



STORTINGET

Innst. 432 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:179 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om medisinsk begrunnet dispensasjon for svaksynte

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak om å myke opp adgangen til medisinsk begrunnet dispensasjon etter førerkortregelverket, slik at personer med nedsatt syn kan få førerrett i tråd med praksis som gjaldt frem til 2019.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Representantforslag 179 S

(2020–2021) og statsrådens vurdering av forslaget i brev datert 12. april 2021.

Komiteen viser til at kravene til helse for å ha førerkort generelt følger av vedlegg 1 til førerkortforskriften og § 9 nr. 2 med 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.

Komiteen viser til svarbrev fra statsråden der han beskriver overgangsbestemmelsen fra 2016, der innvilgede dispensasjoner kunne videreføres i tre år, fram til 30. september 2019. Statsråden skriver videre at det ikke vil være i tråd med våre forpliktelser etter EØS-avtalen å gjeninnføre disse dispensasjonsreglene. Komiteen merker seg at statsråden heller ikke mener det vil være ønskelig av hensyn til trafikksikkerheten.

Komiteen viser til at førerkortdirektivet er under revisjon, og at dersom det nasjonale handlingsrommet i slike saker øker, vil det bli vurdert nærmere hvordan dette skal benyttes i Norge.

Komiteen merker seg at statsråden åpner for at det kan være grunn til å vurdere om det for kjøreseddel bør være mulig på medisinskfaglig grunnlag etter individuell vurdering, å gjøre begrensede unntak også der

dette ikke er mulig etter helsekravene for førerkort for buss.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at førerretten er viktig for de fleste og helt sentral for veldig mange som er i arbeid. Disse medlemmer viser til Sunnmørsposten 21. januar 2021 og fortellingen om en tidligere drosjesjåfør som har kjørt skadefritt i 30 år, men som nå hadde mistet både førerkortet og jobben. Nye byråkratiske regler hadde tatt fra ham både lappen og levebrødet.

Disse medlemmer mener det er utrolig at offentlig byråkrati kan påføre enkeltmennesker påkjenninger som dette i en tid der landet har nærmere 200 000 permitterte og store utfordringer med arbeidsledighet. Ifølge vedkommendes fastlege hadde ikke synsevnen endret seg, og legen anbefalte fortsatt dispensasjon. Begrunnelsen for inndragningen av førerkortet er innskrenkning i adgangen til å gi dispensasjon etter førerkortregelverket slik det ble praktisert frem til 2019.

Disse medlemmer mener det er oppsiktsvekkende at norske sjåfører kan miste førerkortet på grunn av ulogiske direktiver og tungrodd byråkrati. Direktiver som i mange tilfeller har blitt vedtatt i Brussel, langt fra norske sjåfører og norske veier. At EU-byråkratiet sier at en norsk sjåfør som har kjørt skadefritt i 30 år, skal miste førerretten fordi de justerer reglene for nedsatt syn, uavhengig av den undersøkende øyelegens oppfatning, er ikke akseptabelt. Disse medlemmer mener denne praksisen må opphøre, og det norske regelverket må kunne tillate dispensasjoner med medisinsk begrunnelse, slik praksisen var frem til 2019.

Disse medlemmer mener det er viktig at den norske staten på vegne av innbyggerne finner gode løsninger for norske sjåfører på norske veier, og at reglene fastsatt i Brussel ikke bør være avgjørende.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om å myke opp adgangen til medisinsk begrunnet dispensasjon etter førerkortregelverket, slik at personer med nedsatt syn kan få førerrett i tråd med praksis som gjaldt frem til 2019.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet er opptatt av at regelverket må fungere etter hensikten, og at det ikke får utilsiktede konsekvenser slik at folk mister kjøreseddelen. Disse medlemmer synes det er noe uklart hva som menes med forslaget, og synes at forslagsstillerne er noe upresise i sin problemstilling.

Det er disse medlemmers vurdering at endringene som ble gjort i regelverket, kan ha fått utilsiktede konsekvenser, og disse medlemmer ønsker en vurdering av hvordan regelverket kan endres for å hindre at slike konsekvenser inntreffer.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjøre en vurdering av hvordan dispensasjon fra helsekravene for kjøreseddel fungerer, for å sikre at sjåfører som er egnet til å ha kjøreseddel, får det, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslaget til vedtak som disse medlemmer er med på å fremme i denne saken, og stiller seg undrende til hvordan man kan sende en enda klare bestilling til regjeringen om å myke opp adgangen til medisinsk begrunnet dispensasjon etter førerkortregelverket, slik at personer med nedsatt syn kan få førerrett i tråd med praksis som gjaldt frem til 2019. Dette er en klar bestilling, og disse medlemmer synes det er underlig at Senterpartiet opplever dette som uklart. Disse medlemmer mener derimot at Senterpartiets forslag i denne saken reiser flere spørsmål med sin uklare og diffuse formulering, når de kun ber om en vurdering.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gjøre en vurdering av hvordan dispensasjon fra helsekravene for kjøreseddel fungerer, for å sikre at sjåfører som er egnet til å ha kjøreseddel får det, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen fremme sak om å myke opp adgangen til medisinsk begrunnet dispensasjon etter førerkortregelverket, slik at personer med nedsatt syn kan få førerrett i tråd med praksis som gjaldt frem til 2019.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. mai 2021

Helge Orten

leder

Solveig Sundbø Abrahamsen

ordfører



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

