



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i førerkortforskriften

Trafikant og kjøretøy
Trafikant
12. juni 2023
Vår ref. 22/127629

Innhold:

1	Innledning	3
2	Forslag til endringsforskrift	3
1	Innledning	4
2	Bakgrunn.....	4
3	Gjeldende rett	5
4	Forslaget	6
5	Nærmere om forslaget.....	7
6	Innvilgete dispensasjonsvedtak og overgangsregler.....	13
7	Tilsyn og kontroll	15
8	Økonomiske og administrative konsekvenser	15
1	Innledning	16
2	Bakgrunn.....	16
3	Innbytte av førerkort fra land utenfor EØS etter førerkortforskriften § 10-2	17
4	Innbytte og anerkjennelse av førerkort fra Japan.....	29
5	Innbytte og anerkjennelse av førerkort fra Hongkong	31
6	Innbytte og anerkjennelse av førerkort fra Sveits	31
7	Økonomiske og administrative konsekvenser	34
1	Innledning	35
2	Kjørevurdering med automatgiret kjøretøy	36
3	Kjørevurdering gjennomført i mest omfattende førerkortklasse	37
4	Økonomiske og administrative konsekvenser	42
1	Ikrafttredelse	43
2	Høringsfrist	43

Del 1: Oppbygging av høringen

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette forslag til endringsforskrift til førerkortforskriften på høring. Høringen er delt inn i tematiske deler og avsluttes med en felles oppsummeringsdel.

Høringens del 2 gjelder forslag om å erstatte dagens dispensasjonsordning for kjøring på lukket bedriftsområde med et generelt unntak. Forslaget vil i stor grad videreføre dagens praksis, men med noen innskjerpende vilkår.

Høringens del 3 gjelder forslag om å forenkle reglene om innbytte av førerkort utstedt utenfor EØS. Innbyttefristene er foreslått fjernet og erstattes med antallsbegrensning for å bestå praktisk prøve. Det er også foreslått forenkling av innbyttereglene for førerkort utstedt i Sveits, samt endring av innbyttereglene for førerkort utstedt i Japan. Retten til innbytte av førerkort fra Hongkong er foreslått fjernet.

Høringens del 4 gjelder endring i § 4-3 om å begrense førerett til automatgiret kjøretøy etter kjørevurdering og ny § 6a i vedlegg 1 om at gjennomført kjørevurdering avgjør hvilken høyeste førerkortklasse man kan få godkjent helsekravene for. Dette er to grep som gjøres for å bedre trafiksikkerheten ytterligere når det kommer til personer med helsesvekkelse, samt sikre likebehandling over hele landet. Bestemmelsen om automatgir sikrer at de som kun er vurdert med automatgir får denne begrensningen og den andre bestemmelsen vil fjerne tvil om hvilken klasse kjørevurderingen må gjennomføres i for å kunne opprettholde førerett i ønskede klasser.

Høringens del 5 er en felles avsluttende del.

2 Forslag til endringsforskrift

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen.

Del 2: Kjøring på lukkede bedriftsområder

1 Innledning

Denne delen av høringen gjelder unntak fra kravet om førerett i enkelte førerkortklasser ved kjøring på lukkede bedriftsområder.

Statens vegvesen foreslår å erstatte dagens dispensasjonsordning i førerkortforskriften § 14–3 andre ledd med et generelt unntak i en ny § 12–8. For dispensasjonsvedtak etter tidligere førerkortforskrifter foreslås det innført nye overgangsordninger i § 12–8 tredje og fjerde ledd for å imøtekomme vilkårene i den nye bestemmelsen. Som følge av endringene vil det være nødvendig å endre overgangsbestemmelsen i førerkortforskriften § 14–5 andre ledd. Samtidig blir det nødvendig å ta inn nye overgangsregler som gjelder for bedrifter som har gyldige dispensasjonsvedtak i dag.

De foreslåtte endringene innebærer at det ikke lenger vil være behov for å søke om dispensasjon. Den som oppfyller vilkårene i bestemmelsen vil kunne benytte seg av unntaket, uten dispensasjonsvedtak fra Statens vegvesen. Forslaget innebærer at personer som har hatt førerett i klasse B sammenhengende de to siste årene, kan føre kjøretøy som krever førerett i klassene S, T, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE på bestemte lukkede bedriftsområder. Det lukkede bedriftsområdet må ha varig virksomhet, og være fysisk avsperrert for alminnelig ferdsel. Alderskravene for den aktuelle klassen må være oppfylt.

2 Bakgrunn

Etter førerkortforskriften av 1979 var det mulig å få innvilget søknad om dispensasjon for kjøring på lukkede bedriftsområder. Før 2004 ble dispensasjoner for kjøring på lukket bedriftsområder innvilget uten tidsbegrensning.

Den 1. mars 2004 ble det vedtatt ny førerkortforskrift. Dispensasjonsbestemmelsen for kjøring på lukket område ble samtidig endret. Bestemmelsen var i stor grad en videreføring av en tidligere dispensasjonsbestemmelse, men dispensasjonsadgangen ble innskjerpet. Det ble blant annet innført en tidsbegrensning på to år. Muligheten for dispensasjon var ment som en midlertidig løsning for arbeidsgiver og den enkelte ansatte. Det var altså ikke ment at dispensasjonsadgangen skulle være en varig ordning.

Formålet var å gi bedrifter mulighet til å benytte personell som ikke hadde nødvendig førerett innenfor et lukket bedriftsområde i en overgangs- eller etableringsfase. Dette innebar at det i utgangspunktet ikke var meningen at etablerte bedrifter skulle få innvilget nye, eller forlenget tidligere innvilgede, dispensasjonsvedtak. Det var forutsatt at bedrifter som fikk innvilget dispensasjon skulle påse at de aktuelle ansatte ervervet nødvendig

førerett i løpet av dispensasjonsperioden på to år. En forlengelse av dispensasjonsperioden måtte være knyttet til særlige omstendigheter som for eksempel langvarig sykdom, usedvanlige rekrutteringsutfordringer eller reelle problemer med gjennomføringen av opplæring og prøver.

En gjennomgang av tidligere vedtak viser at Statens vegvesen har ført en praksis som avviker fra det som opprinnelig var intensjonen med dispensasjonsbestemmelsen i § 14–3 andre ledd. Dispensasjon skal etter bestemmelsen gis for en tidsperiode på maksimalt to år, og da bestemmelsen ble innført ble det forutsatt at dispensasjoner ikke skulle fornyes. Gjennomgangen viser at veletablerte bedrifter likevel får innvilget nye søknader, samt at det innvilges fornyelse av tidligere gitte dispensasjoner.

3 Gjeldende rett

3.1 Dagens dispensasjonsbestemmelse

Vegtrafikkloven gjelder «*all trafikk med motorvogn*», jf. vegtrafikkloven § 1. Dette innebærer at vegtrafikkloven, med forskrifter, også får anvendelse ved føring av motorvogn på lukkede bedriftsområder som ikke er tilgjengelig for allmennheten. Videre følger det av førerkortforskriften § 1–1 at det er krav om gyldig førerkort i vedkommende klasse for alle som skal føre motorvogn i Norge, med mindre det er gitt særskilt unntak.

Dagens dispensasjonsbestemmelse for kjøring på lufthavner og lukkede bedriftsområder følger av førerkortforskriften § 14–3 andre ledd:

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. Unntaket skal gjøres for bestemt tid og ikke lenger enn to år. Det forutsettes førerett i klasse B. Vedkommende bedrift må før kjøring finne sted i henhold til unntaket, skriftlig erklære at de aktuelle personer har gjennomgått bedriftsopplæring og bestått en ferdighetsprøve for kyndig person.

Vilkårene for å gjøre unntak fra krav om førerett i klassene BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og/eller DE er:

- Fører har gyldig førerett i klasse B,
- Kjøringen finner sted på bestemte områder som lufthavner eller andre lignende lukkede bedriftsområder,
- Det er en varig virksomhet på området,
- Området er fysisk avsperrert for alminnelig ferdsel, og
- Fører har gjennomgått bedriftsinternopplæring og ferdighetsprøve for kyndig person.

Unntaket kan gjelde for maksimalt to år.

3.2 EØS-rett

Direktiv 2006/126/EF (tredje førerkortdirektiv) regulerer ikke kjøring på lukket bedriftsområde spesielt, men forutsetter generelt at alle som skal føre motorvogn har ervervet førerett i vedkommende klasse.

Ved kjøring på lufthavner stilles det etter *Easy Access Rules for Aerodromes (Regulation (EU) No 139/2014)* – *ADR.OPS.B.024 Authorisation of vehicle drivers*, krav til at fører innehar gyldig førerkort.¹ Videre stilles det krav om særskilt opplæring ved kjøring på lufthavner.² For den teoretiske opplæringen er det presisert at de nasjonale reglene for føreropplæring og førerkort skal være ivaretatt.³ Slik Statens vegvesen forstår det stilles det imidlertid ikke direkte krav til førerett i klassen kjøretøyet tilhører.

3.3 Praksis i de nordiske landene

I Sverige er det etter den svenske Körkortslag (1998:488), kapittel 2 § 10, gjort unntak fra det generelle kravet om førerett «*vid färd med fordon inom ett inhägnat järnvägs-, fabriks- eller tävlingsområde eller annat liknande inhägnat område*».

Slik Statens vegvesen tolker den svenske Körkortslagen er det et fullstendig fritak fra førerkortplikten på inngjerdede industriområder.

Statens vegvesen har ikke funnet likelydende unntak i Finland, Danmark eller på Island.

4 Forslaget

Som tidligere nevnt har det over tid etablert seg en praksis der dispensasjonsbestemmelsen har utviklet seg til å bli et tilnærmet generelt unntak. Dette gjelder spesielt på norske lufthavner. Statens vegvesen registrerer at praksisen har utviklet seg bort fra de intensjoner og forutsetninger som opprinnelig lå til grunn da dispensasjonsbestemmelsen ble innført i 2004.

Det foreslås at dagens bestemmelse oppheves og erstattes med en generell unntaksbestemmelse i førerkortforskriften i ny § 12–8. Forslaget vil i stor grad videreføre dagens praksis, men med noen innskjerpede vilkår. Vilkårene er i hovedsak en videreføring av gjeldende rett:

- Kjøringen finner sted på lukkede bedriftsområder, som for eksempel lufthavner
- Det er en varig virksomhet på området
- Området er fysisk avsperrert for alminnelig ferdsel

¹ Easy Access Rules for Aerodromes (Regulation (EU) No 139/2014) – ADR.OPS.B.024 Authorisation of vehicle drivers bokstav (a) nr. (2)

² Samme som note 1

³ Easy Access Rules for Aerodromes (Regulation (EU) No 139/2014) – AMC2 ADR.OPS.B.024(b) Authorisation of vehicle drivers bokstav (a) nr. (1) pkt. (i) bokstav (D) og (E)

- Fører har gjennomgått bedriftsinternopplæring og ferdighetsprøve for kyndig person

I tillegg foreslår Statens vegvesen at det innføres noen skjerpede vilkår sammenlignet med gjeldende rett og praksis:

- Fører har oppnådd minstealder for å kunne erverve førerett i aktuell førerkortklasse
- Fører har hatt sammenhengende førerett i klasse B de to siste år.

Det foreslås i tillegg å etablere overgangsordninger for vedtak fattet etter tidligere førerkortforskrifter. Disse inntas i henholdsvis førerkortforskriften ny §§ 12–8 tredje og fjerde ledd, samt 14–5 andre ledd.

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen.

5 Nærmere om forslaget

5.1 Dagens praksis videreføres i hovedsak som et generelt unntak

5.1.1 Innledning

Kravet om gyldig førerett i vedkommende klasse gjelder uavhengig av om kjøringen finner sted på offentlig vei eller på privat område, og gjelder i utgangspunktet også for flyplasser og andre lukkede bedriftsområder, jf. førerkortforskriften § 1–1. Etter dagens regelverk kan dispensasjon innvilges på nærmere angitte vilkår.

De fleste som søker får imidlertid søknadene innvilget, uavhengig av om de har hatt slike vedtak tidligere. Dagens praksis er i realiteten et tilnærmet generelt unntak. Det vurderes derfor at dagens dispensasjonsbestemmelse bør endres, slik at førerkortunntaket for kjøring på lukket bedriftsområde utformes som et generelt unntak hvor det ikke er behov for å søke Statens vegvesen om dispensasjon.

Statens vegvesen presiserer likevel at det alltid er anbefalt at vedkommende fører innehar førerett i den aktuelle klassen, samt gjennomfører den bedriftsinterne opplæringen og ferdighetsprøve.

5.1.2 Ulykker og ulykkesrisiko

Bedrifter på de fleste norske lufthavnene med konsesjon og teknisk/operativ godkjenning fra Luftfartstilsynet har i dag fått innvilget dispensasjoner.⁴ Videre er det innvilget noen få dispensasjoner til industribedrifter. Det store flertallet av innvilgete dispensasjonsvedtak er altså gitt til bedrifter ved norske lufthavner.

Statens vegvesen har mottatt ulykkesstatistikk fra Luftfartstilsynet for de ti siste årene der ulike kjøretøy har vært involvert. En gjennomgang viser at det har vært 12 ulykker med personskader ved norske lufthavner, uten at ulykkene nødvendigvis har en sammenheng

⁴<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flyplass/landingsplasser/godkjente-lufthavner-og-flyplasser>, 25.05.2023

med dispensasjonskjøring. Videre er det ikke kjent at det har forekommet ulykker med alvorlige personskader tilknyttet dispensasjonskjøring på norske lufthavner.

Det har også vært forsøkt å innhente statistikk fra Avinor for å finne eventuelle tall over ulykker knyttet til dispensasjonskjøring. Tilbakemeldingen fra Avinor var at de ikke hadde slike tall.

Statens vegvesen er ikke kjent med ytterligere statistikk over ulykker tilknyttet dispensasjonskjøring. Ulykkesregisteret til Statens vegvesen, og ulykkesstatistikken som deles med SSB, dekker kun ulykker som forekommer på offentlig eller privat vei, gate eller plass, som er åpen for alminnelig ferdsel. Det er tidligere blitt forsøkt å innhente informasjon fra arbeidstilsynet knyttet til ulykker med kjøretøy på lukkede bedriftsområder. Arbeidstilsynet meldte tilbake at de ikke har konkret statistikk for lukkede områder.

Etter Statens vegvesen sin vurdering er det grunn til å tro at risikoen for alvorlige ulykker er forholdsvis lav ved dispensasjonskjøring på lukkede bedriftsområder.

5.1.3 Trafikkopplæring og kompetanse

Statens vegvesen presiserer at den generelle trafikkopplæringen som eleven gjennomgår ved erverv av førerett i de ulike førerkortklassene alltid bør være gjennomført. Det er alltid tilrådelig at vedkommende fører gjennomgår den generelle føreropplæringen for den enkelte klassen. Videre er den norske trafikkopplæringen i hovedsak rettet mot å øke elevens kunnskap om trafiksikkerhetsrisiko i relasjon til andre trafikanter på offentlig vei. På generelt grunnlag vil det være av stor verdi å gjennomgå trafikkopplæring og erverve førerett i vedkommende klasse.

Ved kjøring på lufthavner og andre lukkede bedriftsområder vil trafikkbildet og trafiksikkerhetsrisikoen ofte være av en annen karakter enn det som vanligvis gjør seg gjeldende på vei med alminnelig ferdsel. Den ordinære trafikkopplæring vil på enkelte områder derfor ha en noe begrenset verdi ved kjøring på lukkede bedriftsområder som er avsperrert for alminnelig ferdsel.

Etter Statens vegvesen sin vurdering vil trafiksikkerheten på flyplasser og andre lukkede bedriftsområder kunne ivaretas på en tilfredsstillende måte ved hjelp av alternativ opplæring som er spesielt tilpasset områdets særegne trafikk- og risikobilde.

Den bedriftsinterne opplæringen skal rette seg mot det konkrete kjøretøyet og de utfordringer som finnes på det aktuelle området, og bør gjennomføres selv om vedkommende har ervervet førerett i den enkelte klassen.

Dersom det i tillegg stilles krav om minst to års sammenhengende førerett i klasse B vil vedkommende fører ha grunnleggende trafikale ferdigheter og ha noe kjøreeerfaring på offentlig vei. Et slikt krav vil også kunne sikre at vedkommende fører har opparbeidet seg gode trafikale holdninger. Etter Statens vegvesen sin vurdering bør det altså være et krav om minst to års sammenhengende førerett.

5.2 Førerkortklassene omfattet av unntaket

Etter gjeldende bestemmelse kan det gjøres unntak fra kravene om førerett for førerkortklassene BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE. Bakgrunnen for at unntaket ikke omfattet klasse S og T var blant annet fordi det var mangel på personer med førerett i tyngre klasser, og at det var kapasitetsutfordringer på trafikkskoler som tilbød slik opplæring. Det kunne derfor være svært utfordrende å ansette personer med riktig førerkompetanse. De samme utfordringene var ikke like gjeldende for de lette klassene.

Ved erverv av førerkortklasse C1E, CE og DE vil man automatisk få påført klasse BE i førerkortet. Videre vil personer som erverver de øvrige førerkortklassene som er omfattet av unntaket kunne føre ulike type traktorer. Etter Statens vegvesen sin vurdering vil det gi bedre harmoni å også inkludere klasse S og T.

Det foreslås derfor at også førerkortklassene S og T omfattes av det generelle unntaket.

5.3 Vilåårene som må være oppfylt før kjøring finner sted

5.3.1 Innledning

Vilåårene er i hovedsak en videreføring av gjeldende rett:

- Kjøringen finner sted på lukkede bedriftsområder, som for eksempel lufthavner
- Det er en varig virksomhet på området
- Området er fysisk avsperrert for alminnelig ferdsel
- Fører har gjennomgått bedriftsinternopplæring og ferdighetsprøve for kyndig person

I forslaget er det også inntatt to skjerpede vilåår sammenlignet med gjeldende rett og praksis:

- Fører har oppnådd minstealder for å kunne erverve førerett i aktuell førerkortklasse
- Fører har hatt sammenhengende førerett i minst to år

For øvrig presiseres det at ingen må føre motorvogn dersom vedkommende ikke kan anses skikket til å føre motorvogn på en trygg måte, jf. vegtrafikkloven § 21.

Vilåårene vil bli nærmere omtalt i det følgende.

5.3.2 Krav om uavbrutt førerett i minst to år i klasse B, og krav om minstealder for vedkommende klasse

Statens vegvesen foreslår et vilåår om sammenhengende førerett i klasse B de siste to år, og krav til minstealder for vedkommende klasse.

Kravet til to års sammenhengende førerett samsvarer med andre bestemmelser. Førere som erverver førerett i klasse B for første gang har en prøveperiode på to år, jf. førerkortforskriften § 4-2. Videre fremgår det av utrykningsforskriften § 6 første ledd

bokstav c) at personer som skal erverve utrykningskompetanse skal ha hatt uavbrutt førerett i minst to år.

Gode holdninger og sikker fremferd i trafikken bygges opp over tid. Når personer skal føre tyngre kjøretøy uten å ha gjennomgått ordinær trafikkopplæring, og ikke har ervervet førerett i vedkommende klasse, er det viktig at fører har opparbeidet seg gode holdninger og erfaring som gjør at vedkommende kan ha en sikker fremferd som fører.

Personer som har tapt føreretten som følge av overtredelser av vegtrafikklovgivningen må igjen bygge opp gode trafikale holdninger over tid. Etter at vedkommende har gjenervrevet føreretten må det gå nye to år før vilkåret om sammenhengende førerett er oppfylt.

I noen tilfeller kan politiet midlertidig beslaglegge et førerkort dersom det er skjellig grunn til å mistenke at fører har foretatt en straffbar handling som kan medføre tap av føreretten. Ved slike midlertidige beslag som ikke fører til tap av førerett, anses føreretten å være uavbrutt.

Tilbakekall av føreretten som følge av manglende oppfylte helsekrav er ikke en konsekvens av mangel på gode trafikale holdninger. Dersom tilbakekallelsen blir langvarig, vil dette likevel kunne virke negativt på kjøreeerfaringen. I de tilfellene tilbakekallelsen har vært kortvarig vil den negative virkningen på kjøreeerfaringen være begrenset. En tilbakekallelse av føreretten som følge av helserelaterte utfordringer som har en varighet på seks måneder eller kortere skal regnes som uavbrutt førerett. Det forutsettes likevel to års førerett til sammen. Dette betyr at dersom føreretten har vært tilbakekalt i 6 måneder skal denne tiden trekkes fra i beregningen om 2 års sammenhengende førerett.

Dersom vedkommende har ervervet føreretten sin i utlandet vil kravet til to års sammenhengende førerett være oppfylt, forutsatt at føreretten er ervervet i ett av landene Norge anerkjenner for direkte innbytte. Dette betyr at førerkortet må kunne byttes inn til norsk førerkort uten at det foreligger krav til opplæring eller prøver. Dette gjelder alle EØS-stater og noen få andre land utenfor EØS, jf. førerkortforskriften kapittel 10.

Førerett ervervet i land der det kreves prøver ved innbytte til norsk førerkort, er ikke med i beregningen av disse to årene. Slike land kan for eksempel være USA, Canada og Australia, jf. førerkortforskriften kapittel 10. I slike tilfeller starter beregningen av de to årene fra det tidspunkt det norske førerkortet er utstedt. Førerettigheter som er ervervet i øvrige land som ikke anerkjennes for innbytte er ikke med i beregningen av de to årene.

Førstegangsdatoen på norske og utenlandske førerkort skal vise at det er ervervet for minst to år siden.

I praksis vil dette medføre at minstealderen for å benytte seg av unntaket vil være 20 år. Det foreslås ikke å gjøre unntak fra krav om minstealder for vedkommende klasse, jf. førerkortforskriften kapittel 3. Dette innebærer at minstealder for kjøring med kjøretøy i klassene C1 og C1E vil være 20 år og for klassene D1, D1E, C, CE, D og DE må minstealder for erverv av klassene være oppnådd før kjøring finner sted etter unntaket.

5.3.3 Krav om bedriftsintern opplæring og ferdighetsprøve

Den foreslåtte unntaksbestemmelsen er ikke ment å være et generelt unntak fra kravet om trafikkopplæring. Trafikkulykker skyldes som oftest menneskelige feilhandlinger. For å forebygge dette er det avgjørende at fører har gjennomgått god opplæring med det kjøretøyet vedkommende skal føre. Statens vegvesen anser det derfor som viktig at personer som skal føre kjøretøy på slike områder har god trafikkfaglig kompetanse som er spesifikt tilpasset området hvor kjøringen skal finne sted. For å ivareta trafikksikkerheten inne på det lukkede bedriftsområdet skal aktuelle personer gjennomføre alternativ opplæring som er tilpasset de særegne forholdene på området.

Dette medfører at en person som har gjennomført en bedriftsintern opplæring for et område, ikke uten videre oppfyller vilkåret ved skifte av arbeidsområde. I et slikt tilfelle må det vurderes om opplæringen er dekkende for det nye området. Det er arbeidsgiver som er ansvarlig for å påse at aktuelle personer har gjennomgått fullverdig bedriftsintern opplæring og ferdighetsprøve for det konkrete området.

Det forutsettes at opplæringen inneholder teknisk, teoretisk og praktisk opplæring tilpasset kjøretøyene og området, slik at kjøretøyene kan føres på en trafikksikker måte.

Opplæringen skal avsluttes med en ferdighetsprøve med kyndig person. En kyndig person er en person som er godt kjent med de utfordringer det er å føre de aktuelle kjøretøyene, samt hvilke trafikksikkerhetsutfordringer, og andre sikkerhetsutfordringer, som er gjeldende på det spesifikke området. Dette innebærer i praksis at det vil være krav om at den kyndige personen har førerett for det aktuelle kjøretøyet der vedkommende skal gi opplæring og gjennomføre ferdighetsprøve. Dersom kjøretøyet for eksempel er registrert som lastebil, vil det være krav om at den kyndige personen har førerett i klasse C.

Prøven skal være reell. Det vil si at kandidaten skal oppfylle forhåndsdefinerte ferdighetskrav tilpasset det aktuelle området, bestemt av bedriften, for å bestå ferdighetsprøven. Det er opp til bedriften å fastsette vurderingsuttrykk. Prøvene skal i det minste bedømmes med bestått/ikke bestått.

Bedriftene må kunne dokumentere at de aktuelle ansatte har gjennomført bedriftsintern opplæring og bestått ferdighetsprøve ved eventuelle kontroller og tilsyn.

5.3.4 Krav til det lukkede området

Statens vegvesen foreslår å videreføre kravet om at området må være et lukket bedriftsområde med varig virksomhet og som er fysisk avsperrert for alminnelig ferdsel.

Ordlyden «varig virksomhet» viser til at det må være en permanent drift på området. Dette vil utelukke for eksempel bygg- og anleggsområder. I slike tilfeller opphører driften når byggeperioden er over. Ved etablering av for eksempel nye lufthavner vil unntaket altså ikke gjelde under selve byggeperioden. Når lufthavnen er ferdig etablert, vil kravet til «varig virksomhet» kunne være oppfylt. Dersom driften på et område blir besluttet nedlagt vil kravet til «varig virksomhet» være oppfylt frem til avvikling har funnet sted.

Videre må området være avspærret med permanente hindringer som det ikke er mulig å passere med enkle midler. Dette kan for eksempel være høye gjerder eller murer. Provisoriske anleggs- og byggegjerder som ved enkle midler kan flyttes eller passerer vil i denne sammenheng ikke oppfylle kravet til fysisk avsperring. Området må også sikres med adgangskontroll slik at allmennheten ikke får tilgang til området.

5.3.5 Krav til godkjent helse

5.3.5.1 Innledning

Den gjeldende bestemmelsen i førerkortforskriften § 14–3 andre ledd stiller ingen uttrykkelige krav til helse for den som skal føre et kjøretøy på et lukket område. Etter vegtrafikkloven og førerkortforskriften gjelder imidlertid et generelt krav til godkjent helse. I arbeidet med ny bestemmelse for kjøring på lukket bedriftsområde er det vurdert om det er hensiktsmessig å innta en formulering om at den som fører et kjøretøy på lukket område må ha godkjent helse for den aktuelle klassen vedkommende ønsker å føre, eller om det er tilstrekkelig at det implisitt forstås at helsekravene for klasse B må være oppfylt som et minimum, jf. den foreslåtte ordlyden «Det forutsettes to års sammenhengende førerett i klasse B».

5.3.5.2 Gjeldende rett

Etter vegtrafikkloven § 21 må ingen føre eller forsøke å føre kjøretøy når vedkommende er i en slik tilstand at denne ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte, blant annet dersom vedkommende er syk eller på grunn av andre omstendigheter (for eksempel at helsekravene for den aktuelle klassen ikke er oppfylt) ikke kan føre kjøretøyet på en trygg måte.

Videre følger det av vegtrafikkloven § 17 andre ledd at eier av motorvogn eller den som på eierens vegne har rådighet over den, plikter å forvisse seg om at den som skal bruke motorvognen, fyller vilkårene for å føre den. Herunder må det forstås et krav om at eieren av motorvognen har en plikt til å påse at vedkommende som skal føre motorvognen er i stand til å kjøre på en trafiksikker måte med hensyn til sykdom, bruk av midler som gir svekket kjøreevne eller annen helsesvekkelse.

Helsekravene i førerkortforskriften regulerer minstekravene som må være oppfylt for å oppnå førerett i den klassen man ønsker å føre kjøretøy i. Kravene følger av tredje førerkortdirektiv (direktiv 2006/126/EF), og er en minstestandard som det i liten grad er anledning til å fravike.

Utgangspunktet er at helsekravene alltid må være oppfylt for den førerkortgruppen man ønsker å føre kjøretøy i, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 2 første ledd. For førerkortgruppe 1 (AM, S, T, A1, A2, A, B og BE, S og T) stilles det mindre strenge helsekrav enn for førerkortgruppe 2 (C1, C1E, C og CE) og førerkortgruppe 3 (D1, D1E, D og DE). Det er gjennom egenerklæringen eller helseattest utstedt av lege at føreren dokumenterer at helsekravene for å føre kjøretøy i den aktuelle gruppen er oppfylt. Ved å kun forutsette

førerett i klasse B, herunder helsekravene for klassen, vil de strenge helsekravene som gjelder for de tyngre kjøretøyklassene fravikes.

Førerkortforskriften vedlegg 1 § 4 angir i hvilke tilfeller helseattest (dokumentasjon for oppfylte helsekrav) skal fremlegges. Etter bestemmelsen skal helseattest blant annet fremlegges ved kontroll av om helsekravene er oppfylt, ved søknad, fornyelse og utvidelse av førerett. Det foreligger imidlertid ikke krav til at føreren skal medbringe helseattest under kjøring.

I praksis vil utstedelsen av et førerkort være tilstrekkelig for å dokumentere at vedkommende oppfyller helsekravet. Unntak vil likevel kunne tenkes der føreretten er begrenset som følge av helsemessige årsaker etter førerkortforskriften kapittel 4.

5.3.5.3 Krav om godkjent helse i unntaksbestemmelsen?

Statens vegvesen vurderer at det ikke er nødvendig å innta en presisering om helsekrav i unntaksbestemmelsen. Dette på bakgrunn av at det allerede fremgår klart av både vegtrafikkloven og førerkortforskriften at både eieren og føreren av motorvognen har en generell plikt og ansvar til å forsikre seg at kjøringen skjer på en trafiksikker måte med hensyn til helse.

En nærmere regulering i unntaksbestemmelsen vil trolig ha liten praktisk betydning ettersom helsekravene allerede er regulert i andre generelle bestemmelser. Et annet aspekt er at oppfølgingen av om helsekravene er oppfylt vil kunne være utfordrende, både for dem som benytter det generelle unntaket og for kontrollmyndighetene. Formålet med et eksplisitt helsekrav i unntaksbestemmelsen vil dermed forsvinne. Det vurderes at det er mer hensiktsmessig at de generelle reglene, som uansett gjelder, vil ivareta kravet om at kjøringen skal foregå på en trafiksikker måte. Basert på ulykkesstatistikk på lukkede bedriftsområder, kan det antas at både eieren og føreren av motorvognene på disse områdene har gode rutiner for å ivareta sikkerheten.

Ved å ikke innta et helsekrav vil det være opp til arbeidsgiver selv å håndtere at det foregår trafiksikker kjøring med hensyn til helse. I tillegg vil det også være opp til arbeidsgiver å håndtere hvordan helsekravene skal dokumenteres sett opp mot arbeidsmiljøloven og personvernlovgivningen. Dette er trolig den mest praktiske løsningen for de som berøres av unntaket.

Vi ber om innspill fra høringsinstansene på hvorvidt en utelatelse av en formulering om helsekrav vil være hensiktsmessig i praksis.

6 Innvilgete dispensasjonsvedtak og overgangsregler

6.1 Tidsubestemte vedtak

Etter førerkortforskriften av 1979 kunne regionvegkontoret fatte vedtak om dispensasjon uten at disse vedtakene ble tidsbegrenset. Dagens førerkortforskrift trådte i kraft 1. mars

2004, og erstattet førerkortforskriften av 23. februar 1979. Det fremgår av dagens førerkortforskrift § 14–5 andre ledd at dispensasjoner, tillatelser og annet fastsatt med hjemmel i forskrift om førerkort og førerprøve av 23. februar 1979 er gyldig etter sitt innhold. For å avgjøre om slike vedtak fortsatt er gyldig må innholdet av det enkelte dispensasjonsvedtaket tolkes og vurderes konkret i lys av § 7 nr. 4 i førerkortforskriften av 1979.

Statens vegvesen er kjent med at det ble innvilget 19 slike vedtak i perioden 1997–2004. Ettersom disse vedtakene ikke er i tråd med gjeldende rett, eller den bestemmelsen som foreslås i denne høringen, må det vurderes hvordan disse vedtakene skal håndteres.

Forvaltningsloven § 35 gir på visse vilkår anledning til å omgjøre enkeltvedtak. En slik vurdering vil imidlertid være ressurskrevende ettersom samtlige vedtak må gjennomgås. Videre er det mange år siden vedtakene ble fattet. Bedriftene har allerede innrettet seg etter innholdet i vedtakene, og en eventuell omgjøring vil kunne oppleves å være urimelig med tanke på tidsaspektet.

Denne prosessen vil være en omstendelig prosess som er lite effektiv og hensiktsmessig, både ut fra ressursbruk og økonomi.

Statens vegvesen vurderer det derfor slik at overgangsordninger vil være den mest hensiktsmessige løsningen for å håndtere disse vedtakene.

6.2 Overgangsregler for tidsubestemte vedtak

Statens vegvesen foreslår at det inntas en overgangsregel i førerkortforskriften § 12–8 femte og sjette ledd samt § 14–5 andre ledd, hvor det fremgår at bedriftene som har fått vedtak fattet etter den gamle forskriften har en frist på to år til å innrette seg etter det generelle unntaket. Videre foreslås det en presisering om at personer som er ansatt før ikrafttreddelsen av den nye bestemmelsen, kan fortsette å føre motorvogn på lukkede bedriftsområder uavhengig av de nye alderskravene. På denne måten sikrer man eksempelvis at lærlinger ikke mister lærlingplassen sin, eller at arbeidsgiver må beslutte oppsigelse av nytilsatte arbeidstakere.

Statens vegvesen er også i denne sammenheng åpen for innspill om hvilken løsning, eventuelt alternative løsninger, som vil være mest hensiktsmessig.

6.3 Tidsbestemte vedtak

Etter førerkortforskriften av 2004 er det fattet dispensasjonsvedtak med inntil to års gyldighet. Som nevnt over har praksis vært at bedriftene kan søke ny dispensasjon når gyldighetstiden utløp. De fleste som har søkt om fornyelse av slike dispensasjonsvedtak har fått innvilget dette.

6.4 Overgangsregler for tidsbestemte vedtak

Statens vegvesen har forståelse for at bedrifter som har fått innvilget slike dispensasjonsvedtak har innrettet seg etter disse. Det foreslås følgelig at det inntas en overgangsregel i førerkortforskriften § 12–8 femte og sjette ledd samt § 14–5 andre ledd, også for disse vedtakene. Statens vegvesen foreslår at ansatte i vedkommende bedrift kan fortsette å føre motorvogn på lukket bedriftsområde i henhold til dispensasjonsvedtaket, så lenge vedtaket er gyldig. Det vil si at dersom vedtaket er gyldig til 1. november 2024, kan ansatte i bedriften fortsette å kjøre så lenge vilkårene i vedtaket er oppfylt. Videre foreslås det at personer som er ansatt før ikrafttreddelsen av den nye bestemmelsen kan fortsette å kjøre uavhengig av de nye alderskravene. På denne måten sikrer man eksempelvis at lærlinger ikke mister lærlingplassen sin, eller at arbeidsgiver må beslutte oppsigelse av nytilsatte arbeidstakere.

7 Tilsyn og kontroll

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at forslaget ikke er ment å endre adgangen for aktuelle myndigheter til å føre tilsyn og kontroll innenfor sine ansvarsområder. Siden tilsyns- og kontrollmyndigheten er hjemlet i annet regelverk anser Statens vegvesen det som unødvendig å presisere dette i forskriftsteksten.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen har grunn til å tro at forskriftsendringen vil kunne gi aktuelle bedrifter betydelig økonomisk besparelse, sett i sammenheng med kostandene et krav om erverv av førerett for alle de aktuelle arbeidstakere ville kunne medføre.

Statens vegvesen har behandlet ca. 130 saker i årene 2015–2021. Dette gir et snitt på ca. 19 saker pr. år. Selv om det er tale om forholdsvis få saker i året, er forslaget noe som vil gi en administrativ besparelse for Statens vegvesen. Det samme kan forventes for aktuelle bedrifter.

Det er ikke grunn til å tro at forskriftsendringen vil medføre særlig økte økonomiske kostander for private næringsvirksomheter, Statens vegvesen eller andre offentlige etater.

Del 3: Innbytte av førerkort fra land utenfor EØS

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette forslag til forskrift om endringer i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften) på høring.

Denne delen av høringen gjelder forslag om endringer i førerkortforskriften kapittel 8, 9 og 10 om anerkjennelse og innbytte av førerkort fra land utenfor EØS.

2 Bakgrunn

Førerkort utstedt utenfor EØS gir på visse vilkår rett til å kjøre i Norge, og i enkelte tilfeller rett til å gjennomføre et innbytte til norsk førerkort. Innbytteregelverket er relativt komplisert, og Statens vegvesen har sett et behov for endring av enkelte av vilkårene for innbytte. I denne høringen foreslås det å gjøre endringer i de krav og frister som gjelder for innbytte av slike førerkort. Det foreslås samtidig at den som skal bytte inn førerkort for klasse BE må bestå prøve i klasse B før prøve for klasse BE kan avlegges.

Hovedreglene for innbytte av førerkort utstedt utenfor EØS er fastsatt i førerkortforskriften § 10-2. I tillegg til endringene som er nevnt ovenfor gjøres enkelte strukturelle endringer i denne bestemmelsens oppsett.

Det er kun førerkort fra et fåtall land utenfor EØS som aksepteres for innbytte til norsk førerkort. Etter gjeldende § 10-2 er dette landene Australia, Canada, Hongkong, Israel, Monaco, New Zealand, San Marino, Sør-Korea, USA og Japan.

Hongkong er i dag blant de landene Norge aksepterer innbytte av førerkort fra. Det foreslås at førerkort fra Hongkong ikke lenger skal gi rett til innbytte til norsk førerkort.

Det er fastsatt særskilte innbytteregler for japanske førerkort. Reglene for innbytte foreslås tatt ut av førerkortforskriften § 10-2, og inn i en ny bestemmelse i førerkortforskriften § 10-8. Samtidig forskriftsfestes det at japanske førerkort klasse B gir rett til å kjøre i Norge i inntil ett år.

Det foreslås endringer i bestemmelsene om anerkjennelse og innbytte av sveitsiske førerkort i førerkortforskriften §§ 8-3, 9-3 og 10-6.

Innbyttebestemmelsene for Grønland og Storbritannia, som er å finne i førerkortforskriften §§ 10-5 og 10-7, er ikke foreslått endret.

3 Innbytte av førerkort fra land utenfor EØS etter førerkortforskriften § 10-2

3.1 Generelt om innbytte fra land utenfor EØS

Direktiv 2006/126/EF (tredje førerkortdirektiv) fastsetter visse krav som Norge er forpliktet til å følge. Anerkjennelse og innbytte av førerkort fra EØS-stater reguleres gjennom tredje førerkortdirektiv. Direktivet fastsetter at EØS-førerkort skal anerkjennes for bruk i Norge, og at disse førerkortene gir rett til direkte innbytte til norsk førerkort dersom innehaveren er fast bosatt i Norge. Direkte innbytte vil si at det ikke stilles krav til gjennomføring av opplæring eller prøver for at norsk førerkort kan utstedes.

Innbytte av førerkort fra land *utenfor* EØS reguleres ikke i direktivet. Det er derfor opp til den enkelte EØS-stat å avgjøre om førerkort utstedt utenfor EØS skal gi rett til innbytte, herunder hvilke land som eventuelt skal omfattes av muligheten for innbytte og på hvilke vilkår innbyttet kan gjennomføres.

Førerkortdirektivet artikkel 11 nr. 6 stiller krav til at førerkort fra land utenfor EØS, som byttes inn til et EØS-førerkort, skal innleveres til den staten som utsteder EØS-førerkortet. EØS-førerkortet skal markeres med kode 70⁵. Det er opp til den enkelte medlemsstat å avgjøre hvorvidt et EØS-førerkort utstedt etter innbytte fra et land utenfor EØS skal anerkjennes.

I Norge er retten til innbytte av førerkort utstedt utenfor EØS begrenset til å gjelde 13 land. Etter § 10-2 gjelder dette førerkort fra Australia, Canada, Hongkong, Israel, Monaco, New Zealand, San Marino, Sør-Korea, USA og Japan. Førerkort fra disse landene kan på visse vilkår byttes inn til norsk førerkort. I §§ 10-6 og 10-7 er det fastsatt særskilte regler for innbytte av førerkort fra Sveits og Storbritannia. I tillegg er førerkort fra Grønland underlagt egne regler fastsatt i § 10-5.

I perioden 2015–2022 ble det gjennomsnittlig byttet inn 760 førerkort årlig fra landene nevnt i dagens § 10-2. Førerkort fra USA utgjør det desidert høyeste antallet med et gjennomsnitt på 480 innvilgede søknader per år. I samme periode har det vært svært få eller ingen innbytter fra land som Israel, Hongkong, San Marino og Monaco.

3.2 Forslag om å fjerne tidsfristene for innbytte av førerkort regulert i førerkortforskriften § 10-2

3.2.1 Innledning

Etter førerkortforskriften § 10-2 kan det i dag innvilges innbytte fra Australia, Canada, Hongkong, Israel, Monaco, New Zealand, San Marino, Sør-Korea og USA. I tillegg gir japanske førerkort rett til innbytte etter denne bestemmelsen.

⁵ Kode 70: «Innbyttet førerkort nr. utstedt i (EU-/FN-kode for land utenfor EØS)»

Dagens innbytteregelverk er komplekst og vilkårene som stilles er i stor grad knyttet opp mot tidspunktet for gjennomført innbytte. I denne høringen foreslås det å fjerne tidsfristene for innbytte av førerkort etter førerkortforskriften § 10–2. Statens vegvesen vurderer også at det er hensiktsmessig å gjøre enkelte endringer i de øvrige vilkårene for innbytte av slike førerkort.

3.2.2 Dagens regelverk

Det stilles i dag krav om at søker består praktisk prøve dersom innbyttet gjennomføres innen ett år etter at innehaver tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge. Praktisk prøve må først avlegges i klasse B eller BE. Dersom søker også har tunge klasser (lastebilklasser og bussklasser), og ønsker å bytte inn disse klassene, kan søker etter bestått praktisk prøve i klasse B eller BE avlegge praktisk prøve i den mest omfattende av de tunge klassene vedkommende eventuelt har, og ønsker å bytte inn. De tunge førerkortklassene er i stigende rekkefølge C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE og CE. For innbytte av A-klasser (motorsykelklassene) er det krav om at søker består en praktisk prøve i den mest omfattende A-klassen. Innbytte av A-klasser er uavhengig av innbytte i klasse B/BE og tunge klasser.

Dersom førerkortet ønskes byttet inn etter ettårsfristen, men før det har gått to år, må det gjennomføres obligatorisk opplæring i mørkekjøring, førstehjelp og sikkerhetskurs på bane. I tillegg må søker bestå teoretisk og praktisk prøve. Denne utvidede fristen gjelder kun for innbytte av klasse B og BE. Retten til innbytte faller bort etter toårsfristen for klasse B og BE. Retten til innbytte faller bort etter ettårsfristen for de øvrige klassene (tunge klasser og A-klassene).

Kravene om teoretisk prøve og delvis obligatorisk opplæring for klasse B og BE gjelder også innenfor ettårsfristen, dersom praktisk prøve ikke består ved første forsøk.

A-klasser og tunge klasser kan byttes inn etter bestått praktisk prøve innenfor ettårsfristen. Kandidaten har henholdsvis to forsøk på å bestå praktisk prøve i A-klassene og to forsøk i de tunge klassene. Retten til innbytte faller altså bort i A-klassene dersom kandidaten stryker to ganger. Det samme gjelder for tunge klasser etter to stryk på praktisk prøve i tung klasse. Det er ikke begrensninger i antall forsøk på å bestå teoretisk prøve i klasse B eller praktisk prøve i klasse B og BE innenfor toårsfristen.

Dersom innbytte i klasse B og BE ikke er gjennomført innen to år etter at søker har tatt fast bopel eller flyttet tilbake til Norge anses vedkommende som førstegangssøker. Det samme gjelder ved innbytte av A-klasser og tunge klasser dersom ettårsfristen oversittes eller det er avlagt to praktiske prøver med resultat ikke bestått. Dette vil si at ordinær føreropplæring må gjennomføres, inkludert all obligatorisk opplæring samt teoretisk og praktisk prøve, før norsk førerkort kan utstedes i den enkelte klassen.

3.2.3 Endringsforslag

3.2.3.1 Ingen tidsfrist for innbytte av førerkort

Dagens § 10–2 tredje ledd fastsetter at innbytte for klasse B og BE må være *gjennomført* innen ett år med bestått praktisk prøve eller innen to år med opplæring i mørkekjøring, førstehjelp og sikkerhetskurs på bane, samt bestått teoretisk og praktisk prøve. Innbytte i A- klasser og tunge klasser må være gjennomført innen ett år, etter bestått praktisk prøve. I dag anses et innbytte for å være gjennomført på det tidspunkt søknaden er behandlet, eventuell opplæring er gjennomført, prøver er bestått og norsk førerkort er satt i bestilling.

Den som skal søke om innbytte må derfor søke i god tid før fristen, slik at saken kan behandles og påkrevd opplæring og prøver kan gjennomføres før fristens utløp. Gjennom klagesaker har Statens vegvesen sett at dagens innbyttefrister oppleves som uklare for søkerne. Fristen for å gjennomføre et innbytte oppfattes av mange som en frist for å innlevere søknad om innbytte.

Da førerkortforskriften trådte i kraft i 2004, kunne man kjøre i ett år på sitt førerkort fra land utenfor EØS i Norge. Etterårsfristen for innbytte ble satt på bakgrunn av dette.

Personer som tar fast bopel i Norge i dag og har førerkort fra land utenfor EØS kan kjøre i Norge i tre måneder. Etter tre måneder gir ikke det utenlandske førerkortet lenger førerrett i Norge. Det er først når norsk førerkort er ervervet, enten ved innbytte av utenlandsk førerkort eller ved å gjennomføre all obligatorisk opplæring og bestått teoretisk og praktisk prøve, at vedkommende igjen kan kjøre lovlig i Norge. De som har fått innvilget innbytte innen ett år etter at de tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge får i dag utstedt midlertidig kjøretillatelse for inntil tre måneder, men ikke utover ett år etter fast bopel i eller tilbakeflytting til Norge. Den midlertidige kjøretillatelsen er likevel ikke lenger gyldig dersom det avlegges praktisk prøve med resultat ikke bestått.

Vedlikehold av kjøreferdigheter er ønskelig av hensyn til trafikksikkerheten. Når føreretten opphører har ikke førerkortinnehaver lenger mulighet til å opprettholde kjøreeerfaringen. Det har derfor vært ansett som nødvendig at det settes en frist for innbytte av førerkort. Førerkortinnehaver er da uten gyldig førerrett i Norge i kun en kortere periode.

Gyldig førerrett er likevel ingen garanti for opprettholdelse av kjøreeerfaring. Tidligere har det vært stilt krav om praktisk prøve ved fornyelse av utløpt førerrett i Norge. Dette kravet er ikke lenger gjeldende, hverken ved fornyelse av førerkort i lette eller tunge klasser (med enkelte unntak). Personer med norsk utløpt førerrett vil således ikke ha noen fornyelsesfrist, og kan fornye førerkortet uten krav om opplæring eller prøve. Det er også slik at en førerkortinnehaver som har et gyldig førerkort kan velge å ikke benytte seg av føreretten, uten at dette utløser krav til opplæring eller prøver.

Ved innbytte av utenlandsk førerkort er det forutsatt at søker har den kunnskapen, og de ferdighetene, som skal til for å ferdes trygt i trafikken. Ved å stille krav om bestått teoretisk og praktisk prøve for innbytte av førerkort fra land utenfor EØS får man kontrollert at søker har de trafikale kunnskaper og ferdigheter som er nødvendige for å kunne kjøre trafikksikkert. Statens vegvesen vurderer at kravet til bestått teoretisk og praktisk prøve

ivaretar hensynet til trafikksikkerheten i tilstrekkelig grad til at dagens frist for søknad om innbytte kan fjernes. Det er også grunn til å tro at det for de fleste vil være ønskelig å ha et kortest mulig opphold i føreretten, og at det derfor er sannsynlig at mange vil søke om innbytte innenfor de første årene etter at de har tatt fast bopel i Norge.

Det er kun førerkort fra et fåtall land utenfor EØS som gir rett til innbytte i Norge i dag. Dagens innbyttefrister fører til mange spørsmål og klagesaker. Dersom det søkes for sent eller innbyttet ikke er gjennomført innen fristen vil førerkortinnehaver måtte erverve førerkort som førstegangssøker, ved å gjennomføre full obligatorisk opplæring, i tillegg til å bestå den teoretiske og praktiske prøven. En oversittelse av innbyttefristen innebærer dermed en relativt stor økt kostnad for søker, samt ressursbruk hos Statens vegvesen.

Statens vegvesen foreslår på bakgrunn av det overnevnte å fjerne fristene for innbytte av førerkort etter førerkortforskriften § 10–2. Det foreslås imidlertid en administrativ gjennomføringsfrist ved positivt innbyttevedtak, se kapittel 3.2.3.7.

3.2.3.2 Forslag til endring av vilkår om delvis obligatorisk opplæring og prøve

3.2.3.2.1 Innbytte av klasse A1, A2, A og B

I denne høringen foreslås det at tidsfristene for innbytte fjernes. Det foreslås også å ikke videreføre kravene til delvis obligatorisk opplæring. Statens vegvesen foreslår imidlertid å innføre krav om bestått teoretisk prøve ved innbytte i klassene A1, A2, A og B.

Som beskrevet i kapittel 3.2.2 varierer det i dag hvilke vilkår som settes for innbytte av klasse B/BE ut ifra tidspunktet søknad om innbytte leveres, og om praktisk prøve består på første forsøk eller ikke. Det stilles enten kun krav om praktisk prøve, eller krav om delvis obligatorisk opplæring, teoretisk og praktisk prøve. Med delvis obligatorisk opplæring menes i denne sammenheng mørkekjøring, førstehjelp og sikkerhetskurs på bane.

Teoretisk prøve er ett av vilkårene for innbytte av klasse B/BE etter dagens regelverk. Vilkåret gjelder dersom innbyttet gjennomføres ett til to år etter at søker tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge, eller dersom søker ikke består den praktiske prøven på første forsøk innenfor ettårsfristen.

Gjennom den teoretiske prøven testes den grunnleggende forståelsen av trafikale regler som gjelder i Norge. En grunnleggende forståelse av det norske trafikkbildet bør være et krav for å kunne erverve norsk førerett. Det foreslås derfor at det stilles krav om bestått teoretisk prøve for innbytte av førerkort i klasse B. Før praktisk prøve kan avlegges på eventuelle tunge klasser, må teoretisk og praktisk prøve for klasse B være bestått. De grunnleggende teoretiske ferdighetene er da testet ved innbytte av klasse B.

Å kjøre motorsykkel krever en annen forståelse av trafikkbildet enn ved kjøring av personbil og tunge kjøretøy. Krav om teoretisk prøve bør derfor også stilles ved innbytte av førerkort i klasse A1, A2 og A.

Ved innbytte av førerkort i tunge klasser videreføres dagens krav om kun praktisk prøve.

På bakgrunn av det som er nevnt over foreslår Statens vegvesen å innføre krav om bestått teoretisk prøve ved innbytte i klassene A1, A2, A og B.

Søkere som har førerkortklasser utover dette, som skal byttes inn, må avlegge praktisk prøve som beskrevet under kapittel 3.2.3.2.2.

3.2.3.2.2 Innbytte av klasse BE og tunge klasser

Etter dagens § 10–2 kan den som får innvilget innbytte på både klasse B og BE, velge å avlegge praktisk prøve i klasse BE uten å bestå praktisk prøve i klasse B først. Har søker fått innvilget innbytte også på én eller flere av de tunge klassene (C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE), kan praktisk prøve i den mest omfattende av de tunge klassene man ønsker å bytte inn avlegges. Prøven kan avlegges etter at praktisk prøve i klasse B/BE er bestått. Som mest omfattende klasse regnes i stigende rekkefølge C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE, CE.

I forslaget til endring av § 10–2 plasseres nå klasse BE sammen med de tunge klassene. Dette betyr at praktisk prøve i klasse B må bestås før praktisk prøve i klasse BE kan avlegges.

Praktisk prøve i klasse B har et annet innhold enn en praktisk prøve i klasse BE, ettersom prøven i klasse B i større grad måler kandidatens generelle ferdigheter i trafikken enn det tilsvarende prøve i klasse BE gjør. Det er også slik at den praktiske prøven i klasse BE har en kortere tidsramme og er målrettet mot kjøring med tilhenger. Den praktiske prøven i klasse BE gir derfor begrensede muligheter til å kontrollere at nødvendige generelle trafikale ferdigheter er på plass.

Etter Statens vegvesen sin vurdering er det imidlertid lite hensiktsmessig å pålegge førerkortinnehaver for mange prøver ved innbytte. Ved innbytte av utenlandsk førerkort er det som nevnt tidligere forutsatt at søker har de ferdighetene som skal til for å ferdes trygt i trafikken. Etter Statens vegvesen sin vurdering bør søker først vise at dette er på plass for klasse B. Deretter er det tilstrekkelig å teste ferdighetene i den mest omfattende av tunge klasser, inkludert klasse BE, søker har fått innvilget innbytte på og ønsker å bytte. Som mest omfattende klasse gjelder i stigende rekkefølge: BE, C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE, CE, som er i samsvar med klassehierarkiet ved tilbakelevering av tilbakekalte norske førerkortklasser, jf. førerkortforskriften § 6–1 tredje ledd.

Dette betyr at dersom søker skal bytte inn klasse BE, vil man etter forslaget måtte bestå praktisk prøve både i klasse B og BE. Har søker i tillegg en eller flere tunge klasser som skal byttes inn, vil bestått praktisk prøve i en tung klasse også gi innbytte av klasse BE. Dersom søker skal bytte inn førerkortklasser tyngre enn klasse BE vil det altså kun stilles krav om prøver for klasse B og den tyngste klassen som ønskes byttet. Som et eksempel vil det ved innbytte av førerkortklasser tilsvarende klasse B, BE og C1 stilles krav om prøver i klasse B og C1, men *ikke* i klasse BE.

3.2.3.3 Forslag om maksimalt antall forsøk på å bestå praktisk prøve

Søker gis to forsøk på å bestå den praktiske prøven i klasse B. Det foreslås ingen begrensninger for antall forsøk søker får til å bestå den *teoretiske* prøven. Teoretisk og praktisk prøve i klasse B må være bestått før praktisk prøve i klasse BE eller en av de tyngre

klassene kan avlegges. Søker gis også to nye forsøk på å bestå den praktiske prøven i klasse BE eller tung klasse.

Klasse A1, A2 og A kan i dag byttes inn etter bestått praktisk prøve i den mest omfattende klassen som ønskes byttet inn. Som mest omfattende klasse regnes i stigende rekkefølge: A1, A2, A. I det nye forslaget må søker i tillegg til å bestå praktisk prøve, også bestå teoretisk prøve. Heller ikke her foreslås det begrensninger for antall forsøk på teoretisk prøve. Innbytte av A-klasser kan som i dag gjennomføres uavhengig av et eventuelt innbytte i klasse B og tunge klasser. Dersom praktisk prøve i A-klassen ikke består på to forsøk, vil retten til innbytte på A-klasser falle bort.

Forslaget innebærer altså at søker får to forsøk på å bestå praktisk prøve i A-klassene, og to forsøk på å bestå praktisk prøve i klasse B. Søker får ytterligere to forsøk på å bestå praktisk prøve i de tyngre klassene inkludert klasse BE, etter bestått praktisk prøve i klasse B. Totalt kan man gjennomføre maksimalt seks praktiske prøver ved positivt innbyttevedtak.

Dersom praktisk prøve ikke er bestått på to forsøk i klasse B, faller retten til innbytte bort både for klasse B og for tunge klasser inkludert klasse BE. Man kan altså ikke bytte inn tunge klasser inkludert klasse BE etter at retten til innbytte er falt bort i klasse B, selv om man senere har ervervet klasse B som førstegangssøker i Norge. Er ikke praktisk prøve bestått på to forsøk i A-klasse, faller retten til innbytte bort for A-klassene. Det samme gjelder for tunge klasser inkludert klasse BE etter to praktiske prøver med resultat ikke bestått i klasse BE eller tung klasse.

Dersom praktisk prøve ikke består innen tre år etter den teoretiske prøven er bestått vil teoretisk prøve måtte bestås på nytt jf. trafikkopplæringsforskriften § 29-1 sjette ledd.

Ved innbytte av utenlandsk førerkort er det forutsatt at søker har den kunnskapen, og de ferdighetene, som skal til for å ferdes trygt i trafikken. Kravet om bestått teoretisk og praktisk prøve er en kontroll av allerede ervervet kunnskap og ferdigheter. Dersom kandidaten stryker to ganger på den praktiske førerprøven kan det legges til grunn at vedkommende ikke har det som skal til for å ferdes trygt i trafikken uten ytterligere trafikkopplæring. Det er videre slik at det vil kunne kreve betydelig med ressurser for Statens vegvesen og kandidaten selv dersom man skal kunne gjennomføre flere enn to forsøk. Dette er årsaken til at det foreslås et tak på to forsøk på å bestå praktisk prøve i klasse B, mot dagens bestemmelse der det ikke er noen begrensning på antall forsøk innenfor toårsfristen. For A-klasser og tunge klasser er forslaget om to forsøk en videreføring av dagens innbyttebestemmelse for antall forsøk.

Det er i dag ingen antallsbegrensning for gjennomføring av teoretisk prøve. Statens vegvesen foreslår å videreføre dette. Stryk på teoretisk prøve kan være begrunnet i språklige utfordringer eller lese- og skrivevansker. Det er i dag mulig å gjennomføre teoretisk prøve i klasse B på samisk, engelsk, arabisk (MSA), sorani og tyrkisk. I A-klassene er det mulig å gjennomføre teoretisk prøve på engelsk. Erfaringsmessig er det slik at kandidater som har språkutfordringer samt lese- og skrivevansker gjennomfører flere forsøk før de blir oppmerksom på muligheten til å søke om tilrettelagt prøve. Stryk på teoretisk prøve trenger altså ikke å være begrunnet med manglende trafikkfaglig kompetanse.

Når det gjelder A-klassene, er teoriprøven den samme for både klasse A1, A2 og A. Den praktiske prøven må avlegges i den mest omfattende av klassene man ønsker å bytte inn. Ved ikke bestått praktisk prøve, kan siste prøve avlegges på samme eller mindre omfattende klasse. Prøven kan ikke avlegges på en mer omfattende klasse. Dersom man har utenlandsk førerett tilsvarende både klasse A1, A2 og A, må den praktiske prøven avlegges og bestås i klasse A for å få alle klassene på norsk førerkort. Ved ikke bestått prøve kan man velge om man vil avlegge den siste praktiske prøven i klasse A eller en lavere A-klasse. Velger man å avlegge den siste praktiske prøven i klasse A1, og består denne, vil man kun få byttet inn klasse A1.

For tunge klasser inkludert klasse BE må man også bestå praktisk prøve i den mest omfattende klassen man ønsker å bytte inn. Som mest omfattende klasse regnes i stigende rekkefølge: BE, C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE, CE, jf. førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd. Ved ikke bestått praktisk prøve kan den siste praktiske prøven avlegges på samme eller likeverdig klasse (klasse C1 og D1 er likeverdige, det samme gjelder klasse C1E og D1E) eller på en mindre omfattende klasse. Etter ikke bestått praktisk prøve kan altså ikke neste prøve avlegges i en mer omfattende klasse.

Eksempel 1

Søker har fått innvilget innbytte i klassene A1, A2, A, B og C1. Vedkommende består teoretisk prøve i klasse A og B. Det avlegges deretter en praktisk prøve i klassene A og B. I klasse A blir resultatet «ikke bestått», og resultatet i klasse B blir «bestått». Deretter avlegges én praktisk prøve i klasse C1 med resultat «ikke bestått». Søker har da ett gjenværende forsøk på å bestå praktisk prøve i A-klasse og ett forsøk i klasse C1.

Innbyttefristen etter vedtaket utløper (se kapittel 3.2.3.7), og det må derfor søkes på nytt dersom vedkommende fortsatt ønsker innbytte i klasse A og C1.

Ved positivt vedtak etter ny søknad vil resultatet på de tidligere praktiske prøvene bli videreført i det nye vedtaket. Dette innebærer at søker etter det nye vedtaket har ett forsøk for praktisk prøve i A-klasse og ett forsøk for praktisk prøve i klasse C1.

Søker avlegger ny prøve i klasse C1, og får resultatet «ikke bestått». Vedkommende har nå gjennomført totalt to forsøk på å bestå praktisk prøve i klasse C1, og retten til innbytte i klasse C1 faller bort. Søker kan nå bare erverve denne klassen gjennom å fullføre all obligatorisk opplæring og bestå teoretisk og praktisk prøve.

Vedkommende velger å ikke avlegge ny praktisk prøve i A-klasse innenfor fristen i vedtaket. Dersom søker på et senere tidspunkt ønsker å bytte inn A-klassene må det leveres ny søknad om innbytte. Resultatet på den tidligere gjennomførte prøven vil bli videreført i et eventuelt nytt positivt vedtak.

Eksempel 2

Søker har fått innvilget innbytte i klassene B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE. Vedkommende består teoretisk og praktisk prøve i klasse B innenfor de to forsøkene. Nå som praktisk prøve er bestått i klasse B, kan søker gjennomføre praktisk prøve i den mest omfattende klassen av BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE som ønskes byttet inn. Som

mest omfattende klasse regnes i stigende rekkefølge BE, C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE og CE, jf. førerkortforskriften § 6–1 tredje ledd.

Vedkommende velger å gjennomføre praktisk prøve i klasse C. Resultatet blir «ikke bestått», og søker har bare ett forsøk igjen. Søker kan nå velge å gjennomføre det siste forsøket i klasse C eller i en mindre omfattende klasse (BE, C1/D1, C1E/D1E), men ikke i en mer omfattende klasse (D, DE og CE). Vedkommende gjennomfører og består det siste forsøket i klasse C1. I dette eksempelet vil søker få utstedt førerkort i klassene B, BE, C1 og D1. Retten til innbytte i klasse C1E/D1E, C, D, DE og CE faller bort.

3.2.3.4 Konsekvenser som følge av at retten til innbytte faller bort

I dagens forskriftstekst er det presisert at søker behandles som førstegangssøker i Norge, og dermed må gjennomføre all obligatorisk opplæring og bestå teoretisk og praktisk prøve, dersom retten til innbytte faller bort. Denne presiseringen er ikke foreslått videreført i ny forskriftstekst, uten at det er ment å innebære en realitetsendring. I forslaget til forskriftstekst fremgår det at retten til innbytte faller bort. Dette betyr at vedkommende må erverve førerkort som førstegangssøker dersom man fortsatt ønsker å erverve klassen(e) man har på sitt utenlandske førerkort.

Personer som utvandrer fra Norge og tar fast bopel i et annet land, kan søke om innbytte på nytt dersom vedkommende senere gjenopptar fast bopel i Norge. En ny søknad vil bli behandlet på selvstendig grunnlag, uten at eventuelle tidligere forsøk på å bestå praktisk prøve blir tatt med i et eventuelt nytt vedtak. For at søknaden skal kunne innvilges uten at tidligere praktiske prøver skal bli tatt med, må utvandringen ha vært reell og kunne dokumenteres.

3.2.3.5 Innbytte kan innvilges når føreretten er gyldig på søknadstidspunktet

Endringsforslaget innebærer at førerkort fra land som omfattes i § 10–2 vil kunne byttes til norsk førerkort, uavhengig av hvilket tidspunkt innehaveren tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge. Reglene om anerkjennelse av førerkort fra land utenfor EØS, som fremgår av § 9–3, foreslås ikke endret. Dette vil si at det utenlandske førerkortet fortsatt kun gir førerett i tre måneder i Norge etter at innehaveren tok fast bopel i Norge. Etter utløp av disse tre månedene vil førerkortinnehaver stå uten gyldig førerett i Norge fram til et eventuelt innbytte er gjennomført.

Etter dagens bestemmelse må føreretten være gyldig på søknadstidspunktet. Dette dokumenteres i dag med et gyldig førerkort, eller med en bekreftelse på gyldig førerett fra førerkortmyndigheten i utstederlandet. Bekreftelse på gyldig førerett er nødvendig dersom førerkortet er utløpt eller søker har mistet det eller fått det frastjålet. Kravet om gyldig førerett er satt for å sikre at den utenlandske føreretten ikke er tilbakekalt på grunn av helse eller vandel i utstederlandet.

Statens vegvesen foreslår at dagens krav om gyldig *førerett* på søknadstidspunktet videreføres. Når innbyttefristene fjernes er det grunn til å tro at flere søker etter at *førerkortet* er administrativt utløpt. Det vil derfor sannsynligvis bli flere enn i dag som må fremskaffe dokumentasjon fra utstederlandet på fortsatt gyldig førerett.

Dersom føreretten er tilbakekalt av helsemessige årsaker i utstederstaten kan Statens vegvesen vurdere om søknaden likevel kan innvilges. Søker må da fremlegge dokumentasjon fra førerkortmyndigheten i utstederstaten der vilkårene for tilbakelevering fremgår. Ved et eventuelt positivt vedtak skal tilsvarende krav for tilbakelevering stilles før innbytte kan gjennomføres. Søknaden skal imidlertid ikke innvilges i de tilfellene søker ikke kan fremvise dokumentasjon, vilkårene for en eventuell tilbakelevering ikke er kjent eller det ikke er mulig å gjennomføre tilsvarende krav i Norge. Det er en forutsetning at søker oppfyller helsekravene etter førerkortforskriften vedlegg 1.

Førerettigheter som er tilbakekalt som følge av straffbare handlinger kan ikke byttes inn.

3.2.3.6 Krav om fullverdig førerett ved bosettelse i Norge

Dagens § 10–2 første ledd fastsetter at føreretten må være fullverdig, og den må være fullverdig ved utreise fra utstederlandet. Hva som menes med fullverdig førerett er fastsatt i § 2–1 fjerde ledd:

«Med fullverdig førerett menes en førerett uten restriksjoner annet enn det som tilsvarende norsk førerett i den aktuelle klassen. I tillegg må all obligatorisk opplæring, samt alle teoretiske og praktiske prøver være bestått».

Ett av hensynene bak bestemmelsen er å hindre førerkortturisme. Med førerkortturisme menes at man reiser til et annet land for å erverve førerkort på en lettere måte enn i Norge, for så å bytte dette inn i et norsk førerkort. For å hindre dette er det viktig å ha et krav om at fullverdig førerett må være ervervet før man tar fast bopel i, eller flytter tilbake til Norge. Ved å kreve dokumentasjon på at føreretten er fullverdig i utstederlandet, kan Statens vegvesen sammenligne ervervsdato eller utstedt dato på det utenlandske førerkortet og bosettelse i Norge. Statens vegvesen kan da kontrollere at føreretten var fullverdig før søker tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge, og at det dermed ikke foreligger førerkortturisme.

Ikke alle flytter rett fra utstederlandet til Norge. I noen tilfeller har førerkortinnehaver bodd i ett eller flere andre land før vedkommende tar fast bopel i Norge. Det vil i praksis være svært krevende å kontrollere om personer som aldri tidligere har bodd i Norge har ervervet førerkort i andre land ved førerkortturisme før de tar fast bopel i Norge. Vi ser derfor at det er hensiktsmessig å endre bestemmelsen fra at føreretten må være fullverdig ved utreise fra utstederlandet til at den må være fullverdig på datoen førerkortinnehaver tar fast bopel i eller flytter tilbake til Norge.

3.2.3.7 Krav om gjennomføring av innbytte innen dato fastsatt i vedtaket

Det er i dette høringsnotatet foreslått å fjerne fristene for innbytte av utenlandsk førerkort etter førerkortforskriften § 10–2. Etter Statens vegvesen sin vurdering bør det likevel settes en administrativ gjennomføringsfrist ved positivt innbyttevedtak.

Ved søknad om innbytte av førerkort leveres samtidig det utenlandske førerkortet inn til Statens vegvesen. Dersom søknaden innvilges, blir det utenlandske førerkortet makulert når det norske førerkortet blir utstedt. Erfaringsmessig er det ikke alle som får innvilget en søknad om innbytte, som faktisk gjennomfører innbyttet. Dersom det ikke fastsettes en

administrativ gjennomføringsfrist for innbytte i vedtaket, vil Statens vegvesen kunne bli forpliktet til å oppbevare førerkort knyttet til åpne innbyttesaker som strekker seg langt tilbake i tid. Dette vil over tid kunne medføre utfordringer med lagringsplass på trafikkstasjonene.

Det er heller ikke ønskelig at gyldige vedtak ligger i bero over lang tid. Ved fremtidige endringer i innbyttereglene ønsker vi ikke at vedtak fra langt tilbake i tid, der innbytte ikke er gjennomført, skal gjelde dersom reglene blir endret.

Fristen som fastsettes i vedtaket er altså begrunnet i administrative hensyn, og retten til innbytte faller ikke bort dersom innbyttet ikke gjennomføres innen den fastsatte fristen jf. det som er sagt under kapittel 3.2.3.1. Dette innebærer at førerkortinnehaver må søke om innbytte på nytt dersom innbyttet ikke er gjennomført innen fristen. Ved en eventuell ny søknad må Statens vegvesen vurdere om vilkårene for innbytte er oppfylt etter gjeldende regler på søknadstidspunktet. Det foreslås ingen begrensinger for hvor mange ganger man kan søke om innbytte, men det vil i praksis normalt være en begrensing ved at det er foreslått maksimalt to forsøk på å bestå den praktiske prøven.

Ved innvilget innbytte av både A-klasser, klasse B, og tunge klasser inkludert klasse BE, vil kandidaten måtte bestå to teoriprøver (én for A-klassene og én for klasse B) og tre praktiske prøver (én i A-klasser, én i klasse B og én i tunge klasser inkludert klasse BE). Gjennomføringsfristen må sikre at søker har mulighet til å gjennomføre innbytte av alle klasser.

Statens vegvesen vurderer at en gjennomføringsfrist på to år fra vedtaksdato vil gi søker god nok tid til å overholde fristen, og dermed slippe å måtte søke på nytt. Som vist ovenfor kan det søkes på nytt dersom hele eller deler av innbyttet ikke er gjennomført innenfor vedtakets frist. Likevel antar vi at med en gjennomføringsfrist på to år vil det være få som har behov for å søke om innbytte på nytt. Det vil også være ressursbesparende for Statens vegvesen å unngå å behandle samme søknad flere ganger.

3.3 Forslag om å ikke utstede midlertidig kjøretillatelse ved positivt innbyttevedtak

3.3.1 Bakgrunn

Førerkort fra land utenfor EØS (med unntak av sveitsiske) er gyldige for kjøring i Norge i tre måneder fra dato for fast bopel i eller tilbakeflytting til Norge, jf. førerkortforskriften § 9-3.

Etter dagens regler får søkere som får innvilget innbytte før ett år etter dato for fast bopel i eller tilbakeflytting til Norge, utstedt midlertidig kjøretillatelse for de utenlandske klassene det er innvilget innbytte for. Den midlertidige kjøretillatelsen utstedes samtidig som vedtaket fattes, og gis gyldighet utover de tre månedene man har førerett med sitt utenlandske førerkort etter § 9-3. Kjøretillatelsen kan utstedes med gyldighet i inntil tre måneder, men ikke utover ett år etter dato for fast bopel i, eller tilbakeflytting til Norge. Det opplyses i vedtaket at den midlertidige kjøretillatelsen likevel ikke er gyldig dersom søker avlegger praktisk prøve med resultat ikke bestått.

3.3.2 Endringsforslag

Dagens regel om midlertidig kjøretillatelse ble tatt inn 1. oktober 2010, som en konsekvens av at besøkskjøring i Norge gikk fra ett år til tre måneder. Når man kunne kjøre i ett år med sitt utenlandske førerkort, antok man at det var god nok tid til å få gjennomført innbytte uten opphold i føreretten. Med innføringen av besøkskjøring i tre måneder anså man at tre måneder kunne være knapp tid til å få gjennomført innbytte. Det ble derfor tatt inn i innbyttebestemmelsene at det kunne utstedes midlertidig kjøretillatelse til de som fikk innvilget innbytte, sånn at de hadde mulighet til å holde kjøringen ved like inntil innbyttet var gjennomført. Det var likevel ikke aktuelt å gi midlertidig kjøretillatelse utover ett år fra dato for fast bopel i eller tilbakeflytting til Norge.

Selv om vi forutsetter at personer med førerkort fra land utenfor EØS vi godkjenner innbytte fra har de kunnskaper og ferdigheter som trengs for å kjøre sikkert i Norge, er det en del som avlegger praktisk prøve med resultat ikke bestått. I 2022 var det 12 prosent som ikke bestod prøven. Etter Statens vegvesen sin vurdering er det av trafikksikkerhetsmessige hensyn derfor ikke ønskelig å utstede midlertidig kjøretillatelse før kjøreferdighetene er testet, uavhengig av hvor lenge søker har hatt fast bopel i Norge når det søkes om innbytte.

Midlertidig kjøretillatelse er etter dagens regelverk ikke lenger gyldig for kjøring dersom kandidaten har strøket til praktisk prøve, selv om selve dokumentet ikke er utløpt. Det opplyses om dette i vedtaket om innvilget innbytte, men vi har ingen kontroll på om kandidaten lar være å kjøre etter ikke bestått praktisk prøve. Så lenge kandidaten har en midlertidig kjøretillatelse som ikke er utløpt, er det utfordrende å sjekke om den midlertidige kjøretillatelsen faktisk er gyldig i en kontrollsituasjon.

Bestemmelser om å utstede midlertidig kjøretillatelse ved positivt innbyttevedtak foreslås derfor fjernet. Endringen vil ikke hindre kandidaten i å kunne opprettholde kjøreeerfaringen utover tre måneder. Den kan opprettholdes ved at vedkommende øvingskjører med ledsager, jf. trafikkopplæringsforskriften kapittel 2.

3.4 Tidligere behandlede innbyttesaker – overgangsregler

3.4.1 Innledning

Det er nødvendig å fastsette en overgangsbestemmelse for de som tidligere har søkt om innbytte og søker på nytt etter de nye bestemmelsene.

De som har gyldige vedtak etter dagens innbyttebestemmelser når de nye bestemmelsene trer i kraft, bør kunne velge om de vil forholde seg til dette vedtaket med de vilkår vedtaket setter eller om de vil søke om innbytte på nytt for å få behandlet søknaden sin etter nytt regelverk.

Endringsforslaget innebærer at alle som får innvilget innbytte etter førerkortforskriften § 10-2 i A-klasser og klasse B må gjennomføre teoretisk og praktisk prøve. Etter dagens regelverk er det kun krav om praktisk prøve, dersom innbyttet blir gjennomført innen ett år etter at førerkortinnehaver tok fast bopel eller flyttet tilbake til Norge. Kravet til obligatorisk

opplæring, et krav som i dag stilles der innbytte av klasse B og BE gjennomføres mellom ett og to år etter at førerkortinnehaver tok fast bopel eller flyttet tilbake til Norge, er foreslått fjernet.

Ettersom det etter dagens regelverk stilles ulike vilkår for innbytte, avhengig av tidspunktet innbyttet gjennomføres på, vil det variere hvorvidt de foreslåtte endringene er til gunst eller ulempe for de som på ikrafttredelsestidspunktet har et gyldig innbyttevedtak.

3.4.2 Klasse B og BE

De som er innenfor ettårsfristen for innbytte av klasse B og eventuelt klasse BE etter dagens bestemmelser, vil ha en fordel ved at de kun behøver å bestå praktisk prøve. Er innbytte innvilget både for klasse B og BE, kan den praktiske prøven avlegges direkte i klasse BE, uten å måtte bestå prøven i klasse B først.

Søkere som har strøket på den praktiske prøven, eller ettårsfristen er passert, men er innenfor toårsfristen, vil ha en fordel ved at det ikke er noe tak på hvor mange praktiske prøver de kan avlegge innenfor fristen. Praktisk prøve kan fortsatt avlegges direkte i klasse BE der det er aktuelt. Ulempen med å følge vedtaket, er at de må gjennomføre obligatorisk opplæring i mørkekjøring, førstehjelp og sikkerhetskurs på bane.

Dersom innbyttet ikke er gjennomført innen toårsfristen, og det ikke allerede er avlagt minst to praktiske prøver, kan det ved ny søknad kunne innvilges innbytte etter de nye reglene. Ved positivt vedtak vil antall avlagte praktiske prøver med resultat ikke bestått bli trukket fra for antall forsøk i det nye vedtaket. Dette betyr at dersom det foreligger ett tidligere stryk i klasse B, har søker ett gjenværende forsøk.

I de tilfellene søker har ett tidligere forsøk på å bestå praktisk prøve i klasse BE vil søker i denne sammenheng ha ett gjenværende forsøk til å bestå praktisk prøve i klasse B. Søker har da vist utfordringer med å bestå en overliggende klasse av klasse B, og tidligere forsøk i klasse BE bør derfor telle med når antall gjenværende forsøk på å bestå klasse B skal fastsettes. Etter det nye forslaget er klasse BE regnet for å være en tung førerkortklasse i innbyttesammenheng. For at søker skal kunne avlegge to forsøk i klasse B, to forsøk i A-klassene og to forsøk i tyngre klasser inkludert BE vil søker få to nye forsøk på å bestå praktisk prøve i klasse BE, forutsatt at praktisk prøve i klasse B blir bestått innenfor antallsbegrensningen. Dersom søker etter dagens regler har strøket to eller flere ganger i klasse BE faller retten til innbytte i klasse B bort.

Etter Statens vegvesen sin vurdering bør dette fremgå i en overgangsbestemmelse.

3.4.3 A-klasser

De som er innenfor innbyttefristen på ett år for innbytte av A-klassene etter dagens bestemmelser vil ha en fordel ved at de kun behøver å bestå praktisk prøve. Dersom de ikke rekker å gjennomføre innbyttet innen ettårsfristen, og heller ikke har strøket to ganger på prøven, kan det søkes om innbytte på nytt etter nye regler. Ved positivt vedtak vil eventuell avlagt praktisk prøve med resultat ikke bestått bli trukket fra for antall forsøk i det nye vedtaket.

3.4.4 Tunge klasser

De som er innenfor innbyttefristen på ett år for innbytte etter dagens regler, kan forholde seg til vedtaket. Dersom de ikke rekker å gjennomføre innbyttet innen ettårsfristen, og heller ikke har strøket to ganger på den praktiske prøven, kan de søke på nytt etter nye regler. Ved positivt vedtak vil eventuell avlagt praktisk prøve bli trukket fra for antall forsøk i det nye vedtaket. Allerede avlagt praktisk prøve teller uavhengig av hvilken tung klasse prøven etter dagens regler er avlagt i. Klasse BE skal som nevnt i kapittel 3.4.2 telle som forsøk i klasse B.

4 Innbytte og anerkjennelse av førerkort fra Japan

4.1 Innledning

Japanske førerkort behandles etter særskilte regler, fastsatt etter en erklæring om anerkjennelse av japanske førerkort gitt av Utenriksdepartementet i 2007. I erklæringen fremgår det blant annet at japanske førerkort for vanlige, medium store og store kjøretøy kan byttes inn til norsk førerkort i klasse B innen ett år fra vedkommende bosatte seg i Norge.

Det er gjennomført 420 innbytter fra japansk til norsk førerkort i perioden 2015–2022, hvilket gir et gjennomsnitt på 50 innbytter årlig.

4.2 Gjeldende rett

Japansk førerkort gir rett til innbytte til norsk førerkort i klasse B uten prøver i inntil ett år etter at innehaveren tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge. Dersom ettårsfristen oversittes utløses det krav om delvis obligatorisk opplæring (mørkekjøring, førstehjelp og sikkerhetskurs på bane) og bestått teoretisk og praktisk prøve. Innbytte må da være gjennomført innen to år etter at innehaveren tok fast bopel i Norge.

At japanske førerkort kan byttes inn til norsk førerkort i klasse B er i dag fastsatt i førerkortforskriften § 10–2 første ledd femte punktum. Ettersom innbyttereglene for japanske førerkort avviker fra reglene om innbytte av førerkort fra øvrige land i § 10–2, er det hensiktsmessig å innføre en egen bestemmelse om innbytte av japanske førerkort i ny § 10–8 i førerkortforskriften.

4.3 Forslag til endring

4.3.1 Innbytte av førerkort klasse B

Fristen for å søke om innbytte av det japanske førerkortet i klasse B foreslås satt til ett år fra søker tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge, i tråd med erklæringen om anerkjennelse av japanske førerkort. Retten til innbytte faller bort dersom det søkes etter ettårsfristen.

Ved positivt vedtak om innbytte gis søker en frist for å gjennomføre innbytte. Da det ved innbytte av japanske førerkort tilsvarende klasse B ikke stilles krav om bestått prøve anses innbyttet å være gjennomført på det tidspunktet førerkortet bestilles. Fristen for å gjennomføre innbyttet settes til ett år fra søker tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge. Ved innlevering av søknad om innbytte tett oppunder ettårsfristen vil det med tanke på saksbehandlingstid hos Statens vegvesen og noe tid for søker til å bestille førerkort etter positivt vedtak, kunne bli vanskelig å få gjennomført innbyttet innen ett år etter at søker tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge. I disse tilfellene foreslås det derfor at fristen for å gjennomføre innbyttet settes til én måned fra dato for positivt vedtak, selv om dette da vil overskride ett år fra datoen for fast bosettelse i eller tilbakeflytting til Norge.

4.3.2 Innbytte av øvrige klasser

Statens vegvesen har hatt en praksis hvor innehaver av japanske førerkort også innvilges innbytte av eventuelle øvrige førerkortklasser innehaver av det japanske førerkortet måtte ha. Det er altså gitt innbytte på førerkortklasser tilsvarende klasse BE, tunge klasser (C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE) og motorsykkelklasser (A1, A2 og A). Innbytte etter denne praksisen er gitt i ti saker siden 2007. Man har også kunnet bytte inn klasse B etter ettårsfristen, mot å gjennomføre mørkekjøring, førstehjelp og sikkerhetskurs på bane, samt bestå teoretisk og praktisk prøve. Det er 14 slike innbytter siden 2007. Dette gjelder altså svært få saker.

Praksisen om innbytte av A-klasser og tunge klasser, samt av klasse B etter ettårsfristen, er ikke i tråd med erklæringen om anerkjennelse og innbytte av japanske førerkort. Statens vegvesen vurderer det slik at retten til innbytte for japanske førerkort bør være i henhold til erklæringen om anerkjennelse og innbytte, slik at bare førerkort tilsvarende klasse B aksepteres for innbytte, og da bare når det søkes om innbytte innen ett år etter at søker tar fast bopel i eller flytter tilbake til Norge.

Det fremgår av erklæringen fra Utenriksdepartementet at japanske førerkort gir rett til å kjøre bil i Norge i inntil ett år etter at innehaveren tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge. Innehaveren kan altså innenfor det første året selv velge å kjøre i Norge med det japanske førerkortet eller gjennomføre et innbytte til norsk førerkort. Førerkort fra land utenfor EØS gir normalt rett til å kjøre i inntil tre måneder. Det fremgår ikke av førerkortforskriften at japanske førerkort gir rett til å kjøre i Norge utover disse tre månedene. Statens vegvesen foreslår at den utvidede retten til kjøring i Norge med japansk førerkort tilsvarende klasse B presiseres i førerkortforskriften kapittel 8 og 9 om anerkjennelse av utenlandske førerkort for personer som oppholder seg i Norge midlertidig og personer med fast bopel i Norge.

5 Innbytte og anerkjennelse av førerkort fra Hongkong

5.1 Bakgrunn

Førerkort fra Hongkong gir i dag rett til innbytte til norsk førerkort. Det årlige antallet innbytter fra Hongkong er lavt. I perioden 2015 til 2022 ble det gjennomsnittlig byttet inn 13 førerkort fra Hongkong per år.

Statens vegvesen har de siste årene avdekket flere falske førerkort fra Hongkong. Enkelte år har antallet falske førerkort som er avdekket vært relativt høyt. I 2014/15 ble det for eksempel avdekket 6 falske førerkort, av totalt 14 innbyttede førerkort i samme periode.

Hongkong har en førerkortmodell som ikke følger Genevekonvensjonen om vegtrafikk av 1949 eller Wienkonvensjonen om vegtrafikk av 1968. Førerkortene er papirdokumenter som er laminert, og har få sikkerhetselementer sammenlignet med førerkort fra øvrige land som Norge aksepterer innbytte fra. Førerkortene er uten bilde av innehaveren, hvilket gjør det vanskeligere å avdekke om norsk førerkort utstedes til den som faktisk er innehaver av førerkortet fra Hongkong.

5.2 Forslag til endring

Statens vegvesen har begrensede muligheter til å få verifisert gyldighet og ekthet ved innbytte av førerkort fra land utenfor EØS. Det er ikke etablert et kontaktpunkt for sjekk av førerett mellom norske førerkortmyndigheter og førerkortmyndighetene i Hongkong. Rutinemessige undersøkelser av ekthet og gyldighet er derfor vanskelig å gjennomføre i forbindelse med saker om innbytte.

Videre er Hongkong en del av Kina. Øvrige kinesiske førerkort er ikke akseptert for innbytte i Norge. Etter Statens vegvesen sin vurdering bør førerkort fra Hongkong sidestilles med de øvrige kinesiske førerkortene.

På bakgrunn av dette foreslår Statens vegvesen at førerkort fra Hongkong ikke lenger skal gi rett til innbytte i Norge. Innehaver av førerkort fra Hongkong vil da måtte gjennomføre full obligatorisk opplæring, samt bestå teoretisk og praktisk prøve, for å kunne erverve norsk førerkort, i likhet med førerkortinnehavere fra de aller fleste land utenfor EØS.

6 Innbytte og anerkjennelse av førerkort fra Sveits

6.1 Bakgrunn

Førerkortforskriften skiller mellom førerkort fra land innenfor EØS og førerkort fra land utenfor EØS, når det gjelder anerkjennelse og mulighet for innbytte til norsk førerkort. Sveitsiske førerkort blir i dag derimot behandlet etter egne regler. Reglene for innbytte og anerkjennelse av sveitsiske førerkort avviker fra både det som gjelder for EØS-førerkort, og det som gjelder for førerkort fra andre land utenfor EØS.

Det er gjennomført 796 innbytter fra sveitsisk til norsk førerkort i perioden 2015–2022, hvilket gir et gjennomsnitt på 100 innbytter årlig. De fleste innbyttene gjelder førerkort klasse B, men alle førerkortklasser er representert i innbyttestatistikken. Det er hovedsakelig klasse C1, C1E, D1 og D1E som byttes inn av de tunge klassene.

Etter Storbritannias utmelding fra EU ble det besluttet at britiske førerkort skulle anerkjennes på lik linje med førerkort utstedt i EØS-stater. Slik anerkjennelse innebærer også at britiske førerkort gir grunnlag for direkte innbytte til norsk førerkort. Statens vegvesen vurderer at sveitsiske førerkort, som de britiske, bør gi grunnlag for anerkjennelse og innbytte på lik linje med førerkort utstedt i EØS-land.

6.2 Gjeldende rett

Regler om anerkjennelse og innbytte av sveitsiske førerkort framgår av førerkortforskriften §§ 8–3, 9–3 og 10–6. Disse bestemmelsene gir lempeligere regler for sveitsiske førerkort enn for førerkort fra andre land utenfor EØS, men strengere regler enn for førerkort fra EØS-land.

Personer med sveitsiske førerkort kan i dag kjøre i inntil ett år i Norge. Dette gjelder både for personer som oppholder seg i Norge midlertidig og for de som har fast bopel i Norge jf. førerkortforskriften §§ 8–3 og 9–3 siste ledd.

Reglene for innbytte av sveitsiske førerkort til norsk førerkort fremgår av førerkortforskriften § 10–6. Sveitsiske førerkort kan byttes til norsk førerkort innen ett år etter at innehaveren tok fast bopel i eller flyttet tilbake til Norge. Det stilles i dag ikke krav om vandelsattest, egenerklæring eller helseattest, obligatorisk opplæring eller førerprøve. Dersom innehaveren søker om innbytte etter ettårsfristen stilles det krav om bestått praktisk prøve før innbyttet kan gjennomføres.

Dagens regler for innbytte av sveitsiske førerkort i Norge ble fastsatt etter en henvendelse fra sveitsiske myndigheter i 1999. Sveitsiske myndigheter fremmet da forslag om en gjensidig anerkjennelse av norske og sveitsiske førerkort. Det ble foretatt en gjennomgang av den sveitsiske føreropplæring og prøver. Gjennomgangen viste at de kravene Sveits stiller for erverv av førerkort, var gode nok til at man kunne åpne opp for direkte innbytte (dvs. innbytte uten prøve) til norsk førerkort. Det ble likevel satt en frist for innbytte uten prøve på ett år. Norske førerkort gir rett til innbytte til sveitsisk førerkort uten at det stilles krav om prøve.⁶

6.3 Forslag til endring

Norge er gjennom direktiv 2006/126/EF (tredje førerkortdirektiv) forpliktet til å anerkjenne EØS-førerkort. EØS-statene står fritt til å velge hvorvidt de ønsker å anerkjenne førerkort fra land utenfor EØS. I Norge har vi valgt å være relativt restriktive hva angår anerkjennelse og innbytte av førerkort fra land utenfor EØS. Det finnes flere ulike årsaker til dette, blant annet

⁶ <https://www.ch.ch/en/vehicles-and-traffic/driving-licence/exchanging-your-driving-licence/>

ulykkesstatistikk og utbredelse av falske førerkort. Statens vegvesen har normalt ikke kunnskap om innhold i opplæring og hvilke prøver som kreves for erverv av førerett i land utenfor EØS. Videre har Statens vegvesen i mange tilfeller vanskeligheter med å få verifisert førerettens ekthet og gyldighet, grunnet mangel på kontaktpunkter og/eller sentrale registre hos utstederlandet.

Sveits har et system for opplæring og prøver som har gjort at vi i allerede i dag i stor grad behandler sveitsiske førerkortinnehavere likt som innehavere av førerkort fra en EØS-stat. Sveits følger EU-regelverket for førerkort på en rekke vesentlige punkter. Statens vegvesen har fått opplyst fra sveitsiske førerkortmyndigheter at deres førerprøver, trinnvist erverv, helsekrav m.m. baserer seg på bestemmelsene i tredje førerkortdirektiv. Sveits følger også regelverket for yrkessjåførkompetanse, fastsatt i direktiv 2003/59/EF (yrkessjåførdirektivet).

Sveits følger i stor grad EU-regelverket for førerkort og landets geografi ligner i stor grad på Norge, og det må derfor antas at innehavere av sveitsiske førerkort vil ha erfaring i å kjøre under varierte terreng- og føreforhold. Sveits hadde i 2020 27 dødsfall i trafikken per million innbyggere. Dette gjør Sveits til det fjerde beste landet i Europa⁷. Gjennomsnittet i Europa er 42 dødsfall per million innbyggere. Også målt i dødsulykker per kjørte kilometer er Sveits det fjerde beste landet⁸. Videre har Sveits hatt en reduksjon i antall ulykker med drepte og hardt skadde som er høyere enn gjennomsnittet for EU-landene.⁹ EUs Førerkortkomité uttalte i 2016 at Sveits var et av landene utenfor EØS som kunne anbefales som innbyttemland.¹⁰

Spesialregler for Sveits fører til en omfattende saksbehandling for disse førerkortene, og det er i dag en uforholdsmessighet mellom ressursbruken og antall søkere.

Sveitsisk førerkort er allerede i dag gyldig for kjøring i Norge i inntil ett år. Krav om praktisk prøve inntreffer først dersom det søkes om innbytte av det sveitsiske førerkort mer enn ett år etter at innehavere flyttet til Norge.

På bakgrunn av det som er nevnt ovenfor vurderer Statens vegvesen det slik at det er hensiktsmessig å anerkjenne sveitsiske førerkort på lik linje med førerkort fra EØS-land. I praksis betyr dette at det sveitsiske førerkortet gir rett til innbytte til norsk førerkort uten krav om prøve. Retten til innbytte gjelder uavhengig av hvor lenge innehaveren har bodd i Norge. Videre kan sveitsiske førerkort benyttes for kjøring i Norge uten tidsmessig begrensning innenfor førerkortets gyldighet, med mindre annet er spesielt angitt jf. førerkortforskriften § 9-1 andre ledd. Innehaver av sveitsisk førerkort må i likhet med innehaver av EØS-førerkort eksempelvis følge kravet om helseattest og innbytte av førerkort ved fylte 80 år, samt førerkortforskriftens alderskrav.

⁷ [16th Road Safety Performance Index Report](#) s. 18 – Rapporten ble publisert i juni 2022 og inkluderer tall over EU-landene, samt Sveits, Storbritannia, Serbia og Norge, samt tall fra Israel.

⁸ [16th Road Safety Performance Index Report](#) s. 19

⁹ [16th Road Safety Performance Index Report](#) s. 14

¹⁰ Vurdering utført av Driving Licence Technical Working Group i perioden 2012 til 2014 med anbefaling presentert i 2016

Etter dagens praksis blir sveitsiske førerkort som er byttet inn fra land utenfor EØS behandlet etter reglene for ordinære sveitsiske førerkort. Som en følge av at sveitsiske førerkort nå foreslås behandlet som EØS-førerkort er det naturlig at sveitsiske førerkort byttet inn fra land utenfor EØS behandles etter § 10-4.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Uklarhet knyttet til fristene for innbytte av førerkort etter § 10-2 fører i dag til en del klagesaker. De foreslåtte endringene er etter Statens vegvesen sin vurdering en vesentlig forenkling. Det er grunn til å tro at de foreslåtte endringene vil medføre færre klagesaker, noe som innebærer en økonomisk og ressursmessig besparelse for Statens vegvesen og Vegdirektoratet som er klageinstans.

Det er også foreslått endringer i vilkårene for innbytte av førerkort fra land utenfor EØS der enkelte søkere gjennomførte delvis obligatorisk opplæring som vilkår for innbytte. Krav om delvis obligatorisk opplæring faller nå bort. Dette innebærer en økonomisk besparelse for enkelte søkere.

Bestått teoretisk førerprøve foreslås tatt inn som et generelt vilkår for innbytte. Tidligere gjaldt kravet om teoretisk prøve kun for enkelte søkere. En teoretisk prøve har i dag en gebyrsats på 350 kroner.

Behandling av søknad om innbytte av sveitsiske førerkort er i dag ressurskrevende. Den foreslåtte endringen vil kreve mindre ressurser til saksbehandling, og redusere saksbehandlingstiden.

De foreslåtte forskriftsendringene krever tilpasninger i Statens vegvesens systemer. Dette vil medføre kostnader knyttet til utvikling. Disse tekniske endringene må utvikles i etterkant av høringsrunden. Systemendringene vil kunne påvirke ikrafttredelsestidspunktet for forskriftsendringene.

Del 4: Kjørevedurdering ved vedurdering av helsekrav

1 Innledning

Kjørevedurdering er en vedurdering av kjøreferdigheter for personer med funksjonsnedsettelse og for personer som har eller kan ha helsevekkelse. De kandidatene som behersker kjøretøyet rent teknisk, vedures videre i trafikal sammenheng med førerprøvesensor som har en tilleggskompetanse¹¹ for å kunne gjennomføre kjørevedurderinger. For kjørevedurderinger er det vedkommendes helsevekkelse som er utgangspunktet, og det må vedures om vedkommende kan kjøre trafikksikkert med den helsevekkelsen vedkommende har.

Kjørevedurderingen er altså et tillegg til den medisinske vedurderingen legen foretar av førerkortinnehavers helse, og i mange tilfeller er det legen som anmoder om kjørevedurdering i forbindelse med sin utredning for om helsekravene til førerrett er oppfylt og helseattest kan utstedes. I denne sammenhengen gir Statens vegvesen en sakkyndig uttalelse til oppdragsgiver på bakgrunn av kjørevedurderingen. Resultatet av vedurderingen blir gitt i form av anbefalt eller ikke anbefalt førerrett. Det blir samtidig gitt en god begrunnelse for hvorfor sensor har kommet frem til det aktuelle resultatet. En kjørevedurdering er i denne sammenheng ikke ment å ha samme innhold og vedurderingsmomenter som en ordinær praktisk prøve.

Hittil har regelverk for praktisk prøve vært grunnlaget for det praktiske rundt kjørevedurdering, sammen med føringer gitt i interne retningslinjer. Kjørevedurdering er en form for praktisk prøve, men med litt andre rammer og noe annet innhold.

Statens vegvesen har laget forslag til endringer i førerkortforskriften knyttet til både hvilken førerkortklasse kjørevedurderingen er gjennomført i og om den er gjennomført med automatgiret kjøretøy. Det er et behov for egne bestemmelser for dette som vil gjøre det tydeligere for alle involverte hva som gjelder. Vi vil også få ryddet i en uheldig praksis som har oppstått, hvor kandidater får med seg førerkortklasser de ikke burde hatt uten en egen vedurdering.

Parallelt med denne høringen, sendes det også en høring om forskriftsendringer i trafikkopplæringsforskriften. I den høringen tas det inn et nytt kapittel 30A om kjørevedurdering, som omhandler gjennomføringen av denne. Begge forslagene under henger derfor tett sammen med forslag som er foreslått tatt inn i trafikkopplæringsforskriften, samtidig som de har vært en del av de rutinene som Statens vegvesen har praktisert i lengre tid. Det har likevel vært et stort behov for forskriftsfesting av bestemmelsene, da kjørevedurdering er et felt som involverer flere etater og instanser.

¹¹ Kjørevedurderingskompetanse, jf. sensorforskriften

Vi viser av den grunn også til høringen om forslag til endring i trafikkopplæringsforskriften og da særlig kapitlet om kjørevurdering.

2 Kjørevurdering med automatgiret kjøretøy

2.1 Bakgrunnen for forslaget

I de interne føringene for kjørevurdering har det i lang tid vært gitt føringer om at sensor skal skrive i den sakkyndige uttalelsen om kjørevurderingen er gjennomført med automatgiret kjøretøy og i så fall anbefaler denne begrensningen videre. Vi har imidlertid opplevd at dette ikke blir fulgt opp, da leger og statsforvaltere mener de ikke har hjemmel til å pålegge begrensninger i form av koder. Statens vegvesen tolker imidlertid dette som at automatgirkoden er en forutsetning for at kjørevurderingen er anbefalt. Sensor kan kun gå god for at førerett anbefales ut fra de forutsetningene som lå til rette ved kjørevurderingen, da sensor ikke har kunnskaper om de ulike helsesvekkelsene til å forutse og vurdere hva som ville fungert i manuell giret kjøretøy.

Siden stadig flere av dagens biler er automatgiret kjøretøy, kan det også være at det er mange år siden kandidaten har kjørt med manuell giret kjøretøy og dermed ikke vil kunne kjøre like trafiksikkert med helsesvekkelsen som vedkommende gjorde da han/hun ervervet førerett første gang. Det kan være at håndteringen av kjøretøyet ville tatt oppmerksomheten fra omgivelsene eller at helsesvekkelsen påvirker håndteringen av kjøretøyet når vedkommende samtidig må følge med på trafikkbildet. For sensor vil det derfor bli for komplisert å skulle vurdere om vedkommende tror kandidaten ville håndtert manuellgiret kjøretøy like greit i alle saker hvor kjørevurderingen er gjennomført med automatgiret kjøretøy. Det er viktig å huske at denne gruppen har en helsesvekkelse som er årsaken til kjørevurderingen, og kan derfor ikke sammenlignes helt med førerkortinnehavere som ikke har slik helsesvekkelse.

2.2 Forslag til ny bestemmelse

I førerkortforskriften § 4–3 fjerde ledd er det foreslått å tilføye en setning knyttet til gjennomføring av kjørevurdering med automatgiret kjøretøy:

«Når kjørevurdering er avlagt med kjøretøy med automatgir, kan føreretten begrenses til slike kjøretøy, jf. trafikkopplæringsforskriften § 30A–11.»

Dette tilføyelsen i førerkortforskriften henger sammen med en av bestemmelsene som tas inn i det nye kapittelet om kjørevurdering i trafikkopplæringsforskriften. På lik linje med at den som gjennomfører praktisk prøve med automatgir får kode 78 i førerkortet og føreretten dermed begrenses til automatgiret kjøretøy, gjøres det samme for kjørevurdering. Forskjellen er at i disse tilfellene har kandidaten hatt førerett tidligere, og i en del tilfeller tatt praktisk prøve med manuelt giret kjøretøy da vedkommende ervervet førerkort. Det vil altså være en vanskelig oppgave for sensor å kunne vurdere om kjøringen til kandidaten ville blitt annerledes eller ikke med manuell giring når vurderingen gjøres på grunn av endret

helsetilstand. Derfor forutsetter sensors anbefaling i den sakkyndige uttalelsen at det kjøres med automatgir. Det er likevel gjort et valg om å benytte ordlyden «kan» for å ha en åpning for å ikke begrense føreretten likevel i særlige tilfeller.

Det er behov for at denne begrensningen fremgår både i trafikkopplæringsforskriften og i førerkortforskriften, slik at det blir samsvar mellom gjennomføring av kjørevurdering og førerkortutstedelsen i ettertid. Førerkortutstedelsen gjøres i hovedsak i tråd med førerkortforskriften, mens gjennomføring av kjørevurdering gjøres i tråd med trafikkopplæringsforskriften.

Det er foreslått rutiner og eventuelle endringer i helseattesten på konklusjonssiden, slik at det fremgår når kjørevurderingen er gjennomført med automatgir. Dette fremgår også i høringen om nytt kapittel i trafikkopplæringsforskriften.

3 Kjørevurdering gjennomført i mest omfattende førerkortklasse

3.1 Bakgrunnen for forslaget

Det har vist seg å være et behov for å forskriftsfeste en differensiering ut fra hvilken klasse kjørevurdering er gjennomført i opp imot aktuell førerkortgruppe man ønsker helsekravene godkjent i. Førerkortforskriften vedlegg 1 regulerer helsekrav for førerkort. Etter dagens regelverk, gjelder de samme helsekravene for alle førerkortklasser innad i en førerkortgruppe. Førerkortklassene deles i tre ulike førerkortgrupper:

- Førerkortgruppe 1 består av de lette førerkortklassene AM, S, T, A1, A2, A, B og BE
- Førerkortgruppe 2 består av lastebilklassene C1, C1E, C og CE
- Førerkortgruppe 3 består av bussklassene D1, D1E, D og DE

Førerkortgruppe 3 stiller strengest krav til helse, da disse klassene omfatter persontransport i tillegg til helsekrav knyttet til kjøreseddel og utrykningskompetanse.

Selv om helsekravene i utgangspunktet er like for alle klassene i en førerkortgruppe, vil det kunne kreve ulike håndteringer av kjøretøyene innad i en førerkortgruppe. Eksempelvis vil det være enklere å kjøre en mopedbil (klasse AM) enn å kjøre en personbil med tilhenger (klasse BE). En mopedbil har maks konstruktiv hastighet på 45 km/t og veier mindre enn en personbil. Vekt og eventuell tilhenger på større kjøretøy kan da påvirke kjøreegenskapene i vesentlig grad.

På samme måte vil det være enklere å kjøre en lett lastebil (klasse C1) enn å kjøre et vogntog (klasse CE). Ulike former av helsesvekkelse, kan i tillegg påvirke kjøringen, slik at denne ikke er like trafiksikker i ulike førerkortklasser. Det kan også være at kandidaten i mange tilfeller kompensere på en eller annen måte for den svekkede helsen, men at denne kompensasjonen vil kunne få forskjellig utfall i forskjellige kjøretøy.

Kjørevurdering er en avart til praktisk prøve, hvor fokuset er om den som skal gjennomføre kjørevurderingen kan kjøre trafiksikkert med den helsesvekkelsen vedkommende har.

Utfordringen er imidlertid at Statens vegvesen kun får vurdert vedkommende i den førerkortklassen kjørevurderingen gjennomføres i. Ved gjennomføring av en kjørevurdering i en av de lavere førerkortklassene i en førerkortgruppe, vil man ikke få vurdert hvordan helsesvekkelsen vil kunne påvirke kjøring i en mer omfattende førerkortklasse innenfor den samme førerkortgruppen. Eksempelvis ved synsfeltutfall, vil noen ha lært seg å kompensere ved å blant annet snu mer på hodet for å få med seg mer fra siden. Vedkommende kan ha god nok oversikt i en personbil, men ikke nødvendigvis i en lett lastebil eller med tilhenger.

En høyere førerkortklasse vil være mer omfattende og normalt stille andre krav til innhenting av informasjon, orientering i trafikkbildet, reaksjon på hendelser og generell manøvreringsevne hos føreren. I tillegg er konsekvensene av feilhandlinger på tyngre kjøretøy større og av den grunn er kravene strengere. Skadepotensialet er større dess mer omfattende kjøretøy man kjører. Dette går blant annet på størrelse og vekt på kjøretøyet, som innebærer større krefter ved sammenstøt.

Det er vanskelig for sensor å vurdere førerens trafikale kompetanse for alle førerkortklasser i en førerkortgruppe dersom kjørevurderingen gjennomføres i en av de lavere førerkortklassene. Resultatet av vurderingen knyttet til kjørevurdering vil være avhengig av hvilken førerkortklasse det gjennomføres vurdering i. Legen vurderer derimot den konkrete helsen til vedkommende ut fra de kravene som er gitt for aktuell førerkortgruppe, men det vil ikke gi et bilde av om vedkommende klarer å føre alle kjøretøy som er innad i førerkortgruppen på en trafiksikker måte.

Statens vegvesen har på bakgrunn av dette valgt å følge samme krav som ved tilbakelevering av førerkort, jf. førerkortforskriften § 6–1 tredje ledd, til tross for at helsekravene er like innad i samme førerkortgruppe. Dette vil si at dagens praksis er at kandidaten må gjennomføre kjørevurdering i den høyeste og dermed mest omfattende klassen vedkommende ønsker å beholde. Dette fremgår allerede i retningslinjer for gjennomføring av kjørevurdering.

Det har vært tilfeller hvor personer som ikke har bestått kjørevurdering i klasse B, ønsker å gjennomføre kjørevurderingen i klasse AM. Dette viser at det er en mangel i regelverket knyttet til kjørevurdering. Mangelen vil også gjelde på tvers av førerkortgrupper, dersom man tolker at kjørevurdering kan gjennomføres i hvilken som helst klasse. Dermed kan man også få tilfeller hvor personer har klasse CE, men gjennomfører kjørevurderingen i klasse AM.

Det foreslås av den grunn en ny bestemmelse i førerkortforskriften vedlegg 1, hvor det forskriftsfestes at kjørevurdering skal gjennomføres i den mest omfattende førerkortklassen søker ønsker å beholde.

3.2 Forslag til ny bestemmelse

3.2.1 Hovedregel i første ledd

I førerkortforskriften vedlegg 1 er det foreslått en ny bestemmelse med § 6a. Innholdet fremgår delvis i nytt kapittel som er foreslått i trafikkopplæringsforskriften, men det er noen forskjeller på ordlyden siden trafikkopplæringsforskriften gjelder gjennomføringen, mens førerkortforskriften retter seg både mot oppdragsgiver for utstedelse av helseattest eller vedtak og mot førerkortutstedelsen.

I første ledd står det at man må gjennomføre kjørevurderingen i den mest omfattende klassen man ønsker å beholde. Bestemmelsen spesifiserer hvilken førerkortklasse som er den høyeste førerkortklassen man får godkjent helsekravene innad i en førerkortgruppe basert på gjennomført kjørevurdering.

Det er benyttet samme ordlyd som i førerkortforskriften § 6-1, ved at det står «*mest omfattende klassen*», istedenfor høyeste klassen. Dette er for å markere at en høyere førerkortklasse er mer omfattende å håndtere enn en lavere førerkortklasse. Riktignok har klassene i samme gruppe de samme helsekravene, men kjøretøyene er forskjellige og krever ulik håndtering. Når man da skal vurdere, gjennom en kjørevurdering, om helsen er forenelig med å føre ett kjøretøy, er det derfor viktig å skille dette selv om de har samme helsekrav innad i en gruppe.

Ved tilbakelevering av førerkort, stilles det krav om at man i dag skal gjennomføre praktisk prøve på den mest omfattende klassen man ønsker tilbakelevert, jf. førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd. Det betyr at man får med seg de underliggende klassene man hadde, men ikke eventuelle klasser som er høyere og mer omfattende. Også ved tilbakelevering er det en forutsetning at helsekravet er godkjent i aktuelle førerkortgrupper.

Statens vegvesen mener det er mest riktig å legge seg på samme linje hvor det stilles krav om kjørevurdering for å få godkjent helsen. Dersom vedkommende har eller har hatt høyere førerkortklasser enn det som er gjennomført kjørevurdering i, anses ikke helsekravet for godkjent på disse selv om øvrige helsekrav er godkjent innad i førerkortgruppen.

3.2.2 Førlighetssvekkelse – unntaket i annet ledd

Forslaget i første ledd vil gjelde alle varianter av kjørevurdering, med unntak av tilstander hvor helsekravet til førlighet ikke er oppfylt. Annet ledd presiserer derfor hva som gjelder ved førlighetssvekkelse. Dette blir et unntak til første ledd, siden man aldri vil fylle helsekravene til førlighet dersom man har en førlighetssvekkelse etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 41. Det innebærer at kandidaten må ha en dispensasjon fra helsekravet for å kunne erverve eller opprettholde en gyldig førerett. Ved progressive tilfeller er det statsforvalteren som dispenserer fra helsekravet i § 41 etter § 7, mens i stabile tilfeller er det Statens vegvesen som dispenserer etter § 41 tredje ledd.

De fleste som har en slik førlighetssvekkelse, vil måtte kjøre enten med et automatgiret kjøretøy eller et førertilpasset kjøretøy for å kunne kjøre trafikksikkert. Av den grunn er vi av

den oppfatning at vedkommende ikke skal få med underliggende førerkortklasser uten at det er vurdert konkret av sensor. Noen helsesvekkelser mener vi krever kjørevurdering også i underliggende førerkortklasser, mens andre kan vurderes til at dette kan gå greit.

Siden det dispenseres fra helsekravet i disse sakene, er det også rom for å kun dispensere for enkelte førerkortklasser. Særlig når kandidaten stiller med førertilpasninger i kjøretøyet, så vil dette i mange tilfeller også begrense hva kandidaten vil klare å kjøre i andre førerkortklasser uten tilsvarende tilpasninger. Samme type tilpasninger vil da også kunne være ulik å håndtere i ulike førerkortklasser. For at sensor skal kunne anbefale førerett eller dispensere, så må sensor også være trygg på at kandidaten kan kjøre i aktuelle klasser på en trafiksikker og forsvarlig måte. Ved stabil førerlighetsvekkelse er det sensor hos Statens vegvesen som gjør denne vurderingen fullt ut. Ved progressiv førerlighetsvekkelse, gir sensor kun en sakkyndig uttalelse til statsforvalteren, og det er da statsforvalteren som tar stilling til hvilke klasser det dispenseres for.

Dersom kandidaten benytter automatgiret kjøretøy, skal sensor også vurdere om kandidaten kan få beholde de underliggende klassene. I de tilfellene vedkommende ikke har noen førertilpasninger mener vi imidlertid at det er rimelig at første ledd er gjeldende.

3.2.3 Eget vilkår ved kjøreseddel for drosje i tredje ledd

I tilfeller hvor en person er drosjesjåfør, vil man kunne risikere å havne i en uheldig situasjon dersom det kreves kjørevurdering og vedkommende kun eksempelvis har førerett i førerkortklasse B. Det er derfor gitt et eget unntak for vurdering av helsekrav for kjøreseddel, slik at vedkommende kan gjennomføre kjørevurdering i den høyeste klassen vedkommende ønsker å beholde. Selv om dette ikke er en bussklasse, vil kandidaten likevel kunne få godkjent helsekravene for førerkortgruppe 3. I og med at kjørevurdering kun er en del av helsevurderingen, må likevel de øvrige helsekravene for førerkortgruppe 3 være oppfylt for at helseattest kan utstedes.

3.3 Nye rutiner

Det er foreløpig ikke avklart hvem som skal melde til politiet om å inndra førerkortklassene og hvordan dette gjennomføres mest hensiktsmessig. Statens vegvesen vil fastsette rutiner for dette i samarbeid med Helsedirektoratet og POD. Nye rutiner vil bli tatt inn i Førerkortveilederen som er utarbeidet av Helsedirektoratet. Det er imidlertid ønskelig med innspill fra statsforvaltere, leger/optikere og politiet på hvordan håndtere dette best mulig.

Legen har ikke nødvendigvis oversikt over hvilke klasser vedkommende pasient har, og vurderer helsekravet ut fra førerkortgruppe. Helseattesten fylles ut deretter. Når legen sender henvisning til kjørevurdering, gjøres dette kun på generelt grunnlag og ikke for en konkret førerkortklasse. Statens vegvesen sender ut informasjon til kandidaten om at vedkommende må fremstilles seg til kjørevurderingen i den mest omfattende (høyeste) førerkortklassen vedkommende har og ønsker å beholde. I svarbrevet til oppdragsgiver opplyser Statens vegvesen om hvilken klasse vedkommende har gjennomført kjørevurdering

i og eventuelt hvilke mer omfattende klasser vedkommende har fra før. Resten har da vært opp til legen eller statsforvalteren å vurdere videre.

Legen har meldeplikt til statsforvalteren dersom vedkommende pasient ikke fyller helsekravene til førerkort, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 2 tredje ledd og forskrift om melding fra lege, psykolog eller optiker ved helsesvekkelse av betydning for trafiksikkerheten (meldepliktforskriften) § 2. Det er da statsforvalteren som melder videre til politiet om å inndra førerkortet etter meldepliktforskriften § 3.

Statens vegvesen har fra før en avtale med POD om å kunne melde ifra direkte til politiet når kunden har stabil førerrettssvekkelse og skal ha utstedt nytt førerkort med begrensninger på bakgrunn av en dispensasjon. Dette fordi mange kandidater med ny helsetilstand likevel møter til kjørevurdering med aktive førerrettigheter i behold, og Statens vegvesen kan ikke utstede nytt førerkort med begrensninger¹² uten at førerrettighetene er tilbakekalt av politiet.

Hva slags løsning vi skal gå for i forbindelse med å melde politiet, slik at førerkortet inndras¹³ før nytt utstedes med de korrekte klassene, er dermed litt mer uklart. Foreløpige forslag til løsninger foreligger:

1. Statens vegvesen gjør som i dag, og opplyser i sin sakkyndige uttalelse til legen hvilken klasse vedkommende har gjennomført og får anbefalt førerrett i, samtidig som det orienteres om hvilke mer omfattende klasser vedkommende har i de tilfellene dette er aktuelt. Legen angir eksempelvis i merknadsfeltet i helseattesten «*kjørevurdering gjennomført i klasse B*», samtidig som legen må følge meldeplikten slik at førerrettighetene tilbakekalles. Når førerrettighetene tilbakekalt av politiet, kan Statens vegvesen utstede nytt førerkort i tråd med helseattesten.

Dersom dette skal fungere, må leger, øyeleger og optikere være mer bevisst på meldeplikten enn de er i dag.

2. Statens vegvesen melder til statsforvalteren om gjennomført kjørevurdering og anbefalt resultat i hvilken klasse. Statens vegvesen opplyser videre om hvilke mer omfattende klasser vedkommende har, slik at statsforvalteren kan melde dette videre til politiet og førerrettighetene tilbakekalles.

Ulempen med denne løsningen er at Statens vegvesen ikke sitter på de opplysningene legen har, og vet derfor ikke om legen kommer til at helseattest ikke kan utstedes. Det vil dermed kunne gå to ulike meldinger til statsforvalteren med årsak til hvorfor førerrettighetene bør tilbakekalles.

¹² Begrensninger kan her både være behov for koder eller at det er førerkortklasser som ikke skal med videre på nytt førerkort

¹³ Førerrettighetene tilbakekalles

3. Statens vegvesen melder direkte til politiet om å inndra førerettighetene når helseattesten mottas etter at legen har gjort sin endelige vurdering, og helseattest er registrert hos Statens vegvesen. I slike tilfeller er det viktig at saksbehandler hos Statens vegvesen fanger opp at det er gjennomført en kjørevurdering og i hvilken klasse. Det vil også her være fordelaktig om legen angir eksempelvis «*kjørevurdering gjennomført i klasse B*» i merknadsfeltet i helseattesten.

Den største utfordringen er imidlertid at det vil ta lenger tid for vedkommende å få utstedt nytt førerkort med korrekte klasser. Når politiet skal inndra førerkortet, må det sendes ut forhåndsvarsel i forkant, og den er gjerne på to uker. Noe tid kan kortes ned, dersom Statens vegvesens brev til politiet også kan ses på som forhåndsvarsel ved at det inneholder et eget avsnitt for kunden som får dette brevet som kopimottaker. Vi har forstått det slik at dette er en ordning statsforvalteren har pr. i dag.

Merk at disse rutinene vil ikke erstatte legens meldeplikt, men blir tilleggsrutiner i tilfeller førerettighetene ikke er blitt tilbakekalt. Legenes meldeplikt vil fortsatt gjelde videre.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

I hovedsak vil ikke dette medføre noen særlige økonomiske konsekvenser, verken innføringen av hjemmel knyttet til gjennomføring av kjørevurdering med automatgiret kjøretøy eller gjennomføring i den mest omfattende førerkortklassen. I begge tilfellene vil fører normalt få utstedt nytt førerkort og politiet må inndra føreretten når det er behov. Det vil heller ikke medføre noen særlige administrative konsekvenser ut over at det vil innføres like rutiner for de involverte etatene og det blir satt i bedre system.

Det vil være positivt at dette nå hjemles, slik at det blir tydeligere for alle involverte etater hva som gjelder i disse sakene og man slipper usikkerhet på hvordan saker skal håndteres. Det vil også være tydeligere for fører selv å vite hvilke krav som gjelder. Samtidig mener vi at forslagene vil sørge for at de førerkortinnehaverne som må gjennomføre kjørevurdering i forbindelse med helsevurderingen, får en førerett som samsvarer med hva som faktisk har blitt vurdert. Dette er viktig sett ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv.

Del 5: Avsluttende del

1 Ikrafttredelse

Del 2 – kjøring på lukket område.

Endringene foreslås å tre i kraft fra 1. januar 2024.

Del 3 – Innbytte av førerkort utstedt utenfor EØS-område

Statens vegvesen har behov å gjøre systemtekniske endringer som ikke kan påbegynnes før høringsfristen er utløpt. Det er forventet at disse endringene vil ta noe tid.

Endringene foreslås å tre i kraft fra 1. april 2024.

Del 4: Kjørevurdering ved vurdering av helsekrav

Endringene foreslås å tre i kraft fra 1. januar 2024.

2 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **15. september 2023**. Svar som kommer inn etter denne fristen kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringsinstansene oppfordres til å tydelig angi hvilken del av høringen uttalelsene gjelder.

Høringssvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **22/127629** dersom høringssvar sendes inn via e-post eller pr. post.

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