



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2907-3

12. januar 2021

Representantforslag 79 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Karin Andersen, Nicholas Wilkinson og Torgeir Knag Fylkesnes om opphevelse av krav til helseattest for førerkort for eldre

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomite 15. desember 2020 med forespørsel om vurdering av ovennevnte representantforslag. Jeg viser også til forlengelse av svarfristen til 11. januar 2021.

For å ivareta trafikksikkerheten på veiene våre er det viktig å sikre at bilførere har tilfredsstillende helse. Sviktende helse setter både føreren og medtrafikanter i fare. Med økende alder skjer fysiologiske endringer som gjør at mange eldre bilførere møter andre utfordringer enn yngre bilførere, blant annet knyttet til syn, kognitiv funksjon, reaksjonsevne og førlighet. Som i mange andre europeiske land undersøker vi derfor i Norge helsen til eldre førerkortinnehavere regelmessig.

Det er likevel viktig at reglene ikke er mer inngripende enn nødvendig og i tråd med oppdatert kunnskap på området. Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet initierte derfor i 2018 en gjennomgang av reglene for obligatorisk helseattest for eldre bilførere. Hensikten var å søke og få en forenkling av førerkortreglene, samt sørge for at reglene bygget på, og var i samsvar med mest mulig oppdatert kunnskap på feltet. Helsedirektoratet og Vegdirektoratet foretok en faglig utredning som ble ferdigstilt i februar 2019.

Utredningen bestod av en gjennomgang av aktuell forskning på området, og vurdering av alternative løsninger. Alternativet med å avvikle dagens ordning med obligatorisk helseattest på grunn av alder, og erstatte det med en egenerklæring om helse ved fornyelse hvert tredje år ble vurdert, men ikke anbefalt.

Den felles faglige tilrådingen fra Helsedirektoratet og Vegdirektoratet var at aldersgrensen burde heves fra 75 til 80 år. I tråd med denne tilrådingen ble, som nevnt i

representantforslaget, aldersgrensen for krav om obligatorisk helseattest for førerkortinnehaver hevet fra 75 år til 80 i juni 2019. Samtidig ble varigheten av helseattesten økt fra to til tre år.

Spørsmålet om det er grunnlag for å fjerne obligatorisk helseattest for eldre førerkortinnehavere er følgelig faglig utredet og vurdert for under 2 år siden. I rapporten fra arbeidsgruppa er tilgjengelig forskning gjennomgått, og de ulike hensynene er drøftet og vurdert. Både Samferdselsdepartement og Helse- og omsorgsdepartement følger også utviklingen etter at aldersgrensen ble hevet fra 75 år til 80 år.

Jeg ser ikke at begrunnelsen for representantforslaget bringer vesentlig ny kunnskap eller ny argumentasjon som ikke var kjent ved vurderingen i 2019, herunder erfaringer fra andre land. Det er ikke uenighet om at mobilitet og mulighet til å bevege seg utenfor hjemmet er svært viktige aspekter for eldre personers livskvalitet og velferd, og at bilen for veldig mange er svært viktig for å sikre denne mobiliteten. Det er likevel viktig at de som har rett til å føre bil oppfyller helsekravene og at vi hensyntar at eldre førere har klart høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd enn øvrige grupper, jf nærmere omtale nedenfor. Den obligatoriske helseattesten fra 80 år er et hjelpemiddel for å vurdere at helsekravene fortsatt er oppfylt.

Jeg mener derfor at vi nå bør avvente nærmere kunnskap om effekten av endringen fra juni 2019 og øvrig kunnskap før det igjen vurderes endringer i disse reglene, herunder eventuelt fjerning av obligatorisk helseattest også for de over 80 år. For å sikre et høyt nivå på trafiksikkerheten i Norge bør vi ikke nå gjøre endringer som kan påvirke trafiksikkerheten negativt på usikkert grunnlag.

Nedenfor følger litt utfyllende informasjon om bruk av kognitive tester og kunnskapsgrunnlaget som tilsier fortsatt særskilt oppmerksomhet knyttet til helseutfordringer for eldre førerkortinnehavere.

Nærmere om kognitive tester og kunnskapsgrunnlaget

I utredningen fra februar 2019 ble kvaliteten og effekten av de kognitive testene som benyttes vurdert, og det ble understreket at Førerkortveilederen (IS-2541) *ikke* legger opp til at disse skal benyttes uten at andre funn eller opplysninger gir grunnlag for det. De anbefalte testene skal benyttes ved mistanke om kognitiv svikt, ikke som screening av alle over en viss alder.

Videre fulgte Helse- og omsorgsdepartementet opp ved å gi Helsedirektoratet i oppdrag å informere fastleger og fylkesmenn om at de kognitive testene kun skal benyttes ved mistanke om kognitiv svikt, dvs. i tråd med veilederen. Helsedirektoratet ble også bedt om å vurdere ulike metoder som på en effektiv måte kan fange opp kollektiv svikt som kan påvirke førerferdighetene.

I samme oppdrag ble direktoratet også bedt om å presisere kunnskapsgrunnlaget for bruk av helseattester for aldersgruppen over 80 år, og å komme med forslag til hvordan kunnskapsgrunnlaget kan økes.

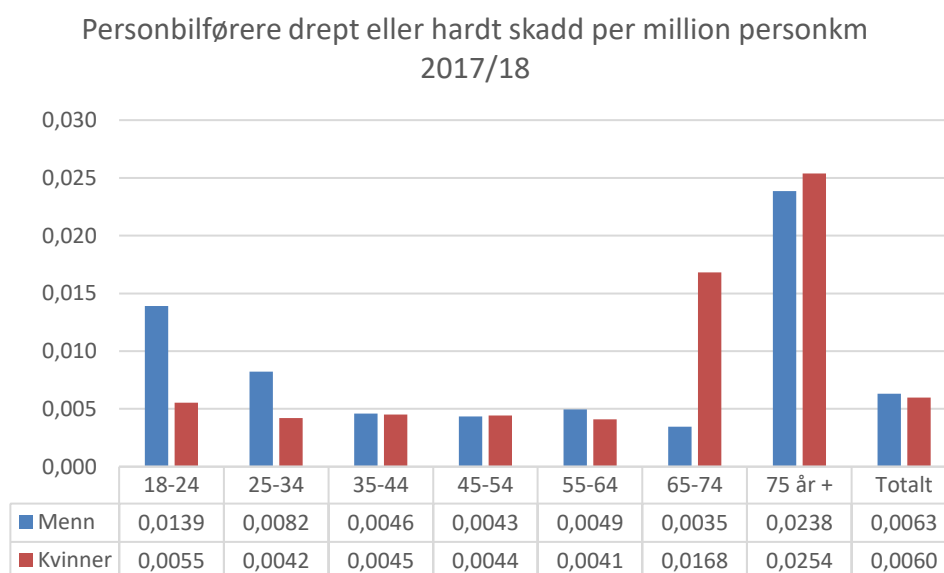
Behovet for mer kunnskap om effekten av obligatoriske helsetester, herunder bruken av kognitive tester ble også kommentert av enkelte i høringsrunden for forskriftsendringen våren 2019.

Helsedirektoratet har svart ut oppdraget fra Helse – og omsorgsdepartementet i en utredning i november 2019. Utredningen viser i stor grad til den forskning og de vurderinger som ble presentert og vurdert i arbeidsgruppas rapport fra februar 2019, med forslag om videre kunnskapsinnhenting før videre evaluering. I utredningen er det foreslått en evaluering av ordningen med krav til helseattest fra fylte 80 år etter tre til fem år.

Når det gjelder faglige grunner for å beholde kravet om obligatorisk helseattest ved 80 år ble det i utredningen fra februar 2019 påpekt at forskningen på området ikke kunne gi entydige og klare svar på den eksakte trafikksikkerhetsmessige effekten av heving, evt. fjerning, av aldersgrensen. Kunnskapsgrunnlaget ble oppdatert i den ovennevnte utredningen fra Helsedirektoratet til Helse- og omsorgsdepartementet i november 2019. Nedenfor følger sentrale rapporter som tilsier at det fortsatt er grunn til å ha særskilt oppmerksomhet knyttet til de utfordringer eldre førerkortinnehavere møter knyttet til helse.

SINTEF – rapporten fra 2010, «Studier av høyrisikogrupperne unge – og eldre bilførere med forslag om risikoreduserende tiltak», var kjent ved vurderingen i 2019. I rapporten vises det til at ulykkesrisikoen for bilførere økes først ved 75 år, og var en del av kunnskapsgrunnlaget da obligatorisk helseattest ble innført for alle over 75 år januar 2013. Tidligere måtte alle over 70 år ha en mindre legeattest som skulle medbringes førerkortet.

Når det gjelder risiko og ulykkesstatistikk viser TØI – rapport 1782/2020 (oktober 2020) at eldre førere (75+) har klart høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd enn øvrige grupper. Disse tallene er beregnet ut fra kjørte kilometer og skal dermed gi det mest reelle bildet av risikoen.

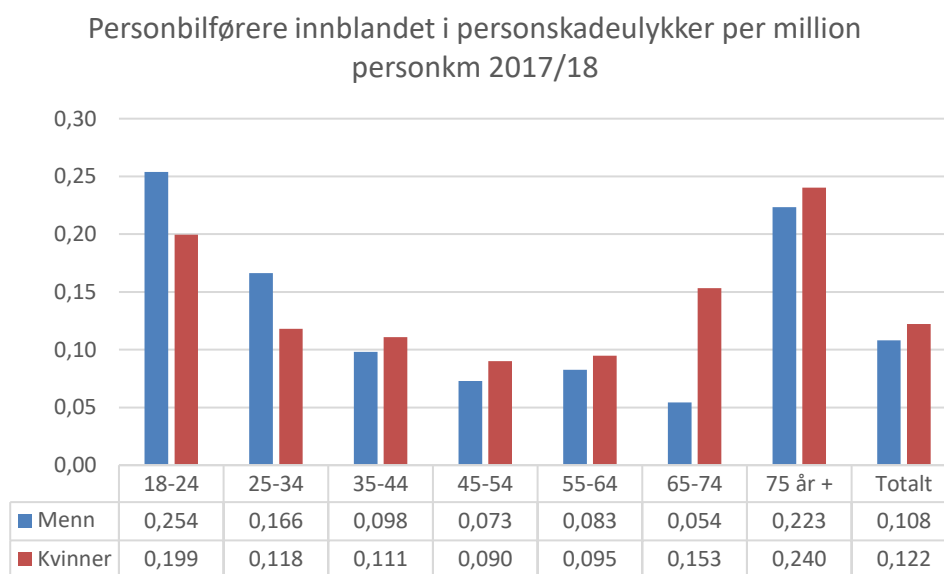


Figur Feil! Det er ingen tekst med den angitte stilen i dokumentet.. 1: Personbilførere drept eller hardt skadd per million personkilometer i 2017/18 fordelt på aldersgrupper og kjønn. Offisielle ulykkesdata fra SSB, eksponeringsdata fra RVU 2018.

Eldre er særlig utsatt for de mest alvorlige skadene, noe TØI – rapporten påpeker på følgende måte:

Tradisjonelt har unge bilførere vært mest utsatt uansett hvordan risikoen beregnes, men vi ser at det ikke lenger er tilfellet. Når det gjelder risikoen for å bli skadet, uavhengig av alvorlighetsgrad, er de yngste og de eldste omtrent like utsatt. Men vi ser at jo mer alvorlige skader det er snakk om, desto mer utsatt er de eldste bilførerne. Denne tendensen har vi også funnet tidligere (Bjørnskau 2015).

Tabellen over personskadeulykker som bilførere i de ulike aldersgruppene er innblandet i, viser også at den yngste og eldste gruppen er mest utsatt.



Figur Feil! Det er ingen tekst med den angitte stilen i dokumentet..2: Personbilførere innblandet i personskadeulykker per million personkm i 2017/18. Offisielle ulykkesdata fra SSB, eksponeringsdata fra RVU 2018.

Mens den yngste gruppen (18-24 år) har hatt en kraftig reduksjon i risiko for å bli involvert i personskadeulykker, påpeker TØI-rapporten at de eldste bilførerne (75+) nå har omtrent samme risiko for å bli innblandet i en ulykke med personskade som bilførerne i aldersgruppen 18-24 år.

Rapporten "Forekomst av demens i Norge" fra Nasjonal kompetansetjeneste for aldring og helse, som ble lagt fram i desember 2020, viser ellers at i aldersgruppen 80-84 år har 17.9 prosent demens, en økning fra 9.5 prosent i aldersgruppen 75-79 år. I aldersgruppen 85-89 år er forekomsten økt til 33 prosent. Blant de over 90 år har 48 prosent demens.

Med hilsen

Knut Arild Hareide



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref
ISJ/imv

Vår ref
20/2907-6

Dato
25. januar 2021

Spørsmål fra Arbeiderpartiet til Dok. 8:79 S (2020-2021) om opphevelse av krav til helseattest for førerkort for eldre

Jeg viser til følgende spørsmål fra komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet i brev 13. januar 2021:

"I brev til komiteen av 12. januar 2021 skriver samferdselsministeren blant annet:

«Når det gjelder risiko og ulykkesstatistikk viser TØI – rapport 1782/2020 (oktober 2020) at eldre førere (75+) har klart høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd enn øvrige grupper.»

I 2010 fikk Statens vegvesen utarbeidet rapporten «Høyrisikogrupper i vegtrafikken», der det blant annet heter:

«Om man peker ut eldre personer som et sikkerhetsproblem (risikable bilførere) og ut fra deres kronologiske alder kategoriserer disse som en homogen gruppe, ser man bort fra viktige forskjeller mellom individer og grupper av individer som er basert på andre faktorer. Eksempler på slike forhold er helseaspekter, kjønn, etnisk bakgrunn, boforhold og økonomiske forutsetninger. Dette er forhold som virker inn på individers reisevaner og deres tilgang til trafikk sikre kjøretøy og sikkerhetsutrustning i kjøretøyene. Det er ikke noe i resultatene fra prosjektet som taler for en generell begrensning av bilkjøring og førerkortinnhav for en viss aldersgruppe eldre personer.»

- Skal dette forstås som at det er høyere risiko for at eldre bilførere blir drept eller hardt skadd i trafikken, men at det likevel ikke kan anses som et målrettet virkemiddel å begrense bilkjøring for eldre mennesker i en viss aldersgruppe? "

Som vist til i mitt brev 12. januar 2021 viser risiko – og ulykkesstatistikken som er publisert i TØI – rapport 1782/2020 at eldre bilførere *som gruppe* (75+) har langt høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd enn øvrige aldersgrupper. Tabellen er presentert i brevet, og viser

risikoen for ulike aldersgrupper. Rapporten viser også at det for gruppen eldre bilførere ikke har vært reduksjon i ulykkesrisikoen de siste årene. Rapporten kan lastes ned her: [Risiko i veitrafikken 2017/18 \(toi.no\)](#)

Det er i spørsmålet vist til Statens vegvesens rapport «Høyrisikogrupper i trafikken» fra 2010. Denne rapporten var også en del av kunnskapsgrunnlaget i utredningen fra Statens vegvesen og Helsedirektoratet fra februar 2019 som var grunnlaget for heving av aldersgrensen fra 75 til 80 år fra juni 2019. Utredningen fra februar 2019 er vedlagt. Jeg vedlegger også utredning fra Helsedirektoratet til Helse- og omsorgsdepartementet fra november 2019 som det er vist til i mitt brev 12. januar.

Rapporten fra 2010 peker på at det er store ulikheter innen gruppen «eldre personer». I avsnittet som er sitert i spørsmålet vises det til enkelte andre faktorer som har innvirkning på risikoen, og avsnittet avsluttes med at det ikke er noe i resultatet fra prosjektet som taler for en *begrensning av bilkjøring og førerkortinnehav for en viss aldersgruppe personer*.

I dette ligger at oppnåelse av en viss alder ikke alene bør være grunnlag for å begrense bilkjøringen og retten til førerkort. En generell øvre aldersgrense for førerkort vil ramme mange eldre uten at det er grunnlag for det. Et slikt tiltak vil ikke være et målrettet tiltak og vi har heller ingen generell øvre aldersgrense for å ha førerkort i Norge.

Det er derimot svært viktig at de som har førerkort oppfyller de aktuelle helsekravene, og eldre er underlagt de samme helsekravene som andre aldersgrupper.

Samtidig har eldre førerkortinnehavere særlige risikoforhold. Som nevnt i brevet 12. januar 2021 skjer det fysiologiske endringer som gjør at mange eldre bilførere møter andre utfordringer enn yngre bilførere, blant annet knyttet til syn, kognitiv funksjon, reaksjonsevne og førlighet. En særskilt risiko er tilstander som utvikler seg uten at personen selv er klar over svekkelsen, blant annet demens. Rapporten jeg viste til i mitt brev 12. januar 2021 "Forekomst av demens i Norge" fra Nasjonalt kompetansesenter for aldring og helse fra desember 2020, viser klar økning i demens fra 80 års alder. Rapporten er tilgjengelig for nedlasting her: [Forekomst av demens i Norge - ALDRING OG HELSE - Nasjonal kompetansetjeneste](#).

Kravet om obligatorisk helseattest for førerkortinnehavere over 80 år er et tiltak som er ment å sikre at eldre som fortsatt kjører bil oppfyller de generelle helsekravene, og at de som ikke oppfyller helsekravene ikke beholder førerretten. Det er slik et tiltak som er målrettet mot de risikoforhold som helseutfordringer for eldre representerer for trafikksikkerheten, og bidrar til å redusere ulykkesrisikoen. På denne måten balanseres samfunnets behov for å ivareta trafikksikkerheten med den enkeltes behov for førerkort og den mobilitet som det gir for mange eldre. Etter at aldersgrensen for obligatorisk helseattest ble hevet fra 75 år til 80 år i 2019 vil det være forholdsvis flere av de som omfattes av kravet til helseattest som har aktuelle helseutfordringer, og ordningen med obligatorisk helseattest vil dermed nå være enda mer målrettet enn tidligere.

Kravet om obligatorisk helseattest er derfor et målrettet tiltak mot de risikoforhold som eldre sine helseutfordringer representerer og den økte ulykkesrisiko som eldre har i trafikken. Som jeg skrev i mitt brev 12. januar 2021, bør vi avvente kunnskap om effekten av endringene fra

juni 2019 og annen kunnskap før vi vurderer eventuelle endringer i kravet til obligatorisk helseattest.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', is centered on a light gray rectangular background.

Knut Arild Hareide

Kopi
Helse- og omsorgsdepartementet
Statens vegvesen

Vedlegg: 2