



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/865-

10. mars 2026

Svar på dokument 8:120 S (2025-2026) om stans i bruk av dagens synsfelttest som grunnlag for tap av førerkort samt endring av regelverket for vurdering av kjøreevne

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 24. februar 2026 der det bes om Samferdselsdepartementets vurdering av representantforslag 8:120 S (2025-2026) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik og Mats Henriksen, om stans i bruk av dagens synsfelttest som grunnlag for tap av førerkort samt endring av regelverket for vurdering av kjøreevne.

I representantforslaget fremmes følgende fire forslag:

- 1. Stortinget ber regjeringen stanse bruken av dagens synsfelttest (Esterman-programmet) som selvstendig og avgjørende grunnlag for inndragning av eller avslag på søknad om førerkort.*
- 2. Stortinget ber regjeringen innføre mer funksjonelle og treffsikre vurderingsmetoder for kjøreevne, herunder tilbud om simulatorbasert test eller praktisk kjøretest gjennom godkjent kjøreskole eller med sensor fra Statens vegvesen, som alternativ til ren laborietesting av synsfelt.*
- 3. Stortinget ber regjeringen sikre at personer som tidligere har mistet førerkortet som følge av dagens synsfelttest, gis rett til ny og individuell vurdering, herunder tilbud om simulator eller praktisk kjøretest, uten ekstra kostnader eller byråkratiske hinder.*
- 4. Stortinget ber regjeringen innen seks måneder gjennomføre nødvendige endringer i førerkortforskriften, slik at synsfelttest ikke alene avgjør om en person får eller beholder førerrett.*

Dette representantforslaget berører både helse- og omsorgsministerens og mitt ansvarsområde, og jeg svarer i samråd med helse- og omsorgsministeren. Problemstillingen er kjent og Stortinget har blitt orientert om oppfølgingen tidligere, blant annet i mitt svar på spørsmål nr. 9 til ordinærspørretime nr. 8 den 14. januar 2026.

Innledningsvis vil jeg understreke at arbeidet med å endre dagens praksis og testing for synsfeltutfall har høy prioritet

Jeg har innhentet innspill fra både Statens vegvesen og Helsedirektoratet for å svare ut dette representantforslaget. Etatene samarbeider i dag om å revidere retningslinjene for helsekravene til synsfelt, herunder om bruken av kjørevurdering som testmetode i synsfeltsaker skal utvides.

1. Stortinget ber regjeringen stanse bruken av dagens synsfelttest (Esterman-programmet) som selvstendig og avgjørende grunnlag for inndragning av eller avslag på søknad om førerkort.

Helsedirektoratet har gjennom førerkortveilederen fastsatt retningslinjer for hvilke metoder som skal benyttes ved vurdering av om helsekravet til synsfelt er oppfylt. I veilederen fremgår det i dag at der automatisk perimetri er nødvendig for å avgjøre om helsekravene til synsfelt er oppfylt, skal Esterman-programmet benyttes.

Helsedirektoratet utreder for tiden, med hjelp av en ekspertgruppe, om det bør gjøres endringer i førerkortveilederen når det gjelder spørsmål om metode for undersøkelse av synsfelt. Utredningen ser også på om kjørevurdering bør brukes som en tilleggsundersøkelse i større omfang enn i dag. Helsedirektoratet opplyser at de basert på utredningen, vil utarbeide forslag til revidert tekst til førerkortveilederens kapittel om synsfeltutfall og at de tar sikte på å sende forslaget på høring før sommerferien 2026.

Muligheten for å fase ut den nå brukte Esterman-testen med en test som nylig er utviklet for å vurdere helsekravene til førerkort – European Driving Test (EDT) vurderes. Det vurderes også mulige kombinasjonsløsninger eller overgangsordning mellom Esterman og EDT.

Helsedirektoratet peker på at en utfordring er at EDT-testen ikke kan brukes på alle synsfeltapparater, og det kan kreve investering i nytt utstyr. Foreløpig er programmet kun tilgjengelig på apparatet fra én produsent av synsfeltundersøkellesapparater. Det kan ta derfor ta tid før dette er bredere tilgjengelig.

Helsedirektoratet opplyser også at det er ingen andre land som har angitt EDT som primærundersøkelse, og den er ikke i utbredt bruk foreløpig. Sverige endret fra 1. februar 2025 regelverket til at Esterman skal brukes for å vurdere om helsekrav til synsfelt er oppfylt. I Storbritannia er det også angitt av Esterman skal brukes for å vurdere helsekravene til synsfelt.

Helsedirektoratet opplyser at det skal også vurderes om det er hensiktsmessig å angi én enkelt metode for synsfeltundersøkelse i førerkortveilederen, eller om det skal gis mer frihet til den enkelte klinikk til å bruke skjønn og bruke den type perimetri de har tilgjengelig. En slik praksis åpner imidlertid for mindre forutsigbar og mulig uheldig forskjellsbehandling av førerkortinnehavere.

Dersom det fortsatt angis i førerkortveilederen hvilken type perimetri som skal brukes til undersøkelsen, vil dette føre til likere og mer forutsigbare behandling av førerkortinnehavere. Dette vil imidlertid føre til behov for standardisering av, og krav til, hvilke apparater og synsfeltprogrammer øyeleger og optikere må ha tilgjengelig for å kunne vurdere helsekrav til førerkort ved synsfeltutfall.

Uavhengig av valg av undersøkelsesmetode (perimetriprogram), er det uansett slik at synsfeltundersøkelsen bare identifiserer hvem som er i gruppen med synsfeltutfall, og dermed har en økt trafiksikkerhetsrisiko på gruppenivå, og som i mange tilfelle bør suppleres med en praktisk kjørevurdering.

Praktisk kjørevurdering som supplement i vurderingen gir en mer individuell vurdering av personer med synsfeltutfall og deres evne til å kompensere, der det er tvil om personen kan kjøre trygt.

I dag benyttes kjørevurdering både i tilfelle der det er tvil om kravene til synsfelt er oppfylt, og ved vurdering av unntak etter førerkortforskriftens vedlegg 1 § 11. Kravene for å komme inn under unntaket er strenge i dag og bestemmelsen er ikke i utbredt bruk.

Helsedirektoratet utreder muligheten for å åpne for at flere av dem som ikke oppfyller helsekrav til førerkort grunnet synsfeltutfall, vil kunne gjennomføre en praktisk kjørevurdering på vei i regi av Statens vegvesen som et ledd i vurderingen om de likevel kan inneha førerett.

2. Stortinget ber regjeringen innføre mer funksjonelle og treffsikre vurderingsmetoder for kjøreevne, herunder tilbud om simulatorbasert test eller praktisk kjøretest gjennom godkjent kjøreskole eller med sensor fra Statens vegvesen, som alternativ til ren laboratorietesting av synsfelt.

Som nevnt over, gjennomføres det i dag kjørevurdering i tilfeller der det er tvil om helsekravet er oppfylt, eller der det skal vurderes om det er adgang til å gi unntak fra helsekravet til synsfelt. I det pågående arbeidet med å revidere helsekravet til synsfelt, vil Helsedirektoratet og Statens vegvesen også vurdere om kjørevurdering er et verktøy som bør tas i bruk i større grad enn det som er tilfellet i dag.

Målet med kjørevurderingen er å avdekke om kandidaten, til tross for helsesvekkelsen, kan kjøre trafiksikkert.

Kjørevurderinger gjennomføres av sensorer med tilleggsutdannelse rettet mot helsekrav for førerett. Det er satt av god tid (2 timer) til gjennomføring av kjørevurderingen inkludert førsamtale. Normalt er det satt av 45 minutter til selve kjøringen, men det er mulig å forlenge kjøredelen ved behov.

Statens vegvesen vurderer kjørevurdering som et godt egnet og viktig tiltak for å vurdere hvor trafikksikkert kandidaten kjører i reell trafikk, særlig fordi det kan tilpasses den enkeltes synsfeltufall. Men det forutsetter tilgang til et variert trafikkmiljø. De trafikale forholdene ved enkelte trafikkstasjoner gir ikke mulighet til å avdekke om helsesvekkelsen har innvirkning på trafikksikker kjøring. Dette gjør at kandidatene i enkelte områder må reise til en lokasjon hvor trafikkmiljøet anses som egnet. Det er også flere faktorer som kan påvirke kandidatens ferdigheter under en kjørevurdering, og det kan derfor være vanskelig å vurdere om det er synet som er årsaken til at kandidaten ikke kjører trafikksikkert, eller om det er påvirkning av de andre faktorene.

En kjørevurdering innebærer visse kostnader for kandidaten. Selve kjørevurderingen er gebyrfri, men kandidaten vil ha utgifter tilknyttet leie av kjøretøy fra en trafikkskole og eventuelle kjøretimer i forkant av kjørevurderingen. Som nevnt ovenfor vil enkelte kandidater også få noe reiseavstand.

Etter Statens vegvesens vurdering er ikke en kjørevurdering et alternativ til en helsefaglig vurdering av om helsekravene til synsfelt er oppfylt. Den sakkyndige uttalelsen som sensor gir etter en kjørevurdering, er egnet som en del av den helhetlige vurderingen som gjøres av helsepersonell.

Økt bruk av kjørevurdering vil innebære både praktiske, kapasitetsmessige og økonomiske utfordringer. Dette vil vurderes nærmere av Statens vegvesen i samarbeid med Helsedirektoratet i det videre arbeidet med å revidere retningslinjene for helsekravene til synsfelt, herunder om bruken av kjørevurdering som testmetode i synsfeltsaker skal utvides.

I dag er simulator i første rekke benyttet i forbindelse med opplæring, og det er foretatt relativt lite forskning på bruken av simulator for å vurdere om helsekrav er oppfylt. Bruken av kjøresimulatorer i vurdering av om helsekrav til førerkort er oppfylt, har flere mulige fordeler. Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til hvorvidt en kjøresimulator er egnet til å teste kandidatens kjøreevne, da det per i dag ikke foreligger et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag fra forskning på dette.

Simulatorbaserte tester vurderes som et mulig supplement på lengre sikt, men det foreligger per i dag ikke et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å fastslå at simulator kan erstatte kjørevurdering eller laboratoriebaserte undersøkelser. Etatene anbefaler derfor å arbeide for en kunnskapsbasert og gradvis tilnærming, der kjørevurdering fortsatt inngår som et supplement i en helhetlig vurdering, samtidig som det følges tett med på nasjonal og internasjonal forskning på nye metoder.

3. Stortinget ber regjeringen sikre at personer som tidligere har mistet førerkortet som følge av dagens synsfelttest, gis rett til ny og individuell vurdering, herunder tilbud om simulator eller praktisk kjøretest, uten ekstra kostnader eller byråkratiske hinder.

Personer som har mistet føreretten på grunn av synsfeltutfall, vil kunne søke om gjenerverv av føreretten dersom de igjen oppfyller helsekravet. Det er politiet som behandler søknad om gjenerverv av førerett, og søker må fremlegge helseattest som viser at helsekravene er oppfylt.

Personer som tidligere har mistet førerkortet som følge av dagens synsfelttest har altså etter dagens regelverk mulighet til å få en ny og individuell vurdering av om helsekravene til synsfelt er oppfylt. Denne vurderingen vil følge de til enhver tid gjeldende retningslinjer i førerkortveilederen. Dersom det gjøres endringer i førerkortveilederen om metode for testing, vil også de som tidligere har mistet føreretten på grunn av testresultat om synsfeltutfall, kunne få en ny vurdering ved bruk av ny test.

Som nevnt over foregår det et arbeid med å revidere retningslinjene for helsekravene til synsfelt, herunder om bruken av kjørevurdering som testmetode i synsfeltsaker skal utvides.

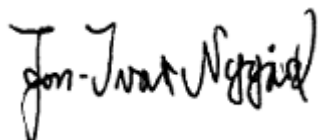
Som pekt på over vil økt bruk av kjørevurdering innebære både praktiske, kapasitetsmessige og økonomiske utfordringer. Dette vil vurderes nærmere av Statens vegvesen i samarbeid med Helsedirektoratet i det videre arbeidet med å vurdere utvidet bruk av kjørevurdering som testmetode i synsfeltsaker.

4. Stortinget ber regjeringen innen seks måneder gjennomføre nødvendige endringer i førerkortforskriften, slik at synsfelttest ikke alene avgjør om en person får eller beholder førerrett.

Kjørevurdering brukes ikke som vurderingsmetode i alle synsfeltsaker. En kjørevurdering kan gjennomføres i de tilfellene der hvor legen etter gjennomførte medisinske tester er i tvil om helsekravene til synsfelt er oppfylt, eller i tilfeller hvor det er konstatert at helsekravene ikke er oppfylt, men det skal vurderes unntak etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 11.

Som nevnt over samarbeider Statens vegvesen med Helsedirektoratet med å revidere retningslinjene for helsekravene til synsfelt, herunder om bruken av kjørevurdering som testmetode i synsfeltsaker skal utvides. Per nå vurderer etatene at det ikke er nødvendig med endringer i førerkortforskriften, men at det vil være tilstrekkelig med endringer i førerkortveilederen. Arbeidet har høy prioritet, men det er for tidlig å si hvor tidlig eventuelle endringer vil kunne være på plass. Som vist i svar til forslag 1, vil det bli sendt ut et høringsnotat før sommeren, og resultatet av høringen vil ligge til grunn for vurderinger av hvilke endringer som er nødvendig og tilstrekkelig.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

