



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
21/954-3

Dato
12. april 2021

**Representantforslag - Dok 8:179 S (2020-2021) fra
stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen**

Jeg viser til brev 26. mars 2021 fra Stortingets transport og kommunikasjonskomite der det bes om min vurdering av ovennevnte forslag om medisinsk begrunnet dispensasjon for svaksynte.

Jeg oppfatter at bakgrunnen for forslaget og temaet er det samme som jeg svarte 29. januar 2021 på spørsmål til skriftlig besvarelse nr. 1013 fra representanten Bård Hoksrud.

Som påpekt den gang kjenner jeg ikke den aktuelle enkeltsaken fra annet enn media, og kan derfor ikke svare på hva som har vært grunnlaget for utfallet i saken det refereres til i bakgrunnen for forslaget.

Generelt følger kravene til helse for å ha førerkort av vedlegg 1 til førerkortforskriften og § 9 nr. 2 har reglene om synsfelt. Det er strengere krav til synsfelt for førerkort i tunge klasser og for å ha kjøreseddel, enn det er for førerkort i lette klasser. Førerkortveilederen (IS-2541) gir nærmere veiledning til lege, optiker og øyelege om undersøkelse av synsfeltet.

De norske kravene til synsfelt er i samsvar med minimumskravene etter EUs førerkortdirektiv.

For førerkort i lette klasser (personbil og motorsykkel) er det mulig å gi unntak. Det kan i helt spesielle tilfeller, og etter uttalelse fra øyelege, gis førerrett selv om kravene til synsstyrke eller synsfelt ikke er oppfylt. Synsfunksjonen må i slike tilfeller ikke være ytterligere svekket på grunn av andre forhold. Kjørevurdering må være gjennomført etter anmodning fra statsforvalteren, og førerrett må være anbefalt av Statens vegvesen.

Nærmere veiledning fremgår av førerkortveilederen, som er fastsatt i samråd med Øyelegeforeningens førerkortutvalg. I tillegg er det mulig å søke dispensasjon fra

statsforvalteren etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 7.

Ved en større endring av helsekravene for førerkort fra oktober 2016, ble helsekravene i stor grad fastsatt i samsvar med det som da var gjeldende forvaltningspraksis for å gi dispensasjon. De fleste som tidligere måtte søke statsforvalteren om dispensasjon, kunne etter oktober 2016 få helseattest fra fastlegen. Samtidig ble dispensasjonsadgangen svært innskrenket, og dispensasjon skulle bare gis helt unntaksvis.

Tidligere åpnet dagjeldende førerkortveileder (IS-2070) for at det på visse vilkår kunne gis dispensasjon fra forskriftskravene til synsfelt også for førerkort i tunge klasser og for kjøreseddel. I tråd med førerkortdirektivets minimumskrav er dispensasjonsadgangen nå begrenset til førerkort i lette klasser.

Som en overgangsbestemmelse ble det i 2016 gjort mulig å videreføre tidligere innvilgede dispensasjoner i tre år, frem til 30. september 2019. Senere har det etter en særskilt vurdering blitt gjort en endring som gir anledning til å forlenge tidligere gitte dispensasjoner også utover denne datoen. Denne er begrenset til dispensasjon fra kravet til syn på begge øyne for tungbilførere med syn på bare ett øye, på nærmere fastsatte vilkår, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 45 tredje ledd.

Det vil dermed ikke være i tråd med våre forplikter etter EØS-avtalen å gjeninnføre dispensasjonsreglene som ble endret i 2016 og det vil heller ikke være ønskelig av hensyn til trafikksikkerheten. Førerkortdirektivet er imidlertid under revisjon, og dersom det kommer endringer som øker det nasjonale handlingsrommet i slike saker, vil det bli vurdert nærmere hvordan dette skal benyttes i Norge.

For øvrig, som vist til i mitt svar på spørsmål 1013 nevnt over, har forskere ved OUS vært med på å utvikle en ny synsfelttest. Den ventes å bli implementert av de to store produsentene av autoperimetri i løpet av året, men er foreløpig bare utviklet for førerkortgruppe 1 (lette førerkortklasser). Helsedirektoratet vurderer om den nye testmetoden kan gi grunnlag for å gjøre endringer i førerkortveilederen for denne førerkortgruppen.

Når det gjelder helsekravene for kjøreseddel så stiller saken seg noe annerledes. Helsekravene for kjøreseddel for drosje er strengere enn for førerkort for personbil særlig fordi de som kjøper drosjetjenester har grunn til å vente et særlig høyt sikkerhetsnivå. I tråd med dette har Stortinget bestemt at de helsekravene som gjelder for førerkort for buss gjelder også for kjøreseddel, jf yrkestransportlova § 37 c. Helsekravene til kjøreseddel er imidlertid ikke omfattet av førerkortdirektivet og vi har dermed nasjonalt handlingsrom til å endre disse. Jeg mener det generelt er gode grunner for å opprettholde dagens helsekrav til kjøreseddel. Det kan likevel være grunn til å vurdere om det for kjøreseddel likevel, i særskilte tilfelle bør være mulig på medisinskfaglig grunnlag etter en individuell vurdering, å kunne gjøre begrensede unntak også der dette ikke er mulig etter helsekravene for førerkort for buss. Dette er en problemstilling som berører også helsemyndighetene og justismyndighetene og det er derfor aktuelt å se nærmere på dette i dialog med aktuelle myndigheter.

Med hilsen



Knut Arild Hareide