasse T kode 144.

§ 4–1 skal lyde:

§ 4–1 Gyldighetstid for førerkort

Førerkort i klassene *AM*, *S*, *T*, *A1*, *A2*, *A*, *B* og *BE* gis 15 års gyldighet med mindre det settes en kortere gyldighetstid i henhold til § 4–2 til § 4–4 eller vedlegg 1. *Føreretten skal likevel ha varighet på maksimalt fem år dersom innehaveren har diabetes som behandles med blodsukkersenkende legemidler.* Er det levert helseattest, settes gyldigheten fra attestens utstedelsesdato. For søker som har fylt 65 år, settes utløpsdato på førerkortet til dagen før søker fyller 80 år. For å opprettholde føreretten fra fylte 80 år, er det krav om fornyelse med helseattest. Attesten kan utstedes med inntil tre års gyldighet. Føreretten kan fornyes utover 80 år fra fylte 77 år, forutsatt at helseattesten er utstedt fra fylte 77 år. Personer som på sist utstedte førerkort har eller hadde kortere gyldighet enn det som var vanlig gyldighet for aldersgruppen på utstedelsestidspunktet, må levere helseattest ved fornyelse.

For utstedelse av førerkort i øvrige klasser må det fremlegges helseattest. Klassene gis 5 års gyldighet fra helseattestens utstedelsesdato, med mindre det settes en kortere gyldighetstid i henhold til § 4–3 til § 4–5 eller vedlegg 1. *Føreretten skal likevel ha varighet på maksimalt tre år dersom innehaveren har diabetes som behandles med blodsukkersenkende legemidler.* Ved utstedelse av førerkort etter dette ledd, gis førerkortklasse etter første ledd samtidig ny gyldighetsperiode etter reglene i første ledd.

For søker som har fylt 66 år, settes gyldighet som angitt i helseattesten, men maksimalt til dagen før søker fyller 71 år. For personer som har fylt 70 år, gis førerkortet gyldighet for ett år om gangen.

Personer med diabetes som behandles med blodsukkersenkende legemidler, og som har førerkort for klasse A, A2, A1, AM, B, BE, S og T med lengre varighet enn fem år, må innen 1. januar 2022 fremlegge helseattest og få nytt førerkort med varighet i samsvar med første ledd annet punktum.

For asylsøkere som dokumenterer lovlig opphold, gis førerkortet gyldighet for 4 år om gangen.

§ 5-3 første ledd skal lyde:

Førerrett i klasse *C1E, CE, D1E eller DE* gir samtidig førerrett i klasse *BE*. Førerrett i klasse *BE* er i behold sammen med klasse *B*, selv om førerrett i klasse *C1E, CE, D1E eller DE* ikke fornyes.

§ 5-3 fjerde og femte ledd skal lyde:

Førerrett i klassene *AM, S, T, A1* eller *B1* kan utvides til klassene *AM, S, T, A1, A2, A* eller *B/BE*. Førerrett med begrensning kan utvides til førerrett uten begrensning. Førerrett i klasse *T* eller klasse *T* kode 144 kan etter gjennomført tilleggsopplæring utvides til klasse *T* kode 141 eller klasse *T* kode 148.

Utvidelse av førerretten kan ellers skje på følgende vilkår:

1. Førerkort i klassene *C1, C, D1 eller D* kan bare utstedes til personer som har bestått førerprøve, eller har eller har hatt førerrett, i klasse *B* (eller tilsvarende).
2. Førerkort i klassene *BE, C1E, CE, D1E eller DE* kan bare utstedes til personer som har bestått førerprøve, eller har hatt førerrett som egen klasse i førerkortet, i henholdsvis klassene *B* (eller tilsvarende), *C1, C, D1 eller D*.

§ 6-1 første ledd siste punktum skal lyde:

Det samme gjelder for andre førerkortklasser som er gitt kortere gyldighetstid på grunn av helsemessige forhold og ved fornyelse av førerkort i klassene *AM, S, T, A1, A2, A, B1, B og BE* når søker har fylt 80 år.

§ 6-1 tredje ledd siste punktum skal lyde:

Prøve i klasse *B, C1, C, D1, D*, eventuelt med tilhenger, anses å dekke klassene *AM, S, T, A1, A2 og A*.

§ 8-3 skal lyde:

§ 8-3 Spesielle bestemmelser for førerkort fra Sveits

Førerkort utstedt i Sveits, i klassene *AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D2, D2E, D eller DE* er gyldig for kjøring i Norge i inntil ett år. Klasse *D2/D2E* regnes her som klasse *D1/D1E*.

§ 9–2 første ledd skal lyde:

Førerkortinnehaver som tar fast bopel i Norge og som har førerkort utstedt i en annen EØS-stat, kan benytte sitt førerkort i samsvar med førerkortets innhold, med de unntak som følger av denne forskriften. Føreretten er begrenset til de internasjonale klassene som er nevnt i § 3–1 og rettigheter som følger av beslutning (EU) 2016/1945.

§ 9–2 fjerde ledd skal lyde:

For førerkort i klassene *C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE* som er utstedt med mer enn fem års gyldighet, aksepteres gyldighet i fem år etter at vedkommende fikk fast bopel i Norge med mindre førerkortets utløpsdato er tidligere eller annen gyldighet følger av § 14–5 ellefte ledd.

10–6 første ledd innledende setning og første ledd nr. 2 første punktum skal lyde:

Gyldig førerkort fra Sveits i klassene *AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D2, D2E, D og DE*, kan byttes til tilsvarende norsk førerkort etter følgende regler:

2. Om innbytte skjer etter ettårs-fristen, må førerkortinnehaveren bestå en praktisk førerprøve i klasse B, selv om det utenlandske førerkortet i tillegg til klasse B er utstedt i klassene *BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D2, D2E, D eller DE*.

§ 12–2 første ledd skal lyde:

I garasjehus, servicestasjon, bilverksted-, industri- eller lignende område i Norge kan motorvogn/vogntog som betinger førerrett i klassene *BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE* flyttes av person som har førerrett klasse B.

§ 12–3 første ledd første punktum skal lyde:

Militært personell i tjeneste for Forsvaret eller Sivilforsvaret som har førerrett i klasse B, kan avlegge praktisk førerprøve i klassene *C1, C1E, C, CE, D1* eller *D1E*.

§ 12–3 annet ledd første punktum skal lyde:

Motorvogn eller vogntog som betinger førerkort klasse S, *BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE* kan ved bruk i Forsvarets tjeneste føres av militært personell med førerkort klasse B og Forsvarets førerbevis.

§ 12–4 første ledd skal lyde:

Person som ikke har fast bopel i Norge kan føre medbrakt utenlandskregistrert tohjuls moped under midlertidig opphold i Norge, i henhold til de regler om førerkort eller kompetanse som gjelder for føring av slik moped i hjemlandet. Kjøring med norskregistrert tohjuls moped, krever at føreren innehar og medbringer gyldig førerkort med førerrett i klasse *A1, A2, A* eller *B*.

§ 14–1 tredje ledd skal lyde:

Klage over fylkesmannens vedtak etter vedlegg 1 § 7 og vedlegg 1 § 45 tredje ledd avgjøres av Helseklage. Klage over Statens vegvesens vedtak etter vedlegg 1 § 41 tredje ledd avgjøres av Vegdirektoratet.

§ 14-2 annet ledd tredje punktum skal lyde:

Selv om fristen for avbestilling er utløpt, kan gebyret for manglende gjennomføring frafalles av Statens vegvesen, dersom det fremlegges *legeerklæring* eller dokumentasjon for andre forhold som gjør det rimelig å frafalle gebyret.

§ 14-2 sjette ledd nr. 2 og nr. 4 skal lyde:

- | | |
|--|-----------|
| 2. Praktisk prøve, klasse B, <i>C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE</i> | Kr 1140,- |
| 4. Praktisk prøve, klasse <i>T, BE</i> | Kr 970,- |

§ 14-2 syvende ledd nr. 2 og nr. 4 skal lyde:

- | | |
|--|-----------|
| 2. Praktisk prøve, klasse B, <i>C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE</i> | Kr 1100,- |
| 4. Praktisk prøve, klasse <i>T, BE</i> | Kr 930,- |

§ 14-3 annet ledd første punktum skal lyde:

Statens vegvesen kan, ved enkeltvedtak, gjøre unntak fra krav om førerett i klassene *BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE* for bestemte områder som lufthavner og lignende lukkede bedriftsområder med varig virksomhet og som er fysisk avsperrert for alminnelig ferdsel.

§ 14-5 niende til tolvte ledd skal lyde:

Til § 4-1. For gyldige førerkort i klassene *C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE* utstedt før 10. september 2008 gjelder påført utløpsdato.

Til § 7-2. Ved utstedelse av duplikat eller ved utskifting av førerkort som opprinnelig er utstedt før 10. september 2008, settes gyldighetstiden i klassene *C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE* lik førerkortet som dupliseres eller skiftes ut.

Til § 4-4 og § 4-5. For førerkort i klassene *C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE* utstedt før 10. september 2008 med ett års gyldighet på grunn av manglende sikkerhetskurs på bane eller mørkekjøring i trafikalt grunnkurs, utstedes nytt førerkort når dokumentasjon for gjennomført kurs foreligger. Gyldighetstiden settes til ti år regnet fra tidspunktet for den første utstedelsen, med mindre kortere gyldighetstid følger av kapittel 4.

Til § 9-2 og § 10-3. EØS-førerkort i klassene *C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE* utstedt før 10. september 2008, er gyldig etter sitt innhold, men maksimalt i ti år fra innehaveren tok fast bopel i Norge. Dersom innehaveren tar fast bopel i Norge etter 9. september 2008, men før 10. september 2013, er maksimal gyldighetsdato 9. september 2018. Tar innehaveren fast bopel i Norge etter 19. januar 2013 er gyldighetstiden maksimalt fem år. Reglene i dette ledd gjelder tilsvarende ved innbytte til norsk førerkort.

§ 16-3 første ledd skal lyde:

Statens vegvesen er behandlingsansvarlig for behandling av opplysninger etter § 16-1 og § 16-2.

Vedlegg 1 § 3 første ledd første punktum skal lyde:

Ved første gangs utstedelse av førerkort i klassene *AM, S, T, A1, A2, A, B og BE* kreves, med de unntak som følger av øvrige bestemmelser i vedlegg 1, kun egenerklæring om helse.

Vedlegg 1 § 20 første ledd skal lyde:

For epilepsi og epilepsilignende anfall som inngår i tabellen i annet ledd, gjelder bestemmelsene i tabellen. Listen i tabellen er ikke uttømmende. § 18 og § 19 gjelder for alle former for epilepsi og epilepsilignende anfall *så langt det ikke er i motstrid med bestemmelsene i annet ledd.*

Vedlegg 1 § 20 annet ledd nr. 1 kolonne C skal lyde:

Helsekrav oppfylt etter fem år uten anfall *og uten behandling med anfallsforebyggende legemidler*, dersom nevrolog vurderer svært lav årlig risiko for nytt anfall.

Ved vurdering av anfallsrisiko skal det legges vekt på om det er påvist epileptiform aktivitet ved EEG og om det er påviste strukturelle endringer i hjernen som kan være årsak til anfallet.

Vedlegg 1 § 20 annet ledd nr. 4 kolonne C og nr. 5 kolonne C skal lyde:

Helsekrav oppfylt etter ti år uten anfall og uten *bruk av anfallsforebyggende legemidler.*

Helseattest kan deretter gis med anbefaling om førerrett for inntil ett år i to år, før førerrett kan gis med vanlig varighet.

Helsekrav oppfylt etter ti år uten anfall og uten *bruk av anfallsforebyggende legemidler.*

Vedlegg 1 § 22 annet ledd nr. 2 kolonne C skal lyde:

Helsekrav oppfylt etter fem år uten anfall dersom relevant spesialist vurderer svært lav årlig risiko for nytt anfall.

Helseattest kan deretter gis med anbefaling om førerrett for inntil ett år av gangen *i fem år*, før førerrett kan gis med vanlig varighet *ti år* etter siste anfall.

Vedlegg 1 § 24 annet ledd nr. 1 kolonne A skal lyde:

Moderat og alvorlig obstruktivt *søvnapné-syndrom* (OSAS) når *apné-hypopnéindeks* er over 15

Vedlegg 1 § 26 annet ledd nr. 3 kolonne A skal lyde:

Etter utført *perkutan* koronar intervensjon (PCI)

Vedlegg 1 § 27 annet ledd nr. 1 kolonne C skal lyde:

Helsekrav oppfylt forutsatt at hjerneslagsforebyggende medikasjon brukes etter *nasjonale faglige* retningslinjer.

Vedlegg 1 § 28 annet ledd nr. 7 kolonne B skal lyde:

Helsekrav gjelder ved spesifikke hjerterytmier, jf. § 27.

Etter ventrikulære arytmier kan helsekrav tidligst vurderes etter seks måneder. Helseattest kan deretter gis med anbefaling om førerett for inntil ett år av gangen.

Vedlegg 1 § 29 annet ledd nr. 13 kolonne C skal lyde:

Helsekrav oppfylt dersom

- a) gjentatte målinger viser *systolisk blodtrykk* under 180 mmHg og *diastolisk blodtrykk* under 110 mmHg og
- b) det er oppnådd stabile verdier uten bivirkninger som påvirker kjøreevnen.

Vedlegg 1 § 30 skal lyde:

§ 30 Generelle helsekrav ved diabetes

Personer med diabetes som bruker blodsukkersenkende legemidler oppfyller ikke helsekravet til førerett med 15 års gyldighet i førerkortgruppe 1 og fem års gyldighet i førerkortgruppe 2 og 3 etter førerkortforskriften § 4-1 første og annet ledd. Helseattest kan gis med anbefaling om førerett med inntil fem års varighet for førerkortgruppe 1 og inntil tre års varighet for førerkortgruppe 2 og 3 dersom

- det ikke er fare for bevissthetspåvirkning under føring av motorvogn og
- sykdommen ikke har ført til funksjonssvikt i andre organer som medfører økt trafiksikkerhetsrisiko.

Ved bruk av insulin eller andre legemidler som kan gi hypoglykemi, gjelder bestemmelsene i §§ 31 og 32.

Vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne A overskrift skal lyde:

A

Diabetes

Vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne B skal lyde:

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

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

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

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

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

Vedlegg 1 § 31 annet ledd kolonne C skal lyde:

Helsekrav oppfylt dersom føreren

- f) ikke har hatt noe anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre i løpet av de siste tolv månedene
- g) har full innsikt i utvikling av hypoglykemi og farene det kan medføre
- h) følger legens råd og anbefalinger
- i) kontrollerer blodsukkere minst to ganger daglig, ikke mer enn to timer før kjørestart og siden hver andre time, eller oftere dersom det er nødvendig, inntil kjøringen avsluttes
- j) har årlig oppfølging av sykdommen etter nasjonale faglige retningslinjer med fremleggelse av logg med måling av blodsukker for de siste tre månedene.

Helseattest kan gis med anbefaling om førerett for *inntil tre* års varighet.

Ved ett anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre gjelder egne bestemmelser i § 32.

Helsekrav er ikke oppfylt for kompetansebevis for utrykningskjøring og kjøreseddel for persontransport med buss.

Vedlegg 1 § 36 annet ledd nr. 3 kolonne C skal lyde:

Helsekrav ikke oppfylt.

Etter avsluttet substitusjonsbehandling og deretter tre år rusfrihet dokumentert ved egnede prøver, kan helseattest gis med anbefaling om førerett for inntil ett år av gangen i tre år forutsatt at umeldte kvartalsvise kontroller viser fortsatt rusfrihet. Helseattest kan deretter gis med anbefaling om førerett for inntil fem års varighet.

Vedlegg 1 § 36 annet ledd nr. 5 kolonne A skal lyde:

Opioider ved *langvarig* smertebehandling

Vedlegg 1 § 45 tredje ledd nr. 1 skal lyde:

1. Førerkortinnehavere med syn på bare ett øye kan søke *fylkesmannen* 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 trafikksikkerheten
 - b) fremlagt attest fra Statens vegvesen med anbefaling av førerett etter gjennomført kjørevurdering
 - c) tungtveiende grunner for videreføring utover 30. september 2019.

Vedlegg 1 § 45 tredje ledd nr. 3 skal lyde:

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, 2 og 4.

II

I forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) gjøres følgende endringer:

EØS-henvisninger skal lyde:

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg VII nr. 1 (direktiv 2005/36/EF endret ved direktiv 2006/100/EF, forordning (EF) nr. 1430/2007, forordning (EF) nr. 755/2008, forordning (EF) nr. 279/2009, forordning (EU) nr. 213/2011, forordning (EU) nr. 623/2012, direktiv 2013/25/EU, direktiv 2013/55/EU og forordning (EU) 2015/983), vedlegg X nr. 1 (direktiv 2006/123/EF) og vedlegg XIII nr. 24a (direktiv 91/439/EØF endret ved direktiv 94/72/EF, direktiv 96/47/EF, direktiv 97/26/EF, direktiv 2000/56/EF og direktiv 2008/65/EF), nr. 24f (direktiv 2006/126/EF endret ved direktiv 2012/36/EU, direktiv 2013/47/EU, direktiv 2014/85/EU og direktiv (EU) 2020/612).

§ 8-5 første ledd oppheves. Annet og tredje ledd blir henholdsvis første og annet ledd.

§ 8-5 annet ledd skal lyde:

Trafikant i mørket inngår ikke som en del av valgfag trafikk og må gjennomføres som beskrevet i § 8-1.

§ 9-16 annet ledd skal lyde:

Det skal være minst 1 time innledning og klargjøring. Minst 5 timer skal være kjøring der lærer og elev kan benytte noe av denne tiden til refleksjonspauser. Minst 1 time skal benyttes til oppsummering i etterkant av kjøringen. *Innledning og oppsummering* kan gjennomføres med inntil 16 elever. Øvrig tid disponeres ut i fra elevens behov.

§ 29-8 annet, tredje og fjerde ledd skal lyde:

Føreretten i klasse *BE*, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE begrenses allikevel ikke til automatgiret kjøretøy hvis kandidaten allerede har ervervet førerett i en eller flere av

klassene B, BE, C1, C1E, C, CE, *D1, D1E, D eller DE* med manuelt *giret kjøretøy* ved praktisk prøve, og prøvekjøretøyet gir mulighet for å velge gir manuelt og kandidaten benytter denne muligheten når det er nødvendig for å gjøre kjøringen sikrere eller redusere drivstofforbruket ved fartsøkning, fartsreduksjon og kjøring i mot- eller utforbakke.

Dersom kandidaten avlegger praktisk prøve med manuelt *giret kjøretøy*, blir føreretten ubegrenset *også i andre* klasser, jf. førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd, med unntak av klasse A1, A2 og A.

For klasse A1, A2 og A gjelder tilsvarende som i første ledd. Føreretten i klasse A2 og A begrenses allikevel ikke til automatgiret kjøretøy hvis kandidaten allerede har ervervet førerett i klasse A1, eventuelt klasse A2, med manuelt giret kjøretøy ved praktisk prøve.

Nåværende § 29-8 fjerde ledd blir nytt femte ledd.

§ 30-1 tredje ledd skal lyde:

Den praktiske prøven til klasse A2 avlegges på motorsykkel uten sidevogn. Motorsykkelen skal ha slagvolum på minst 250 cm^3 , en effekt på minst 20 kW og høyst 35 kW, et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,2 kW/kg og en konstruktiv hastighet på minst 100 km/t. Motorsykkel med elektrisk motor skal ha et forhold mellom effekt og egenvekt på minst 0,15 kW/kg

§ 31-4 første ledd skal lyde:

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra denne *forskriften*. *Vegdirektoratet kan også* fastsette alternative måter for gjennomføring og vurdering av førerprøven.

III

I følgende bestemmelser skal uttrykkene «førerrett», «førerretten» og «førerrettigheter» endres til henholdsvis «førerrett», «førerretten» og «førerrettigheter»:

1. forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerortforskriften) § 3-1 sjette ledd, § 3-11 annet ledd, § 5-3 femte ledd nr. 1, § 10-3 tredje og femte ledd, § 10-6 sjette ledd og vedlegg 5 § 4.
2. forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) § 9-21 tredje og fjerde ledd og § 9-24 femte ledd.

IV

Endringene trer i kraft 1. november 2020

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag