



NHO Transport
Postboks 5477 Majorstuen
0305 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/4299-

Dato
17. oktober 2025

Vurdering av øvre aldersgrense for å kjøre buss og drosje mot vederlag

Samferdselsdepartementet viser til brev datert 4. september 2025 vedrørende den øvre aldersgrensen for kjøreseddel. I brevet ber NHO Transport Samferdselsdepartementet vurdere praktiseringen av dispensasjonsadgangen i yrkestransportloven § 37 h, samt om det bør gjelde samme øvre aldersgrense for buss- og drosjesjåfører. NHO Transport peker blant annet på at eldre sjåfører kan utgjøre en ressurs i arbeidet med å imøtekomme rekrutteringsutfordringene i bransjen. Det vises videre til at den økende forventede levealderen tilsier at den øvre aldersgrensen bør vurderes på nytt.

Formålet med kjøreseddelordningen

Yrkestransportloven § 37 a angir at den som skal utføre løyvepliktig persontransport, må ha kjøreseddel i tillegg til førerkort. Kravet til kjøreseddel er en nasjonal ordning som er innført for å sikre at sjåføren er egnet for yrket, samt bidra til trygg og profesjonell persontransport. Kravene for å erverve kjøreseddel fremgår av yrkestransportloven § 37 c, og omfatter søkerens helse, faglig kompetanse ogandel.

Formålet med den øvre aldersgrensen på 75 år, som fremgår av yrkestransportloven § 37 a tredje ledd, er å redusere risikoen for trafikkuulykker i løyvepliktig persontransport. Aldersgrensen bidrar til å eliminere uakseptable sikkerhetsrisikoer i det offentlig tilgjengelige transporttilbudet. Aldersgrensen for kjøreseddel ble sist hevet fra 70 år til 75 år gjennom en lovendring i 2009. Det fremgår av Ot. prp. nr. 60 (2008-09) at aldersgrensen er et resultat av en avveining mellom flere hensyn, herunder behovet for tilgjengelig arbeidskraft, den enkeltes mulighet for å forbli lenger i arbeidslivet, samt trafikksikkerhetshensyn.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Maria Hussain
22 24 82 18

Som opplyst av Samferdselsdepartementet i brev til NHO Transport datert 20. september 2021, ble problemstillingen vurdert på nytt av Vegdirektoratet i 2020 - 2021, med faglig bistand fra Helsedirektoratet.¹ Konklusjonen i utredningen var entydig å fraråde en ytterligere heving av aldersgrensen.² Samferdselsdepartementet opprettholder denne vurderingen, og finner ikke at det foreligger nye forhold som tilsier en endret konklusjon.

Selv om forventet levealder generelt har økt, innebærer ikke dette nødvendigvis en tilsvarende forlengelse av god helse og funksjonsevne. Risikoen for alvorlige helsetilstander øker med alderen, og det er store utfordringer forbundet med langsomt utviklende tilstander. Den helsefaglige vurderingen understreker at ordinære helseattester i begrenset grad fanger opp slike utviklinger.³ Samferdselsdepartementets vurdering er derfor at heller ikke årlig fornyelse av helseattest etter 75 år er tilstrekkelig, gitt den økte risikoen for forverret helsetilstand.

Dispensasjonsadgangen i yrkestransportloven § 37 h

Politidirektoratet kan gi dispensasjon fra kravene om kjøreseddel, jf. yrkestransportloven § 37 h, og former selv sin dispensasjonspraksis. Ved behandling av de individuelle søknadene, skal helsefaglige vurderinger foretatt av helsemyndighetene legges til grunn. Direktoratet har presisert at mangel på sjåfører ikke anses som tilstrekkelig grunnlag for å innvilge dispensasjon fra kravene.

Departementet viser for øvrig til samferdselsministerens svar på Stortingets spørsmål om øvre aldersgrense for kjøreseddel, se vedlagt brev av 9. februar 2024. Svaret inneholder bl.a. en oversikt over antall disposisjoner innvilget i perioden 2022 til 2024.

Departementet vil bemerke at utfordringer med rekruttering, må søkes løst på annen måte enn gjennom utvidet bruk av dispensasjonshjemler. Den gjeldende dispensasjonspraksisen må ses i lys av at den øvre aldersgrensen for kjøreseddel ble utvidet med fem år i 2009, under forutsetning av at antall dispensasjoner skulle begrenses.

Ulik øvrealdersgrense for buss- og drosjesjåfører

Samferdselsdepartementet legger til grunn at trygghet for reisende som benytter et offentlig tilgjengelig transporttilbud, herunder buss- og drosjetjenester, er et ufravikelig hensyn. Regelverket skal legge til rette for at sjåfører i løyvepliktig transport har en helsetilstand som gjør dem skikket til å utføre transportoppdraget på en trygg måte.

Til tross for at ulykker med buss, av naturlige årsaker, vil ha et større skadepotensiale grunnet antall passasjerer og kjøretøyets størrelse, er det avgjørende å vurdere hvilken risiko som er akseptabel. Når transporten er underlagt offentlig godkjenning i form av løyveplikt, trer hensynet til passasjerer frem som et særlig tungtveiende moment. At drosjesjåfører har ansvar for færre personer, reduserer ikke betydningen av trafikksikkerhet. Helsedirektoratets

¹ Utredningen er vedlagt dette brevet,

² Se s. 26 i utredningen.

³ Se s. 16 i utredningen.

utredning fra 2021 støtter denne konklusjonen og gir ikke faglig grunnlag for å skille mellom buss- og drosjesjåfører i vurderingen av helsemessige krav.⁴

Løyvepliktig persontransport innebærer en tilleggsrisiko sammenlignet med annen kjøring. Politidirektoratet og Helsedirektoratet har pekt på flere relevante risikofaktorer, herunder stress knyttet til rutetider, håndtering av passasjerer, lang og ubekvem arbeidstid samt krevende føreforhold.⁵ I motsetning til yrkessjåfører, kan private bilister og sjåfører i godstransport i større grad tilpasse sin kjøring etter egen helsetilstand og kapasitet. Denne fleksibiliteten har ikke yrkessjåfører som er bundet av arbeidstid, rutetider og passasjerbehov. Det stilles derfor høyere krav til deres funksjonsevne og helsevurdering enn sjåfører for øvrig. Hensynet til passasjerenes sikkerhet er et særskilt ansvar som skiller persontransport fra godstransport.

På bakgrunn av overnevnte er det ikke aktuelt å heve den øvre aldersgrensen for kjøreseddel, eller å innføre ulike krav for buss- og drosjesjåfører. Passasjerenes trygghet, de særskilte risikofaktorene knyttet til persontransport og manglende helsefaglig støtte for differensiering tilsier at regelverket må være strengt og konsekvent for alle sjåfører i løyvepliktig persontransport.

Med hilsen

Anne-Lise Junge Jensen (e.f.)
fagdirektør

Maria Hussain
førstekonsulent

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

⁴ Se s. 27 i utredningen.

⁵ Se s. 19 i utredningen.