



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften

- Digitale selvbetjeningstjenester i førerkortforvaltningen
- Digitalt førerkort
- Behandling av personopplysninger
- Heving av aldersgrensen for krav til fornyelse av førerkort i lette klasser med helseattest fra 75 til 80 år
- Anerkjennelse og innbytte av britiske førerkort ved eventuell Brexit uten overgangsavtale

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
6. mars 2019

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
1.1	Kort om temaene i høringen	4
2	Nærmere om forslaget	7
2.1	Nytt kapittel 15 i førerkortforskriften – digitale tjenester	7
2.1.1	Eksisterende tjenester på Din side	7
2.1.2	Nye digitale tjenester	8
2.1.3	Digitale tjenester – Selvbetjeningsløsninger	8
2.1.4	Elektronisk helsemelding (konklusjonen fra helseattesten)	9
2.1.5	Digitalt førerkort	13
2.1.6	Automatiserte vedtak	19
2.2	Nytt kapittel 16 i førerkortforskriften – behandling av personopplysninger	23
2.2.1	Personvernforordningen (GDPR)	23
2.2.2	Vegtrafikkloven ny § 43 b	24
2.2.3	Førerkortregisteret	25
2.2.4	Elektronisk utveksling av førerkortopplysninger med andre EØS-land	28
2.3	Anerkjennelse og innbytte av britiske førerkort ved Storbritannias utmelding av EU uten overgangsavtale (Brexit)	29
2.3.1	Gjeldende regler	29
2.3.2	Vegdirektoratets vurdering	29
2.4	Heving av aldersgrensen for krav om fornyelse av førerkort med helseattest i lette førerkortklasser fra 75 til 80 år	30
2.4.1	Nåværende ordning	30
2.4.2	Risikobildet for eldre i trafikken er endret	31
2.4.3	Alternative ordninger	32
2.4.4	Ansvar	33
2.4.5	Forslag	33
2.5	Andre endringer	33
2.5.1	Definisjonen av førerett – forslag til presisering	33
2.5.2	Overgangsregel «liten helseattest»	34
2.5.3	Utstedelse av førerkort innen fem år etter avsluttende prøve	35
3	Forslag til forskriftsendringer	35
3.1.1	Anerkjennelse av utenlandske førerkort	35

3.1.2	Forbud mot bruk av flere førerkort	36
3.1.3	Definisjoner	36
3.1.4	Heving av aldersgrensen for krav om fornyelse av førerkort med helseattest i lette førerkortklasser fra 75 til 80 år	37
3.1.5	Liten helseattest ved siden av førerkortet for personer over 75 år.	38
3.1.6	Søknad om førerkort	39
3.1.7	Akseptabel legitimasjon – innlogging med sikker ID	39
3.1.8	Makulering av førerkort.....	40
3.1.9	Anerkjennelse og innbytte av førerkort utstedt i Storbritannia ved eventuell Brexit uten avtale	41
3.1.10	Digitale tjenester	41
3.1.11	Behandling av personopplysninger	43
3.1.12	Helsekrav – vedlegg 1 til førerkortforskriften	46
3.1.13	Overgangsbestemmelser	46
3.1.14	Endringer i trafikkopplæringsforskriften.....	47
4	Økonomiske og administrative konsekvenser	47
4.1	Konsekvenser for privatpersoner	47
4.1.1	Personvernkonsekvenser.....	47
4.1.2	Økonomiske og administrative konsekvenser	47
4.2	Konsekvenser for det offentlige og private aktører	48
4.3	Høringsfrist	48

1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften.

Høringen omhandler i hovedsak forslag til bestemmelser om behandling av personopplysninger og nødvendige tilpasninger til den økende digitaliseringen av førerkortforvaltningen.

Det foreslås også at aldersgrensen for når det kreves at førerkort i lette klasser fornyes med helseattest heves fra 75 til 80 år.

I tillegg foreslås det tilpasninger i reglene om anerkjennelse og innbytte av førerkort som kan fastsettes dersom Storbritannia går ut av EU uten en overgangsavtale.

1.1 Kort om temaene i høringen

Behandling av personopplysninger

For å kunne lagre personopplysninger om førerkortinnehavere kreves det etter personopplysningsloven (som gjennomfører personvernforordningen GDPR) at det foreligger et behandlingsgrunnlag. For å styrke behandlingsgrunnlaget for behandling av personopplysninger på vegtrafikklovens område er det i Prop. 14 L (2018–2019) foreslått en ny § 43 b i vegtrafikkloven. Bestemmelsen skal blant annet gi sterkere behandlingsgrunnlag for offentlige myndigheters behandling av personopplysninger når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter vegtrafikkloven med forskrifter.

Det er også foreslått en hjemmel for departementet til å gi forskrift med utfyllende bestemmelser om behandlingen av personopplysninger.

Denne høringen sendes ut i samråd med Samferdselsdepartementet og med forbehold om at § 43 b vedtas som foreslått, og at forskriftsmyndigheten delegeres til Vegdirektoratet.

Personvernforordningen, som ble gjennomført i Norge med virkning fra 20. juli 2018, gir mindre rom for nasjonale lov- og forskriftsbestemmelser enn tidligere gjeldende personverndirektiv. Det er likevel anledning til å gi utfyllende eller presiserende bestemmelser på en del områder. Den nye § 43b i vegtrafikkloven er en overordnet og generell hjemmel som etter Vegdirektoratets vurdering i seg selv ikke vil gi de registrerte på førerkortområdet god nok forutsigbarhet dersom det ikke gis utfyllende forskriftsbestemmelser. I denne høringen foreslår Vegdirektoratet derfor et nytt kapittel 16 i førerkortforskriften om behandling av personopplysninger i førerkortforvaltningen.

Digitale tjenester

Statens vegvesen er i en overgangsperiode fra delvis manuell og delvis automatisk saksbehandling til stadig flere selvbetjeningsløsninger på internett og større grad av helautomatiserte vedtak. Statens vegvesens selvbetjeningstjenester for førerkort er samlet under Din side på www.vegvesen.no/dinside/

Gjeldende bestemmelser i førerkortforskriften er ikke tilpasset denne digitale utviklingen. I tillegg til justeringer i enkelte eksisterende bestemmelser foreslår Vegdirektoratet et nytt kapittel 15 i førerkortforskriften om digitale tjenester.

Digitalt førerkort

Vegdirektoratet har startet utviklingen av et digitalt førerkort som skal kunne benyttes til å dokumentere føreretten i Norge. Innføring av et digitalt førerkort som skal likestilles med et fysisk førerkort for kjøring i Norge reiser en rekke problemstillinger som må avklares. Det er derfor nødvendig å tilpasse førerkortforskriften på en del punkter.

Elektronisk helsemelding

Det arbeides med en løsning for elektronisk overføring av melding om oppfylte helsekrav fra lege og optiker til Statens vegvesen i førerkortsaker. Etter planen skal løsningen fases inn gradvis slik at man i første omgang starter med saker hvor helsekravene er oppfylte eller hvor det kun er krav til bruk av synskorreksjon. Det forutsettes i førerkortforskriften slik den lyder i dag at helseattesten er et papirskjema som leveres til Statens vegvesen av førerkortsøkeren selv. Det er derfor nødvendig å gjøre tilpasninger i forskriften til den nye ordningen.

Makulering av førerkort

Det er ikke tillatt å benytte mer enn ett gyldig førerkort i Norge (og EØS for øvrig). Slik det er i dag må førerkortinnehaver levere inn det gamle førerkortet til makulering før det kan utstedes et nytt. Dersom førerkortet er mistet eller stjålet må førerkortinnehaver bekrefte at det er tilfellet. Vegdirektoratet ønsker å åpne for at førerkortinnehaver selv kan makulere førerkortet slik at man slipper flere oppmøter på trafikkstasjonen og på den måten får større utbytte av selvbetjeningsløsningene.

Utvexling av førerkortopplysninger med andre land

Statens vegvesen utveksler opplysninger om innehavere av norske førerkort med andre førerkortmyndigheter i EØS i førerkortsaker. Norge er etter tredje førerkortdirektiv forpliktet til å utveksle informasjon med andre medlemsland om førerkort vi har utstedt, byttet inn, skiftet ut, fornyet eller tilbakekalt.

Tidligere skjedde denne utvekslingen gjennom brev. Gjennom tredje førerkortdirektiv som hadde virkning fra 19. januar 2013, ble det opprettet et elektronisk meldingsutvekslingssystem som erstatter den manuelle prosessen. Etter artikkel 15 i direktivet skal medlemslandene utveksle opplysninger om førerkort de har utstedt, byttet inn, skiftet ut, fornyet eller tilbakekalt. Medlemslandene skal bruke EUs førerkortnettverk (RESPER) som er opprettet for dette formålet.

Det opprinnelige formålet med nettverket var å hindre at det ble utstedt førerkort til en person som allerede var i besittelse av et EU/EØS-førerkort eller som hadde førerkortet beslaglagt eller inndratt, jf. direktivet (2006/126/EF) art. 7 nr. 5 bokstav d. Bakgrunnen er blant annet å forhindre førerkortturisme, samt forhindre at førerkort blir utstedt på feilaktig grunnlag.

Gjennom Europaparlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/645 utvides formålet til RESPER til også å omfatte kontrollformål. For å synliggjøre for førerkortinnehaverne at vi utveksler førerkortopplysninger med andre EØS-land og at disse opplysningene også kan benyttes til kontrollformål, foreslår vi at dette forskriftsfestes. Dersom § 43 b vedtas som foreslått vil tredje ledd gi hjemmel for at opplysninger fra førerkortregisteret kan utleveres til utenlandske myndigheter når dette er nødvendig for å oppfylle Norges internasjonale forpliktelser. Vegdirektoratet foreslår å ta dette inn i nytt kapittel 16 om behandling av personopplysninger.

Heving av aldersgrense for krav til helseattest ved fornyelse av lette førerkortklasser fra 75 til 80 år

Vegdirektoratet og Helsedirektoratet fikk våren 2018 i oppdrag av Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet å utrede ordninger som kan erstatte dagens ordning med krav om fornyelse av førerkort i lette førerkortklasser (AM, A1, A2, A, B, BE S, T) med helseattest fra 75 år.

En arbeidsgruppe med representanter fra Vegdirektoratet og Helsedirektoratet utarbeidet en rapport med anbefalinger. På bakgrunn av denne ga Samferdselsdepartementet Vegdirektoratet i oppdrag å sende på høring forslag til endringer av førerkortforskriften for å heve aldersgrensen for krav til helseattest ved fornyelse av lette førerkortklasser fra 75 til 80 år.

Overgangsregel ved Storbritannias eventuelle utmelding av EU uten overgangsavtale

Storbritannia har varslet utmelding av EU som vil skje 29. mars i år dersom utmeldingen ikke trekkes tilbake eller utsettes. Det er foreløpig usikkert om de vil inngå en avtale om overgangsordninger med EU, eller om de vil gå ut av EU uten en slik avtale.

Storbritannia vil trolig anerkjenne EØS-førerkort på lik linje som i dag, både ved besøkskjøring og innbytte. Vegdirektoratet foreslår derfor at britiske førerkort skal kunne

benyttes i Norge og byttes inn til norsk førerkort på lik linje med førerkort som er utstedt i EØS.

2 Nærmere om forslaget

2.1 Nytt kapittel 15 i førerkortforskriften – digitale tjenester

Statens vegvesen utvikler stadig nye digitale selvbetjeningsløsninger for publikum for å forenkle søknad om og utstedelse av førerkort. Selvbetjeningsløsningene for førerkorttjenestene er samlet under Din side på www.vegvesen.no

Den digitale utviklingen medfører som nevnt at enkelte prosesser endrer seg og at det er nødvendig å tilpasse en del bestemmelser i førerkortforskriften. I tillegg anser vi det nødvendig å ta inn noen generelle bestemmelser i et nytt kapittel 15 om digitale tjenester.

Regler om digitale tjenester og behandling av personopplysninger henger tett sammen. I forslaget er det forsøkt delt inn slik at det som i størst grad retter seg mot førerkortinnehavere er tatt inn i et nytt kapittel 15 om digitale tjenester, mens regler som retter seg mer mot Statens vegvesen som behandlingsansvarlig, er tatt inn i nytt kapittel 16 om behandling av personopplysninger.

2.1.1 Eksisterende tjenester på Din side

Din side

Førerkortinnehaver kan sjekke sine førerrettigheter og kompetanse samt gyldigheten av disse.

Søknad om førerkort og kompetansebevis

Brukere av tjenesten kan søke om førerkort første gang eller utvidelse til andre førerkortklasser, yrkessjåførkompetanser (YSK) og utrykningskompetanse (kode 160).

Status søknad om førerkort

Bruker av tjenesten som har søkt om førerkort eller kompetansebevis får informasjon om sin søknad. Man kan se status for vandel, helse, obligatorisk opplæring, status på teoriprøve og praktisk prøve.

Timebestilling

Bruker av tjenesten kan bestille, endre og avbestille time til praktisk prøve. Man kan også velge engelskspråklig sensor selv og bestille time med engelskspråklig. Bruker kan også gi fullmakt til trafikkskole for bestilling av praktisk prøve.

Tap av førerkort og yrkessjåførbevis (YSK)

Innehaver av norsk førerkort eller YSK-bevis kan melde sitt førerkort eller yrkessjåførbevis tapt, gjenglemt og gjenfunnet. Innehaver med gyldig førerrett eller kompetanse får tilsendt midlertidig kjøretillatelse i tjenesten og til digitalt postkasse.

Bestille førerkort

Innehaver med gyldig førerrett kan bestille nytt førerkort etter karantenetiden på fire uker. Midlertidig førerbevis sendes til Ditt førerkort og til digital postkasse.

Sjekk førerkort

Her kan alle private og juridiske personer søke på etternavn og fødselsnummer for å sjekke hvilke førerrettigheter en konkret person har. Det er kun opplysninger som ikke er taushetsbelagt som utleveres.

2.1.2 Nye digitale tjenester

Vegdirektoratet planlegger å lansere flere selvbetjeningsløsninger i løpet av 2019, blant annet fornyelse av førerkort.

2.1.3 Digitale tjenester – Selvbetjeningsløsninger

Førerkortinnehaver kan makulere førerkort selv

Slik det er i dag må kunden levere inn førerkortet eller bekrefte skriftlig at det er mistet eller stjålet for å kunne få utstedt nytt førerkort. Ved innføring av selvbetjeningsløsninger på nett kan kunden få utført flere tjenester uten å måtte møte opp på en trafikkstasjon. Det å måtte levere inn førerkortet for å kunne fornye det, vil derfor kunne oppleves som tungvint. Vegdirektoratet foreslår derfor at kunden selv kan makulere førerkortet.

Kun sist utstedte førerkort som er gyldig

Det er etter førerkortforskriften § 1–3 ikke tillatt å benytte mer enn ett førerkort som dokumentasjon for gyldig førerrett. I praksis vil dette være det sist utstedte førerkortet. Vegdirektoratet foreslår å ta inn en presisering i denne bestemmelsen om at det kun er det sist utstedte førerkortet som er gyldig dokumentasjon på førerrett. Tidligere utstedte

førerkort registreres som ugyldig i førerkortregisteret. Dersom en person unnlater å makulere et førerkort ved utstedelse av et nytt og fortsetter å benytte det gamle under kjøring, vil vedkommende kjøre uten gyldig førerkort og kontrollmyndighetene vil kunne se dette i førerkortregisteret.

Begrensning for utstedelse av duplikatførerkort

Som følge av at det er etablert selvbetjeningsløsninger for å melde førerkort tapt/stjålet og for å bestille duplikat, er disse handlingene enklere for førerkortinnehaverne. For å hindre at personer bestiller unødvendige duplikater som kan misbrukes, har Vegdirektoratet innført en begrensning for hvor mange duplikater man kan bestille gjennom selvbetjeningsløsningen. Det kan kun bestilles to førerkort i Din side som duplikat i løpet av ett år. Dersom førerkortinnehaveren må ha utstedt et tredje, må dette skje ved personlig oppmøte. Vegdirektoratet foreslår at denne begrensningen forskriftsfestes.

2.1.4 Elektronisk helsemelding (konklusjonen fra helseattesten)

2.1.4.1 Statens vegvesens utredningsplikt i helsesaker

Den som skal føre motorvogn må oppfylle helsekravene som er angitt i førerkortforskriften. Helsemyndighetene utformer kravene og det er landets ca. 4800 fastleger som utfører helsekontrollen av førerkortinnehavere.

Vegdirektoratet gjennomførte i 2017 prosjektet «Vilkår for førerrett» i samarbeid med Direktoratet for forvaltning og IKT, Helsemyndighetene, Politidirektoratet og Direktoratet for e-helse.

Som en del av prosjektet ble Advokatfirmaet Føyen Torkildsen AS (Føyen Torkildsen) engasjert til å vurdere Statens vegvesen sin utredningsplikt i helsesaker.

I en rapport fra 19. mai 2017 har Føyen Torkildsen vurdert enkelte rettslige problemstillinger knyttet til helse i førerkortsaker, herunder hvor langt utredningsplikten for Statens vegvesen strekker seg i vurdering av helsespørsmålet i førerkortsaker. De konkluderte med at det er tilstrekkelig at Statens vegvesen mottar legens konklusjon og ikke hele helseattesten der alle vurderinger av førerkortinnehaverens helse framkommer.

Føyen Torkildsen skriver blant annet på side 8 og 9:

Det medisinsk-faglige innholdet i helseattestene er ikke relevant for hvorvidt førerrett innvilges. Dagens praksis innebærer at Statens Vegvesen kun forholder seg til konklusjonen av helseattesten, ikke de faktiske helseopplysningene om hver enkelt søker. Likevel er disse sensitive helseopplysningene inkludert i alle helseattester som leveres Statens Vegvesen i saker om førerrett. Dette utgjør et sentralt moment i vurderingen av om dagens praksis skal revideres.

Fører kortforskriftens etablerte praktisering av forvaltningens utredningsplikt innebærer altså at det innhentes opplysninger utover det som er nødvendig for å tilfredsstillere kravene til utredningsplikten i fvl. § 17. Systematisk innhenting av overflødige opplysninger er klart i strid med hensynet til forvaltningens effektivitet. Det er også klart i strid med grunnleggende personvernprinsipper. Dette taler klart for at det er anledning til å begrense måten utredningsplikten praktiseres på i dag.

(3.4.3.) Utredningsplikten under foreslått praksis

Statens Vegvesen innhenter en rekke opplysninger for å avgjøre saker om førerrett. Det innhentes opplysninger om vandel, oppfylte teoretiske og praktiske opplæringskrav, og informasjon om hvorvidt søker har innfridd helsekravene til førerrett.

Statens Vegvesen gjennomfører ikke noen medisinsk-faglig vurdering av innholdet i helseattestene. Dette har de heller ikke faglige forutsetninger for å gjennomføre. Betydningen av helseattesten fra den enkelte fastlege begrenser seg derfor utelukkende til konklusjonen. Den eneste informasjonen Statens Vegvesen trenger for å avgjøre hvorvidt førerrett skal innvilges er om helsekravene er bestått, ikke bestått eller bestått under betingelser.

Når dette er omfanget av informasjon som er nødvendig for å fatte en forsvarlig beslutning, utgjør dette også terskelen for når en sak er «så godt opplyst som mulig» i henhold til fvl. § 17.

...

Konklusjonen i helseattesten er tilstrekkelig for Statens Vegvesen å fatte et velbegrunnet vedtak på grunnlag av helsetilstand. Løsningsforslaget kan heller ikke sies å medføre en endring i søkers rettssikkerhet, all den tid informasjonen som løsningsforslaget foreslår strøket uansett ikke er gjenstand for en reell vurdering.

Eliminering av overflødig informasjon ivaretar også personvern hensynet. Innholdet i helseattestene kan være høyst sensitive, og det er dermed klart i tråd med personvernet å begrense antall forvaltningsorganer og saksbehandlere som kommer i kontakt med disse opplysningene. Dette hensynet står særskilt tungt når de sensitive personopplysningene heller ikke innsamles for et begrunnet eller legitimt formål.

2.1.4.2 Gjeldende rett og praksis

I dag leveres hele helseattesten med legens vurdering og konklusjon i skranken på trafikkstasjonen. Helsekravene er delt inn i tre grupper. Gruppe 1 gjelder lette fører kortklasser, gruppe 2 gjelder lastebilklassene og gruppe 3 gjelder for bussklassene for fører kort. Gruppe 3 er todelt og har også en del som inkluderer utrykningskompetanse og kjøreseddel for buss. Når det leveres en helseattest vurderer saksbehandler om den er riktig utfylt og legger inn konklusjonen med gyldighetsperiode i fører kortregisteret.

I fører kortregisteret (Autosys trafikant) knyttes innlevert helseattest til fører kortinnehaveren, og ikke til en konkret sak. Det betyr at den vil være tilgjengelig ved fører kortutstedelser så lenge den er gyldig.

2.1.4.3 Fremtidig elektronisk overføring av helseopplysninger

Helseattest og synsattest

Vegdirektoratet samarbeider med Helsedirektoratet og Direktoratet for e-helse om utviklingen av et meldingssystem som vil innebære at legens og optikerens *konklusjon* om oppfylte helsekrav kan overføres elektronisk til Statens vegvesen.

Konklusjonen i helseattesten registreres i førerkortregisteret, men kobles kun til personen og ikke til en konkret førerkortutstedelse. Det gjør at gjenstående gyldighet kan «gjenbrukes» i eventuelle senere førerkortutstedelser.

Dette nye systemet innebærer samtidig en endring i hvem Statens vegvesen innhenter helseopplysninger om førerkortinnehaverne fra. Tidligere leverte man selv helseattesten, mens det med den nye løsningen vil være legen og optikeren som overfører opplysningen. Dette medfører at førerkortsøkeren må gi legen og optikeren samtykke til å utlevere opplysningene til Statens vegvesen. Det må derfor fortsatt være mulig å levere helseattest på papir for de som ikke ønsker å avgi et slikt samtykke.

Når en positiv konklusjon er sendt fra lege eller optiker vil førerkortsøkeren få melding om at helsemeldingen er mottatt på Din side. Den nye løsningen vil gjøre at Statens vegvesen ikke får flere helseopplysninger om førerkortsøkeren enn det som er nødvendig for forsvarlig saksbehandling.

Det åpnes for at elektronisk helsemelding kan leveres for kun gruppe 1, selv om det for eksempel er begrensninger for gruppe 2. Det er ikke behov for å dokumentere oppfylte helsekrav for gruppe 2 og 3 når førerkortinnehaver ikke skal utvide til eller fornye tunge førerkortklasser. Tilsvarende gjøres for optikerattester.

Det er nødvendig å presisere i førerkortforskriften at oppfylte helsekrav kan sendes som elektronisk melding fra legen eller optikeren til Statens vegvesen.

Den elektroniske løsningen er tenkt gjennomført i flere faser fra første halvdel av 2020. I første omgang tilrettelegges det for å oversende konklusjonen elektronisk dersom helsekravene er oppfylt eller kun er begrenset med krav til bruk av synskorreksjon (kode 01). Forslaget til endringsforskrift er forsøkt utformet slik at de nye bestemmelsene kan tre i kraft før meldingssystemet er klart til å tas i bruk.

Egenerklæring

Ved første gangs søknad om førerkort fyller søkeren i dag ut en egenerklæring på Din side på www.vegvesen.no, eller som en del av søknadsskjemaet på papir. Dersom søkeren krysser av på de spørsmålene som krever helseattest eller synsattest, skaper vedkommende selv en «sperre» i saksflyten i saksbehandlingssystemet for førerkort. Denne «sperran» oppheves ikke før det er registrert inn en helseattest eller synsattest.

Ved utvidelser fra en lett førerkortklasse til en annen lett førerkortklasse, må det fylles ut ny egenerklæring. Ved elektronisk søknad går informasjonen om at egenerklæringen er utfylt kun til Statens vegvesen sitt datasystem. I de tilfeller hvor det er påkrevet en helseundersøkelse hos legen (ved avkryssing i ett av feltene), må søkeren i dag likevel fylle ut en ny egenerklæring (på papir) for levering til legen.

Ved utvidelse til en tung klasse (lastebil eller buss), får søkeren informasjon på Din side om at vedkommende må gjennomføre en helseundersøkelse hos en lege. Søkeren må der fylle ut en egenattest på papir som leveres til legen.

For utvidelser til tunge klasser og fornyelser av lette førerkortklasser (over 75 år) vil det alltid være krav om egenerklæring, men denne vil kun være en informasjon til legen i forbindelse med den obligatoriske helseundersøkelsen. Derfor vil Helsedirektoratet og Direktoratet for e-helse utvikle en løsning på www.helsenorge.no hvor opplysningene fra egenerklæringen rutes til legen som skal gjennomføre helseundersøkelsen. Alternativet er at den fylles ut på papir som i dag og leveres til legen.

2.1.4.4 Behov for endringer i førerkortforskriften

I førerkortforskriften § 5-1 tredje ledd stilles det krav om at egenerklæring om helse, eller helseattest når dette er nødvendig eller kreves etter vedlegg 1, skal vedlegges søknaden. Her må det tas inn at egenerklæring og helseattest også kan innleveres elektronisk der det er tilrettelagt for det.

Helseattest for førerkort er definert i vedlegg 1 § 1 bokstav f som *helseerklæring fylt ut av lege på standardisert skjema fastsatt av Helsedirektoratet og som inkluderer egenerklæring om helse*. Selv om det vil bli mulig for leger og optikere å fylle ut skjemaet elektronisk, vil det fortsatt være et standardisert skjema. Vegdirektoratet vurderer det derfor slik at det ikke er nødvendig å endre denne definisjonen.

Kravene til når egenerklæring om helse skal leveres følger av førerkortforskriften vedlegg 1 § 3. Vegdirektoratet vurderer det slik at det ikke er nødvendig å gjøre endringer i denne bestemmelsen.

Kravene til når helseattest skal fremlegges følger av førerkortforskriften vedlegg 1 § 4 første ledd. I andre ledd er det fastsatt at helseattesten ikke kan være mer enn tre måneder ved fremleggelse. Vegdirektoratet foreslår at det i vedlegg 1 § 4 andre ledd presiseres når det kan sendes elektronisk helsemelding:

Dersom helsekravene er oppfylt uten tidsbegrensning eller annen begrensning, eventuelt kun begrenset med krav til bruk av synskorreksjon kode 01, kan legen eller optikeren overføre konklusjonen fra helseattesten eller synsattesten elektronisk til førerkortregisteret. I andre tilfeller må søker om førerett selv levere konklusjonen fra helseattesten eller synsattesten til Statens vegvesen. Attesten må ikke være eldre enn tre måneder ved fremleggelse etter bestemmelsene i første ledd.

I de tilfellene der det er andre begrensninger eller førerkortsøker ikke ønsker at konklusjonen skal meldes inn elektronisk, må helseattesten leveres på papir. For å unngå at Statens vegvesen behandler unødvendige personopplysninger er det ønskelig at det også i disse tilfellene kun er konklusjonen på papirskjemaet som leveres inn.

Konklusjonen fylles i dag ut på side fire i skjemaet. I utgangspunktet er det derfor ikke nødvendig å gjøre endringer i skjemaet for at Statens vegvesen skal begynne å ta imot konklusjonen. På sikt er det likevel ønskelig at skjemaet endres noe for å bedre tilpasses at det kun er konklusjonen som skal leveres til Statens vegvesen. Vegdirektoratet foreslår derfor å ta inn i § 5-1 tredje ledd at det er konklusjonen fra helseattesten som skal vedlegges søknaden når det kreves helseattest etter vedlegg 1:

Egenerklæring om helse, eller *konklusjonen fra helseattesten når helseattest kreves* etter vedlegg 1, vedlegges søknaden *eller innleveres elektronisk fra lege eller optiker der det er tilrettelagt for det. Helsen må være godkjent før bestilling av avsluttende prøve.*

2.1.5 Digitalt førerkort

Vegdirektoratet har påbegynt arbeidet, men er ikke ferdige med å utvikle et digitalt førerkort. Det er derfor fortsatt en del usikkerheter knyttet til hvordan det endelige resultatet vil se ut og hvilke tekniske løsninger som velges. Vegdirektoratet gjør de nødvendige vurderingene når det gjelder sikkerhet, design, brukervennlighet og personvern. Det som omtales i denne høringen er de temaene vi anser som relevante for allmenheten å gi innspill på, og som det er hensiktsmessig eller nødvendig å forskriftsfeste.

Den første versjonen som lanseres vil kun være et digitalt førerkort. Vegdirektoratet ønsker imidlertid å tilrettelegge tjenesten slik at det på sikt kan være mulig å ta inn flere funksjoner og tjenester, for eksempel midlertidig kjøretillatelse og bevis for øvingskjøring.

De foreslåtte bestemmelsene er utformet slik at de kan tre i kraft før digitalt førerkort er lansert. Vegdirektoratet arbeider for å kunne lansere digitalt førerkort til publikum i løpet av 2019.

2.1.5.1 Gjeldende rett

Tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF)

På bakgrunn av EØS-avtalen, er direktiv 2006/126/EF om førerkort (tredje førerkortdirektiv) bindende for Norge. Forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort (førerkortforskriften) gjennomfører i stor grad tredje førerkortdirektiv i norsk rett.

Tredje førerkortdirektiv forutsetter at det skal utstedes et fysisk førerkort, men regulerer ikke plikten til å medbringe førerkortet ved føring av motorvogn. Det reguleres nasjonalt av den enkelte medlemsstat. Det følger allerede av direktivets artikkel 1 at medlemsstatene skal ha en førerkortmodell basert på kravene i vedlegg 1 til direktivet. Kravene til

fører kortmodellen som er utstedt i EU/EØS siden 19. januar 2013 fremkommer i endringsdirektiv 2011/94/EU. I dag er et fysisk fører kort den eneste muligheten til å dokumentere førerrett i andre land, og dette er med på å oppfylle prinsippet om fri bevegelse i EØS.

Selv om direktivet forutsetter at det skal utstedes fysiske fører kort, er Vegdirektoratets vurdering at det ikke er til hinder for en nasjonal løsning for et digitalt fører kort, som supplement til eller erstatning for, det fysiske fører kortet ved føring av motorvogn i Norge.

I 2017 ble det opprettet en arbeidsgruppe i regi av Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (EReg) som vurderte mobile (digitale) fører kort. Norge deltok med en representant i denne arbeidsgruppen som leverte en rapport med anbefalinger til EU-kommisjonen. Dette innebærer at det er muligheter for at et framtidig nytt fører kortdirektiv vil åpne for at fører kort ikke bare kan være et fysisk dokument, avhengig av Kommisjonens vurdering av rapporten. En felles standard for krav til digitale fører kort vil imidlertid trolig ligge et godt stykke fram i tid. Direktivet er likevel ikke til hinder for at det enkelte medlemsland kan ta i bruk et digitalt fører kort for kjøring nasjonalt.

I januar 2018 lanserte Finnish Transport Safety Agency (Trafi) en app som blant annet inneholder informasjon om førerrettigheter til nasjonal bruk. Den ble i første omgang lansert som en pilot for et begrenset antall brukere. Under pilotfasen måtte føreren medbringe det fysiske fører kortet i tillegg til det digitale. I tillegg til informasjon om førerrett, inneholder appen også annen informasjon som Trafi har registrert om den aktuelle personen, herunder informasjon om kjøretøy.

Vegtrafikkloven

Plikten til å medbringe fører kort og kompetansebevis ved føring av motorvogn er lovfestet, og følger av vegtrafikkloven § 24 første ledd andre punktum.

I fører kortlovgivningen skiller man mellom fører kort og førerrett. Fører kortet er det fysiske beviset på den immaterielle førerretten. I utgangspunktet er førerretten derfor uavhengig av fører kortet, men man må ha et gyldig fører kort for å kunne dokumentere og benytte førerretten.

I Engstrøms kommentar til vegtrafikkloven er det vist til at plikten til å medbringe fører kort også fulgte av den tidligere gjeldende motorvognloven av 1926 § 16. Plikten til å medbringe fører kort har altså lang tradisjon i Norge.

Ordlyden i § 24 første ledd andre setning lyder: «*Under kjøring skal fører alltid ha fører kort og kompetansebevis med seg.*». Denne ordlyden er etter vår vurdering ikke til hinder for at førerrett kan dokumenteres på andre måter enn ved et fysisk fører kort. Innføring av en digital løsning hvor man ved sikker innlogging kan vise både førerrett og bilde, vil ikke kreve endringer i bestemmelsens ordlyd. Så lenge man har med seg enten et fysisk fører kort, eller dokumenterer sin førerrett gjennom en digital løsning, oppfyller man plikten til å medbringe fører kort slik § 24 krever. Det vil likevel være anbefalt å stadfeste i forskrift hvilke ulike måter man kan dokumentere sin førerrett på.

Det presiseres at ansvaret for å medbringe gyldig dokumentasjon på førerett etter § 24, enten fysisk eller digitalt, påligger fører av motorvognen. Det innebærer at det er førers ansvar å sørge for at det digitale førerkortet er tilgjengelig og benyttes, med hensyn til blant annet strøm og dekning.

Førerkortforskriften

Det følger av førerkortforskriften § 1–3 at det ikke er tillatt å benytte mer enn ett førerkort som dokumentasjon for gyldig førerett. Dette gjelder fysiske førerkort, uansett hvilket land det er utstedt i. Det digitale førerkortet vil kun være gyldig for kjøring i Norge og det må derfor være anledning til å ha både fysisk og digitalt norsk førerkort. Vegdirektoratet foreslår derfor å presisere dette i § 1–3.

2.1.5.2 Personvern

Digitalt førerkort vil ikke medføre at vi behandler andre personopplysninger enn tidligere. Det vil heller ikke medføre at vi utfører noen nye behandlinger i personvernforordningens forstand. Innføring av digitalt førerkort vil medføre at det tas i bruk teknologi som vi ikke har benyttet på førerkort tidligere. Den løsningen som velges må oppfylle gjeldende personvernkrav, herunder innebygget personvern og personvern som standardinnstilling.

2.1.5.3 Gyldighet og oppdatering av digitalt førerkort

Fordi det digitale førerkortet kun vil være gyldig for kjøring i Norge, må det være mulig å ha både et fysisk og et digitalt førerkort.

I en første fase vil digitalt førerkort være en digital utgave (kopi) av innehaverens sist utstedte fysiske førerkort. Det vil si at det er en forutsetning for å kunne ta i bruk digitalt førerkort at man har fått utstedt et fysisk førerkort. Å utvikle digitalt førerkort som et helt frittstående dokument som er uavhengig av et fysisk førerkort, vil kreve større endringer i IKT-systemene. Vegdirektoratet vurderer det også slik at det vil kunne være enklere for brukeren å forholde seg til at det digitale førerkortet er en digital kopi av det fysiske i den første tiden etter at digitalt førerkort tas i bruk.

Det skal være frivillig å ha et digitalt førerkort og utstedelsen anses som et enkeltvedtak. Det må også være enkelt for brukeren å trekke tilbake/slette et digitalt førerkort.

Mange har førerkort som er gyldige til 100-års dagen. Gjennom tredje førerkortdirektiv kom det nye krav til førerkortmodellen. Direktivet har også en frist for utfasing av tidligere førerkortmodeller. Det ble samtidig innført administrativ gyldighet for førerkort som medlemslandene kan sette til mellom ti og femten år.

De som har lagret et digitalt bilde hos Statens vegvesen (det vil i hovedsak si fra og med 1998) og har et førerkort som er utstedt før 19. januar 2013, med gyldighet til 100-årsdagen, har en førerkortmodell som etter førerkortforskriften § 4–6 (utfasing av førerkortmodeller) må byttes til nytt førerkort før 1. januar 2033. Førerkort som ikke skiftes ut innen fastsatt frist, mister sin gyldighet. Vegdirektoratet foreslår derfor at gyldigheten på digitale førerkort som utstedes på bakgrunn av disse, får gyldighetstid til 1. januar 2033.

En førerkortinnehaver må etter de samme kravene som i dag kunne ta ut midlertidig kjøretillatelse, selv om vedkommende har digitalt førerkort. Midlertidig kjøretillatelse er i dag en midlertidig erstatning for det fysiske førerkortet. Det er gyldig for kjøring i Norge, Sverige, Danmark og Finland. Man bør derfor kunne få utstedt midlertidig kjøretillatelse på papir selv om man har et digitalt førerkort.

2.1.5.4 Aktivering og godkjenning av brukervilkår

Aktivering av digitalt førerkort vil forutsette at man har et gyldig fysisk førerkort og oppfyller de gjeldende vilkårene for å få utstedt norsk førerkort, at Statens vegvesen har lagret et godkjent digitalt bilde av førerkortsøkeren og at søkeren godtar brukervilkårene. At man oppfyller vilkårene for å få norsk førerkort innebærer at man fortsatt er fast bosatt i Norge og at føreretten fortsatt er gyldig. Hvis føreretten er utløpt på grunn av manglende fornyelse med helseattest eller manglende kurs i mørkekjøring er den ikke lenger gyldig. Det samme gjelder hvis førerkortet er beslaglagt, at føreretten er tapt eller at førerkortet er registrert som byttet inn i et annet land.

Aktiveringen vil regnes som en utstedelse av førerkort og vil være et automatisert enkeltvedtak. Automatiserte vedtak er omtalt under nytt kapittel 15 om digitale tjenester. Senere oppdateringer i digitalt førerkort, med unntak av beslag av førerkort eller tap av førerett, vil være avhengig av at det er gjort endringer i det fysiske førerkortet, for eksempel at nytt førerkort er utstedt. Da vil oppdatering av det digitale førerkortet anses som en del av vedtaket om å utstede et fysisk førerkort. Siden innholdet i det digitale førerkortet følger det fysiske, vil klageretten ved utstedelsen av det fysiske førerkortet i praksis også omfatte oppdateringene i det digitale.

Innføring av et digitalt førerkort vil ikke innebære noen endringer i at det er førerens plikt å medbringe og kunne fremvise førerkort. Vegdirektoratet foreslår derfor at det presiseres i førerkortforskriften at det er førerkortinnehaverens ansvar å sikre at digitalt førerkort er aktivert, kan fremvises og er mulig å kontrollere på enheten. Dersom skjermen for eksempel er knust i en slik grad at det digitale førerkortet ikke er mulig å kontrollere, vil innehaveren kunne bli ilagt gebyr for å ikke ha med seg førerkort.

Det vil imidlertid ikke være førerkortinnehaverens ansvar å dokumentere førerett i tilfeller der det er feil eller nedetid i Statens vegvesen sine systemer eller der det ikke er mobilnettdækning på stedet. Vegdirektoratet forutsetter at det vil bli mulig å lagre informasjon i det digitale førerkortet lokalt på den mobile enheten som benyttes. Vi antar derfor at det sjelden eller aldri vil kunne oppstå situasjoner hvor det ikke vil være mulig å kontrollere førerkortet på grunn av nedetid i systemene eller manglende dekning på stedet. Vi foreslår derfor i utgangspunktet ikke å forskriftsfeste dette, men et krav til å passe på at man ikke skrur av funksjoner for automatisk oppdatering er noe som vil kunne bli lagt inn i brukervilkårene. Vegdirektoratet foreslår å forskriftsfeste at førerkortinnehaveren er forpliktet til å følge brukervilkårene for at det digitale førerkortet skal være gyldig for kjøring.

Det forutsettes at kontrolløren ikke vil kunne ta telefonen eller nettbrettet som benyttes til å fremvise det digitale førerkortet med seg for å undersøke nærmere. Dette fordrer at digitalt

førerkort utformes på en måte som gjør at de kan kontrolleres mens eieren ser på/er til stede.

Dersom innehaveren mister eller blir frastjålet sitt fysiske førerkort og melder dette tapt, vil det digitale førerkortet fortsatt være gyldig. Det samme gjelder hvis innehaver melder utflytting, det er bare ved aktivering det er krav til fast bopel i Norge.

2.1.5.5 Krav til digitalt førerkort

Vi er i en overgangsperiode hvor mange tjenester er gjort digitale, mens det fortsatt er en del manuelle prosesser og fysiske dokumenter. I tiden som kommer vil det finnes både fysiske og digitale førerkort i Norge samtidig som flere andre land trolig vil utvikle digitale førerkort. Man må da finne gode løsninger på de utfordringene som dette kan medføre.

Krav til digitale bilder

For å kunne få utstedt et digitalt førerkort, vil det være et minimumskrav at Statens vegvesen har lagret et digitalt bilde av førerkortinnehaveren.

Vegdirektoratet vil vurdere kvaliteten på bildene fra ulike perioder før det tas en endelig beslutning om det eventuelt er nødvendig å stille nærmere krav til når bildet må være tatt, for å kunne aktivere et digitalt førerkort.

Dersom vi velger å godkjenne alle digitale bilder som er registrert er det grunn til å anta at flere vil ta i bruk et digitalt førerkort enn hvis mange må møte opp på en trafikkstasjon for å ta et nytt og få utstedt nytt fysisk førerkort. På den andre siden vil man da få mange digitale førerkort med et bilde som ikke oppfyller dagens kvalitetskrav som vi stiller for å få utstedt fysisk førerkort. Disse er likevel allerede i bruk på gyldige førerkort. På det fysiske førerkortet er bildet relativt lite, mens det i det digitale førerkortet vil kunne forstørres og være bedre egnet til identifisering enn i lite format på det fysiske kortet.

Det er altså ulike hensyn som taler for og mot å godkjenne bilder som ikke har optimal kvalitet.

Vegdirektoratet anser at risikoen for misbruk og ID-tyveri som lav selv om vi eventuelt velger å godta også eldre bilder, da det digitale førerkortet vil ha sikker innlogging via ID-porten (Difi). I tillegg vil et digitalt førerkort gi mulighet for å forstørre bildet, noe som vil gi bedre forutsetninger for en god personkontroll.

De generelle kravene i førerkortforskriften § 7–4 første ledd andre punktum vil uansett gjelde dersom bildet ikke er egnet til å identifisere føreren i tilstrekkelig grad: *Dersom politiet eller regionvegkontoret finner at et førerkort ikke kan brukes som dokumentasjon for førerrett, av slike eller andre grunner (for eksempel når foto er misvisende), kan førerkortet pålegges utskiftet.*

I utgangspunktet foreslår Vegdirektoratet at alle som har fysisk førerkort, og Statens vegvesen har lagret et digitalt bilde av førerkortinnehaveren, skal kunne aktivere et digitalt førerkort. Dersom en «vask» av bilderegisteret viser at det finnes en stor andel bilder som har for dårlig kvalitet, vil det kunne være aktuelt å stille krav om fornyelse av bildet for disse personene.

2.1.5.6 Tidspunkt for førstegangsaktivering

Når avsluttende prøve er bestått, som regel praktisk prøve, bestiller kandidaten vanligvis førerkort med en gang. Det hadde vært en fordel om han eller hun da kunne aktivere et digitalt førerkort med en gang førerkortet er bestilt. Utfordringen er imidlertid at førerkortet som er bestilt kan bli avvist i produksjon hvis bildet ikke oppfyller kravene som er satt. Siden aktivering av digitalt førerkort er et enkeltvedtak vil det medføre at vedtaket må omgjøres da bildet der heller ikke kan aksepteres.

Vegdirektoratet mener derfor at digitalt førerkort ikke kan aktiveres før førerkortet som er bestilt har fått statusen «produsert». Dette tar vanligvis 1–3 virkedager. Det medfører at det fortsatt vil være behov for å utstede midlertidig førerbevis til kandidaten, selv om vedkommende ønsker å ta i bruk digitalt førerkort. Vegdirektoratet ser på muligheten for å også kunne utstede midlertidig førerbevis i digitalt førerkort. Dersom det blir mulig foreslår Vegdirektoratet at dette tas inn i den nye bestemmelsen om digitalt førerkort i § 15–3.

2.1.5.7 Beslag av førerkort og tap av førerett

Ved beslag av fysisk førerkort i dag tar politiet førerkortet fra føreren, forutsatt at vedkommende har dette med seg. Politiet trekker fram signaleffekten i dette som viktig. Vegdirektoratet ønsker derfor at beslag skal kunne legges inn av politiet direkte i det digitale førerkortet, slik at det blir synlig for innehaveren selv og andre kontrollører med en gang. For å gjøre dette mulig kreves det at en slik løsning utvikles på politiets side. Det er foreløpig usikkert når dette vil kunne være på plass. Alternativet vil være at det digitale førerkortet deaktiveres til politiet har utviklet løsningen for dette.

Etter forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv. § 1–4, begynner ikke tapstiden å løpe før innehaver leverer førerkort eller tapsmelding. Det er viktig at denne muligheten ikke fjernes da det er noe politiet bruker aktivt for at innehaveren skal ha et insentiv til å levere inn det fysiske førerkortet. Dersom førerkortinnehaveren har mistet det fysiske førerkortet, må vedkommende levere tapsmelding. Ved tap av førerett etter forskrift om tap av førerett opprettholdes kravet om at førerkortet må leveres inn fysisk. Når førerkortet er levert inn og tapstiden begynner å løpe, må også digitalt førerkort oppdateres og fremstå som inndratt eller ikke lenger være tilgjengelig. Nøyaktig hvordan dette vil løses er ikke endelig besluttet.

Det vil ikke være mulig å aktivere et digitalt førerkort første gang mens det fysiske førerkortet er beslaglagt eller hvis føreretten er tapt.

2.1.5.8 Utflytting fra Norge

Ved utflytting fra Norge vil det digitale førerkortet fortsatt være aktivt. Dersom det norske førerkortet blir byttet inn i et annet land og Statens vegvesen får melding om dette, vil imidlertid det digitale førerkortet også deaktiveres da det er koblet til det fysiske.

2.1.5.9 Gebyr

Vegdirektoratet ønsker å stimulere til at flest mulig tar i bruk våre digitale tjenester. Vi ønsker derfor i første omgang ikke å kreve gebyr for digitalt førerkort.

I utviklingen av digitalt førerkort benyttes mye av infrastrukturen som allerede er i bruk for utstedelse av fysiske førerkort. Så lenge det fortsatt skal produseres fysiske førerkort er tilleggskostnadene for utvikling og drift/vedlikehold små i forhold til total kostnadene for utvikling, drift og vedlikehold av de systemene som er nødvendige for førerkortutstedelse.

Dersom det i fremtiden kun vil bli utstedt digitale førerkort, må det innføres gebyr for digitalt førerkort for å få dekket inn kostnadene til utvikling, drift og vedlikehold av førerkortsystemene. Dette antas imidlertid å ligge mange år frem i tid. Selv om det trolig vil bli mulig å benytte digitalt førerkort i EØS om noen år, vil det være behov for fysisk førerkort for kjøring utenfor EØS. Genevekonvensjonen av 1949 og Wienkonvensjonen av 1968 om vegtrafikk forutsetter at førerkortet er et fysisk dokument. Vegdirektoratet antar at det vil være en tidkrevende jobb å oppnå enighet blant alle medlemslandene om en felles standard for digitale førerkort.

For å fordele kostnadene på alle førerkortinnehavere vil det også være aktuelt å innføre gebyr for digitalt førerkort hvis vi åpner for muligheten til å kun ha digitalt førerkort og ikke fysisk.

2.1.6 Automatiserte vedtak

Etter personvernforordningen artikkel 22 nr. 1 er det i utgangspunktet et forbud mot automatiserte avgjørelser. Etter artikkel 22 nr. 2 bokstav b gjelder ikke forbudet dersom avgjørelsen er tillatt i henhold til unionsretten eller medlemsstatenes nasjonale rett som den behandlingsansvarlige er underlagt, og der det også er fastlagt egnede tiltak for å verne den registrertes rettigheter, friheter og berettigede interesser. For behandling av særlig kategori personopplysninger er terskelen høyere, ved at slik behandling kun er tillatt dersom behandlingen på nærmere bestemte vilkår, herunder dersom behandlingen er nødvendig på grunnlag av medlemsstatenes nasjonale rett som står i et rimelig forhold til det mål som søkes oppnådd, jf. art. 22 nr. 3, jf. art. 9 nr. 2 bokstav g.

Det kan ut i fra artikkel 22 virke uklart om det kreves at det i hjemmelsgrunnlaget for behandlingen må fremkomme uttrykkelig at behandlingen kan skje automatisk, eller om kravet til lovhjemmel er oppfylt dersom selve behandlingen er lovregulert. Det står følgende i fortalens punkt 71:

*Avgjørelser som treffes på grunnlag av slik behandling, herunder profilering, bør imidlertid være tillatt når unionsretten eller medlemsstatenes nasjonale rett som den behandlingsansvarlige er underlagt, **uttrykkelig** tillater dette, herunder med henblikk på overvåking og forebygging av bedrageri og skatteunndragelse som utføres i samsvar med forordningene, standardene og anbefalingene fra Unionens institusjoner eller nasjonale tilsynsorganer, og for å sikre at en tjeneste som leveres av den behandlingsansvarlige, er sikker eller pålitelig, ...*

Som fullstendig automatisert avgjørelse regnes av WP 29¹ som *the ability to make decisions by technological means without human involvement. Automated decisions can be based on any type of data*. WP skriver videre i veilederen at alle forordningens prinsipper er relevante for behandling av personopplysninger ved automatiserte avgjørelser:

Den foreslåtte § 43 b i vegtrafikkloven gir en generell hjemmel for å behandle personopplysninger som er nødvendig for blant annet å utstede førerkort da det er en oppgave som følger av vegtrafikkloven § 24 og førerkortforskriften. Videre åpnes det opp i bestemmelsens fjerde ledd å nærmere regulere automatiserte avgjørelser i forskrift.

2.1.6.1 Automatiserte vedtak på førerkortområdet

De fleste vedtakene på førerkortområdet er helt eller delvis automatiserte. Systemene har regelmotorer som sjekker om vandel er godkjent, om helsen er godkjent og om hvilke førerkortklasser, koder og gyldigheter som skal utledes.

Avgjørelsen om å utstede et førerkort er ikke en spesielt inngripende automatisk avgjørelse og er i hovedsak basert på objektive lovbundne kriterier og ikke skjønnsmessige vurderinger. Det er kun noen sakstyper som søknad om innbytte av utenlandske førerkort hvor saksbehandlingen fortsatt i stor grad er manuell, da den krever mer utøvelse av skjønn. Identitetsvurderingen som gjøres av saksbehandlerne på trafikkstasjonen er også helt manuell og i stor grad basert på skjønn.

Avgjørelsen om det kan utstedes førerkort gjøres kun etter førerkortinnehaverens søknad og vedkommende vil i fremtiden bli informert om at det er en automatisk prosess. Dette er ikke på plass per i dag. For digitalt førerkort må førerkortinnehaveren i tillegg godkjenne de brukervilkårene som Statens vegvesen setter før det kan tas i bruk.

Imidlertid innebærer den automatiserte avgjørelsen behandling av særlig kategori personopplysninger, som medfører strengere krav til hjemmelsgrunnlaget for å kunne gjennomføre automatiserte avgjørelser. I tillegg er utstedelse, eventuelt avslag på søknad om utstedelse av førerkort en avgjørelse med betydning for søkerens livsutfoldelse. Korrekt saksbehandling er derfor viktig for førerkortsøkernes rettssikkerhet.

På denne bakgrunn mener Vegdirektoratet at det er nødvendig for å oppfylle kravene etter personvernforordningens artikkel 22 nr. 3, jf. artikkel 9 nr. 2 bokstav g, av hensyn til den

¹ Article 29 Data Protection Working Party «Guidelines on Automated individual decision-making and Profiling for the purposes of Regulation 2016/679”

registrertes rettsikkerhet og forutberegnelighet, at saksbehandlingen ved automatiserte vedtak forskriftsfestet.

2.1.6.2 Egnede tiltak for å verne den registrertes rettigheter, friheter og berettigede interesser

Etter art. 22 nr. 4 må det være iverksatt «egne tiltak for å verne den registrerte rettigheter, friheter og berettigede interesser».

Automatisert avgjørelser om utstedelse av fysisk eller digitalt førerkort er vedtak som faller inn under forvaltningslovens bestemmelser om saksbehandling og klagerett, som ivaretar den registrertes rettsikkerhet, blant annet gjennom retten til begrunnelse og retten til å klage.

For å ytterligere sikre den registrertes/førerkortsøkers rettigheter ved automatiserte vedtak foreslås det en bestemmelse som særskilt regulerer at førerkortsøker har rett til å kreve manuell behandling av klage på automatisert vedtak.

Videre vil førerkortinnehaveren blir særskilt informert i tjenesten om behandling av personopplysninger og for digitalt førerkort vil det i tillegg kreves at førerkortinnehaveren krysser av for at brukervilkårene er lest før det kan aktiveres. Det skal også være enkelt å deaktivere digitalt førerkort med umiddelbar virkning.

Vegdirektoratet har gode rutiner for personvern og informasjonssikkerhet. Det gjennomføres risiko- og sårbarhetsanalyser og jevnlig, omfattende tester av IKT-systemene for å forhindre brudd på informasjonssikkerhet, samt minimere risiko for avvik ved behandlingen.

Vegdirektoratet foreslår et nytt kapittel 15 i førerkortforskriften for å regulere saksbehandlingen ved automatiserte vedtak. Ordlyden er formulert for å omfatte alle digitale tjenester, for å legge til rette for selvbetjeningsløsninger. Om en konkret førerkorthandling kan avgjøres som automatisert vedtak må vurderes for den konkrete løsning, hvor det legges vekt på behandlingens egnethet.

2.1.6.3 Krav til bildet av førerkortinnehaveren

For å kunne utstede et norsk førerkort må det tas et «passbilde» av søkeren på en trafikkstasjon. Før saksbehandler lagrer bildet i Statens vegvesens Bilde- og signaturregister (BiSi) skal det kontrolleres at bildet oppfyller kravene i fotoinstruksen som er utarbeidet av Vegdirektoratet. Dagens krav tar utgangspunkt i ICAOs standard «*Machine Readable Travel Documents*» (*Doc 9303*). Vegdirektoratet foreslår å forskriftsfeste de viktigste kravene til førerkortbilder.

For å øke sikkerheten i ID-kontrollen foreslår Vegdirektoratet at det i tillegg til eksisterende krav tas inn et krav om at også begge ører skal være synlige.

Det praktiseres i dag et unntak fra kravet om å ikke ha hodeplagg for de som benytter dette av religiøse eller helsemessige grunner. Vegdirektoratet foreslår å videreføre dette som et unntak i forskriften, likevel slik at kravet om at hele ansiktet og ørene må være synlige. For enkelte vil det kunne føles inngripende å måtte vise ørene. Vegdirektoratet mener likevel at dette er et nødvendig krav da det vil kunne være en viktig faktor ved identifisering, særlig fordi det kun gjennomføres manuell kontroll og ikke benyttes metoder for ansiktsgjenkjenning ved bruk av biometri. Selv om førerkortet ikke har en formell status som et identitetsbevis, blir det akseptert som det av mange offentlige og private aktører. Det er derfor viktig at identitetskontrollen ved utstedelse av førerkort er av høy kvalitet. Ut i fra trafiksikkerhetshensyn er det strengt tatt tilstrekkelig å sikre at det er den samme personen som har tatt føreropplæring og førerprøver som får utstedt førerkortet. Fordi førerkortet, i mangel av alternativer, benyttes som identitetsbevis i mange situasjoner, har Statens vegvesen et samfunnsansvar for å opprettholde en god ID-kontroll for å motvirke identitetsjuks. Norsk førerkort er gyldig legitimasjon blant annet for utstedelse av norsk pass. Da det ikke finnes gode alternativer før nasjonalt ID-kort er innført, understøtter dette at man bør ha strenge krav til førerkortfoto.

Likestillings- og diskrimineringsombudet har i saksnummer 17/623 vurdert om kravet om synlige ører på passbildet er å anse som diskriminering på grunn av religion. Vegdirektoratet antar at denne vurderingen også vil stå seg etter ny likestillings- og diskrimineringslov som trådte i kraft 1.1.2018. Saken er oppsummert slik på deres hjemmeside www.ldo.no

Ombudet mente at kravet om at begge ørene må være synlige innebærer forskjellsbehandling på grunn av religion. Ombudet kom likevel til at forskjellsbehandlingen var tillatt etter unntaksbestemmelsen. Begrunnelsen norske myndigheter har for kravet om synlige ører på passbildet er blant annet hensynet til sikkerhet og identifikasjon, noe ombudet mente er saklige formål. Videre mente ombudet at kravet er nødvendig for å oppnå disse hensynene, og at forskjellsbehandlingen ikke er uforholdsmessig inngripende overfor de som rammes.

Ombudet konkluderte som følger:

«Kravet i passforskriften § 4 sjette ledd, om at begge ørene må være synlige på passfotografi ved bruk av religiøse hodeplagg, er ikke i strid med diskrimineringsloven om etnisitet § 6.»

I den samme saken skriver Justis- og beredskapsdepartementet følgende om kravet til synlige ører:

Siden ørets form er en svært viktig identifikator, har det generelle kravet om at hodeplagget ikke må dekke noe av ansiktet eller mer av hodet enn nødvendig, vært forstått og praktisert slik at hodeplagg og hår må trekkes bak ørene. Begrunnelsen er helt konkret at ørets anatomi er unik for hvert enkelt individ, og dermed godt egnet som markør ved ansiktssammenligning. Ørets funksjon som identitetsmarkør er sentral også når man sammenligner ørene sett forfra på et passbilde opp mot passinnehaverens utseende. Fra denne vinkelen vil ørets plassering og flere sentrale detaljer være godt synlige. I såkalt

morfologisk metode, som blant annet Nasjonalt ID-senter bruker i ansiktssammenligninger, spiller øret en viktig rolle. En ansiktssammenligning består av en vurdering av ulike trekk ved en persons ansikt og hode. Uten synlige ører vil en betydelig del av sammenligningsgrunnlaget gå tapt, og det blir vanskeligere å gjøre en fullgod vurdering. Bruk av imposter-dokumenter (dvs. et ekte dokument som brukes av en annen person enn dokumentet er utstedt til) er etter all sannsynlighet en økende utfordring, og god ansiktssammenligning er en viktig metode for å avsløre slike tilfeller.

Ved å ta kravene inn i forskriften vil viktigheten av at kravene følges fremheves og det vil gi en bedre forutsigbarhet for førerkortsøkeren. Vegdirektoratet foreslår en bestemmelse som i stor grad er en kopi av passforskriften § 4 da denne i hovedsak inneholder de samme kravene som gjelder for førerkortfoto. Vegdirektoratet foreslår imidlertid ikke å ta i bruk biometri i form av ansiktsgjenkjenning på nåværende tidspunkt. Det kan imidlertid være aktuelt i fremtiden.

Førerkortprodusenten kontrollerer at bildene på førerkortene som er sendt til bestilling oppfyller kravene. Det forekommer at førerkortprodusenten avviser førerkort som er bestilt fordi fotografiet ikke oppfyller kravene. Det medfører at søkeren må møte opp på nytt for å ta et nytt bilde.

Vegdirektoratet arbeider med å implementere en programvare som skal plukke ut bilder som ikke oppfyller kravene i ICAO-standard. Når denne programvaren er på plass vil førerkortprodusenten kun gjennomføre stikkprøvekontroller av bilder på bestilte førerkort.

2.2 Nytt kapittel 16 i førerkortforskriften – behandling av personopplysninger

2.2.1 Personvernforordningen (GDPR)

Personvernforordningen oppstiller en rekke krav og prinsipper for behandling av personopplysninger. For å kunne behandle personopplysninger kreves det et behandlingsgrunnlag, uttømmende opplistet i forordningens artikkel 6 nr. 1. Etter samme bestemmelse bokstav e, kan det behandles personopplysninger dersom det er «nødvendig for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse eller utøve offentlig myndighet som den behandlingsansvarlige er pålagt». Ved utøvelse av offentlig myndighet må behandlingen være fastsatt i unionsretten, eller medlemsstatens nasjonale rett, jf. personvernforordningen art. 6 nr. 3.

Lovlighetsprinsippet, etter artikkel 5 nr. 1, oppstiller visse krav til nasjonal lovgivning der det aktuelle rettslige grunnlaget for behandling er hjemmel i lov, herunder krav til klarhet, nødvendighet og forholdsmessighet.

Det fremgår av forarbeidene til personopplysningsloven (Prop. 56 LS (2017–2018)) s. 33: *At formålet skal være «fastsatt» i det supplerende rettsgrunnlaget, kan etter departementets vurdering ikke leses som at det supplerende rettsgrunnlaget må regulere behandling av personopplysninger uttrykkelig.*

Imidlertid kan det være nødvendig med et mer spesifikt grunnlag dersom behandlingen av personopplysninger utgjør et inngrep etter Grunnloven § 102 eller EMK (Den Europeiske Menneskerettighetskonvensjon) artikkel 8. I forordningens fortale punkt 41 fremgår det at det rettslige grunnlaget bør være tydelig og presist, og at anvendelsen bør være forutsigbar for personer som omfattes av det.

I forarbeidene uttales det (pkt.6.4 s. 35):

«Samtidig er det ikke tvilsomt at forordningens generelle regler, eventuelt i kombinasjon med et supplerende rettsgrunnlag som bare oppfyller minimumskravene etter ordlyden i artikkel 6 nr. 3, ikke alltid vil gi tilstrekkelig spesifikt rettsgrunnlag eller nødvendige garantier i tråd med Grunnloven og EMK. Det blir da nødvendig å utforme mer spesifikke rettsgrunnlag og ytterligere garantier i nasjonal rett, og det vil i mange tilfeller være nødvendig med uttrykkelig hjemmel i særlovgivning. Forordningen må med andre ord tolkes og anvendes i lys av Grunnloven og EMK.

Som beskrevet nærmere i neste punkt følger det av forordningen artikkel 6 nr. 2 og 3 at det i tilknytning til et supplerende rettsgrunnlag for behandling på grunnlag av artikkel 6 nr. 1 bokstav c og e «kan» fastsettes utfyllende og spesifiserende regler om behandlingen. Kravene i Grunnloven og EMK om rettsgrunnlag for inngrep i privatlivet kan etter omstendighetene innebære at det supplerende rettsgrunnlaget må inneholde slike mer spesifikke bestemmelser som artikkel 6 nr. 2 og 3 åpner for. Hva som kreves av det supplerende rettsgrunnlaget, kan ikke besvares generelt, men må avgjøres etter en konkret vurdering.»

2.2.2 Vegtrafikkloven ny § 43 b

Den foreslåtte vegtrafikkloven § 43 b gir behandlingsgrunnlag for å behandle personopplysninger som er nødvendig for å utføre oppgaver etter vegtrafikkloven. I fjerde ledd gis det hjemmel for å nærmere fastsette bestemmelser om behandlingen i forskrift.

Bakgrunnen for bestemmelsen er at oppgaver etter vegtrafikkloven spenner over et stort område som ville være for omfattende å regulere i lov. I forarbeidene (pkt. 4.4) uttales det: *«Bakgrunn for bestemmelsens fjerde ledd er at det vil være hensiktsmessig og i mange tilfeller trolig også et behov for nærmere regulering av behandling av personopplysninger i forskrift. Nærmere regulering i forskrift gir mulighet til å fastsette regler om blant annet bruk og utlevering av opplysninger, noe som vil gi bedre forutsigbarhet. Det er videre store forskjeller på de ulike områdene når det gjelder hvor mye og hva slags opplysninger som lagres, hvordan de brukes og hvilket beskyttelsesnivå de har. Hvor detaljert behandlingen vil bli regulert i forskrift, vil derfor variere.»*

Etter Vegdirektoratets syn er behandling av personopplysninger for forvaltning av førerettigheter av en slik art at det kreves nærmere regulering i forskrift. Behandlingen er svært omfattende, og samlet sett ett av de største nasjonale registrene i Norge. Behandlingen innebærer behandling av bilde og signatur som politiet vil kunne få tilgang til på nærmere bestemte vilkår. For den registrerte vil behandlingen kunne være av stor betydning, ettersom førerett for mange er av stor betydning for livsutfoldelse og praktiske liv. For yrkessjåfører er førerettigheter, og andre kompetansekrav desto viktigere da de er avhengig av disse for å utøve sitt yrke.

Vegdirektoratet foreslår derfor et nytt kapittel i førerkortforskriften hvor det tas inn bestemmelser for å utfylle vegtrafikkloven § 43b.

2.2.3 Førerkortregisteret

Det sentrale førerkortregisteret som er grunnlaget for forvaltning av førerettigheter og førerkort, er delt opp i to systemer: Autosys trafikant, og bilde- og signaturregisteret (BiSi). At det finnes et sentralt førerkortregister er forutsatt i lovgivningen, men registeret er etter gjeldende rett kun nevnt direkte i førerkortforskriften § 11-2 første ledd som regulerer underrettening om sperrefrist, beslag og tap av førerett til «det sentrale førerkortregisteret». Den foreslåtte § 43 b andre ledd bruker betegnelsen førerkortregisteret, og skiller mellom «førerkortregisteret» og «bilde- og signaturregisteret».

I de foreslåtte kapittel 16, § 16-1 reguleres formålet med behandlingen knyttet til forvaltning av førerettigheter m.m. i første ledd, og at det skal føres henholdsvis et førerkortregister og et foto- og signaturregister i andre og tredje ledd.

Etttersom behandlingen innebærer saksbehandling av personopplysninger i flere saksbehandlingssystemer, knyttes formålet med behandlingen etter første ledd ikke til et register.

Videre foreslås det en egen bestemmelse som oppstiller en plikt for Statens vegvesen å føre et register over førerettigheter. At Statens vegvesen skal føre et slikt register er som nevnt forutsatt i lovgivningen, og vi finner det hensiktsmessig at dette fremgår av forskrift. På bakgrunn av at bilde- og signaturregisteret innebærer en mer inngripende behandling hvor det er behov for strengere regulering, herunder til tilgang og utlevering, finner Vegdirektoratet det hensiktsmessig å regulere registrene som to ulike registre i førerkortforskriften. Vi viser i denne sammenheng til at politiets tilgang til bilde- og signaturregisteret er underlagt strengere vilkår for utlevering, enn for førerkortregisteret.

2.2.3.1 Nødvendig forskriftsregulering

Den foreslåtte § 43 b fjerde ledd gir hjemmel til å fastsette forskrift med utfyllende bestemmelser om behandlingen, herunder for formålet med behandlingen, hvilke opplysninger som kan behandles, vilkår for eventuell utlevering, bruk av automatiserte

avgjørelser og sletterutiner. Fra forarbeidene til bestemmelsen (Prop. 14 L 2018–2019, s. 33) fremgår det at oppstillingen ikke er uttømmende.

Bruk av automatiserte avgjørelser foreslås som egen bestemmelse, § 15–1 og er ikke knyttet konkret til hvilket formål eller i hvilket register opplysningene behandles i.

Vegdirektoratet ser behovet for å nærmere regulere i forskrift formålet med behandlingen, hvilke personopplysninger som kan behandles, hvem som er behandlingsansvarlig, tilgangskontroll og utlevering til politiet. Politiets bruk av personopplysningene til *andre formål* enn det opprinnelige er regulert i vegtrafikkloven § 43 b, og reguleres ikke nærmere på nåværende tidspunkt. Når de tekniske og organisatoriske løsningene for politiets innhenting av personopplysninger er fastslått, bør dette etter Vegdirektoratets syn reguleres nærmere i forskrift. Imidlertid har politiet tilgang til opplysningene i både førerkortregisteret og foto- og signaturregisteret innenfor det *opprinnelige formålet*, og dette bør reguleres særskilt i egen bestemmelse om utlevering. Tilsvarende gjelder for utlevering av personopplysninger til andre EØS-stater.

2.2.3.2 Formål med behandlingen og personopplysninger som behandles

Selv om det ut i fra forarbeidene til personopplysningsloven ikke forutsettes å være et krav til at formålet fastsettes i rettsgrunnlaget, mener Vegdirektoratet likevel at det er ønskelig å forskriftsfeste både formålet med behandlingen og hvilke opplysninger som kan behandles.

Det er fastsatt et formål for behandling av personopplysninger i førerkortregisteret med støttesystemer. Hvilke opplysninger som er nødvendig å behandle for å oppfylle formålet har også vært det samme over lang tid. Det er derfor ingen hensyn som tilsier at ikke også dette kan forskriftsfestes.

En stor andel av befolkningen har førerkort, og for at disse skal kunne få førerkort, må Statens vegvesen behandle personopplysninger om dem. Å forskriftsfeste formålet og hvilke opplysninger som kan behandles gir bedre forutsigbarhet og gjennomsiktighet for de registrerte.

Vegdirektoratet foreslår en ny § 16–1 som omhandler formålet med behandlingen og en ny § 16–2 som omhandler hvilke opplysninger som kan behandles.

2.2.3.3 Behandlingsansvarlig

Etter personvernforordningen artikkel 4 nr. 7 er «behandlingsansvarlig» en fysisk eller juridisk person, en offentlig myndighet, en institusjon eller ethvert annet organ som alene eller sammen med andre bestemmer formålet med behandlingen av personopplysninger og hvilke midler som skal benyttes; når formålet med og midlene for behandlingen er fastsatt i unionsretten eller i medlemsstatenes nasjonale rett, kan den behandlingsansvarlige, eller de særlige kriteriene for utpeking av vedkommende, fastsettes i unionsretten eller i medlemsstatenes nasjonale rett.

Det er Vegdirektoratet som er behandlingsansvarlig for opplysninger som behandles i forbindelse med søknad om og utstedelse av førerkort og forvaltning av informasjon om førerettigheter. Politiet har tilgang til førerkortregisteret og foto- og signaturregisteret for å utføre forvaltnings- og kontrolloppgaver etter vegtrafikkloven. Politiets tilgang til opplysningene i henholdsvis førerkortregisteret og foto- og signaturregisteret for *andre* formål er regulert i vegtrafikkloven § 43 b. Reguleringen i førerkortforskriften er ikke ment å begrense denne tilgangen, men kun for å regulere den bruk av personopplysningene til det opprinnelige formålet.

2.2.3.4 Tilgangskontroll

Personvernforordningen stiller i artikkel 32 krav til sikkerhet ved behandlingen og at den behandlingsansvarlige skal gjennomføre «egne tekniske og organisatoriske tiltak for å oppnå et sikkerhetsnivå som er egnet med hensyn til risikoen». Tilgangskontroll er ikke særskilt regulert i personvernforordningen, men er et sikkerhetselement i kravet om tilstrekkelig informasjonssikkerhet.

Den nå opphevede personopplysningsforskriften regulerte krav til informasjonssikkerhet i kapittel to, hvor § 2–8 regulerte medarbeideres tilgang til informasjonssystemer. Det ble stilt som krav at medarbeidere hos den behandlingsansvarlige bare skulle bruke informasjonssystemet for å utføre pålagte oppgaver, og selv være autorisert for slik bruk. Videre skal medarbeiderne skal ha nødvendig kunnskap for å bruke informasjonssystemet.

I forarbeidene til ny personopplysningslov, punkt 16.4.5, uttaler Justis- og beredskapsdepartementet at personvernforordningen artikkel 32 ikke åpner for å fastsette generelle nasjonale bestemmelser om informasjonssikkerhet.

Etter Vegdirektoratets vurdering gjør dette seg ikke gjeldende for særlovgivningen som regulerer konkrete behandlinger. Både førerkortregisteret, og foto- og signaturregisteret er tilgjengelig for Statens vegvesens og politiets ansatte. Vi finner det nødvendig å forskriftsfeste at tilgangen er begrenset til personer som har behov for opplysningene i utøvelsen av sin tjeneste. På denne bakgrunn foreslås nye §§ 16–4 og 17–4 som regulerer tilgangen til registrene.

2.2.3.5 Utlevering av opplysninger

Politiets behandling av personopplysninger til andre formål enn det opprinnelige er regulert i vegtrafikkloven § 43 b, og reguleringen i forskrift er som nevnt ikke ment som en begrensning av dette.

Imidlertid finner Vegdirektoratet at det er fordelaktig om politiets tilgang til førerkortregisteret og foto- og signaturregisteret innenfor det *opprinnelige formålet* reguleres særskilt. Dette er på bakgrunn av at politiets behandling av personopplysningene kan medføre strafferettslige sanksjoner. Tilsvarende gjelder for utlevering av personopplysninger til andre EØS-stater.

Det foreslås i en ny § 16–5 at politiet kan få behandle nødvendige opplysninger for å utføre forvaltnings- eller kontrolloppgaver etter vegtrafikkloven eller forskrifter gitt i medhold av vegtrafikkloven. Denne behandlingen innebærer at politiet kan lagre, bruke og endre opplysninger i førerkortregisteret og er en presisering av gjeldene rett.

Bestemmelsen er ikke en uttømmende opplisting av hvem eller til hvilke formål personopplysningene kan utleveres til hverken innenfor eller utenfor det opprinnelige formålet, og personopplysningene kan utleveres etter annen lovgivning.

2.2.4 Elektronisk utveksling av førerkortopplysninger med andre EØS-land

I Europaparlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/645 er det vedtatt endringer i yrkessjåførdirektivet og tredje førerkortdirektiv. I denne høringen tar vi kun for oss det som gjelder det felles elektroniske meldingsutvekslingssystemet RESPER.

Nytt i endringsdirektivet er at formålet til RESPER nå utvides fra å gjelde utveksling av opplysninger til forvaltningsoppgaver knyttet til førerkortutstedelse, til å også omfatte kontrollformål i henhold til annen EU-lovgivning. Bruken av opplysningene begrenses slik Vegdirektoratet vurderer det til å oppfylle formålet med førerkortdirektivet, yrkessjåførdirektivet og direktiv om utveksling av informasjon vedrørende trafikkovertrедelser.

I endringsdirektivet artikkel 2 er det tatt inn følgende nye bestemmelser i tredje førerkortdirektiv artikkel 15 nr. 2–4 (dansk oversettelse):

2. Netværket kan også anvendes til udveksling af oplysninger til kontrolformål i henhold til anden EU-lovgivning.

3. Medlemsstaterne sikrer, at behandlingen af personoplysninger i henhold til dette direktiv udelukkende foretages med henblik på anvendelsen af nærværende direktiv og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF og (EU) 2015/413 (*). Enhver behandling af personoplysninger inden for rammerne af dette direktiv skal være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 og (EF) nr. 45/2001.

4. Adgangen til netværket skal være sikret. Medlemsstaterne må kun give adgang til de relevante kompetente myndigheder, der er ansvarlige for gennemførelsen af og kontrollen med overholdelsen af nærværende direktiv og direktiv 2003/59/EF og (EU) 2015/413.

Det er tatt inn en hjemmel i forslaget til ny § 43b i vegtrafikkloven som omfatter denne utvekslingen. Det følger av tredje ledd i forslaget at personopplysninger i førerkortregisteret kan utleveres til, eller på annen måte gjøres tilgjengelige for, utenlandske myndigheter når dette er nødvendig for å oppfylle Norges internasjonale forpliktelser. Vegdirektoratet foreslår å presisere utvekslingen av førerkortopplysninger med andre land i det nye kapittelet om behandling av personopplysninger.

2.3 Anerkjennelse og innbytte av britiske førerkort ved Storbritannias utmelding av EU uten overgangsavtale (Brexit)

Det er fortsatt uavklart hva som skjer med Storbritannias varslede utmelding av EU. Dersom de går ut av EU med en avtale vil denne trolig omfatte overgangsbestemmelser om førerkort. Dersom de derimot går ut av EU uten en avtale, og det ikke gjøres endringer i førerkortforskriften, anses de som et «tredjeland» (land utenfor EU/EØS) etter norske førerkortregler fra og med 29. mars 2019.

2.3.1 Gjeldende regler

Personer som fortsatt er bosatt i Norge før utmeldingen og som har byttet inn til norsk førerkort eller gjør det senest 28. mars 2019 vil ha fulle førerrettigheter i henhold til førerkortet uavhengig av Brexit. Førerkortforskriften § 10–3 gjelder fullt ut.

Førerkortforskriftens bestemmelser om "førerkort utstedt i EØS" vil fra 29. mars 2019 ikke lenger gjelde for førerkort utstedt i Storbritannia. Vi har per i dag ingen særskilte regler for innbytte av førerkort fra Storbritannia, slik at norsk førerrett i utgangspunktet må erverves etter norske regler.

Etter gjeldende regler vil det innebære følgende:

Personer bosatt i Norge 28. mars 2019 som beholder sitt britiske førerkort kan bruke dette førerkortet i inntil tre måneder etter Brexit. De vil uten andre endringer omfattes av førerkortforskriften § 9–3 som gir de tre måneder på å erverve norsk førerkort.

Personer med britisk førerkort som tar fast bopel i Norge etter 28. mars 2019 vil omfattes av de samme reglene, og vil kunne kjøre på sitt britiske førerkort i inntil tre måneder fra de tar bopel i Norge. Deretter kan de kun kjøre etter å ha ervervet fullt norsk førerkort.

Britiske førerkort vil fortsatt være gyldige i Norge etter Brexit for besøkskjøring (turister o.l.) etter Genevekonvensjonen om vegtrafikk av 1949 og Wienkonvensjonen om vegtrafikk av 1968, jf. førerkortforskriften § 8–2.

2.3.2 Vegdirektoratets vurdering

Det kan virke uforholdsmessig inngripende at britiske førerkort fra en dag til en annen går fra å være fullt anerkjent for innbytte til ikke å bli anerkjent ved innbytte i det hele tatt. Dette gjelder særlig for personer som har tatt bopel i Norge før utmeldingsdagen, men som av ulike grunner ikke har byttet inn sitt britiske førerkort til et norsk.

Personer som har britisk førerkort og som tar bopel i Norge fra 29. mars 2019 eller erverver britisk førerkort fra og med denne datoen, vil i større grad med rimelighet kunne forventes å ta i betraktning konsekvensene av Brexit. Samtidig vil Storbritannia fortsatt ha samme krav

til opplæring som før Brexit, og vi har ingen indikasjoner på trafikksikkerhetsmessige utfordringer med førere med britiske førerkort i Norge. Storbritannia er kjent for å ligge langt fremme når det gjelder trafikksikkerhet. Vegdirektoratet anser det derfor som uproblematisk med tanke på trafikksikkerheten å anerkjenne britiske førerkort på lik linje med EØS førerkort etter Storbritannias utmelding av EU.

Britiske myndigheter har opplyst at Storbritannia etter en eventuell utmelding av EU uten avtale, vil fortsette å anerkjenne norske førerkort fullt ut ved besøkskjøring og for innbytte slik at det vil være gjensidighet i en slik anerkjennelse. Britisk lovgivning ble tilrettelagt for dette i oktober i 2018 gjennom (The "Driving Licences (Amendment) (EU Exit) Regulations 2018" – SI 2018/1251).

Det foreslås derfor endringer i førerkortforskriften som vil gjøre at britiske førerkort også etter Brexit vil anerkjennes på linje med EØS førerkort ved kjøring under midlertidig opphold, ved fast bopel og ved innbytte.

Det samme vil gjelde for studenter med fast bopel i Norge som studerer i Storbritannia og har fått utstedt britisk førerkort, forutsatt at de øvrige gjeldende betingelsene er oppfylt.

Storbritannia vil ikke lenger være tilkoblet RESPER, og vi vil derfor ved innbytte være avhengig av at førerrettighetene verifiseres fra britiske førerkortmyndigheter på annen måte. Vegdirektoratet foreslår at det fastsettes i forskrift at innbytte forutsetter at førerrettighetene bekreftes fra britiske førerkortmyndigheter.

2.4 Heving av aldersgrensen for krav om fornyelse av førerkort med helseattest i lette førerkortklasser fra 75 til 80 år

Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet ga i 2018 hhv. Vegdirektoratet og Helsedirektoratet i oppdrag å utrede ordninger som kan erstatte dagens aldersbaserte ordning der det kreves helseundersøkelse av alle over 75 år ved førerkortfornyelse. Det ble bedt om at det i særlig grad skulle vurderes ordninger som kan innebære forenkling for førerkortinnehavere og myndigheter, samtidig som trafikksikkerheten ivaretas. En arbeidsgruppe med representanter fra Helsedirektoratet og Vegdirektoratet har gått gjennom aktuell forskning på området.

2.4.1 Nåværende ordning

Kravet til helseattest for alle over 75 år ble innført i januar 2013 og innebærer at bilførere som har fylt 75 år, etter undersøkelse av lege kan få helseattest med gyldighet inntil 3 år. Etter fylte 78 år kan helseattest og førerkort utstedes for maksimum 2 år ved hver fornyelse. Helseattesten inneholder en egenerklæring som pasienten må fylle ut og en legeerklæring

med konklusjon som overleveres Statens vegvesen som grunnlag for fornyelse. Før 2013 måtte alle over 70 år ha en mindre legeattest som skulle medbringes i førerkortet. Attesten kunne utstedes av legen for inntil 5 år.

Helsekravene til førerkort følger av førerkortforskriften vedlegg 1. Helsekravene bygger på felles europeiske bestemmelser i EU direktiv 2006/126/EF (tredje førerkortdirektiv). Helsedirektoratet har utgitt en supplerende veileder til bestemmelsene i forskriften; "Førerkort – veileder til helsekrav" (IS 2541).

Helseundersøkelsen skal omfatte en rekke helseforhold som er relevante for trafikksikker føring av et motorvogn: Syn, hørsel, kognitiv svekkelse, nevrologisk sykdom, epilepsi eller epilepsiliknende sykdom, bevissthetstap eller bevissthetsforstyrrelse, søvnsykdom, hjerte-karsykdom, psykisk lidelse, bruk av legemidler, respirasjonssvikt, nyresykdom og om det foreligger svekket førerlighet. For hvert av punktene som legen må fylle ut i helseattesten, er det i nevnte veileder angitt hva som skal vurderes og når det er behov for å foreta supplerende undersøkelse(r). Veilederen angir også hvilke undersøkelser som forutsettes utført dersom det blir påvist tegn til sykdom som kan påvirke evnen til å føre bil.

2.4.2 Risikobildet for eldre i trafikken er endret

Utviklingen de senere årene har vist at risikobildet for eldre førere har endret seg. Antall eldre på veien har blitt og vil bli flere, men trafikksikkerhetsrisikoen knyttet til eldre bilførere går ned og er lavere i dag enn for et par ti-år siden.

Ser en på utviklingen over tid for denne aldersgruppen og knytter det opp mot kjøredistanse, har antallet drepte eller skadde over 75 år gått ned². I dag har førere som er 65 år eller eldre knapt nok høyere risiko enn andre førere.

Gjør man en finere inndeling i aldersgrupper, viser det seg imidlertid at de aller eldste førerne fortsatt har høyere risiko enn andre førere. Det bekreftes også gjennom ulykkesstatistikken som viser en markant økning fra 80-års alder og oppover, spesielt blant menn. Her er det for øvrig interessant å se dette i forhold til tilgangen til bil, hvor mennene oppgir høy tilgang mye lenger enn kvinnene³. Tall fra førerkortregisteret viser også at de over 80 år hyppigere får kortere varighet på førerkortet av helsemessige årsaker enn de maksimalt kan få.

Samtidig er eldre bilførere en heterogen gruppe hvor det er større individuelle forskjeller på kjøreegenskaper innenfor aldersgruppen enn innenfor noen andre aldersgrupper. Derfor er det uheldig å skape et bilde av den eldre sjåføren som en stor risiko på generelt grunnlag. Mange eldre har ofte flere utfordringer i trafikken enn yngre, men eldre er ofte flinke til å kompensere for disse utfordringene.⁴

² TØI-rapport 1448/2015: Risiko i vegtrafikken 2013/14

³ TØI: Reisevaneundersøkelsen 2005

⁴ Statens vegvesen: Temaanalyse av eldreulykker Rapport nr. 190

Det er trolig flere faktorer som ligger bak endringen i risiko. En av dem er at eldre førere i dag er mer erfarne enn eldre førere var tidligere. En fører på 65 år eller mer i 1992 var født i 1927 eller før. Noen av disse førerne lærte først å kjøre bil etter at bilsalget ble frigitt i 1960. Andre skaffet seg førerkort tidligere, men mange av dem fikk ikke kjørt så mye så lenge biler var et mye knappere gode enn det er i dag.

Førere som var 65 år eller eldre i 2014 er født i 1949 eller før. Førere født i 1949 kan ha kjørt bil fra 1967, altså i nesten 50 år, i en periode med mye tettere trafikk enn før 1967. De er mer vant til moderne trafikk og behersker den bedre. Dermed øker ikke risikoen så mye som blant tidligere generasjoner av eldre førere.

2.4.3 Alternative ordninger

Dagens ordning innebærer at alle fra 75 års alder jevnlig må gjennomgå en medisinsk undersøkelse ved fornyelse av førerkortet. En gjennomgang av forskningen på området viser at effekten av slike aldersbaserte ordninger er lav, og at helseundersøkelser av alle over 75 år i liten grad kan forebygge ulykker. Samtidig viser gjennomgangen at det er vanskelig å finne gode, realiserbare og kostnadseffektive alternativer med dokumentert effekt på nasjonalt nivå som virker mer målrettet i forhold til å identifisere de førerne som selv ikke er i stand til å gjøre en relevant vurdering av sin helse i forhold til bilkjøring.

Selv om forskningsgjennomgangen tyder på at den trafikksikkerhetsmessige effekten av dagens screeningbaserte ordning er lav, er det likevel forhold som taler mot å endre, eventuelt fjerne ordningen helt. Norge har lave ulykkestall. Vi kan ikke se bort fra at dette bl.a. har sammenheng med vårt krav til helseattest. Det er lett å se til andre land som aldri har hatt eller har fjernet en slik aldersbasert ordning, men en skal være forsiktig med å overføre løsninger og erfaringer selv mellom tilsynelatende like naboland som Sverige og Danmark. Det er forskjeller i bl.a. geografi, bosettingsstruktur, veinett, samfunnsoppbygging og organisering av helsevesenet som kan gjøre at en løsning som fungerer i ett land, ikke nødvendigvis fungerer i et annet.

I utredningsarbeidet har Helsedirektoratet sett på mulig effekt av screeningen i seg selv, men ikke gått inn på å vurdere «skremmeeffekten» eller press på realitetsorientering for bilføreren, som ligger i kravet om å la seg undersøke av lege for å få helseattest. Vi har liten kunnskap om hvor mange som frivillig slutter å kjøre og hvilket bidrag dette har hatt på risikoen, evt. bidrag fra reduksjon i kjøringen i tid og sted mens de fortsatt har førerkort.

Ulykkesstatistikk og beregnet ulykkesrisiko ved ulike sykdommer og aldersgrupper omfatter ikke bilførere som har sluttet å kjøre bil, enten det skyldes at de ikke har fått helseattest ved fornyelse av førerkortet, at førerkortet har blitt inndratt eller at de selv har valgt å slutte å kjøre bil.

2.4.4 Ansvar

Alle førere av motorkjøretøy, *uansett alder* har i henhold til vegtrafikklovgivningen et selvstendig ansvar for å oppfylle helsekravene og plikter å melde fra når de ikke oppfylles. Sett i et samfunnsperspektiv, kan det likevel være et spørsmål om det er riktig å utelukkende legge dette ansvaret på alle trafikantene alene.

Det er ikke alderen i seg selv, men heller den stigningen i risiko som ligger i de undergrupper av eldre bilister som har sykdomsrelaterede funksjonelle forringelser som svekker deres kjøreevne, som utgjør den trafiksikkerhetsmessige utfordringen. Spørsmålet er hvordan samfunnet fanger opp disse gjennom de virkemidler og institusjoner vi har og hindrer dem i å utgjøre en fare i trafikken.

Av praktiske årsaker og ut fra medisinsk vurdering i forhold til når risikoen for visse sykdommer øker, har samfunnet fram til nå valgt å ta noe mer ansvar ved å pålegge de som er over 75 år jevnlig helseundersøkelser. Gjennom et slikt pålegg om obligatorisk undersøkelse får legen også en legitimitet til å ta opp førerkortrelaterede spørsmål når pasienter kommer til undersøkelse eller behandling for sykdom som ikke har noen innvirkning på kjøreevnen.

2.4.5 Forslag

Ut fra den positive ulykkesutviklingen og utviklingen i eldre sin helse, mener Helsedirektoratet og Vegdirektoratet at det kan være forsvarlig å heve aldersgrensen for slike obligatoriske helsekontroller til 80 år. Det vil også lette presset på fastlegene ved at noen aldersklasser ikke trenger å få utstedt attest. Etter at forslaget om heving til 80 år har vært vurdert i Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet foreslås det at førerkortet på grunnlag av helseundersøkelsen kan fornyes for inntil 3 år, dersom legen anbefaler det.

Hevingen av aldersgrensen i 2013 fra 70 til 75 år ble gjort på grunnlag av bedret folkehelse. Utredningen ble gjort av Nasjonalt folkehelseinstitutt og Helsedirektoratet i 2007. På de 12 årene som har gått, er folkehelsen ytterligere forbedret. Flere eldre er på veien og ulykkesrisikoen er gått ned. Dagens eldre har lengre kjøreefaring i mer moderne trafikk og moderne kjøretøy enn deres 10–12 år eldre medtrafikanter.

2.5 Andre endringer

2.5.1 Definisjonen av førerett – forslag til presisering

I førerkortforskriften § 2-1 første ledd er førerett definert som rett til å føre nærmere angitt kjøretøy.

For å ha førerrett må man oppfylle flere vilkår. Det første er kompetansekravet, at man har gjennomført obligatorisk opplæring og førerprøve i den aktuelle førerkortklassen. For å kunne gjennomføre avsluttende prøve må man oppfylle alderskravet i den enkelte klasse. I tillegg må vandel være godkjent og man må oppfylle helsekravene som følger av vedlegg 1 til førerkortforskriften. Etter at førerkort er utstedt har man førerrett så lenge alle vilkårene for å føre motorvogn er oppfylt. Etter innføring av administrativ gyldighet på førerkortet vil man kunne ha førerrett selv om førerkortet er utløpt administrativt, men man kan ikke benytte den hvis man ikke har et førerkort (fysisk eller digitalt) som dokumenterer føreretten.

For å kunne få utstedt førerkort må man ha førerrett. Et viktig spørsmål er når førerrett inntreffer første gang. Vandelsvurderingen er et enkeltvedtak som gjøres av politiet. Tilsvarende er vurderingen av om teoretisk og praktisk prøve er bestått enkeltvedtak som gjøres henholdsvis av teoriprøvesystemet (automatisk vedtak i Teosys) og av førerprøvesensor. For å kunne avlegge avsluttende prøve må alle de andre vilkårene være dokumentert oppfylt. Det er derfor naturlig å si at man erverver førerrett fra det tidspunktet førerprøvesensor gjør vedtak og registrer at førerprøven er bestått eller når teoriprøven er bestått når det er avsluttende prøve.

Det gjøres imidlertid ikke noe vedtak hvor det vurderes om alle vilkårene er oppfylt før det utstedes et førerkort. Etter trafikkopplæringsforskriften § 29-1 sjettede ledd andre punktum, må kandidater som ikke har tatt ut førerkort innen fem år etter at avsluttende prøve er bestått, avlegge ny prøve for å *gjenerverve føreretten*. Denne ordlyden støtter tolkningen om at førerrett erverves når alle vilkår er oppfylt.

2.5.2 Overgangsregel «liten helseattest»

Fram til 19. januar 2013 var det et krav etter § 4-1 første ledd at man etter fylte 70 år måtte medbringe gyldig helseattest under kjøring for at føreretten skulle være gyldig. Denne helseattesten kunne fornyes hos legen uten at førerkortet måtte fornyes. På grunn av tredje førerkortdirektiv ble det fra 19. januar 2013 et krav om at alle vilkår for føreretten måtte være påført førerkortet.

Ordningen med såkalt «liten helseattest» ved siden av førerkortet for eldre personer ble derfor fjernet. Førerkortet må fornyes hver gang helseattesten fornyes. Kravet om helseattest ble samtidig hevet fra 70-75 år. I den forbindelse ble det tatt inn en overgangsbestemmelse i førerkortforskriften § 4-1 andre ledd om at *personer som har fylt 75 år 19. januar 2013 eller senere, kan benytte liten helseattest ved siden av førerkortet så lenge helseattesten er gyldig.*

Det skal ikke lenger være noen som har «liten helseattest» som fortsatt er gyldig. Denne overgangsregelen har derfor ikke lenger noen betydning og foreslås derfor opphevet.

2.5.3 Utstedelse av førerkort innen fem år etter avsluttende prøve

Kravet om å bestå ny praktisk prøve dersom førerkortet er utløpt med mer enn ett år ble fjernet for lette førerkortklasser fra 19. januar 2013.

Etter trafikkopplæringsforskriften § 29–1 sjette ledd andre punktum må det avlegges ny førerprøve for å gjennerve føreretten dersom førerkort ikke er tatt ut innen fem år etter at avsluttende prøve ble bestått.

Vegdirektoratet mener at det vil være naturlig at disse tilfellene behandles på samme måte som de som har bestilt og fått et førerkort. Vegdirektoratet foreslår derfor å oppheve trafikkopplæringsforskriften § 29–1 sjette ledd andre og tredje punktum som krever at man består en ny avsluttende prøve dersom førerkort ikke er tatt ut etter fem år.

3 Forslag til forskriftsendringer

Under følger forslag til endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften med kommentarer til den enkelte bestemmelse. Fullstendig forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til dette høringsnotatet.

3.1.1 Anerkjennelse av utenlandske førerkort

I § 1–2 foreslås det et nytt femte ledd hvor det tas inn at utenlandske digitale førerkort ikke er gyldige for kjøring i Norge. Vegdirektoratets vurdering er at dette følger av de foreslåtte bestemmelsene for øvrig, men at det vil være oversiktlig at det fremgår direkte av bestemmelsen som gjelder anerkjennelse av utenlandske førerkort.

Det er foreløpig få andre land som har tatt i bruk digitale førerkort og det er heller ikke fastsatt noen internasjonal standard som skal gjelde for slike. Vi har heller ikke noe felles kontrollverktøy som gjør at man kan kontrollere andre lands digitale førerkort opp mot utstederlandets førerkortregistre. Frem til dette er på plass vil vi ikke anerkjenne utenlandske digitale førerkort.

§ 1–2 nytt femte ledd skal lyde:

Utenlandske digitale førerkort er ikke gyldige for kjøring i Norge.

3.1.2 Forbud mot bruk av flere førerkort

Bestemmelsen i § 1–3 gjelder innehav av flere førerkort og består i dag av ett ledd som slår fast at: *Det er ikke tillatt å benytte mer enn ett førerkort som dokumentasjon for gyldig førerett. Det er heller ikke tillatt å benytte mer enn ett internasjonalt førerkort.*

Vegdirektoratet forslår å endre begrepet «innehav» til «bruk» i overskriften da det er et enklere og mer moderne begrep som også er dekkende for innholdet i bestemmelsen.

Siden det åpnes for at man kan ha digitalt førerkort i tillegg til det fysiske foreslår Vegdirektoratet at det tas inn i første punktum at det kun er tillatt å benytte ett *fysisk* førerkort som dokumentasjon for gyldig førerett.

Vegdirektoratet ønsker å presisere at det kun er det sist utstedte førerkortet som er gyldig for kjøring og samtidig åpne for at førerkortinnehaveren selv kan makulere førerkortet. Dette foreslås tatt inn i slutten av eksisterende første ledd.

Det foreslås samtidig at retten til å benytte et digitalt norsk førerkort i tillegg til norsk fysisk førerkort tas inn i denne bestemmelsen som et nytt andre ledd.

Forbudet mot å benytte mer enn ett internasjonalt førerkort foreslås flyttet som et nytt tredje ledd. På denne måten blir bestemmelsen tematisk inndelt hvor første ledd omhandler fysisk førerkort, andre ledd digitalt førerkort mens tredje ledd gjelder internasjonalt førerkort.

§ 1–3 skal lyde:

§ 1–3 Innehav av flere førerkort m.m.

Det er ikke tillatt å benytte mer enn ett *fysisk* førerkort som dokumentasjon for gyldig førerett. *Det er kun det sist utstedte førerkortet som er gyldig for kjøring. Tidligere utstedte førerkort skal leveres til Statens vegvesen eller makuleres av førerkortinnehaver.*

Digitalt norsk førerkort kan benyttes i tillegg til norsk fysisk førerkort.

Det er ikke tillatt å benytte mer enn ett internasjonalt førerkort.

3.1.3 Definisjoner

I § 2–1 første ledd er førerett definert som rett til å føre nærmere angitt kjøretøy. Vegdirektoratet mener at det kan være hensiktsmessig å presisere definisjonen ved å beskrive hvilke vilkår som må være oppfylt for at førerett skal inntre. Vegdirektoratet foreslår følgende ordlyd:

§ 2–1 første ledd skal lyde:

Med *førerrett* forstås rett til å føre nærmere angitt kjøretøy. *Førerrett inntreer når minstealder er oppnådd, helse og vandel er godkjent, obligatorisk opplæring er gjennomført og teoretisk og/eller praktisk prøve er bestått.*

I § 2-1 andre ledd er førerkort definert som det dokument hvor førerretten er angitt. Det er ikke presisert om begrepet «dokument» skal tolkes teknologinøytralt. Vegdirektoratet mener likevel at det er hensiktsmessig å presisere definisjonen slik at det klart fremgår at fysisk og digitalt førerkort er likestilt for kjøring i Norge og at begge deler faller inn under begrepet førerkort.

§ 2-1 andre ledd skal lyde:

Med *førerkort* forstås det dokument hvor førerretten er angitt og *gir innehaveren rett til å benytte denne. Digitalt norsk førerkort er likestilt med fysisk førerkort for kjøring i Norge.* Førerrett kan også følge av generell bestemmelse i denne forskrift eller av enkeltvedtak.

I § 2-1 syvende ledd er utstedelse av førerkort definert som enhver førerkorthandling fra førerkortmyndigheten som medfører produksjon av nytt førerkort, hva enten dette gjelder førerkort første gang, fornyelse, utvidelse, duplikat, innbytte eller utskifting. Aktivering av digitalt førerkort vil være et automatisk vedtak da det forutsetter at visse vilkår er oppfylt. I tillegg skal det digitale førerkortet være likestilt med det fysiske for kjøring i Norge. Det er derfor naturlig å anse det som en utstedelse av førerkort. Vegdirektoratet foreslår å ta dette inn i § 2-1 syvende ledd.

§ 2-1 syvende ledd skal lyde:

Med *utstedelse av førerkort* menes enhver førerkorthandling fra førerkortmyndigheten som medfører produksjon av nytt førerkort *eller aktivering av digitalt førerkort*, hva enten dette gjelder førerkort første gang, fornyelse, utvidelse, duplikat, innbytte eller utskifting.

3.1.4 Heving av aldersgrensen for krav om fornyelse av førerkort med helseattest i lette førerkortklasser fra 75 til 80 år

Gyldighetstid for lette førerkortklasser er regulert i førerkortforskriften § 4-1 første ledd. Bestemmelsen må tilpasses en heving av aldersgrensen for når det skal kreves fornyelse med helseattest fra 75 til 80 år.

I oppdraget fra Samferdselsdepartementet forutsettes det også at legen skal kunne utstede helseattest for inntil tre år om gangen.

Selv om aldersgrensen økes til 80 år, må likevel alle som har førerkort som løper ut før dette fornye førerkortet. Personer som er mellom 75 og 80 år ved ikrafttredelsen og har hatt vanlig gyldighet (det vil si tre år) kan velge om de fornyer førerkortet med eller uten helseattest. Dersom de ikke leverer helseattest, vil de få førerkort med gyldighet til dagen

før de fyller 80 år. Dersom de fornyer med helseattest vil de få inntil tre års gyldighet regnet fra helseattestens utstedelsesdato.

For at førerkortinnehaveren skal kunne unngå å gå en periode uten gyldig førerkort foreslår Vegdirektoratet at man skal kunne fornye førerkortet med helseattest i en periode før man fyller 80 år. Det foreslås derfor at førerkort kan fornyes med en helseattest som er utstedt fra og med fylte 77 år med gyldighet for inntil tre år.

I overgangsperioden etter at nye regler har trådt i kraft er det viktig at førere som har hatt begrenset førerkort, enten i form av tidsbegrensning eller andre begrensninger, på grunn av helseforhold ikke får fornyet førerkortet uten å levere helseattest. Vegdirektoratet foreslår derfor å forskriftsfeste dette.

§ 4-1 første ledd skal lyde:

Førerkort i klassene A, A2, A1, AM, B, BE, S og T gis 15 års gyldighet med mindre det settes en kortere gyldighetstid i henhold til § 4-2 til § 4-4 eller vedlegg 1. For søker som har fylt 65 år, settes utløpsdato på førerkortet til dagen før søker fyller 80 år. Er det levert helseattest, settes gyldigheten fra attestens utstedelsesdato, men maksimalt til dagen før fylte 80 år. Førerkortet kan fornyes med inntil tre år fra fylte 77 år forutsatt at helseattesten er utstedt etter fylte 77 år. Fra fylte 80 år er det krav om at det leveres helseattest ved fornyelse av førerkort. Helseattesten kan utstedes med inntil tre års gyldighet. Personer over 75 år som har tidsbegrenset førerett ut i fra reglene på utstedelsestidspunktet, hvor føreretten utløper før fylte 80 år, må levere helseattest ved fornyelse.

Bestemmelsen i § 6-1 første ledd må også oppdateres fra 75 til 80 år. Det samme gjelder § 9-1 første ledd om innehavere av gyldige EØS-førerkort.

§ 6-1 første ledd siste punktum skal lyde:

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

§ 9-1 andre ledd siste punktum skal lyde:

Innehavere av gyldig EØS-førerkort er underlagt kravet i § 4-1 om helseundersøkelse og utstedelse av nytt førerkort fra fylte 80 år.

3.1.5 Liten helseattest ved siden av førerkortet for personer over 75 år.

§ 4-1 andre ledd om er en overgangsbestemmelse om liten helseattest for eldre. Den er ikke lenger aktuell og foreslås derfor opphevet.

3.1.6 Søknad om førerkort

Hvordan man søker om førerkort er beskrevet i førerkortforskriften § 5-1. I dagens ordlyd fremstår søknadsskjema på papir som hovedregelen, mens søknad via Internett er et alternativ. Vegdirektoratet foreslår å omstrukturere bestemmelsen noe blant annet slik at elektronisk søknad fremstår som hovedregelen, men at muligheten til å levere papirsøknad opprettholdes for de som ønsker det.

I tredje ledd foreslår vi å ta inn en setning om at man ikke trenger å levere helseattest i de tilfellene det sendes elektronisk helsemelding fra legen.

I fjerde ledd foreslås Det Sentrale Personregister endret til det korrekte navnet *Folkeregisteret*.

§ 5-1 skal lyde:

§ 5-1. Søknad om førerkort

Bestemmelsene i dette kapittelet gjelder for alle førerkortutstedelser, med mindre annet fremgår.

Søknad om førerkort, ved ny førerkortklasse eller kompetanse, skal leveres på Din side eller på fastsatt papirskjema. Krav om søknad gjelder ikke for fornyelser, med mindre det kreves ny førerprøve.

Egenerklæring om helse, eller konklusjonen fra helseattesten når helseattest kreves etter vedlegg 1, vedlegges søknaden eller innleveres elektronisk fra lege eller optiker der det er tilrettelagt for det. Helsen må være godkjent før bestilling av avsluttende prøve.

For personer som søker om førerkort første gang sender Statens vegvesen forespørsel til politiet for å kontrollere at vandelen er godkjent. Vandelen må være godkjent før bestilling av avsluttende prøve.

Ved navneendring skal vigselfattest eller bekreftelse på navneendring vedlegges, dersom endringen ikke fremgår av Folkeregisteret.

3.1.7 Akseptabel legitimasjon – innlogging med sikker ID

Førerkortforskriften § 5-2 gjelder krav ved utstedelse av førerkort. I tredje ledd stilles det krav om at søkeren må framvise akseptabel legitimasjon før førerkort kan utstedes. Statens vegvesens digitale førerkorttjenester krever sikker innlogging via ID-porten. I disse tjenestene er all behandling automatisk og det kreves ikke at førerkortinnehaver møter opp på en trafikkstasjon for å vise legitimasjon. Vegdirektoratet foreslår derfor å presisere i førerkortforskriften § 5-2 tredje ledd nytt tredje punktum at der det er tilrettelagt for det i en digital tjeneste, vil sikker innlogging erstatte kravet om å framvise akseptabel legitimasjon.

§ 5-2 tredje ledd nytt tredje punktum skal lyde:

Der det er tilrettelagt for det i en digital tjeneste, vil sikker pålogging erstatte kravet om å fremvise akseptabel legitimasjon.

3.1.8 Makulering av førerkort

Førerkortforskriften § 5-2 gjelder generelle krav til utstedelse av førerkort, § 7-2 gjelder utstedelse av nytt førerkort når førerkortet er mistet eller stjålet og § 7-4 gjelder utskifting av førerkort.

For å fremme bruken av våre digitale tjenester ønsker vi å begrense krav om oppmøte på en trafikkstasjon til situasjoner hvor det er nødvendig. I dag er det mulig å bestille et duplikat via Statens vegvesens selvbetjeningsløsninger på Ditt førerkort.

Dersom førerkortet er meldt tapt og deretter kommer til rette, og det er bestilt nytt førerkort, skal det gamle førerkortet etter § 7-2 fjerde ledd straks innleveres til en trafikkstasjon. Førerkort som skiftes ut etter § 7-4 skal leveres til trafikkstasjonen.

Vegdirektoratet foreslår at førerkortinnehaver selv skal kunne makulere førerkortet for å slippe å sende førerkortet i posten eller møte opp på en trafikkstasjon for å levere førerkortet. Det foreslås at dette tas inn i § 7-2 fjerde ledd og § 7-4 tredje ledd.

For å dekke alle situasjoner foreslår vi en generell bestemmelse om krav til makulering før utstedelse av nytt førerkort.

§ 5-2 tredje ledd nytt fjerde punktum skal lyde:

Ved utstedelse av nytt førerkort skal det gamle førerkortet innleveres for makulering eller makuleres av innehaver, med mindre førerkortet allerede er innlevert, makulert, innlevert i utlandet i forbindelse med innbytte eller meldt tapt.

§ 7-2 fjerde ledd skal lyde:

Dersom førerkortet kommer til rette, skal det straks innleveres til en trafikkstasjon eller makuleres av innehaver

§ 7-4 om tredje ledd skal lyde:

Førerkortet som skiftes ut skal innleveres til trafikkstasjonen eller makuleres av innehaver.

3.1.9 Anerkjennelse og innbytte av førerkort utstedt i Storbritannia ved eventuell Brexit uten avtale

Ny § 8-4 skal lyde:

§ 8-4 Førerkort utstedt i Storbritannia

Førerkort utstedt i Storbritannia anerkjennes på lik linje med førerkort utstedt i EØS-stat, jf. § 8-1 første ledd.

Ny § 9-4 skal lyde:

§ 9-4 Førerkort utstedt i Storbritannia

Førerkort utstedt i Storbritannia anerkjennes på lik linje med førerkort utstedt i EØS-stat, jf. § 9-2.

Ny § 10-7 skal lyde:

§ 10-7 Innbytte av førerkort utstedt i Storbritannia

Førerkort fra Storbritannia kan byttes til norsk førerkort etter reglene i §§ 10-3 og 10-4. Innbytte forutsetter at førerrettighetene bekreftes av britiske førerkortmyndigheter.

3.1.10 Digitale tjenester

3.1.10.1 Automatiserte vedtak

Vegdirektoratet foreslår en bestemmelse i § 15-1 som gir hjemmel for å gjøre automatiserte vedtak og at det er Statens vegvesen som er vedtaksmyndighet. Adgangen til å klage på automatiserte vedtak og retten til å få klagen behandlet manuelt omhandles i § 15-2. I prinsippet vil alle klager innebære stor grad av manuell behandling da man for å få en reell klagebehandling må sjekke at det som er utledet fra systemene er korrekt resultat.

Som kjent skal Statens vegvesen omorganiseres og dagens regioninndeling vil opphøre. Det er besluttet at det ikke lenger skal henvises til regionvegkontor som førsteinstans ved behandling av saker i Statens vegvesen. I stedet skal Statens vegvesen benyttes om førsteinstans og Vegdirektoratet om andre instans (klageinstans).

Ny § 15-1 skal lyde:

§ 15-1 Automatiserte vedtak

Utstedelse av førerkort og midlertidig kjøretillatelse kan skje som automatisert vedtak.

Statens vegvesen er vedtaksmyndighet for automatiserte vedtak etter denne forskriften.

Ny § 15-2 skal lyde:

§ 15-2 Klage på automatiserte vedtak

Vegdirektoratet er klageinstans. Førerkortsøker kan kreve manuell behandling av klagesaken.

3.1.10.2 Digitalt førerkort

Som nevnt foreslår vi i utgangspunktet at alle som Statens vegvesen har registrert et digitalt bilde av skal kunne ta i bruk et digitalt førerkort, forutsatt at vedkommende oppfyller øvrige vilkår for å kunne få utstedt et norsk førerkort. Det vi si at førerkortinnehaveren fortsatt må ha fast bosted i Norge, jf. definisjonen i førerkortforskriften § 2-3, at vedkommende fortsatt har gyldig førerett i minst en klasse jf. forslaget til § 2-1 første ledd.

§ 15-3 Digitalt førerkort

Innehaver av gyldig norsk førerkort som oppfyller gjeldende vilkår for å få utstedt norsk førerkort, herunder at førerkortbildet er lagret digitalt, kan i tillegg få digitalt førerkort.

Aktivering av digitalt førerkort er enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Etterfølgende oppdatering av digitalt førerkort, som følge av utstedelse av nytt fysisk førerkort, er en del av vedtaket om utstedelsen av det fysiske førerkortet.

For at digitalt førerkort skal være gyldig for kjøring må førerkortinnehaveren godta og følge brukervilkårene, sikre at digitalt førerkort er aktivert, at det kan fremvises og er kontrollerbart på enheten.

Digitalt førerkort skal ha samme gyldighet som det fysiske førerkortet, med mindre gyldigheten skal begrenses etter reglene om utfasing i § 4-6 eller reglene om gyldighet knyttet til alder i § 4-1. Ved registrert innbytte av norsk fysisk førerkort i utlandet vil det norske digitale førerkortet bli ugyldig.

Midlertidig førerbevis og midlertidig kjøretillatelse kan utstedes i digitalt førerkort. Status om beslag av førerkort og inndragning av førerett oppdateres i digitalt førerkort.

Digitalt førerkort kan når som helst deaktiveres av innehaver.

3.1.10.3 Krav til førerkortbilder

§ 15- 4 Krav til bildet av førerkortinnehaver

Bildet til førerkort skal oppfylle de krav som fremgår av Statens vegvesens retningslinjer.

Bildet skal ellers oppfylle følgende krav:

- a) bildet skal vise ansiktet til innehaveren slik vedkommende ser ut i dag uten hodebekledning eller lignende*
- b) begge øynene og ørene skal være helt synlige*
- c) blikket skal være rettet mot kameraets linse*
- d) ansiktsuttrykket skal være nøytralt og munnen skal være lukket*
- e) bakgrunnen skal være lys uten kraftige skygger*
- f) ansiktet skal være jevnt belyst*
- g) briller må ikke benyttes*

Ansiktet til førerkortsøkeren må være avbildet rett forfra.

Personer kan av religiøse eller andre særskilte grunner, for eksempel ved sykdom, bruke hodeplagg på bildet når det er grunn til å anta at vedkommende vil bruke tilsvarende hodeplagg i fremtidige kontroller. Hodeplagget må ikke tildekke noe av ansiktet eller mer av hodet enn det som er nødvendig. Begge ørene skal være synlige.

3.1.10.4 Selvbetjeningsløsninger

§ 15–5 Selvbetjeningsløsninger – Din side

Statens vegvesens selvbetjeningstjenester for førerkort på internett er samlet på Din side.

Det kan ikke bestilles mer enn to førerkort som duplikat eller utskifting på Din side i løpet av de siste 12 måneder. Utstedelser ut over dette må skje ved personlig oppmøte.

3.1.11 Behandling av personopplysninger

Nytt kapittel 16 om behandling av personopplysninger.

3.1.11.1 Register og formålet med behandlingen

Førerkortopplysninger er som nevnt lagret i to ulike registre, førerkortregisteret og bilde- og signaturregisteret. Det felles formålet for personopplysninger som behandles til førerkortformål er foreslått tatt inn i første ledd. I andre ledd omtales førerkortregisteret og tredje ledd omtaler bilde- og signaturregisteret.

§ 16–1 Register og formålet med behandlingen

Statens vegvesen kan behandle personopplysninger for å forvalte førerrettigheter og førerkort, herunder å kontrollere disse.

Statens vegvesen skal føre et sentralt førerkortregister for å forvalte førerrettigheter og andre kompetanser knyttet til førerett, samt å kontrollere disse.

Statens vegvesen skal føre et bilde- og signaturregister til bruk for utstedelse av førerkort og andrekompetansebevis. Registeret kan også brukes til identitetskontroll knyttet til forvaltnings- og kontrolloppgaver etter vegtrafikkloven.

3.1.11.2 Opplysninger som kan behandles

Førerkortregisteret inneholder veldig mye detaljinformasjon om den enkeltes førerkort- og førerettshistorikk. Listen over opplysninger som kan behandles skal være uttømmende. Det er derfor nødvendig å benytte enkelte samlebegreper for enkelte typer av informasjon, f.eks. ulike datoer og detaljer rundt utstedelser osv. Formuleringen *historikk over tidligere førerrettigheter og utstedte førerkort* er ment å dekke nødvendige informasjonselementer for å ivareta en fullstendig historikk.

Adgangen til å legge inn merknader i førerkortregisteret er begrenset til en spesialistfunksjon. Det kan være nødvendig å legge inn merknader om f.eks. at føreretten er omgjort forvaltningsrettslig dersom det avdekkes f.eks. juks etter at førerkort er utstedt. Dette har forekommet der tolk har bidratt til juks og kontroll av opptaket i ettertid har avdekket dette.

§ 16-2 Opplysninger som kan behandles

I førerkortregisteret kan det behandles opplysninger om personer som har søkt om, har eller har hatt norsk førerkort: navn, kjønn, fødeland, fødselsnummer, adresse, om man er registrert som fast bosatt i Norge, foretrukket målform, dato for førerkort første gang i Norge, hvilke førerkortklasser den registrerte har førerett i og gyldighet for disse, gyldige klasser med utløpsdatoer på eksisterende førerkort, førerkortkoder som utvider eller begrenser rettigheter, historikk over tidligere førerrettigheter og utstedte førerkort, førerkortnummer, utstedende trafikkstasjon, eventuelle merknader som henvisning til et saksnummer, sperrefrist for førerkort, beslag eller inndragning av førerkort så lenge føreretten ikke er gjenervrevet.

I foto- og signaturregisteret kan det behandles følgende opplysninger: navn, kjønn, fødselsnummer, ansiktsfoto, dato på bildet og signatur.

3.1.11.3 Behandlingsansvarlig og krav om tilgangskontroll

Det er Statens vegvesen som fastsetter formålet med registrene. Samtidig har politiet direkte tilgang til førerkortregisteret og vil få tilgang til bilde- og signaturregisteret. Disse tilgangene har de på bakgrunn av at de kontrollerer førerkort, utsteder midlertidige kjøretillatelser og registrerer beslag av førerkort og tap av førerett i førerkortregisteret. Det vil ikke være mulig for Statens vegvesen å være behandlingsansvarlig for politiets behandling av personopplysninger i førerkortregisteret og bilde- og signaturregisteret. Vi kan logge

politiets bruk, men vil aldri kunne kontrollere om de oppfyller kravene til behandling av personopplysninger som følger av personopplysningsloven.

Vegdirektoratet foreslår derfor en todelt bestemmelse hvor første ledd fastsetter at det er Statens vegvesen som er behandlingsansvarlig etter § 16-1 og § 16-2 da det er vi som fastsetter formålet med behandlingen i registrene og som legger til rette for hvilke typer opplysninger som kan registreres. Fordi politiet har en direkte tilgang som Statens vegvesen ikke kan føre tilsyn med bruken av, foreslår vi at de tillegges et eget behandlingsansvar som foreslås fastsatt i bestemmelsens andre ledd.

§ 16-3 Behandlingsansvarlig

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

Andre myndigheter som behandler personopplysninger etter denne forskriften er behandlingsansvarlig for sin behandling av opplysningene.

§ 16-4 Tilgangskontroll

Bare personer som har behov for det i sin tjeneste skal ha tilgang til førerkortregisteret og bilde- og signaturregisteret. Tilgangen skal begrenses ut i fra hvilken rolle den enkelte tjenesteperson har.

Før tilgang gis skal opplæring for å sikre nødvendig kunnskap om personvern og informasjonssikkerhet være gjennomført.

3.1.11.4 Utlevering av opplysninger

Denne bestemmelsen er kun ment å regulere hva som kan utleveres etter formålet til førerkortregisteret og bilde- og signaturregisteret. Bestemmelsen er ikke til hinder for utlevering av opplysninger som har hjemmel i annen lovgivning og heller ikke utlevering av opplysninger etter vtrl. § 43 b andre ledd. Vegdirektoratet vurderer det slik at det ikke er nødvendig å presisere dette i forskriften, men ber om innspill på dette.

§ 16-5 Utlevering av opplysninger

Politiet kan behandle personopplysninger i førerkortregisteret og bilde- og signaturregisteret for å utføre forvaltnings- eller kontrolloppgaver etter vegtrafikkloven, eller forskrift gitt i medhold av vegtrafikkloven.

Opplysninger kan utleveres til andre lands førekortmyndigheter så lenge utleveringen ikke er uforenelig med formålet for behandlingen. Personopplysninger om førerkortinnehavere utleveres til andre EØS-land gjennom EUs elektroniske meldingsutvekslingssystem til bruk i førerkortsaker, herunder kontroll av førerkort og yrkessjåførbevis og i saker om trafikkovertrедelser.

3.1.11.5 Krav til gjennomføring av sikkerhetsrevisjoner

§ 16–6 Sikkerhetsrevisjoner

Det skal gjennomføres systematiske sikkerhetsrevisjoner for å sikre at behandlingen skjer i tråd med personopplysningsloven og personopplysningsforskriften.

3.1.12 Helsekrav – vedlegg 1 til førerkortforskriften

I vedlegg 1 gjøres det følgende endringer:

§ 1 bokstav g skal lyde:

g) Elektronisk helsemelding: Legens eller optikerens konklusjon etter utfylt helseattest eller synsattest som sendes elektronisk til førerkortregisteret.

Gjeldende bokstav g blir bokstav h.

§ 4 første ledd bokstav e skal lyde:

e) ved fornyelse av førerkort etter fylte 80 år.

§ 4 andre og tredje ledd skal lyde:

Dersom helsekravene er oppfylt uten tidsbegrensning eller annen begrensning, eventuelt kun begrenset med krav til bruk av synskorreksjon kode 01, kan legen eller optikeren overføre konklusjonen fra helseattesten eller synsattesten elektronisk til førerkortregisteret. I andre tilfeller må søker om førerett selv levere konklusjonen fra helseattesten til Statens vegvesen. Helseattesten må ikke være eldre enn tre måneder ved fremleggelse etter bestemmelsene i første ledd.

3.1.13 Overgangsbestemmelser

Som følge av forslaget om heving av aldersgrensen fra 75 til 80 år for krav til fornyelse av førerkort med helseattest i lette klasser må enkelte overgangsbestemmelser for førerkort som er utstedt etter tidligere forskrifter oppdateres.

I vedlegg 5 gjøres det følgende endringer:

§ 1 tredje ledd skal lyde:

Fra innehaveren fyller 80 år gjelder § 4-1.

§ 2 tredje ledd skal lyde:

Fra innehaveren fyller 80 år gjelder § 4-1.

§ 3 andre ledd skal lyde:

Fra innehaveren fyller 80 år gjelder § 4-1.

3.1.14 Endringer i trafikkopplæringsforskriften

I trafikkopplæringsforskriften gjøres det følgende endringer:

§ 29-1 sjette ledd andre og tredje punktum oppheves.

§ 29- 10 Oppheves

Vegdirektoratet foreslår at alle endringene trer i kraft fra 1. juni 2019.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

4.1 Konsekvenser for privatpersoner

4.1.1 Personvernkonsekvenser

Forskriftsregulering av Statens vegvesens digitale førerkorttjenester og ufyllende bestemmelser om rammene for behandling av personopplysninger på førerkortområdet vil gi bedre rettssikkerhet og personvern for de registrerte.

At man tar i bruk digitalt førerkort gjør at personopplysninger vil lagres lokalt på private mobiltelefoner og nettbrett. Fordi det tas i bruk ny teknologi med potensielt mange brukere vil det bli gjennomført en DPIA (Data Protection Impact Assessment) som er en personvernkonsekvensutredning for å sikre at personvernet ivaretas på en god måte også ut i fra brukerens perspektiv. Det er gjennomført verdivurdering og risiko- og sårbarhetsanalyse for å sikre at tilstrekkelig tilgjengelighet, konfidensialitet og integritet i tjenesten.

At RESPER nå også skal benyttes til utveksling av førerkortopplysninger til andre EØS-land i kontrollsammenheng innebærer en utvidet bruk av dette nettverket. Tidligere har det kun blitt utvekslet opplysninger i forbindelse med førerkortsaker, f.eks. innbytte. Denne utvidelsen er utenfor det opprinnelige formålet, men anses forenelig med dette da kontroll av førerkort er en viktig oppgave for å opprettholde og bedre trafikksikkerheten.

4.1.2 Økonomiske og administrative konsekvenser

Lansering av digitalt førerkort vil innebære at førerkortinnehavere får en gratis alternativ måte å dokumentere sin førerrett på ved kjøring i Norge.

Dersom aldersgrensen for krav til helseattest for eldre heves fra 75 til 80 år vil det innebære forenkling og en besparelse på 500–800 kr for hver fornyelse i tillegg til at de sparer tid og reisekostnader for de oppmøtene de slipper på trafikkstasjonen.

Dersom endringen skal tre i kraft fra 1. juni 2019 vil det være en gruppe som snart fyller 75 år som får melding om at de må fornye førerkortet med helseattest. De som oppfyller helsekravene og som har førerkort som har gyldighet til 100-års dagen trenger ikke å fornye førerkortet med helseattest før de fyller 80 år. Vegdirektoratet vil utarbeide en kommunikasjonsplan for å nå ut med informasjon til eldre som er i målgruppen for endringene.

4.2 Konsekvenser for det offentlige og private aktører

Forslagene til endringer får mindre konsekvenser for det offentlige.

Mye av saksbehandlingen i førerkortsaker er automatisert ved at det er laget regelmotorer som skal utlede førerkortklasser, førerkortkoder, gyldighet osv. Dette gir en mer effektiv saksbehandling og sikker saksbehandling som hindrer menneskelige feil.

Mange av de endringer som foreslås i regelverket innebærer utgifter til endringer i relevante IKT-systemer som må dekkes inn på tildelt budsjett. Dette gjelder blant annet for heving av aldersgrensen for krav til fornyelse av førerkort med helseattest for eldre og tilpasninger til digitale tjenester.

Samtidig vil heving av aldersgrensen for krav til helseattest innebære en besparelse i form av en betydelig reduksjon av antall fornyelsessaker på trafikkstasjonene.

En heving av aldersgrensen for krav til fornyelse av førerkort med helseattest for eldre vil også innebære en reduksjon i antallet besøk hos legekantorene. Dette vil gi tapte inntekter, men frigjøre tid til andre oppgaver.

4.3 Høringsfrist

Vi ber om at høringsinstansenes uttalelser innen **26. april 2019**. Hørings svar sendes inn enten elektronisk via www.vegvesen.no > offentlige høringer, til firmapost@vegvesen.no eller pr. post til Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo.