



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endring av:

- forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort (førerkortforskriften)
- forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften)

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
15. desember 2017

Høringsnotat – Høring om forslag til endring av forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort (førerkortforskriften) og endring av forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften).

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	4
2	Foreslåtte endringer i førerkortforskriften .....	4
2.1	§ 2-1 <i>Førerett, førerkort, kompetansebevis m.m</i> .....	4
2.2	§ 2-3 <i>Definisjon av fast bopel</i> .....	5
2.3	§ 4-4. <i>Manglende mørkekjøringsdel av trafikalt grunnkurs</i> .....	7
2.4	§ 4-5. <i>Manglende sikkerhetskurs på bane for klassene C, CE og D</i> .....	7
2.5	§ 5-5. <i>Særregler om teoretisk førerprøve</i> .....	7
2.6	§ 6-1. <i>Fornyelse av førerkort og førerett</i> .....	7
2.7	§ 12-6. <i>Særregler for dumpere mv.</i> .....	9
2.8	§ 14-3. <i>Dispensasjoner</i> .....	10
2.9	§ 14-5. <i>Overgangsbestemmelser for førerett ervervet etter forskrift 23. februar 1979 nr. 4 om førerkort og førerprøve m.v.</i> .....	10
2.10	Vedlegg 1 – Helsekrav .....	11
2.10.1	§ 1.....	11
2.10.2	§ 31.....	11
2.11	Vedlegg 4 – Førerkortkoder .....	16
2.12	Vedlegg 5 § 1 <i>Førerkort klasse 1 og 2</i> .....	16
2.12.1	Bakgrunnen for forslaget .....	16
2.12.2	Vår vurdering .....	18
2.12.3	Alternative løsninger .....	21
2.12.4	Alternative forslag til forskriftstekst .....	23
2.13	Vedlegg 6 § 5 <i>Førerett for traktor</i> .....	23
2.14	Vedlegg 6 § 6 <i>Førerett for beltemotorsykkel</i> .....	24
3	Foreslåtte endringer i yrkessjåførforskriften .....	24
3.1	§ 35. <i>Gyldighetstid, utstedelse og fornyelse av bevis</i> .....	24
3.1.1	Bakgrunn .....	24
3.1.2	Nærmere om forslaget .....	25
3.1.3	Gjeldende rett og tidligere rett.....	25
3.1.4	Fremmed rett .....	25

4	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	25
4.1	Førerkortforskriften .....	25
4.2	Yrkessjåførforskriften .....	27
5	Høringsfrist .....	27

## 1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endring av forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort (førerkortforskriften) og endring av forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften).

I denne høringen foreslås ulike endringer i førerkortforskriften og en endring i yrkessjåførforskriften § 35 andre ledd fjerde punktum.

I førerkortforskriften foreslås det at kravet om praktisk prøve ved fornyelse av tunge klasser mer enn ett år etter utløpsdato fjernes. I tillegg foreslås blant annet en endring i ordlyden i forskriftens særregler om dumpere, og en presisering i definisjonen av fast bopel. Videre foreslås det en overgangsregel som sikrer rettigheten til å kjøre mobilkran for personer som har rett til å føre motorredskap på bakgrunn av klasse 1 og 2 fra et gammelt grønt førerkort utstedt før 1979.

I samarbeid med Helsedirektoratet foreslås også endringer i førerkortforskriften vedlegg 1 Helsekrav. I kapittel 12 om diabetes gjøres endringer som følge av direktiv 2016/1106/EU som gjennom de foreslåtte endringene implementeres i norsk rett. Høringsbrevets punkt 2.10 er utarbeidet av Helsedirektoratet.

De resterende forslagene er i hovedsak presiseringer i eksisterende regelverk, uten at det medfører noen realitetsendringer.

I yrkessjåførforskriften § 35 andre ledd nytt fjerde punktum foreslås en endring vedrørende gyldighetstid ved fornyelse av yrkessjåførkompetansebevis.

Under punkt 2 følger en nærmere beskrivelse av de endringer som er foreslått i førerkortforskriften, og under punkt 3 er forslaget til endring i yrkessjåførforskriften beskrevet.

Forslag til endringsforskrifter følger som vedlegg 2 til dette høringsnotatet.

## 2 Foreslåtte endringer i førerkortforskriften

### 2.1 § 2-1 *Førerrett, førerkort, kompetansebevis m.m*

Begrepene «fullverdig førerrett» og «fullverdig førerkort» er sentrale ved anerkjennelse av utenlandske førerkort og ved innbytte til norsk førerkort. Det er eksempelvis dokumentert «fullverdig førerrett» som gir rett til innbytte etter førerkortforskriften § 10-2 første ledd. En fullverdig førerrett dokumenteres først og fremst gjennom fremleggelse av et «fullverdig førerkort». Det er ønskelig med en klargjøring av hva disse begrepene innebærer, og det foreslås derfor at de tas med i listen med definisjoner i § 2-1.

Videre foreslås teksten «innbytte av utenlandsk førerkort» tilført i definisjonen av «søker om førerett», slik at definisjonen samsvarer med den definisjon som fremgår av førerkortforskriftens vedlegg 1 § 1 bokstav d.

I bestemmelsens nåværende sjettede ledd (nytt åttende ledd) foreslås deler av andre punktum strøket. Dagens tekst angir at førerkortutstedelse etter «innbytte, utvidelse eller fornyelse av EØS-førerkort» ikke regnes som førstegangsutstedelse. Førerkort utstedt i andre EØS-stater kan ikke utvides eller fornyes i Norge uten at det er foretatt et innbytte. Slik teksten står i dag kan det forstås slik at utvidelse og fornyelse er alternativer til innbytte, og teksten foreslås derfor endret slik at det kun fremgår at innbytte ikke anses som førstegangsutstedelse.

## 2.2 § 2–3 *Definisjon av fast bopel*

Begrepet fast bopel er et sentralt begrep i førerkortforskriften. Det er en forutsetning for utstedelse av norsk førerkort at søker har fast bopel i Norge jf. førerkortforskriften § 5–2. Dette er et krav som fremgår av direktiv 2006/126/EF (tredje førerkortdirektiv) artikkel 12, og som Norge derfor er forpliktet til å følge.

Ordlyden i førerkortforskriften § 2–3 er en direkte oversettelse av den danske versjonen av tredje førerkortdirektiv, og fremstår i dag som uklar. I den danske versjonen er kravet til fast bopel definert som det sted en person har «personlige eller erhvervsmæssige tilknytning». Mye tyder på at dette er en feiloversettelse, og at ordet «eller» er blitt brukt istedenfor ordet «og». I den engelske versjonen er ordlyden «personal and occupational ties». Også i den tyske<sup>1</sup> og franske<sup>2</sup> versjonen er ordet «og» brukt. Ordet «og» gir bestemmelsen bedre mening og sammenheng. Ved bruk av ordet «eller» fremstår det som kravet til fast bopel er oppfylt hvis personen enten har personlig tilknytning eller ervervsmessig tilknytning. Det gir lite mening ettersom bestemmelsen etter tredje komma definerer hvor fast bopel er dersom personen ikke har noen ervervsmessig tilknytning. Vegdirektoratet foreslår derfor en endring av ordlyden slik at det fremgår at man må ha personlig og ervervsmessig tilknytning, i motsetning til personlig eller ervervsmessig tilknytning. Ordlyden vil da samsvare med de definisjoner av begrepet «fast bopel» som fremgår av den engelske, tyske og franske versjonen av tredje førerkortdirektiv.

Bestemmelsens utforming oppleves i dag som lite leservennlig. Det foreslås derfor en ny utforming av første ledd. Første ledd utgjør hovedregelen, og oppstiller to alternative vilkår for fast bopel. Disse vilkårene vil nå oppstilles i listeform. En slik oppdeling vil gjøre bestemmelsen mer oversiktlig og lettere å forstå.

I andre ledd foreslås det enkelte språklige endringer, uten at dette vil påvirke bestemmelsens innhold. I dag fremgår det av andre ledd siste punktum at egne regler gjelder for studenter «fra EØS-stat». Dette endres til «med fast bopel i en annen EØS-stat»,

---

<sup>1</sup> «(...) wegen persönlicher **und** beruflicher Bindungen (...)» (vår utheving)

<sup>2</sup> «(...) en raison d'attaches personnelles **et** professionnelles (...)» (vår utheving)

slik at det ikke oppstår tvil om at det er faktisk fast bopel som er avgjørende, og ikke statsborgerskap eller lignende.

Videre foreslås det tilføyet en beskrivelse av hva som ligger i «personlig tilknytning» i et nytt tredje ledd, samt en beskrivelse av utgangspunktet for vurderingen av fast bopel i et nytt fjerde ledd.

«Personlig tilknytning» er et sentralt begrep i definisjonen av fast bopel. Begrepet er ikke definert i førerkortdirektivet. I Norge er dagens praksis at en person har personlig tilknytning i den stat han både har sin nærmeste tilknytning til personer og disponerer bolig. Med nærmeste personlige tilknytning menes partner og/eller barn under 18 år. Dersom vedkommende har ervervsmessig tilknytning til én stat og personlig tilknytning til en annen stat, og derfor vekselvis oppholder seg i to eller flere stater, anses han å ha fast bopel i den stat hvor han har personlig tilknytning. Dette forutsetter at han regelmessig vender hjem til det sted han har personlig tilknytning. Normalt vil én hjemreise per måned anses som regelmessig hjemreise i denne sammenheng, men dersom det er snakk store reiseavstander vil likevel ikke like hyppig hjemreise kunne påkrevs. Det må foretas en konkret vurdering i det enkelte tilfellet. Avgjørende er ikke at vedkommende har faste returer, men at han med jevne mellomrom oppsøker sin bolig og partner og/eller mindreårige barn. Ettersom det ikke uten videre er klart hva «personlig tilknytning» innebærer i førerkortsammenheng anser vi det som ønskelig at det fremgår av forskriften hvilke krav som stilles, og dette foreslås tilføyet som et nytt tredje ledd i § 2–3. Dersom vedkommende hverken har partner eller barn under 18 år vil andre nære personlige forbindelser vektlegges i vurderingen av fast bopel. Slike nære personlige forbindelser kan være nær slekt, eksempelvis foreldre, søsken og besteforeldre, eller andre forhold som gjør at man har en sterk personlig tilknytning til stedet.

Det er en forutsetning for utstedelse av førerkort at søkeren er registrert i Folkeregisteret som bosatt i Norge jf. § 5–2. Folkeregistrering har imidlertid også betydning i vurderingen av hvor en person har fast bopel etter § 2–3. Når det skal vurderes hvor en person har fast bopel i førerkortsammenheng, er dagens praksis at det tas utgangspunkt i om vedkommende er registrert i det norske folkeregisteret. I tilfeller hvor søker mener fast bopel ikke stemmer overens med det som fremgår av Folkeregisteret påligger det vedkommende å dokumentere den faktiske situasjonen. Dette bør fremgå direkte av forskriften, og foreslås derfor tilføyet i et nytt fjerde ledd i § 2–3.

Dagens tredje ledd omhandler hvilket tidspunkt det skal tas utgangspunkt i beregningen av fast bopel. Det fremgår her at fast bopel skal regnes fra det tidspunkt vedkommende får, eller skulle ha fått, fødselsnummer gjennom Folkeregisteret. Praksis har tidligere vært at bosetting har blitt beregnet fra dato for oppholdstillatelse, tillagt seks uker. Denne fremgangsmåten ble valgt som en forenkling grunnet ulik behandlingstid ved innmelding i Folkeregisteret. Innflyttere plikter å melde flytting til Folkeregisteret innen 8 dager, og saksbehandlingstiden hos Folkeregisteret kan være opptil fem uker. Da vi i saksbehandlingen har sett at dato for innvilget oppholdstillatelse og dato for bosetting i bostedsattest fra Folkeregisteret normalt har vært tilnærmet sammenfallende, er praksis nå

endret slik at fast bopel regnes fra den bosettingsdato som fremgår av bostedsattesten. Dette forenkler situasjonen for søker, samt gjør saksbehandlingen mer effektiv. Det bør fremgå av forskriften at det er den dato som fremgår av bostedsattesten som er utgangspunktet for beregningen, og dette foreslås derfor tilføyet i tredje ledd.

### 2.3 § 4–4. *Manglende mørkekjøringsdel av trafikal grunnkurs*

Reglene for manglende mørkekjøringsdel av trafikal grunnkurs fremgår av § 4–4. § 4–4 tredje ledd er en overgangsbestemmelse for midlertidig førerkort klasse B utstedt før 1. mars 1995 med to års gyldighetstid, og fremstår som malplassert i en bestemmelse som regulerer manglende mørkekjøringsopplæring. Vegdirektoratet foreslår derfor å flytte tredje ledd til § 14–5 om overgangsbestemmelser for førerrett ervervet etter forskrift 23. februar 1979 nr. 4 om førerkort og førerprøve m.v. som et nytt sjette ledd, samtidig som innholdet endres som beskrevet nedenfor.

For lette klasser kreves det ikke lenger praktisk prøve for fornyelse av førerkort etter førerkortets utløpsdato. Av hensyn til likebehandling foreslår Vegdirektorat at kravet til praktisk prøve fjernes for denne gruppen førerkortinnehavere. Videre foreslås det at kravet til å dokumentere mørkekjøring frafalles for denne gruppen førere, ettersom det er vanskelig å dokumentere mørkekjøringskurs gjennomført så langt tilbake i tid at det elektroniske innmeldingssystemet ikke var innført. Endringen har liten praktisk betydning, da det er få førerkortinnehavere i denne gruppen.

### 2.4 § 4–5. *Manglende sikkerhetskurs på bane for klassene C, CE og D*

Kravet om praktisk prøve ved fornyelse av tunge klasser mer enn ett år etter utløpsdato i § 6–1 andre ledd foreslås fjernet. Se kommentar under § 6–1. § 4–5 foreslås endret, ved at henvisning til § 6–1 andre ledd første punktum i bestemmelsens andre ledd tredje punktum fjernes.

### 2.5 § 5–5. *Særregler om teoretisk førerprøve*

Henvisningen i § 5–5 første ledd andre punktum ble ikke oppdatert ved forskriftsendringen i 2013, og må endres. Henvisningen er i dag til § 5–1 annet ledd og tredje ledd nr. 3. Systematikken i § 5–1 ble endret i 2013, og tredje ledd nr. 3 fremgår i dag av § 5–1 tredje ledd andre punktum, og § 5–5 første ledd andre punktum endres for å komme i samsvar med dette.

### 2.6 § 6–1. *Fornyelse av førerkort og førerrett.*

Det følger av førerkortforskriften § 6–1 andre ledd at dersom førerkort i klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE har utløpt med mer enn ett år, må praktisk prøve bestås før klassen kan fornyes. Har søker flere førerkortklasser, er det tilstrekkelig at prøve bestås i den mest omfattende klassen som søkeren ønsker å fornye.

Tanken bak kravet om praktisk prøve ved fornyelse mer enn ett år etter utløpsdato er trafikksikkerhetshensyn. Det er snakk om førerrett for de største og tyngste kjøretøyene med

et høyt skadepotensiale i trafikken, og det er derfor ønskelig at kjøreefaring holdes ved like. Etter gyldighetstidens utløp har ikke førerkortinnehaver mulighet til å opprettholde kjøreefaringen, og i de tilfeller hvor det har gått mer enn ett år siden utløpsdato har man ansett det som nødvendig at det gjennomføres en praktisk prøve for å kontrollere at føreren fortsatt innehar den trafikale kompetanse som er påkrevet i vedkommende klasse.

Etter en ny vurdering av bestemmelsen ønsker Vegdirektoratet å fjerne kravet om praktisk prøve ved fornyelse av tunge førerkortklasser mer enn ett år etter utløpsdato. Bakgrunnen for dette er at Vegdirektoratet anser at kravet om praktisk prøve ved for sen fornyelse av førerett for tunge klasser i praksis ikke er et effektivt tiltak for bedre trafikksikkerhet sett i forhold til de ulemper et slikt krav fører med seg, samt at praktisk prøve ikke er et gjennomgående krav i sammenlignbare situasjoner i førerkortforskriften.

Vegdirektoratet mottar stadig klagesaker knyttet til førerkortforskriften § 6-1 andre ledd. I praksis ser vi at kravet til praktisk prøve i hovedsak rammer personer som av ulike grunner har glemt eller ikke har hatt anledning til å fornye klassene innenfor fristen, men som søker om fornyelse kort tid etter fristens utløp.

Som nevnt ovenfor er det ønskelig at kjøreefaring kontinuerlig vedlikeholdes av trafikksikkerhetshensyn. Man har imidlertid ingen garanti for at de som fornyer innenfor fristen faktisk har opprettholdt kjøreefaringen. Det kreves hverken dokumentasjon eller egenerklæring om dette ved fornyelser innenfor fristen, og en førerkortinnehaver kan inneha en førerkortklasse uten å ha benyttet seg av føreretten på mange år. Kravet om praktisk prøve sikrer heller ikke at kjøreefaringen holdes ved like hos førerkortinnehavere som fornyer etter fristen, kun at disse personene gjennomfører og består en praktisk prøve.

Kravet om praktisk prøve ved fornyelser mer enn ett år etter utløpsdato er ikke et gjennomgående krav i førerkortregelverket. Ved tilbakekall av førerett på grunn av helserelaterte forhold kreves det ikke praktisk prøve for gjenoppretting av føreretten, selv om føreretten har vært tilbakekalt i mer enn ett år, så lenge tilbakekallet har skjedd innenfor førerkortklassens gyldighetstid.

Den som har bestått en avsluttende prøve kan vente i opptil fem år med å hente ut førerkortet. Først når det er gått mer enn fem år siden avsluttende prøve ble avlagt må man avlegge ny avsluttende prøve for å gjennerve føreretten jf. trafikkopplæringsforskriften § 29-1 siste ledd andre punktum.

Gjennom kravet om praktisk prøve i § 6-1 andre ledd har man gjort regelverket strengere for personer som fornyer tunge førerkortklasser mer enn ett år etter utløpsdato, enn for personer som har fått føreretten inndratt over lengre tid fordi de ikke oppfyller helsekravene, eller for nye og uerfarne førere som venter med å hente ut førerkortet sitt etter bestått avsluttende prøve. Etter vår vurdering er kravet om praktisk prøve i § 6-1 andre ledd for strengt i forhold til resten av førerkortregelverket.

Innlevering av helseattest er en forutsetning for fornyelse av førerkort i tunge klasser, og vi anser dette som et tilstrekkelig krav for fornyelse også for førerkortklasser utløpt med mer enn ett år.



Oppheving av § 6-1 andre ledd første punktum fører med seg en endring i § 4-5 andre ledd. Se kommentar under § 4-5.

§ 6-1 andre ledd andre punktum slår fast at en person med flere førerkortklasser kun behøver å bestå prøve i den mest omfattende førerkortklassen når det stilles krav om praktisk prøve. Bestemmelsens andre ledd tredje og fjerde punktum angir hva som er å anse som mest omfattende førerkortklasse, og at prøve i klasse B, C, C1, D, D1, eventuelt med tilhenger, anses å dekke klassene A, A2, A1, AM, S og T. Ved tilbakekalt eller inndratt førerett kan nytt førerkort utstedes når søker dokumenterer at vilkårene for gjennerverv av føreretten foreligger jf. § 6-1 tredje ledd. § 6-1 andre ledd andre til fjerde punktum er relevant også når det stilles vilkår om prøve ved tilbakelevering av førerett som har vært inndratt. Systemet som fremgår i andre ledd følges i praksis, men dette fremgår i dag ikke av forskriften. Ved oppheving av § 6-1 andre ledd første punktum foreslås andre ledd andre til fjerde punktum derfor flyttet til bestemmelsens tredje ledd.

## 2.7 § 12-6. Særregler for dumpere mv.

For å føre motorvogn med tillatt totalvekt over 7 500 kg, må fører ha førerett for klasse C jf. førerkortforskriften § 3-7. Dumper har tillatt totalvekt over 12 000 kg, og er klassifisert som N3 (lastebil). Førerett for klasse C er derfor påkrevet for føring av dumper. Dette gjelder med mindre dumperen har en konstruktiv hastighet på under 30 km/t og derfor er definert som motorredskap jf. kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 4 andre ledd andre punktum.

Førerkortforskriften § 12-6 åpner for at dumpere mv. som på grunn av sin vekt eller dimensjon ikke kan brukes på offentlig veg, og som faller inn under førerkortkravene for klasse C, på visse vilkår likevel kan føres av personer med førerett for klasse B «*på varig fysisk avsperrert industriområde mv.*». Fører må ha gjennomgått relevant bedriftsintern opplæring, og obligatorisk opplæring og prøve fastsatt av arbeidsmiljømyndighetene.

Unntaket ble tatt inn i førerkortforskriften i 2010 på bakgrunn av at Vegdirektoratet anså opplæring som nevnt ovenfor som tilstrekkelig, og den førerkortrettede opplæring for klasse C som mindre relevant for den aktuelle bruken.

Ordet *varig* ble tatt inn i 2012 for å presisere at særreglene ikke gjelder på vegarbeidsområder eller andre avsperrerte områder med slik kjøring i bare kortere tidsrom som fra noen måneder inntil noen år.

Vegdirektoratet har mottatt tilbakemeldinger om at ordlyden «varig fysisk avsperrert industriområde» medfører uheldige konsekvenser for anleggsbransjen, senest i brev fra Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) i mars i år. Det er særlig kravet om at området må være et «industriområde» og at den fysiske avsperringen må være «varig», som skaper problemer i praksis. En konsekvens er at ordlyden fratrukker en stor del av lærlingene mulighet for opplæring på dumper.

Bransjen har ofte anlegg som på en eller annen måte er fysisk stengt for annen trafikk enn egen intern anleggstrafikk. Det gjelder for eksempel i forbindelse med bygging av tunneler og utkjøring av tunnelmasser, og bygging av nye vegger hvor disse er helt stengt for vanlig trafikk under byggeperioden.

Etter å ha gjort en ny vurdering er Vegdirektoratet kommet til at

- det er den bedriftsinterne opplæringen, og obligatorisk opplæring og prøve fastsatt av arbeidsmiljømyndighetene som best kan ivareta sikkerheten ved bruk av dumper på anleggsområder
- den førerkortrettede opplæringen i klasse C har andre mål og er på mange måter ikke relevant i denne sammenhengen
- særreglene for dumper mv. bør kunne gjelde anleggsområder, ikke bare industriområder
- det ikke er nødvendig å kreve at avsperringen skal være varig

På bakgrunn av dette foreslår Vegdirektoratet å endre ordlyden fra «varig fysisk avsperrert industriområde» til «avsperrert område».

Et område anses i denne sammenhengen for avsperrert når annen trafikk er hindret adgang ved gjerde, sperrebånd, skilt e.l.

Det er imidlertid viktig å være klar over at denne endringen ikke åpner for at personer som kommer inn under unntaket for førerkort klasse C kan krysse offentlig veg. Slik kryssing kan eventuelt bare foretas med dumper som er registrert som motorredskap og m.a.o. har konstruktiv hastighet ikke over 40 km/t, jf. § 12-1.

## 2.8 § 14-3. *Dispensasjoner*

§ 14-3 regulerer adgangen til å gi dispensasjoner fra førerkortforskriften.

Bestemmelsens tredje ledd angir dispensasjonsadgangen for manglende mørkekjøringsdel av trafikalt grunnkurs etter § 4-4 andre ledd andre punktum og manglende sikkerhetskurs på bane for klassene C, CE og D etter § 4-5 andre ledd andre punktum.

Tidligere fremgikk det av § 4-4 andre ledd andre punktum og § 4-5 andre ledd andre punktum at det var krav til ny praktisk prøve dersom henholdsvis mørkekjøringskurs og glattkjøringskurs ikke ble gjennomført innen tidsfristen. Det er ikke lenger påkrevd med ny praktisk prøve ved manglende kurs i glattkjøring eller mørkekjøring. Det er tilstrekkelig at manglende kurs kan dokumenteres gjennomført for gjenerverv av føreretten.

§ 12-3 tredje ledd forslås opphevet ettersom bestemmelsene det henvises til er blitt endret og Vegdirektoratet mener det ikke lenger er behov for egen dispensasjonsadgang for §§ 4-4 og 4-5.

## 2.9 § 14-5. *Overgangsbestemmelser for førerett ervervet etter forskrift 23. februar 1979 nr. 4 om førerkort og førerprøve m.v.*

Tidligere § 4-4 tredje ledd om manglende mørkekjøring flyttes til § 14-5 som nytt sjette ledd. Se kommentar til § 4-4.

## 2.10 Vedlegg 1 – Helsekrav

### 2.10.1 § 1

I vedlegg 1 § 1 bokstav d endres teksten fra «første gangs utstedelse» til «førstegangsutstedelse».

### 2.10.2 § 31

Helsekravene til førerrett ved diabetes ble endret 1. oktober 2016 ved innføring av nytt vedlegg 1 til forskrift om førerkort m.m. av 19. januar 2004 nr. 298. Bestemmelsene er i samsvar med kravene i EU-direktiv 2009/113/EU.

Etter gjeldende bestemmelser er helsekravet til førerrett i førerkortgruppe 1 ikke oppfylt hvis det har vært mer enn ett anfall av alvorlig hypoglykemi siste tolv måneder. I et nytt direktiv vedtatt av EU-kommisjonen 7. juli 2016 – direktiv 2016/1106/EU – er kravet lempet. Ved mer enn ett anfall av alvorlig hypoglykemi i våken tilstand i løpet av de siste tolv månedene, må det gå tre måneder etter siste anfall før førerkort kan utstedes eller fornyes. I tillegg blir det stilt krav til uttalelse fra legespesialist og regelmessige legeundersøkelser. Søker/innehaver av førerrett må også være kjent med farene ved hypoglykemi og ha god nok kontroll med sykdommen.

Førerkortforskriften vedlegg 1 § 31 kolonne B har spesifikke helsekrav til førerrett i førerkortgruppe 1 for personer som bruker legemidler som kan gi hypoglykemi. Helsedirektoratet foreslår å endre § 31 kolonne B i tråd med endringen i direktiv 2016/1106/EU. Endringene i direktivet har sammenheng med økt kunnskap og bedre metoder for diagnostisering og behandling av hypoglykemi.

Norge har som EØS-medlem plikt til å implementere bestemmelser i EU-direktiv, men kan ha strengere nasjonale bestemmelser enn direktivene. Helsedirektoratet anser ikke at det er faglig grunnlag for å opprettholde kravet på tolv måneder, forutsatt at øvrige vilkår overholdes.

Dette forslaget er utarbeidet av Helsedirektoratet, men sendes av tekniske grunner på høring av Vegdirektoratet.

#### *2.10.2.1 Gjeldende norske bestemmelser*

Helsekravene til førerrett i førerkortgruppe 1 for personer med diabetes, fremgår i dag av førerkortforskriften vedlegg 1 §§ 30 og 31.

Førerkortgruppe 1 omfatter førerkortklassene AM, S, T, A1, A2, A, B og BE, jf. vedlegg 1 § 1 a).

#### *2.10.2.2 EU-direktiv og norske regler*

EU-direktiv 2009/113/EU av 25. august 2009 ble implementert i norsk rett gjennom endring av førerkortforskriften vedlegg 1 i 2010 og 2011. Etter vedlegg 1 § 2 nr. 8 og i tråd med direktivet kunne personer med diabetes som behandles med insulin eller andre

antidiabetika, ikke få førerkort med mer enn fem års gyldighet. Anfall av hypoglykemi i førerkortgruppe 1 var ikke særskilt regulert, men ble vurdert etter en bestemmelse om anfallsvis opptredende hjernefunksjonsforstyrrelser av ulik årsak, jf. tidligere vedlegg 1 § 2 nr. 3.

Ved innføringen av nye bestemmelser 1. oktober 2016 ble det fastsatt egne helsekrav for personer med diabetes som bruker legemidler som kan gi hypoglykemi, jf. § 31. I tråd med direktivet ble det forskriftsfestet at helsekravet ikke er oppfylt dersom det har vært mer enn ett anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre i løpet av de siste tolv månedene.

Etter EU-direktiv 2009/113/EU punkt 10.2 kan personer som har residiverende alvorlig hypoglykemi, ikke få førerrett eller fornye eksisterende førerrett.

«**Residiverende hypoglykemi**» defineres i direktivet som mer enn ett anfall av alvorlig hypoglykemi i løpet av en 12 måneders periode.

«**Alvorlig hypoglykemi**» defineres som en tilstand som krever bistand fra andre. Det vil si at det er behov for bistand fra andre for å få opp blodsukkeret.

#### *2.10.2.3 Nytt direktiv*

Nytt vedlegg 1 til førerkortforskriften ble vedtatt 13. juni 2016. I juli 2016 vedtok EU-kommisjonen et direktiv som endrer helsekravene ved hjertesykdom i EU-direktiv 2006/126/EF vedlegg III, samt artikkel 10.2 om helsekrav til førerrett i førerkortgruppe 1 ved mer enn ett tilfelle av alvorlig hypoglykemi siste 12 måneder.

Fristen for å implementere bestemmelsene er 1. januar 2018. Direktivet er gjengitt i sin helhet i engelsk og dansk tekst som vedlegg til høringsnotatet.

#### Helsekrav ved hjerte- og karsykdom

Ved utarbeidelsen av dagens helsekrav ved hjerte- og karsykdom, jf. vedlegg 1 §§ 25–29, ble det sett hen til det pågående arbeidet i en ekspertkomite nedsatt av EU og komiteens anbefalinger til nye helsekrav på dette området.

De norske bestemmelsene er omfattende, mer spesifiserte og gjennomgående like strenge eller strengere enn EU-kravene. På et par punkter er de nye EU-kravene tilsynelatende noe strengere. Vurdert blant annet i lys av unntaksbestemmelser i direktivet og det generelle helsekravet som gjelder ved all hjerte- og karsykdom etter vedlegg 1 § 25, anser Helsedirektoratet at det likevel ikke er behov for å gjøre endringer i helsekravene ved hjerte- og karsykdom i vedlegg 1. Ved senere revisjon av vedlegg 1 vil det være aktuelt også å gjennomgå kapittel 11 om hjerte- og karsykdommer for å vurdere mulige endringer.

## Helsekrav ved diabetes

For personer med diabetes og behov for legemidler som kan gi hypoglykemi, innebærer det nye direktivet en lemping av helsekravet i førerkortgruppe 1 sammenlignet med tidligere direktiv og gjeldende norsk rett. Selv om Norge kan ha strengere nasjonale bestemmelser enn det som fremgår av direktivene, anser Helsedirektoratet at endringene bør gjennomføres også i norsk regelverk. Forslag til endring vedlegg 1 § 31 blir derfor sendt på høring.

Det nye direktivet åpner i punkt 10.2 for å kunne ha førerrett i førerkortgruppe 1, selv om søker eller innehaver av førerrett har hatt mer enn ett anfall av alvorlig hypoglykemi i løpet av en tolv måneders periode. Etter endring av bestemmelsen må førerkort ikke utstedes eller fornyes for søkere eller førere som lider av residiverende alvorlig hypoglykemi, med mindre det foreligger en autorisert medisinsk vurdering, og det blir gjennomført regelmessige legeundersøkelser. Ved residiverende alvorlig hypoglykemi i våken tilstand må førerkort ikke utstedes eller fornyes før det har gått tre måneder etter siste anfall.

Den vedtatte endringen av direktivet er begrunnet med at det siden 2009-direktivet er skjedd en utvikling i kunnskap og metodene for å diagnostisere og behandle hypoglykemi. Arbeidsgruppen for diabetes, nedsatt av EUs førerkortkomité, kom til at det skal tas hensyn til denne utviklingen ved ajourføring av bestemmelsene. Dette gjelder særlig for betydningen av hypoglykemi under søvn, og varigheten av kjøreforbudet etter residiverende alvorlig hypoglykemi for søkere/innehavere av førerrett i førerkortgruppe 1.

I det nye direktivet er det også en åpning – i spesielle tilfelle («in exceptional cases») og med tett oppfølging – for å gjøre unntak fra regelen om tre måneders kjøreforbud etter siste anfall ved residiverende alvorlig hypoglykemi. Førerrett skal i slike tilfelle bare gis hvis det er behørig begrunnet av en autorisert medisinsk vurdering, og det foretas regelmessige legeundersøkelser som sikrer at personen fortsatt er i stand til å kjøre trafiksikkert når det tas hensyn til virkningene av den medisinske tilstanden.

EU-kommisjonen har ønsket å ta hensyn til spesielle forhold og tilpasse direktivet til en fremtidig utvikling innenfor hjerte- og karsykdommer og diabetes. Helsemyndighetene i de enkelte land bør derfor ha mulighet til å åpne for førerrett i godt begrunnede individuelle saker, fremgår det av begrunnelsen for endringsdirektivet.

### *2.10.2.4 Helsedirektoratets vurderinger*

EU-direktivet fra 7. juli 2016 viderefører kravet til at personer med diabetes som behandles med legemidler som kan gi hypoglykemi, må vise at de forstår risikoen ved anfall av hypoglykemi. De må også være i stand til å kontrollere sykdommen på tilfredsstillende måte. Førerkort kan ikke utstedes eller fornyes for søkere eller innehavere av førerrett uten tilstrekkelig erkjennelse av tilstanden, jf. punkt 10.2.

Tilsvarende krav fremgår i dag av vedlegg 1 § 31 kolonne B bokstav b) og c): Helsekravet er oppfylt dersom føreren *b) har full innsikt i utvikling av hypoglykemi og farene det kan medføre og c) følger legens anbefalinger, herunder anbefaling om egenmåling av blodsukker i forbindelse med føring av motorvogn.*

#### Utvikling av metoder for kontroll av blodsukker

Før det nye EU-direktivet ble vedtatt i 2016, ble det fra flere hold uttrykt bekymring for at helsekravene i 2009-direktivet førte til at mange ikke meldte fra om at de hadde hatt anfall av alvorlig hypoglykemi, i frykt for å miste føreretten. Det kunne resultere i at de heller ikke fikk den behandlingen og oppfølgingen de trengte for å unngå nye anfall.

Hypoglykemi kan medføre en akutt trafikksikkerhetsrisiko hvis det opptrer under kjøring. Det er derfor viktig at personer som behandles med legemidler som kan gi hypoglykemi, er bevisst på risikoen ved for lavt blodsukker og har gode rutiner for egen kontroll med blodsukkernivået.

De senere årene har det vært stor utvikling og forbedring av metoder for å kontrollere blodsukkernivået. Dette gjør at man lettere vil kunne forebygge anfall av alvorlig hypoglykemi. Det gjelder blant annet bruk av såkalt CGM (Continuous Glucose Monitoring) som måler glukose i underhudsvevet, og ikke i blodet. Dette systemet og lignende målere som er basert på samme teknologi, viser aktuelt blodsukkernivå med en viss forsinkelse. Målerne har såkalte trendpiler som viser om blodsukkernivået er på vei opp eller ned.

Denne type måling av glukosenivå og andre metoder vil trolig få økt betydning fremover i vurderingen av om en person med diabetes kan kjøre trafikksikkert og ha førerrett. Vevsglukosemåling gir god informasjon om blodsukkernivået over tid. Der det er behov for å vite hva blodsukkernivået er på et gitt tidspunkt, må dette fortsatt gjøres ved måling i blod.

#### Krav til observasjonstid etter gjentatt alvorlig hypoglykemi

Stor trafikksikkerhetsrisiko ved anfall av hypoglykemi gjør at det normalt vil være krav til en periode med kjørekarans, der det har vært flere tilfeller av alvorlig hypoglykemi i løpet av 12 måneder (residiverende alvorlig hypoglykemi). Forutsatt god kontroll og oppfølging av søker/innehaver av førerrett, anser Helsedirektoratet at varigheten av kjøreforbudet likevel kan reduseres for førerkortgruppe 1 i tråd med bestemmelsene i EU-direktiv 2016/1106 EU, punkt 10.2.

Det er en forutsetning at relevant spesialist vurderer at det ikke er fare for bevissthetspåvirkning under føring av motorvogn, og at det foretas jevnlig kontroll hos lege. Førerkortveilederen – IS-2541 – vil omtale nærmere hvilken oppfølging som anbefales. Relevant spesialist er i IS-2541 definert som lege med særlig kompetanse innen diabetes (endokrinolog eller indremedisiner).

Ved at det legges opp til en tett oppfølging av lege og kortere observasjonstid før det blir mulig å få helseattest, vil ventelig flere personer også få nødvendig behandling for sykdommen.

I gjeldende bestemmelser i vedlegg 1 kapittel 12 er det ikke skilt mellom anfall av hypoglykemi i våken tilstand og anfall som bare forekommer under søvn. I EU-direktivet fra 2016 er kravet om minimum tre måneders kjøreforbud gjort gjeldende for søkere/innhavere av førerett som har hatt mer enn ett anfall av alvorlig hypoglykemi *i våken tilstand* i løpet av 12 måneder.

Helsedirektoratet støtter at kravet til kjøreforbud i minst tre måneder etter siste anfall av alvorlig hypoglykemi skal gjelde anfall i våken tilstand. Dersom det kun har vært anfall under søvn, er det vanligvis ikke nødvendig med en observasjonstid på tre måneder uten føring av motorvogn. Helseattest vil da kunne gis etter uttalelse fra relevant spesialist, forutsatt at øvrige vilkår i § 31 er oppfylt.

Med den foreslåtte endringen til tre måneders kjøreforbud i førerkortgruppe 1, anser Helsedirektoratet at det ikke er grunnlag for å innføre en unntaksbestemmelse for spesielle tilfelle. Slike unntak vil eventuelt måtte vurderes etter vedlegg 1 § 7, som åpner for dispensasjon i helt spesielle tilfelle og på nærmere angitte vilkår.

#### Endring av § 31 kolonne A

I forbindelse med endringen av § 31 kolonne B foreslår Helsedirektoratet også at overskriften i § 31 kolonne A endres til «Diabetes». Kolonne A definerer hvem som omfattes av helsekravene i kolonne B og C.

I dag er overskriften på kolonne A: «Diabetes type 1 og 2». Tekstfeltet omfatter: Personer som behandles med insulin eller andre legemidler som kan gi hypoglykemi. Helsekravet er derved knyttet til behandlingen og omfatter mer enn diabetes type 1 og 2. Det gjelder blant annet også for svangerskapsdiabetes og andre former for diabetes som ikke inngår i klassifikasjonen type 1 og type 2.

Helsedirektoratet anser derfor at overskriften på kolonne A bør endres til «Diabetes». Betegnelsen omfatter alle former for diabetes.

#### Forslag til endring av vedlegg 1 § 31

Helsedirektoratet vil av de ovenfor nevnte grunner foreslå at vedlegg 1 § 31 endres.

#### Helsekrav for førerkortgruppe 2 og 3 er uendret

Helsekravene til førerett i førerkortgruppe 2 (norsk førerkortgruppe 2 og 3) er ikke endret i EU-direktiv 2016/1106/EU. De norske helsekravene til førerkortgruppe 2 og 3, jf.

førerforkortforskriften vedlegg 1 § 31 kolonne C og § 33, er innenfor av rammen av direktivet og foreslås ikke endret.

## 2.11 Vedlegg 4 – Førerkortkoder

Direktiv 2006/126/EF (tredje førerkortdirektiv) vedlegg 1 inneholder mange førerkortkoder som benyttes på EØS-førerkortene. Disse er tatt inn i førerkortforskriften vedlegg 4.

Kodene fra 10 til 50 gjelder ulike kjøretøystilpasninger for de som har behov for det på grunn av sin helsetilstand. Noen av kodene gjelder tilpasset brems. I førerkortforskriften vedlegg 4 er betegnelsen «gasspedal» brukt i beskrivelsen av mange av kodene som gjelder tilpasset brems. Denne betegnelsen er for snever da ulike typer av tilpasset brems ofte benyttes, som for eksempel håndbrems.

Vegdirektoratet foreslår derfor å endre betegnelsen til «gassbetjening» i definisjonen av de aktuelle kodene.

De kodene det gjelder er:

«25 Tilpasset gasspedal» foreslås endret til «25 Tilpasset *gassbetjening*»

«32 Kombinert driftsbrems og gasspedal» foreslås endret til «32 Kombinert driftsbrems og *gassbetjening*»

«33 Kombinert driftsbrems, gasspedal og styringssystem» foreslås endret til «33 Kombinert driftsbrems, *gassbetjening* og styringssystem»

Kode 50 lyder i dag «50 Begrenset til ett bestemt kjøretøy/understellsnummer VIN (for ikke registreringspliktig kjøretøy)». Her foreslår vi å fjerne parentesene da denne informasjonen opprinnelig ble tatt inn for å skille mellom når kode 50 og 51 skulle benyttes. Kode 51 skal ikke benyttes på førerkort som er utstedt etter 1. januar 2017. Informasjonen i parentesene etter kode 50 er derfor overflødig.

## 2.12 Vedlegg 5 § 1 *Førerkort klasse 1 og 2*

Vegdirektoratet foreslår en overgangsregel som sikrer rettigheten til å kjøre mobilkran for personer som har rett til å føre motorredskap på bakgrunn av klasse 1 og 2 fra et gammelt grønt førerkort utstedt før 1979. Alle mobilkraner som tidligere ble registrert som motorredskap blir nå registrert i gruppe N2 og N3 som krever førerkort for lastebil (klasse C). Behovet for en overgangsregel ble ikke vurdert da mobilkraner ble omklassifisert til lastebil.

### 2.12.1 Bakgrunnen for forslaget

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 første ledd bokstav c definerer mobilkran som «*Motorvogn gruppe N2 eller N3 og motorredskap, som ikke er konstruert for transport av gods og som har fastmontert redskap (kran)*».

Gruppe N 2 og N3 er definert i kjøretøyforskriften § 2-2:



3. Bil gruppe N: Bil for godsbeholdning, herunder trekkvogn.

b) Bil gruppe N 2 (lastebil): Bil for godsbeholdning med tillatt totalvekt på over 3500 kg men ikke over 12000 kg.

c) Bil gruppe N 3 (lastebil): Bil for godsbeholdning med tillatt totalvekt over 12000 kg.

Biler i gruppe N2 og N3 krever C1 førerkort opp til 7500 kg og klasse C over 7500 kg.

Frem til 2012 var mobilkraner definert som motorredskap etter kjøretøysforskriften.

Definisjonen av motorredskap følger av kjøretøysforskriften § 2-4 nr. 4

Bakgrunnen for endring fra motorredskap til lastebil gruppe N2 og N3 var å få definisjonen av mobilkran i samsvar med definisjonen i direktiv 2007/46/EU vedlegg II pkt. 5.7.

*“Mobile crane : a vehicle of category N3, not fitted for the carriage of goods, provided with a crane whose lifting moment is equal to or higher than 400 kNm.”*

I høringen fra 2012 om forslag til nytt kapittel 5 i forskrift om bruk av kjøretøy fremgår det (s. 103) at «mobilkraner blir imidlertid henført under kjøretøygruppe N3 og blir gitt en egen definisjon i nytt godkjenningsdirektiv 2007/46/EF, noe som også blir foreslått tatt inn i ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil».

En del mobilkransjåfører har grønne førerkort (eller rettigheter fra disse) som ble utstedt før april 1979 (N1). I disse førerkortene ble førerrettighetene stemplet som klasse 1 (personbil), klasse 2 (buss, lastebil), klasse 3 (motersykel) og klasse 4 (traktor).

De grønne førerkortene fikk 10 års gyldighet slik at seneste utløpsdato i et grønt førerkort kan være mars 1989. I 1982 ble det fastsatt at grønne førerkort med 10 års gyldighet som var gyldig per 2. april 1982, fikk livsvarig gyldighet som lett førerkortklasse (klasse 1, 3 eller 4.)

Klasse 2 som senere ikke ble fornyet, fikk samme rettighet som klasse 1 etter utløpsdato. Etter 2001 gir klasse 1 og 2 ikke lenger rett til å føre lett lastebil (bil med tillatt totalvekt 3501–7500 kg og høyst 8 passasjerplasser). Lot man være å videreføre denne rettigheten i 2001 ved å fremlegge helseattest for lastebil og få nytt førerkort med klasse C1/C1E, er retten tapt for alltid.

Dette betyr at retten ikke kan fornyes på ordinær måte med kun en praktisk prøve. Man blir betraktet som førstegangssøker og må gjennomføre obligatorisk opplæring og full førerprøve for å kunne kjøre lett lastebil på ny.

Klasse 1 eller 2 gir i dag rett til å føre personbil med tilhenger, lett motorsykel, moped, beltebil, snøscooter, traktor, motorredskap og brannbil (lastebil) registrert som motorredskap. Denne gruppen er de eneste som innehar rett til føre motorredskap uten begrensinger på tillatt totalvekt og hastighet.

Overgangsreglene finnes i førerkortforskriften vedlegg 5 § 1 (overgangsregler for førerkort klasse 1 og 2 utstedt i henhold til førerkortforskriften av 28. mars 1967) og vedlegg 6 § 2

(overgangsregler og administrative bestemmelser for førerkort klasse 1 og 2 utstedt i henhold til någjeldende førerkortforskrift og førerkortforskriften 23. februar 1979 nr. 4).

#### *2.12.1.1 Tilbakemelding fra Kranutleiernes Landsforening*

Kranutleiernes Landsforening har foretatt en rundspørring blant sine medlemmer for å få avklart hvor mange mobilkranbilsjåførere som har rettigheter fra grønt førerkort. De anslår at det totalt kan dreie seg om 50 personer. Det er samme sjåfører som flytter krana og som opererer den på byggeplasser.

Kranutleiernes Landsforening uttaler at vektbegrensninger gjør at kran tjenester med alminnelig store kraner i stor grad skjer lokalt og at det totalt sett er lite kjøring på vei.

Det gjelder i dag ingen spesielle krav til helsesjekk for mobilkranførere som kun kjører på rettigheter fra et grønt førerkort. Næringen har imidlertid ingen innvendinger mot at det innføres/kreves.

De mobilkranførerne som dette gjelder har solid erfaring med å håndtere mobilkraner. På grunn av dagens regler vegrer aktører seg for å fornye vognparken fordi deres sjåførere ikke har rett til å føre nye mobilkraner. Kranutleiernes Landsforening mener at det er lite ny teknologi som har betydning for kranens transportfunksjon. Det er derfor liten grunn til at førere som har erfaring med mobilkraner som er registrert før 2012 ikke skal kunne håndtere nye mobilkraner på en like trafiksikker måte.

#### 2.12.2 Vår vurdering

Bakgrunnen for omklassifiseringen var blant annet at disse kjøretøyene innehar alle tekniske egenskaper av å være en lastebil, bortsett fra at de ikke er innrettet for å frakte gods. De fleste mobilkranene har høy konstruktiv hastighet og høy maksimal tillatt totalvekt. Det er derfor grunn til å stille strenge krav til førere av mobilkraner. De fleste mobilkraner krever førerkortklasse C.

Vegdirektoratet vurderer det slik at disse førerne denne overgangsregelen vil gjelde for innehar omfattende erfaring som gjør at det ikke vil innebære en fare for trafiksikkerheten at de fortsetter i yrket uten å erverve førerkort klasse C.

Vegdirektoratet foreslår i utgangspunktet at det skal gis dispensasjon i enkeltvedtak til den enkelte fører etter dokumentasjon på oppfylte helsekrav for klasse C og arbeidsforhold som mobilkranfører.

Som et alternativ foreslås en løsning med en overgangsregel som kun fastslår rettigheten i førerkortforskriften. En tredje løsning er at det kan gis dispensasjon etter bestemmelsen i førerkortforskriften § 14–3 fjerde ledd som sier at regionvegkontoret kan gi dispensasjoner når det foreligger «særlig tungtveiende grunner».

Vegdirektoratet ber spesielt om innspill på hvilken løsning som bør velges. De ulike forslagene er nærmere beskrevet under punkt 2.12.3.

### *2.12.2.1 Forholdet til førerkortdirektivet og typegodkjenningsdirektivet*

Direktiv 2006/126/EF (tredje førerkortdirektiv) angir hva slags kjøretøyer som kan føres i de ulike internasjonale (EU) førerkortklassene. Førerkortklassene tar utgangspunkt i de ulike kategoriene i typegodkjenningsdirektivet. Regler om førerrettigheter tas inn i førerkortforskriften mens definisjoner etter typegodkjenningsdirektivet tas inn i kjøretøyforskriften, bilforskriften og bruksforskriften. Førerkortforskriften henviser til definisjoner i kjøretøyforskriften i de tilfellene definisjonene ikke fremgår av førerkortforskriften.

Etter førerkortdirektivet artikkel 13. nr. 2 skal førerrettigheter som er oppnådd før 19. januar 2013 ikke oppheves eller berøres på noen måte på bakgrunn av direktivet. Dette omtales som «grandfathers rights». I førerkortforskriften vedlegg 5 og 6 er det tatt inn overgangsregler for å sikre at tidligere ervervede rettigheter er blitt ivaretatt ved ikrafttredelse av ny førerkortforskrift i 1979 og 2004.

Overgangsregler for å sikre ivaretagelse av førerrettigheter før ikrafttredelse av nytt førerkortdirektiv for førerrettigheter som er oppnådd i Norge ble tatt inn i førerkortforskriften § 14–6.

Alle medlemsland satte opp en oversikt over hva tidligere oppnådde førerrettigheter på de ulike nasjonale førerkortmodellene tilsvarer etter definisjonene i tredje førerkortdirektiv. På bakgrunn av dette utformet EU-Kommisjonen et ekvivalensvedtak som innebærer at disse rettighetene skal anerkjennes i alle medlemsland.

Retten til å føre mobilkran for personer med grønne førerkort er imidlertid ikke en «grandfathers right» slik det er definert i førerkortdirektivet. De det gjelder har fortsatt retten til å føre motorredskap i behold, men kan ikke føre nye mobilkraner fordi de nå ikke lenger regnes som motorredskap. Det vil derfor ikke være et krav etter direktivet at man sikrer denne gruppen retten til å fortsatt kunne føre mobilkraner. Vegdirektoratet mener likevel at det må ligge innenfor vårt nasjonale handlingsrom å gi en slik overgangsregel til en begrenset gruppe av førere som har lang erfaring innen yrket og som har hatt denne rettigheten i så mange år (fra før 1979). Rettigheten til å føre mobilkran vil kun gjelde nasjonalt og derfor ikke påvirke andre medlemsland.

### *2.12.2.2 Forholdet til yrkessjåførforskriften (yrkessjåførdirektivet)*

Etter yrkessjåførforskriften § 1 første ledd gjelder forskriften «for fører som vil erverve eller fornye retten til mot vederlag å utføre person- eller godstransport med kjøretøy i førerkortklassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE på veg åpen for alminnelig trafikk».

Mobilkraner benyttes ikke til godstransport, men er kun et arbeidsredskap som flyttes langs vei. Kravene til yrkessjåførkompetanse gjelder derfor ikke for førere av mobilkraner.

### *2.12.2.3 Opplæringskrav etter forskrift om utøvelse av arbeid*

Mobilkranførere er underlagt krav om sertifisert opplæring i henhold til forskrift om utøvelse av arbeid § 10–3. Modulene for mobilkran består i 32 timer teoretisk opplæring og 16 timer

praktisk bruk i som skal gjennomføres av en sertifisert opplæringsbedrift. I tillegg skal det gjennomføres en modul med praktisk kjøreopplæring som består i enten 80 timer ved sertifisert opplæringsvirksomhet eller 160 timer bedriftsopplæring.

Fra opplæringsplanen for modul 2.4 G1.:

*Opplæringsplanen beskriver et minimum av de kunnskaper og ferdigheter som kreves for bruk av arbeidsutstyr i hht. forskriften. Forskriften forutsetter imidlertid at førere av ulike typer arbeidsutstyr i tillegg får spesialopplæring på det utstyret som til enhver tid benyttes.*

Vegdirektoratets inntrykk av læreplanen er at hovedfokuset av opplæringen ligger på bruk av kranen og ikke på kjøreferdigheter på veien. Likevel ivaretar kravene til en så omfattende opplæring seriositet i bransjen og hindrer bruk av tilfeldige og uerfarne vikarer.

#### *2.12.2.4 Helsekrav*

De førerne det gjelder er i dag ikke underlagt helsekrav og kan fortsatt føre mobilkraner som ble registrert før 2012 uten at vi kan kreve helseattest. Vegdirektoratet ser imidlertid ingen grunn til at denne gruppen skal være unntatt fra de helsekravene som gjelder for andre førere av motorvogner registrert som lastebil.

#### *2.12.2.5 Avgrensning*

En overgangsregel som foreslått vil, uansett hvilken løsning som velges, kun omfatte personer som innehar rett til å føre motorredskap uten begrensninger. Den vil altså ikke gjelde for personer som har rett til å føre motorredskap i kraft av andre klasser, som for eksempel klasse T som gir rett til å føre motorredskap med maksimal konstruktiv hastighet 30 km/t.

En overgangsregel vil kun gjelde i Norge. De sjåførene det dreier seg er i hovedsak erfarne sjåfører som tidligere har hatt retten til å føre tunge kjøretøy, men ikke fornyet denne.

Formålet med en slik overgangsregel er at personer som er i arbeid som mobilkranførere ikke skal måtte ta full føreropplæring for førerkort klasse C eller skifte yrke. Det antas at disse sjåførene er så erfarne at en føreropplæring i klasse C vil ha lite å tilføre deres kompetanse. De personene dette gjelder er 57 år eller eldre.

En regel som begrenser seg til personer som var i arbeid som mobilkranførere fra før reglene trådte i kraft vil være vanskelig å kontrollere. Vi anser det lite sannsynlig at det vil komme mange nye mobilkranførere med rettigheter fra grønne førerkort som følge av en slik overgangsregel. Vegdirektoratet foreslår derfor ikke å avgrense overgangsregelen til personer som var i arbeid som mobilkranfører før reglene trådte i kraft.

Det foreslås at det skal gjelde de samme alderskrav som for førerkort i tunge klasser ellers. Det vil si at dispensasjonen må fornyes hvert år etter fylte 70 år. Se for øvrig førerkortforskriften § 4-1.

### *2.12.2.6 Transporter av mobilkran som krever følgebiltjeneste*

En del transporter krever at det benyttes følgebil. Etter Vegdirektoratets vurdering bidrar krav til bruk av følgebil til økt trafikksikkerheten under slike transporter, da det gjør andre trafikanter oppmerksom på at de møter et stort kjøretøy.

Etter forskrift om bruk av kjøretøy § 5-11 nr. 3 kreves ledsagelse ved kjøring av mobilkran dersom:

*a. bredden er over 3,00 meter*

*b. bredden er over 2,75 meter og lengden er over 16,00 meter eller*

*c. lengden er over 18,00 meter uavhengig av bredde*

### 2.12.3 Alternative løsninger

#### *2.12.3.1 Hjemmel for unntak i forskrift og dispensasjon i enkeltvedtak*

Dersom det skal fastsettes en overgangsregel i førerkortforskriften foreslår Vegdirektoratet to alternative løsninger.

Det første alternativet, som er vårt primære forslag, innebærer at det gis en spesifikk hjemmel til å gi dispensasjon i enkeltvedtak i disse sakene etter dokumentert oppfylte helsekrav i klasse C og dokumentert arbeidsforhold som mobilkranfører.

Helsekravene dokumenteres da på vanlig måte ved at fastlegen fyller ut vanlig helseattest som er fastsatt av Helsedirektoratet.

Formålet med å kreve at arbeidsforhold skal dokumenteres er i hovedsak å unngå unødvendig saksbehandling. Vegdirektoratet foreslår derfor at det ikke stilles for høye krav til hvordan arbeidsforhold skal dokumenteres. En kort bekreftelse med underskrift fra arbeidsgiver må kunne anses som tilstrekkelig. Dersom det er snakk om en enmannsbedrift må det dokumenteres at firmaet bedriver virksomhet med mobilkran.

Dersom det gis dispensasjon i enkeltvedtak vil man få kontrollert at førerne oppfyller helsekravene for klasse C og at man faktisk har behov for dispensasjonen gjennom bekreftelse fra arbeidsgiver. Man unngår også misforståelser i kontrollsituasjoner om hvem som har rett til å føre mobilkraner.

Regionvegkontoret vil være vedtaksmyndighet i førsteinstans jf. førerkortforskriften § 1-7. Vegdirektoratet er klageinstans. Dette vil innebære noe mer saksbehandling for trafikkstasjonene, men det antas at det ikke dreier seg om flere enn ca. 50 førere på landsbasis. Vegdirektoratet må gi retningslinjer om saksbehandlingen gjennom den interne førerkorthåndboka, men det vil være nødvendig uansett hvilken løsning som velges.

#### *2.12.3.2 Unntak i forskrift uten dispensasjon i enkeltvedtak*

Det andre alternativet er at det fastsettes en bestemmelse som fastslår rettigheten uten at det gis dispensasjon til den enkelte fører.

En slik bestemmelse vil følge mønsteret til de andre overgangsreglene i vedlegg 5 § 1 og vedlegg 6 § 2 uten at det bør være avgjørende for valg av løsning.

Fordelen er at det er tidsbesparende for fører og for Statens vegvesen. Med denne løsningen blir det imidlertid vanskelig å stille krav til oppfylte helsekrav og ansettelsesforhold da det vil kreve at dokumentasjon på dette medbringes under kjøring til enhver tid.

En ulempe er at det bør settes en øvre aldersgrense på 70 år dersom helsen ikke skal kontrolleres. Det kan evt. løses ved dispensasjonssøknad hvor oppfylte helsekrav dokumenteres.

### *2.12.3.3      Dispensasjon etter førerkortforskriften § 14-3*

En tredje mulig løsning vil være å bruke den eksisterende dispensasjonshjemmelen i førerkortforskriften § 14-3 fjerde ledd som sier at det kan gjøres unntak fra krav i førerkortforskriften når det foreligger særlig tungtveiende grunner. Det må da gis føringer for saksbehandlingen for å sikre likebehandling. Det vil da for eksempel kunne stilles krav til at det leveres helseattest som dokumenterer oppfylte helsekrav for klasse C og bekreftelse på arbeidsforhold forutsatt at kravene er like for alle som søker.

### *2.12.3.4      Hvordan rettigheten skal dokumenteres*

Normalt skal utvidelser (rettigheter) i føreretten angis med en kode på førerkortet jf. førerkortforskriften vedlegg 4. Vegdirektoratet vurderer det slik at det i utgangspunktet ikke er aktuelt å utvikle en egen førerkortkode for å dokumentere rettighetene til disse mobilkranførerne. Retten vil kun gjelde nasjonalt og det er derfor ikke behov for at rettigheten kan dokumenteres i utlandet. En egen førerkortkode vil kreve endringer i datasystemene. Denne kostnaden vil trolig være uforholdsmessig stor i forhold til det antatte antallet av mobilkranførere dette vil gjelde. Det kan imidlertid være en mulighet for at kostnaden ikke blir alt for stor dersom man legger opp til at saksbehandler legger inn alt manuelt etter at dispensasjonen er gitt. Vegdirektoratet vil vurdere nærmere om dette kan være en aktuell løsning.

Dersom man velger løsningen med en generell bestemmelse som slår fast rettigheten vil denne kunne leses ut fra førerkortet som er påført kode 140 som er rett til å føre motorredskap uten begrensninger. Det vil da være den enkelte sjåfør sitt ansvar å sjekke at koden er påført førerkortet. Dersom det ikke er det må vedkommende fornye førerkortet og få koden påført.

Dersom man velger løsningen med individuelle dispensasjoner er et alternativ at dispensasjonen markeres i Autosys førerkortregister med en likelydende kommentar f.eks. *mobilkran xx.xx.xxxx (utløpsdato)*. Ulempen dersom man kun velger å markere det i Autosys er at det vil oppstå situasjoner hvor kontrollmyndighetene ikke får sett rettigheten dersom det ikke er internettdekning på stedet.

Vegdirektoratet foreslår derfor at det i tillegg kreves at dispensasjonsvedtaket medbringes under kjøring.

## 2.12.4 Alternative forslag til forskriftstekst

### Alternativ 1

Vedlegg 5 § 1 nytt femte ledd skal lyde:

*Personer som har rett til å føre motorredskap uten begrensninger jf. andre ledd kan gis dispensasjon til å føre alle typer mobilkran. Dispensasjon forutsetter at førerkortinnehaver dokumenterer oppfylte helsekrav for klasse C og arbeidsforhold som innebærer føring av mobilkran. Dispensasjonen gis for inntil 5 år om gangen frem til fylte 70 år. Deretter kan dispensasjon gis for ett år om gangen. Vedtaket må medbringes under kjøring. For søker som er fylt 66 år gis dispensasjon maksimalt gyldighet til 71 års-dagen.*

Vedlegg 6 § 2 nytt niende ledd skal lyde:

*Personer som har rett til å føre motorredskap uten begrensninger jf. andre ledd kan gis dispensasjon til å føre alle typer mobilkran. Dispensasjon forutsetter at førerkortinnehaver dokumenterer oppfylte helsekrav for klasse C og arbeidsforhold som innebærer føring av mobilkran. Dispensasjonen gis for inntil 5 år om gangen frem til fylte 70 år. Deretter kan dispensasjon gis for ett år om gangen. Vedtaket må medbringes under kjøring. For søker som er fylt 66 år gis dispensasjon maksimalt gyldighet til 71 års-dagen.*

### Alternativ 2

Vedlegg 5 § 1 nytt femte ledd skal lyde:

*Personer som har rett til å føre motorredskap uten begrensninger jf. andre ledd, har rett til å føre alle typer mobilkran frem til fylte 70 år.*

Vedlegg 6 § 2 nytt niende ledd skal lyde:

*Personer som har rett til å føre motorredskap uten begrensninger jf. første ledd, har rett til å føre alle typer mobilkran frem til fylte 70 år.*

Dersom løsningen med generell overgangsregel i forskriften bør ordlyden til kode 140 i førerkortforskriften vedlegg 4 endres til:

Kode 140 Rett til å kjøre motorredskap og mobilkran

## 2.13 Vedlegg 6 § 5 Førerett for traktor

Vedlegg 6 inneholder overgangsregler og administrative bestemmelser for førerkort utstedt etter førerkortforskriften 19. januar 2004 nr. 298 og førerkortforskriften 23. februar 1979 nr. 4. Etter dagens ordlyd i vedleggets § 5 gis førere med klasse T utstedt i annen EØS-stat før 1. januar 2005 førerett for klasse T i Norge. Klasse T, rett til å føre traktor uten begrensninger, er en nasjonal klasse som ikke er regulert av tredje førerkortdirektiv, jf. direktivets artikkel 4 nr. 1 jf. artikkel 4 nr. 4. Overgangsbestemmelsen i § 5 har som formål å videreføre tidligere ervervede førerrettigheter ved innføring av nye regler. Ren klasse T utstedt i andre EØS-stater før 1. januar 2005 ga ikke rett til å føre traktor i Norge før forskriftsendringen i 2005, og innehavere av slike førerkort skal derfor heller ikke i dag ha

førerrett i denne klassen i Norge. Det foreslås derfor at det presiseres i siste ledd at førerkort klasse T utstedt i annen EØS-stat før 1. januar 2005 ikke gir førerrett for traktor i Norge. Denne endringen vil ikke påvirke retten til å få videreført klasse T i kraft av å inneha førerrett i klasse B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E, D2 eller D2E. Ettersom det i denne sammenheng ikke er relevant hvorvidt man har førerrett for tyngre klasser, da det er klasse B (i tillegg til klasse T) som gir førerrett for traktor for innehaver av førerkort utstedt før 1. januar 2005, mener vi henvisningen til andre klasser enn klasse B kan fjernes.

Koder skal knyttes til klasse T, og ikke tilknyttes hver enkelt klasse slik tidligere praksis har vært. Siste del av siste setning i hvert enkelt ledd av bestemmelsen foreslås derfor strøket.

## 2.14 Vedlegg 6 § 6 *Førerrett for beltemotorsykkel*

Førerkort klasse S gir etter dagens forskrift § 3-1 femte ledd nr. 1 rett til å føre beltemotorsykkel fra fylte 16 år, men 18 år hvis beltemotorsykkelen har et forhold mellom effekt og egenvekt på over 0,2 k W/kg. Da bestemmelsen ble innført hadde man rett til å føre beltemotorsykkel uten effektbegrensninger fra fylte 16 år. Overgangsbestemmelsen ble innført for å sikre at personer som hadde fylt 16 år ved innføringen av den nåværende førerkortforskriften av 2004 ikke skulle miste retten til å føre beltemotorsykkel uten effektbegrensninger. Personer som var 16 år mellom 1. juli 2004 og 30. juni 2006 er nå over 18 år, og vil derfor ha rett til å føre beltemotorsykkel uten effektbegrensninger etter førerkortforskriften § 3-1 femte ledd nr. 1. Bestemmelsens første ledd andre punktum er derfor overflødig og foreslås fjernes. Det foreslås videre å tilføye klasse S i første ledd første punktum, for å presisere at førerkortklasse S utstedt før 1. juli 2006 også skal videreføres med klasse S. Bestemmelsens første ledd tredje punktum (nytt andre punktum) endres for klarere språk.

## 3 Foreslåtte endringer i yrkessjåførforskriften

### 3.1 § 35. *Gyldighetstid, utstedelse og fornyelse av bevis*

#### 3.1.1 Bakgrunn

Yrkessjåførforskriften gjennomfører Norges forpliktelser etter direktiv 2003/59/EF om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører. Forskriften hjemles i vegtrafikkloven § 29 som sier:

*Den som mot vederlag skal føre motorvogn, må tilfredsstillende krav til grunn- og etterutdanning i forskrift gitt av departementet. Bevis for gjennomført utdanning skal alltid medbringes under kjøring.*

*Departementet kan gi forskrift om grunn- og etteropplæring, prøver, gebyr, bevis, samt vilkår for godkjenning og drift av lære- og prøvesteder, herunder krav til personell. Departementet kan videre gi forskrift om tilsyn med lære- og prøvesteder.*

Denne høringen omhandler endringer som følge av erfaring og innspill fra ulike aktører.



### 3.1.2 Nærmere om forslaget

Endring gjelder gyldighetstid ved fornyelse av yrkessjåførkompetansebevis. Vi endrer yrkessjåførforskriften § 35 andre ledd fjerde punktum slik at når siste kursdag er gjennomført mindre enn seks måneder før utløpsdato på gjeldende kompetansebevis, blir ny gyldighet satt til fem år minus en dag fra utløpsdato på gjeldende kompetanse. Dette innebærer at dersom etterutdanningen gjennomføres i løpet av de siste seks månedene før gyldig yrkessjåførkompetansebevis utløper, skal beviset utstedes for 5 år, regnet fra utløpsdagen for det gyldige beviset.

Endringsforslaget begrunnes med at det er en forenkling for transportbransjen, og er i samsvar med utstedelse og gyldighet for ADR-bevis. Det blir ikke avkortning i et yrkessjåførbevisets gyldighetstid dersom man tar utdanningen innenfor gjeldende yrkessjåførbevis siste seks måneder. I motsetning til tidligere, fikk man gyldighetstiden fastsatt fra siste kursdag uansett når utdanningen var gjennomført. Vi mener dette er en betydelig forbedring i forhold til dagens praksis. Endringen vil også gjøre det mulig for transportbransjen å planlegge etterutdanning over lengere tid før utløpsdato.

### 3.1.3 Gjeldende rett og tidligere rett

Yrkessjåførforskriften trådte i kraft 16. april 2008 og har fra det tidspunkt vært gjeldende rett for grunnutdanning og etterutdanning av yrkessjåfører i Norge.

### 3.1.4 Fremmed rett

Direktiv 2003/59/EF om grunnleggende kvalifikasjonskrav og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøy som benyttes til godstransport eller persontransport på vei (yrkessjåførdirektivet) innførte krav om obligatorisk yrkesutdanning for å heve kompetansen hos yrkessjåfører for tunge kjøretøy i hele Europa. Gjennom en kompetanseheving ønsker EU å bedre trafiksikkerheten på europeiske veier. I yrkessjåførdirektivet fastsettes standarder for faglig dyktighet for å sikre rettferdig konkurranse i hele EU/EØS.

Yrkessjåførforskriften trådte i kraft 16. april 2008 og har fra det tidspunkt vært gjeldende rett for grunnutdanning og etterutdanning av yrkessjåfører i Norge.

## 4 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 4.1 Førerkortforskriften

Personer som har førerrett i tunge klasser som har utløpt på grunn av manglende fornyelse vil ved fjerning av kravet om praktisk prøve i førerkortforskriften § 6–1 nå kunne fornye ved kun å fremlegge helseattest, og vil dermed spares for de økonomiske utgiftene ved en praktisk prøve. Det kan tenkes at trafikkstasjonene vil oppleve en økt pågang for førerkortfornyelser, når praktisk prøve ikke lenger er påkrevet. I tillegg vil oppdateringer i Autosys førerkortregister føre med seg økonomiske kostnader for Statens vegvesen. På den

andre siden vil det gjennomføres færre praktiske prøver, og klagesaker knyttet til praktisk prøve ved for sen fornyelse vil opphøre, hvilket vil gi en økonomisk og administrativ fordel.

Endring i særregler for dumpere vil kunne innebære en økonomisk fordel for noen førere, ettersom dumper i flere tilfeller enn tidligere kan føres med førerkort klasse B og enkelte derfor spares for kostnader knyttet til erverv av førerkort klasse C.

Personer med diabetes som behandles med legemidler som kan gi hypoglykemi, vil med forslaget til endring av helsekravet i førerkortgruppe 1 raskere kunne få tilbake føreretten etter flere anfall av alvorlig hypoglykemi. Det overlates i større grad til relevant spesialist å vurdere om vedkommende kan føre motorvogn uten å utgjøre en trafiksikkerhetsrisiko.

Etter dagens regelverk er helsekravet ikke oppfylt hvis det har vært mer enn ett anfall av hypoglykemi med behov for bistand fra andre i løpet av de siste tolv måneder. Forslaget til endring av vilkårene vil trolig medføre at personer som er avhengig av førerkort i jobben, raskere vil komme tilbake i arbeid.

Dette vil innebære både en gevinst for den enkelte og en samfunnsøkonomisk gevinst, men det er vanskelig å gi et anslag over mulige økonomiske konsekvenser. I en periode vil det trolig være behov for en tettere oppfølging av lege for å sikre at føring av motorvogn ikke utgjør en trafiksikkerhetsrisiko.

Oppdatering av innholdet i førerkortkodene førerkortforskriftens vedlegg 4 krever en oppdatering i Autosys førerkortregister.

Overgangsregelen for føring av mobilkran for personer med ubegrenset rett til å føre motorredskap vil få ulike økonomiske og administrative konsekvenser avhengig av hvilken av de foreslåtte løsninger som velges.

Dersom det kreves individuell dispensasjon for retten til å føre mobilkran vil det innebære at den enkelte må til undersøkelse hos fastlegen. Vegdirektoratet antar at kostnaden for en slik helseattest for tiden ligger på ca. 6–800 kr. Denne må fornyes hvert femte år. Dette er imidlertid den samme kostnaden som alle andre lastebilsjåfører må bære.

En konsekvens av kravet om oppfylte helsekrav for klasse C vil også kunne være at enkelte sjåfører ikke vil kunne fortsette i yrket.

Uansett hvilken løsning som velges vil man unngå uklarheter i kontrollsituasjoner dersom disse personene får rett til å kjøre både mobilkraner som er registrert før og etter 2012. At mobilkraner registrert etter 2012 fortsatt blir avgiftsmessig klassifisert/registrert som motorredskap kan medføre misforståelser slik det er i dag.

Kranfirmaene som disse personene er ansatt i vil med en overgangsregel også kunne investere i nyere kraner som er sikrere i bruk og som er mer miljøvennlige i drift. Disse er

også underlagt krav om periodisk kjøretøykontroll (EU-kontroll) som også er med på å øke trafikksikkerheten.

Slik Vegdirektoratet vurderer det vil forslaget ikke få noen innvirkning på den enkelte førers personvern ut over at de må dokumentere at de oppfyller helsekravene for førerkort klasse C. Hensynet til trafikksikkerheten tilsier at dette er nødvendig og at det er et forholdsmessig inngrep i personvernet sett i forhold til målet som søkes oppnådd.

De øvrige foreslåtte endringer i førerkortforskriften vil trolig ikke ha økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning.

## 4.2 Yrkessjåførforskriften

Endringen i yrkessjåførforskriften § 35 andre ledd nytt fjerde punktum har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for brukere eller for Statens vegvesen.

## 5 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **15. mars 2018**. Hørings svar sendes inn enten elektronisk via [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) > offentlige høringer, til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) eller pr. post til Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo.