



Statens vegvesen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Behandlende enhet:
Trafikant og kjøretøy

Saksbehandler/telefon:
Sturla Folkestad / 75552939

Vår referanse:
20/52033-4

Deres referanse:

Vår dato:
11.03.2021

§ 15, 1. ledd

Vurdering av aldersgrense for kjøreseddel

1. Innledning

Vi viser til tidligere korrespondanse i saken, herunder redegjørelse for status i brev datert 23.4.2020. I brev fra Samferdselsdepartementet datert 3.4.2019 ble Vegdirektoratet bedt om å vurdere om den generelle aldersgrensen for kjøreseddel for persontransport bør heves, og at spørsmålet eventuelt utredes i samarbeid med helsemyndighetene. Statens vegvesen har ikke helsefaglig kompetanse, og er derfor avhengig av bistand fra Helsedirektoratet for å kunne få utført helsefaglige vurderinger. Helsedirektoratet ble derfor i brev datert 3.9.2019 anmodet om en helsefaglig vurdering av spørsmålet om eventuell heving av aldersgrensen. Ønsket om helsefaglig bistand til oppdraget ble deretter formalisert fra Helse- og omsorgsdepartementet til Helsedirektoratet i brev datert 29.10.2019. Med henvisning til nevnte brev fra Helse- og omsorgsdepartementet opprettholdt Vegdirektoratet i brev til Helsedirektoratet, datert 19.12.2019, anmodningen om bistand oversendt i brev datert 3.9.2019.

Helsedirektoratets utredning av de helsefaglige spørsmålene er oversendt Statens vegvesen 5.1.2021 og vedlegges i sin helhet. Når det gjelder vurdering og begrunnelse for øvre aldersgrense for kjøreseddel, vil de helsefaglige spørsmålene være de mest fremtredende. Især gjelder dette når det medisinskfaglige knyttes mot trafiksikkerhetsrisiko.

Som Helsedirektoratet påpeker allerede i innledningen av sin utredning er et sentralt spørsmål i deres vurdering om heving av aldersgrensen for kjøreseddel kan gi økt risiko for trafikkulykker.

I det følgende gis en kort redegjørelse, og deretter en anbefaling fra Statens vegvesen. Anbefalinger og uttrekk fra vurderinger fra Helsedirektoratets utredning er referert og sitert i

Postadresse
Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Dreyfushammarn 31
8012 BODØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

noen grad i vårt brev, men det understrekes at vedlagte utredning fra Helsedirektoratet med vedlegg naturlig nok er vesentlig mer omfattende både i dybde og bredde.

2. Rettslig regulering av kjøreseddel for persontransport mot vederlag

Reglene om kjøreseddel for føring av drosje eller buss mot betaling er gitt i kapittel 7 A i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy(yrkestransportlova)

§ 37 a. Virkeområde

Førar av drosje, turvogn og rutevogn må under persontransport mot vederlag ha kjøresetel i tillegg til førarkort.

Kjøresetelen gjeld for heile landet og blir utferda av politimeisteren eller den han gir myndigheit der vedkommande bur. Det er ikkje nødvendig med ny kjøresetel ved skifte av bustad, jf. likevel § 37 c fjerde ledd.

Kjøresetel blir utferda for 10 år. For person som er fylt 60 år blir kjøresetelen utferda for 5 år, men ikkje lenger enn til innehavaren fyller 75 år. Etter fylte 70 år må gyldig legeattest som ikkje er eldre enn 1 år, takast med for at kjøresetelen skal vere gyldig. Dersom særlege helseforhold tilseier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast kortare

Som det fremgår av 2. ledd er det politiet som utsteder kjøreseddel. Loven inneholder videre krav til søknad om kjøreseddel, blant annet krav til legeattest:

§ 37 b. Søknad om kjøresetel m.m.

Søknad om kjøresetel skal gjerast på fastsett blankett. Legeattest og bevis for tilstrekkeleg fagleg kompetanse skal leggjast ved søknad om kjøresetel og søknad om fornying av kjøresetel. Bevis for tilstrekkeleg fagleg kompetanse etter første punktum gjeld ikkje ved fornying av kjøresetel utferda før 1. juli 2020. Dersom fornying av kjøresetel utferda før 1. juli 2020 ikkje skjer innan eit år etter at den gamle kjøresetelen går ut, må søknaden om ny kjøresetel leggjast ved bevis for fagkompetanse for førar.

Dersom innehavar av kjøresetel ikkje lenger fyller dei krava som er sette for syn, hørsel og førleik, pliktar vedkommande å gi melding til politiet.

Politiet skal gi kjøresetelen påteikning om eventuelle avgrensande vilkår.

Det følger videre av § 37 bokstav h) andre ledd at Politidirektoratet kan gjøre unntak fra reglene i kapitlet «i særskilte høve».

3. Politidirektoratets uttalelse

I forbindelse med utarbeidelsen av sin utredning har Helsedirektoratet innhentet uttalelse fra Politidirektoratet om eventuell heving av aldersgrensen for kjøreseddel. Uttalelsen, datert 28.9.2020, er referert i utredningens pkt. 5, og det vises til den i sin helhet.

Konklusjonen er at Politidirektoratet er skeptisk til en generell økning fra den meget strenge dispensasjonspraksisen som gjelder. Dersom det eventuelt er ønske om å myke opp regelverket, foreslås det i stedet at adgangen til dispensasjon for aldersgruppen økes.

Når det gjelder dispensasjonsadgangen etter § 37 bokstav h) viser Politidirektoratet til at det er nesten ingen som får innvilget dispensasjon, idet det legges til grunn at den forrige heving av aldersgrensen (2009) *fra 70 – 75 år skulle for det alt praktiske fjernet de fleste dispensasjonssøknadene*. Politidirektoratet skriver videre at de i utgangspunktet var skeptiske til økningen fra 70–75 år i 2009. Det ble likevel ikke inngitt sterke motforestillinger, siden 75 år da ble sett på som helt øvre grense. Politidirektoratet anså da at hevingen ville løse utfordringene med mange dispensasjonssøknader for de mellom 70 og 75 år.

Den strenge praksisen for dispensasjoner er for øvrig i tråd med det som er referert NHOs brev til Samferdselsdepartementet.

4. Helsedirektorets utredning av helsefaglige spørsmål datert 5.1.2021

Helsedirektorets har i sitt notat utredet helsefaglige spørsmål knyttet til om aldersgrensen for kjøreseddel for drosje eller buss med passasjerer bør heves.

Alternative forslag

I kapittel 8 i utredningen har Helsedirektoratet vurdert 5 alternativ:

Alternativ 0: Opprettholde Status Quo.

Alternativ 1: Aldersgrensen for både buss og drosje økes fra 75 år til 80 år.

Alternativ 2: Aldersgrensen for kjøreseddel for drosje økes fra 75 år til 80 år, mens aldersgrensen for kjøreseddel for buss beholdes slik den er i dag på 75 år.

Alternativ 3: Aldersgrensen for kjøreseddel for både buss og drosje økes fra 75 år til 78 år.

Alternativ 4: Aldersgrense for kjøreseddel for drosje og buss økes ikke, men dispensasjonsordningen politiet har til å fravike reglene vurderes utvidet.

Helsedirektoratets anbefaling (pkt. 8.2 i utredningen):

Dette alternativet går ut på at dagens bestemmelse i yrkestransportlova § 37 a tredje ledd ikke endres, dvs. at dagens aldersgrense på 75 år for kjøreseddel for føring av drosje eller buss beholdes uendret.

Helsedirektoratet har i sine vurderinger ovenfor kommet til at det er en vesentlig risiko forbundet med å øke aldersgrensen for kjøreseddel for å kjøre drosje eller buss fra 75 til 80 år. Forekomsten av helsetilstander som svekker kjøreevnen for personer som er mellom 75 og 80 år vil trolig gi en økt risiko for alvorlige hendelser med betydelig skadepotensiale. Ulykker som involverer buss, vil av naturlige årsaker kunne få større konsekvenser all den tid det både er flere passasjerer, og bussen i seg selv vil kunne påføre omgivelsene vesentlig mer skade enn en personbil/drosje.

Hensynet til passasjerenes sikkerhet ved bruk av offentlig transport, den antatt forhøyede risikoen for helsesvekkelser blant eldre sjåfører og høyere risiko ved økt kjørelengde gjør at Helsedirektoratet anser at kravet til å få helseattest for kjøreseddel også for drosje må være strengere enn for vanlig førerkort i klasse B.

Helsedirektoratet vil derfor etter en samlet vurdering av de momentene som er omtalt i punkt 7 ovenfor, ikke anbefale at aldersgrensen for kjøreseddel for drosje og buss heves fra 75 år til 80 år.

Når det gjelder vurderingen av alternativ 4, skriver Helsedirektoratet følgende:

Etter yrkestransportlova § 37 h andre ledd kan politiet i særlige tilfeller dispensere fra reglene i samme lovs § 37. I stedet for å øke aldersgrensen for kjøreseddel fra 75 år til 80 år, anser Helsedirektoratet at det kan vurderes å gjøre økt bruk av politiets hjemmel for å dispensere fra regelen om at kjøreseddel bare kan gis til personer under 75 år. Dette slik at søkere som er 75 år og etter en konkret vurdering anses å ha tilfredsstillende helsetilstand og kjøreevne, kan få en begrenset mulighet til å beholde kjøreseddelen en tid etter fylte 75 år.

En utvidelse av dispensasjonsordningen bør imidlertid først foretas etter at Vegdirektoratet, Politidirektoratet og Helsedirektoratet sammen har vurdert bestemmelsen i yrkestransportlova § 37 h andre ledd og vilkår for en eventuell utvidelse av dispensasjonsadgangen.

Det bør fortsatt være politiet som skal ha hjemmel til å fatte vedtak om dispensasjon etter en konkret og individuell vurdering av den enkelte søknad om kjøreseddel for personer som er 75 år.

Bakgrunn og grunnlag for vurderingene

Som det framgår av den oppsummerende vurderingen, er de ulike risikomomentene presentert og vurdert i rapportens pkt. 7. Disse bygger igjen blant annet på redegjørelser over kunnskapsgrunnlag i pkt. 6. Når det gjelder kunnskapsgrunnlaget knyttet til eldre førere av motorvogn generelt vises det til tidligere vurderinger Helsedirektoratet har gjort, senest i forbindelse med heving av aldersgrensen for helseattest for førerkortgruppe 1 i 2019. I den forbindelse ble det levert en felles utredning fra Helsedirektoratet og Vegdirektoratet i februar 2019. Helsedirektoratet viser videre til sin utredning fra november 2019 om kunnskapsgrunnlag for bruk av helseattest og vurdering av kognitive tester.

Når det gjelder de generelle spørsmål om helsetilstanden til de eldre og hvordan denne eventuelt påvirker deres evne til å føre motorvogn på trafiksikker måte viser Helsedirektoratet til rapportene fra 2019. Helsedirektoratet har videre referert fra nylig publisert rapport om demens i Norge. TØI-rapport fra høsten 2020, med oppdaterte tall for ulykkesrisiko basert på reisevaneundersøkelsen 2017/2018 for ulike aldersgrupper, er også referert. Opplysninger og vurderinger fra disse rapportene er for øvrig oversendt Samferdselsdepartementet i forbindelse med innspill til forslag om å fjerne krav om obligatorisk helseattest for førerkorthavere over 80 år.

Kort om Helsedirektoratets vurderinger

Helsedirektoratet tar utgangspunkt i forutsetningen om at den som skal få eller beholde kjøreseddel for buss eller drosje til enhver tid må oppfylle helsekravene i førerkortgruppe 3 i førerkortforskriftens vedlegg 1. Dette er i utgangspunktet strenge krav.

Det påpekes at selv om risikoen for akutt sykdom er økt hos eldre, er det i denne sammenheng større utfordringer forbundet med langsomt utviklende tilstander av betydning for trafiksikkerheten ved persontransport. Slike tilstander kan gi gradvis svekket kjøreevne. Langsom utvikling vil ikke alltid være mulig å fange opp av lege under helseundersøkelsen før utstedelse av helseattest. Dette fordi svekkelsen kan være i en tidlig fase, men også fordi det kan være utfordrende å vurdere om svekkelsen er et ledd i en sykdomsutvikling eller vanlig alderdomssvekkelse.

Som eksempler på tilstander som utvikler seg gradvis nevnes kognitiv svikt, synssvekkelser og førerlighetsnedsettelse.

Helsedirektoratet viser til publikasjoner som dokumenterer den økte forekomsten av slike svekkelser, herunder rapporten om forekomst av demens i Norge. Ved å øke aldersgrensen for kjøreseddel vil man øke risikoen for at personer som ikke tilfredsstiller helsekravet for kognitiv funksjon, driver persontransport med buss eller drosje. I tillegg kommer den generelle helsesvekkelsen som følge av økende alder og som kan gi f.eks. svekket reaksjonstid, langsommere persepsjon, bevegelighet og tempo. Man kan også få økt tretthet o.l.

Helsedirektoratet påpeker at risikoen trolig kan reduseres noe dersom det innføres strengere risikoregulerende tiltak, som f.eks. krav om hyppigere legeundersøkelser, mer inngående legeundersøkelse og vurdering av kjøreferdigheter. Slike tiltak er vurdert særskilt i rapporten, med anbefalinger dersom det skulle bli aktuelt med å heve aldersgrensen. Som nevnt anbefaler ikke Helsedirektoratet en slik heving av aldersgrensen.

5. Statens vegvesens vurderinger

Spørsmålet om det er grunnlag for å heve aldersgrensen for kjøreseddel må baseres på helsefaglige vurderinger. Helsedirektoratet har foretatt en vurdering av de helsefaglige spørsmålene i sin utredning, og Statens vegvesen viser til og slutter seg til de vurderingene som er foretatt av Helsedirektoratet. Et grunnleggende spørsmål er om heving av aldersgrensen for kjøreseddel for persontransport kan føre til økt risiko for trafikkulykker. Basert på utredningen fra Helsedirektoratet, legges det til grunn at en heving av aldersgrensen gir grunnlag for en slik økt risiko, som følge av risikoen for at flere vil kjøre persontransport uten å oppfylle helsekravene.

I Samferdselsdepartementets brev datert 3.4.2019 vises det til at økningen fra 70 til 75 år ble foretatt i 2009, og at hevingen særlig ble begrunnet med bedre helse blant eldre. Departementet viser videre til daværende prosess knyttet til heving av aldersgrense for obligatorisk helseattest fra 75 år til 80 for å beholde føreretten for førerkortgruppe 1. Vedlagt departementets brev var brev fra NHO Transport, datert 18.3.2019. NHO Transport viser også til forslag til heving av aldersgrensen for obligatorisk helseattest for personbil, samt at det påpekes at det ikke er noen særskilt øvre grense for godssjåfører.

Utredningene og vurderingene som er gjort knyttet til heving av aldersgrensen for obligatorisk helseattest for førerkortgruppe 1 i 2019 er en del av grunnlaget i Helsedirektoratets utredning, og er vedlagt utredningen. Statens vegvesen merker seg at det som er nytt i kunnskapsgrunnlaget som er kommet til etter utredningene i 2019, som de oppdaterte tallene for ulykkesrisiko i TØI-rapport og rapporten om forekomst av demens i Norge, ikke indikerer at ulykkesrisikoen i aldergruppen 75+ er redusert seneste år.

Selv om den generelle helsen for eldre er en naturlig del av grunnlaget også for vurdering av spørsmålet om kjøreseddel, er vurderingstemaene ulike, og andre hensyn slår inn med stor tyngde.

Som departementet understreker i sitt brev datert 3.4.2019:

Formålet med aldersgrense for kjøreseddel, er å redusere risiko for ulykker med førere i løyvepliktig persontransport som på grunn av svekket helse kan representere en risiko som ikke er akseptabel i offentlig transport. Det er helt avgjørende at arbeidstakere som har ansvaret for å transportere personer er fysisk og psykisk skikket til å gjøre dette på en god og trygg måte.

Helsedirektoratet skriver i sin utredning i pkt. 7.3:

Det er viktig at passasjerene i drosje eller buss føler trygghet når de benytter drosje eller buss. Det betyr at de skal kunne være sikre på at førere av drosje eller buss til enhver tid må ha en helsetilstand som gjør dem i stand til å håndtere passasjertransport på en trafiksikker måte.

Som følge av at det er tale om å føre passasjerer mot vederlag vil hensynet til passasjerene komme inn som et fremtredende hensyn, noe som får betydning for hvilken risiko som kan aksepteres. Hensynet til passasjerene er også et særskilt hensyn som skiller persontransport fra godstransport. I høringsnotat fra Samferdselsdepartementet, vedlagt høringsbrev 23.5.2008, i forbindelse med hevingen av aldersgrensen fra 70 år til 75 år i 2009, er sammenhengen beskrevet på følgende måte:

Det gjeld inga øvre aldersgrense for å kunne inneha førarrett for tyngre kjøretøy i godstransport eller for buss så lenge bussen ikkje vert nytta i løyvepliktig persontransport som krev kjøresetel. I desse høva vert det sett som tilstrekkeleg at det vert framlagt ny helseattest årleg som grunnlag for fornying av førarretten. Når ein har eit anna system med aldersavgrensing for kjøresetel, er dette ein konsekvens av at risikovurderinga har ulikt utfall når den løyvepliktige persontransporten er ein del av eit offentleg tilgjengeleg transporttilbod, der brukarane ikkje har anna alternativ.

Persontransporten vil også i seg selv kunne representere en tilleggsrisiko. Både Politidirektoratet i sin uttalelse, og Helsedirektoratet peker i sin utredning på flere potensielle risikofaktorer her. Dette knytter seg både til stressfaktorer som rutetider og håndtering av passasjerer, lang/ubekvem arbeidstid, ulike vær og føreforhold, herunder kjøring på høst og vinterstid med mye kjøring i mørket.

Som privatbilister vil førere, i hvert fall de som er klar over sine begrensinger, kunne tilpasse sin kjøring, og dermed selv påvirke og redusere risikoen. Dette kan de gjøre ved å ikke kjøre i mørke, evt. ikke på vinterstid, redusere farten eller stoppe og hvile ved behov. Ved yrkestransport mot vederlag vil det være mye vanskeligere for den enkelte å gjøre slike risikoreduserende tiltak innenfor den yrkesmessige rammen, som rutetiden og passasjerenes legitime forventninger om å komme fram til rett sted til rett tid.

Det legges etter dette til grunn at heving av aldersgrensen for kjøreseddel kan gi økt risiko for trafikkulykker. På området for persontransport mot vederlag er det avgjørende at passasjerene kan ha tillit til at fører oppfyller kravene til trafiksikker kjøring, og den økte risikoen anses derfor ikke akseptabel.

Statens vegvesen anbefaler derfor ikke en heving av aldersgrensen for kjøreseddel fra 75 år.

Når det gjelder eventuell utvidet bruk av politiets bruk av dispensasjonshjemmelen i yrkestransportlova § 37 bokstav h), som Politidirektoratet lanserer som en mulig ordning, merker vi oss at Helsedirektoratet åpner for at det eventuelt kan vurderes. En slik utvidelse anbefales uansett ikke før dispensasjonsadgangen er vurdert av Politidirektoratet, Helsedirektoratet og Vegdirektoratet. Vi går derfor ikke nærmere inn på dette spørsmålet her, herunder det nærmere grunnlaget for dagens praksis.

Statens vegvesen, Trafikant og Kjøretøy
Med hilsen

Bodil Rønning Dreyer
Direktør

Henning Harsem
Avdelingsdirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.