

Høringsnotat

3. mai 2023

**Forslag til endring i forskrift 3. desember 2009 nr. 1438 om universell
utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.**

Forslag til innføring av krav om R-29 for *alle* busser i
løyvepliktig persontransport

1 Innledning

Samferdselsdepartementet foreslår at krav om kollisjonsbeskyttelse i henhold til UNECE R-29 skal gjelde alle busser i løyvepliktig transport, *i og utenfor rute*.

Samferdselsdepartementet viser til Statens vegvesens høringsnotat publisert 27. januar 2022 med høringsfrist 27. april 2022 om styrket kollisjonsbeskyttelse for buss i løyvepliktig transport.

Samferdselsdepartementet vil innføre slike krav hovedsakelig som foreslått. Forslaget innebærer innføring av krav om kollisjonsbeskyttelse i henhold til UNECE R-29 for busser i alle klasser (I, II, III).

Samferdselsdepartementet har vurdert hvor tidlig reglene kan tre i kraft, og det har vært møter med berørte aktører om mulighetene for tidlig ikrafttreden. Samferdselsdepartementet legger etter denne prosessen til grunn at reglene skal gjelde for busser som registreres etter 1. oktober 2023.

Forskrift om utforming av løyvepliktig motorvogn gjelder i utgangspunktet ikke buss utenfor rute. Forslaget om nye sikkerhetskrav ble fremmet uten særskilt behandling av om de nye kravene skulle gjelde busser *både* i og utenfor rute. Samferdselsdepartementets intensjon med regelendringsprosessen har vært å omfatte alle busser i løyvepliktig transport, uavhengig av om de går i eller utenfor rute. Kollisjonsbeskyttelse er like viktig for busser som går utenfor rute.

Det fremmes derfor i denne høringen forslag for å tydeliggjøre at kravene skal gjelde for alle busser i løyvepliktig transport, både i og utenfor rute. Dette betyr at busser som brukes med turvognløyve også vil omfattes av kravene.

Forslagene fremmes med to ukers høringsfrist, jf. punkt 3 nedenfor og vedlagte beslutning om forkortet høringsfrist.

2 Nærmere om Samferdselsdepartementets forslag

2.1 Bakgrunn

2.1.1 Virkeområdet for nye sikkerhetskrav

For nærmere redegjørelse om bakgrunnen for innføring av nye krav om kollisjonsbeskyttelse i buss, viser Samferdselsdepartementet til Statens vegvesens høringsnotat om saken.

Nåværende bestemmelse om virkeområdet for forskrift om utforming av løyvepliktig motorvogn lyder slik:

§ 1. Virkeområde

Forskriften gjelder for løyvepliktig persontransport **i rute**, med unntak av buss klasse I, og i løyvepliktig transport hvor motorvognen brukes til transport for personer med nedsatt funksjonsevne, jf. yrkestransportlova § 4, § 6 og § 9. (utheving lagt til)

Statens vegvesen foreslo i sin høring følgende endringer i bestemmelsen:

§ 1. Virkeområde

Forskriften gjelder for løyvepliktig persontransport **i rute**, ~~med unntak av buss klasse I, og i~~ løyvepliktig transport hvor motorvognen brukes til transport for personer med nedsatt

funksjonsevne, jf. yrkestransportlova § 4, § 6 og § 9. Forskriften gjelder ikke buss klasse I, med unntak av bestemmelsen i § 4 femte ledd. (utheving lagt til)

Den foreslåtte forskriftsendringen omfatter altså i hovedsak ikke buss utenfor rute.

Samtidig presenterer Statens vegvesen forslaget på følgende måte i høringsnotatets brødtekst:

«Statens vegvesen foreslår å innføre krav til frontbeskyttelse på buss M3 klasse I, II og III som har rute eller turvognløyve ved å endre forskriftens § 4.» (utheving lagt til)

Forslaget er presentert uten noen nærmere redegjørelse for løyvetypene. Det reflekterer at verken Samferdselsdepartementet eller Statens vegvesen har ment å gjøre avgrensninger basert på løyvetype. Formuleringen «som har rute eller turvognløyve» omfatter i utgangspunktet enhver buss i løyvepliktig transport, og stemmer derfor ikke overens med den foreslåtte forskriftsteksten «løyvepliktig transport i rute».

Forskriften gjelder også «løyvepliktig transport hvor motorvognen brukes til transport for personer med nedsatt funksjonsevne». Dette kan også gjelde annen løyvepliktig transport enn buss i rute, men formålet har ikke vært å omfatte «*turvogn- og drosjeløyve som først og fremst opererer i et bredt tjenestemarked for persontransport, men som fra tid til annen transporterer funksjonshemmede i vanlige sitteplasser*». Disse bestemmelsene gjelder derfor i første rekke «*løyvehaver som frivillig ønsker å utforme motorvognen til transport for funksjonshemmede, og der det gjennom kontrakt med offentlig myndighet har blitt stilt krav om universell utforming*»¹

En buss som ikke går i rute, og ikke benyttes særskilt til transport av personer med nedsatt funksjonsevne, er med andre ord ikke omfattet av ordlyden.

Nærmere om bussklasser

Forskriftsforslaget omfatter alle bussklasser (I, II og III). Bussklassene er ikke knyttet til løyvekategoriene, men til kjøretøyteknisk klassifisering og handler primært om bussens bruksområde og andel sitteplasser. Busser utenfor rute er typisk busser som brukes i turismevirksomhet og charter/oppdragsleie. De er vanligvis busser i klasse III, langdistansebusser/turbusser. Forslaget som har vært på høring inkluderer klasse III-busser, men ordlyden i forskriftsforslaget innebærer at kun de som går i rute omfattes (typisk Valdresekspressen, Flybussen, Haukeliekspressen, mfl.).

Nærmere om løyvetyper

De to aktuelle løyvetypene, *turvognløyve* og *ruteløyve*, skiller seg fra hverandre på følgende måte:

Turvognløyve er obligatorisk for å kunne drive persontransport med buss (eller annen motorvogn registrert for over åtte personer i tillegg til sjåføren) mot vederlag, enten bussen skal gå i rute eller ikke. Det betyr at alle busser i ordinær drift skal ha *turvognløyve*.

Ruteløyve utstedes i tillegg til *turvognløyve*, når løyvehaveren tildeles rett til å drive transport i rute. For administrasjonsselskap, som for eksempel Ruter, Kolumbus og AtB, trengs ikke *ruteløyve*, jf. yrkestransportloven § 6.

¹ Statens vegvesens høring fra 2019; [horingsnotat.pdf \(vegvesen.no\)](https://www.vegvesen.no/horingsnotat.pdf)

Forskriftens virkeområde gjelder «løyvepliktig transport i rute», og ekskluderer derfor busser som går utenfor rute. Samferdselsdepartementet legger til grunn at busser som går i rute i regi av et administrasjonsselskap, er omfattet av formuleringen «i rute».

Etter Samferdselsdepartementets syn, kan virkeområdet for de nye sikkerhetskravene på denne bakgrunnen fremstå som uklart. Høringsnotatet for de nye sikkerhetskravene bærer preg av at problemstillingen ikke har vært behandlet som et eget tema

Særtrekk ved busser utenfor rute

Med henvisning til Statens vegvesens høringsnotat om saken, viser Samferdselsdepartementet til at de kjøretøytekniske egenskapene til en buss først og fremst henger sammen med hvilke klasse, I, II eller III, bussen kategoriseres i. Statens vegvesen la til grunn i sitt høringsnotat at «[a]v hensyn til trafikksikkerheten mener vi forslaget om krav til frontbeskyttelse bør gjelder for alle busser M3 klasse I, II og III» (understrekningen er original).

Virksomheter som driver persontransport med buss i rute, kan skille seg fra virksomheter som driver utenfor rute. Busser som driver utenfor rute, finner vi blant annet i turistnæringen eller selskaper som tilbyr charter/oppdragsleie. Samferdselsdepartementets vurdering.

2.1.2 Vurdering

Samferdselsdepartementet mener *alle* busser i løyvepliktig transport bør oppfylle sikkerhetskravet UNECE R-29. Hensynet til trafikksikkerheten generelt, og sjåførenes sikkerhet spesielt, tilsier at busser i alle løyvekategorier bør ha sikkerhetsegenskaper i henhold til UNECE R-29.

Særlige utfordringer knyttet til ulike løyvetyper og busser utenfor rute ble ikke særskilt fremhevet av høringsinstansene i høringsvarene eller i de møtene som har vært med de mest berørte i etterkant.

Vi er ikke kjent med særlige forhold som tilsier at busser utenfor rute bør reguleres særskilt.

2.2 Nærmere om ikrafttreden og virtuell testing

Som oppfølging av den tidligere høringen har Samferdselsdepartementet tatt stilling til enkelte forhold. Dette gjelder ikrafttreden og mulighet til virtuell testing.. Dette er forhold som i utgangspunktet vil gjelde uavhengig av om kravene vil gjelde busser utenfor rute, og dermed ikke er omfattet av høringen. Disse forholdene er inkludert i vedlagte utkast til forskriftendringer, og blir formelt fastsatt når Samferdselsdepartementet har truffet en beslutning om forslaget i dette høringsnotatet.

2.2.1 Ikrafttredelsestidspunkt

Samferdselsdepartementet legger til grunn at sikkerhetskravet R-29 skal gjelde for busser som blir førstegangsregistrert etter 1. oktober 2023. Dette vil gjelde uavhengig av om endringene vil omfatte buss utenfor rute.

Ikrafttredelsestidspunktet har vært utredet ytterligere etter høringen i samråd med bransjerepresentanter. Samferdselsdepartementet oppfatter at bransjen forventer å kunne etterleve de nye sikkerhetskravene nokså raskt, og i de aller fleste tilfeller i løpet av 2023. Mange busseiere har allerede busser på plass eller i bestilling som tilfredsstiller kravene. Av hensyn til trafikksikkerheten,

mener departementet at kravene bør tre i kraft så raskt som mulig. Etter en helhetsvurdering, har departementet kommet til at kravene skal tre i kraft 1. oktober. 2023.

Departementet legger til grunn at eventuelle særlige forhold i enkelttilfeller knyttet til ikrafttreden vil kunne håndteres innenfor muligheten som Statens vegvesen har til å gjøre unntak etter forskriften. Dette vil eksempelvis kunne være aktuelt for busser som allerede er bestilt og hvor det å oppfylle kravet ikke vil være mulig eller vil medføre vesentlige merkostnader. Etter søknad og basert på en vurdering av omstendighetene i hver enkelt sak, kan det være aktuelt at Statens vegvesen gir unntak fra kravet.

2.2.2 Virtuell testing

Flere bransjeaktører har fremhevet behovet å kunne dokumentere overholdelse av R-29 med en virtuell test, som et alternativ til en fysisk destruksjonstest. Aktørene pekte på utfordringer med å få produsentene/fabrikkene til å gjennomføre fysiske tester og at virtuelle tester var en forutsetning for bransjens tids- og kostnadsestimater.

Selv om fysiske tester er normalen for dokumentasjon av sikkerhetskrav, er virtuelle tester en anerkjent dokumentasjonsmetode i henhold til regulativet R-29. Samferdselsdepartementet vil på denne bakgrunnen, i samråd med Statens vegvesen, legge til grunn at virtuell testing, slik denne testmetoden beskrives i regulativets punkt 5.1.6, kan benyttes som alternativ til en fysisk destruksjonstest.

2.3 Forslag til forskriftstekst

På denne bakgrunnen foreslår Samferdselsdepartementet følgende forskriftsendring i tillegg til de som allerede er hørt:

§ 1 skal lyde:

Forskriften gjelder for løyvepliktig persontransport i rute og i løyvepliktig transport hvor motorvognen brukes til transport for personer med nedsatt funksjonsevne, jf. yrkestransportlova § 4, § 6 og § 9. Forskriften gjelder ikke buss klasse I, med unntak av § 4 femte ledd. *§ 4 femte ledd gjelder all løyvepliktig persontransport, i og utenfor rute.*

Forslag til forskriftstekst supplerer de forslag til endringer i forskrift om utforming av universell motorvogn, herunder § 4 femte ledd som har vært hørt. Vedlagt følger konsolidert formelt utkast til forskriftsendringer, inkludert § 4 femte ledd, for sammenhengens skyld.

3 Høringsfrist

Ifølge utredningsinstruksen 3-3 skal høringsfristen ikke være kortere enn seks uker. Beslutning om å fravike instruksen skal treffes av øverste leder i det ansvarlige forvaltningsorganet og kan kun gjøres når «spesielle forhold gjør det nødvendig», jf. utredningsinstruksen 1-4.

For trafikk sikkerheten er det viktig å raskt innføre nye kollisjonssikkerhetskrav for buss. Forskriften bør fastsettes raskt for å gi tilstrekkelig overgangstid frem til 1. oktober 2023.

Temaet for høringen henger nært sammen med det som allerede er hørt.

Vi mener derfor at en høring med forkortet frist på to uker vil være tilstrekkelig for å opplyse saken, og som samtidig hensyntar de viktige trafikksikkerhetshensyn som tilsier rask avklaring og fastsettelse av disse kravene.

For øvrig vises til vedlagte beslutning fra statsråden om unntak fra utredningsinstruksen.

Høringsfristen er derfor **23. mai**.