



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

### Forslag til endring i regelen om tillatt lengde for buss innrettet for kombinert transport uten ruteløyve

*Høring om forslag til endring i:*

- *forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy*

*Mime nr. 16/58794-1*

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
18. april 2016

Vegdirektoratet ønsker å sende på høring forslag om endring i regelen om tillatt lengde for buss innrettet for kombinert transport uten ruteløyve i forskrift 25. januar 1990 om bruk av kjøretøy (heretter bruksforskriften) § 5-4 nr. 4 bokstav a, fotnote 1 til tabell fire.

## 1. Gjeldende regelverk

### 1.1. Dagens regel om tillatt lengde

Etter bruksforskriften § 5-3 nr. 1 må «*kjøretøy og vogntog ... ikke brukes eller tillates brukt på offentlig veg med større vektor eller dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Hvis ikke må det være gitt dispensasjon.*»

Bruksforskriftens § 5-4 nr. 4 bokstav a angir største tillatte lengder for enkeltkjøretøy og vogntog. Største tillatte lengde for buss med 2 aksler er 13,50 m, og for buss med 3 eller flere aksler som innehar slik løyve 15,00 meter. Tabell fire fastslår i fotnote 1 at «*for buss som er innrettet for kombinert transport av personer og gods ut over bagasje og som ikke innehar nasjonalt eller internasjonalt ruteløyve*», er største tillatte lengde 12,40 meter.

### 1.2. Kort om krav om løyve for transport av gods og personer

I henhold til Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (heretter yrkestransportlova) kreves det løyve for å drive nasjonal og internasjonal transport mot vederlag av gods og personer. Krav om løyve for nasjonal og internasjonal **persontransport** med motorvogn følger av § 4 første ledd. Krav om løyve for nasjonal og internasjonal **godstransport** med motorvogn (som omfatter varebil, lastebil, kombinert bil og trekkbil) med tillatt totalvekt over 3 500 kg, og med motorvogn med tilhenger, følger av § 5. I tillegg til unntak fra krav om løyve ved egentransport av gods (§ 16) og personer (§ 18) gjøres det også unntak fra krav om løyve for godstransport i § 6 tredje ledd ved at «*Den som har ruteløyve kan samstundes og med same motorvogn utføre godstransport utan særskilt løyve for transport av gods*».

## 2. Bakgrunn

### 2.1. Historikk

Regelen om maks lengde på 12,40 m for buss som kan transportere personer og gods ble opprinnelig gitt for å sikre at kombinertbusser ikke skulle konkurrere med den vanlige godstransporten. En lastebil kan kun være 12,00 m, mens en buss kan være inntil 15,00 m. Dette kan potensielt gi bussen mer lasteplass og derfor et konkurransefortrinn overfor lastebilnæringen. Det ble derfor innført en nasjonal begrensning i adgangen til å benytte kombinertbusser, ved at kombinertbuss kun kan ha lengde over 12,40 m når den har ruteløyve, det vil si når den går i rutetraffikk.

På 90-tallet kunne også busser kjøre med avgiftsfri diesel, noe som kunne medføre ytterligere fortrinn i konkurransen med den øvrige godstransporten.

### 2.2. Dagens situasjon

I dag kan busser ikke lenger benytte avgiftsfri diesel. Dermed er det ikke lenger mulig å redusere drivstoffutgifter ved å benytte et kjøretøy klassifisert som buss til godstransport istedenfor en lastebil.

En kombinertbuss har den fordel at den kan frakte både personer og gods samtidig. Vi får mange henvendelser fra bedrifter og privatpersoner som har et behov for slik transport. Dette

kan for eksempel være et band som vil frakte utsyr og bandmedlemmer, et teater som vil frakte kulisser og skuespillere eller rallykjørere som vil frakte sin bil og sitt team. Videre har vi blitt gjort oppmerksomme på hvor nyttig en kombinertbuss kan være som base for arbeidslag som jobber på flere lokasjoner i løpet av en arbeidsdag. Her vil de få anledning til å skifte om til arbeidstøy, ha et lunsj- og pauserom, ha tilgang til toalett og kjøkken samtidig som de vil bli fraktet fra lokasjon til lokasjon med det arbeidsutstyret de behøver.

Vegdirektoratet har tidligere, når det har foreligget et reelt behov for bruk av kombinertbuss samtidig som transporten kun har vært transport av eget gods, gitt dispensasjon for kravet om ruteløyve. Dette har hovedsakelig blitt innvilget for busser som allerede er eller har blitt ombygget til kombinertbusser. Vi ser imidlertid ingen gode grunner til at slik transport ikke skal være åpen for alle som oppfyller vilkåret om at de kun transporterer eget gods.

Dispensasjonene fra krav om ruteløyve som til nå har vært gitt, har hatt som vilkår bussen kun skal brukes til transport av eget gods. Formålet har vært å unngå at bussene benyttes i konkurranse med lastebilnæringen.

### **3. Delvis eller fullstendig opphevelse av krav om ruteløyve som vilkår for lengde over 12,40 m**

For å unngå at de lengre kombinertbussene vil operere i konkurranse med lastebilnæringen, er en mulighet å endre forskriftsregelen slik at det ikke kreves ruteløyve dersom bussen benyttes til transport av eget gods. Ved å endre regelen slik at krav om løyve ikke er nødvendig når bussen kun skal benyttes til å frakte eget gods, vil heller ikke hensynet til konkurranse mot lastebilnæringen spille inn. Med transport av eget gods forstås godstransport som ikke faller inn under virkeområdet til yrkestransportlova, fordi den ikke skjer mot vederlag, og egentransport jf. yrkestransportlova § 16.

Når dette er sagt, tviler Vegdirektoratet imidlertid på at det vil være noen reell konkurranse mellom kombinertbusser og transportører som benytter vanlige kjøretøy for godstransport.

Begrunnelsen for å ikke tillate kombinertbusser med lengde over 12,40 m med unntak i transport som skjer med ruteløyve, var som nevnt i punkt 2.1 at busser tidligere kunne benytte avgiftsfri diesel. Dette er ikke lenger tilfelle, slik at konkurransefordelen man kunne få ved å benytte en kombinertbuss istedenfor et kjøretøy for godstransport nå er borte.

Den eneste fordelen man potensielt kan oppnå ved å benytte en kombinertbuss i dag, er at den, dersom de påbudte 10 setene med den minste seteavstanden som kan godtas i henhold til gjeldende regelverk for godkjenning av buss, vil kunne få noe større lasteflate enn en lastebil. Hovedvegnettet kan imidlertid trafikkeres med vogntog med større lasteflate enn en kombinertbuss kan tilby, slik at man ikke får noen fordel i konkurranse med godstransportnæringen som sådan. Dessuten vil bussene ofte ikke utelukkende være innrettet med seter og godsrom, men også ha plass avsatt til opphold eller aktiviteter.

Videre er det heller ikke grunn til å tro at kombinertbusser og kjøretøy for godstransport egentlig vil operere i konkurranse med hverandre. Transport med kombinert buss, utover kombinert passasjer- og godstransport *i rute*, vil i all hovedsak skje i situasjoner hvor løsningen i dag er å transportere passasjerene i minibuss og bilen/snøscooteren/ arbeidsutstyret/oppholdsbrakke/etc. på tilhenger.

I tillegg til bussene som bygges om for bruk til transport av sitt eget gods eller utstyr og sine egne passasjerer, vil det også kunne være aktuelt å tilby mer eller mindre spesialiserte transporttjenester med kombinertbuss i forbindelse med arrangementer eller til teatergrupper, band og andre som har behov for å transportere mer eller større utstyr enn det er mulig eller praktisk å plassere i bussens bagasjerom. I denne forbindelse vil Vegdirektoratet påpeke at å tilby slike tjenester allerede er tillatt i dag så lenge bussen ikke er lengre enn 12,40 m. Det opprettes altså ikke et nytt transportsegment, men legges til rette for at en type transport som allerede foregår i en viss utstrekning kan skje med litt lengre kjøretøy.

Vegdirektoratet tviler altså sterkt på at det vil bli aktuelt å innrette busser med 10 «pro forma seter» og bruke bussen på samme måte som en lastebil. Dersom høringsinstansene mener det er grunn til å tro at kombinertbussene i annet enn ubetydelig utstrekning vil bli brukt til ren godstransport, ber vi om deres tilbakemelding om dette.

Hvis det viser seg at adgangen til å benytte lengre kombinertbusser uten ruteløyve i en viss utstrekning «misbrukes» til å bruke busser til ren godstransport, vil Vegdirektoratet vurdere å endre på reglene ved for eksempel knytte adgangen til å ha lengde over 12,40 m til transport som ikke er underlagt krav om løyve for *godstransport*.

Vegdirektoratet vil understreke at yrkestransportlovens regler om løyve for godstransport også gjelder når godstransporten skjer med kombinert buss, uavhengig av bussens lengde. Det er altså ikke slik at bussens lengde påvirker hvorvidt transporten er løyvepliktig, men tillatte dimensjoner for bussen avhenger i dag av om den utfører transport med ruteløyve eller ikke. En eventuell opphevelse av § 5-4 nr. 4 tabell 4 fotnote 1 får dermed ingen betydning for om det kreves løyve for transporten. Kravet om løyve avhenger av om kombibussen har tillatt totalvekt over 3 500 kg og om kjøringen ellers faller inn under yrkestransportlovens virkeområde og i så fall om noen av unntakene der kommer til anvendelse.

#### **4. Trafikksikkerhet**

Det er i dag ingen spesielle tekniske krav for buss innrettet for kombinert transport. De klassifiseres i den bussklassen de tilhører avhengig av vekt og sitteplasser.

Ombygging av en vanlig buss til en kombinertbuss innebærer en endring av antall sitteplasser. Dette er en endring som betinger ny kontroll og godkjenning ved en av Statens vegvesens trafikkstasjoner, jf. kjøretøyforskriften § 7-2 pkt. 3.1. Et av formålene med ny godkjenning er å vurdere om bussen fortsatt oppfyller de tekniske kravene fastsatt i kjøretøyforskriften. Dette vil si at det verken er mer eller mindre trafikksikkert å benytte en kombinertbuss enn en vanlig buss.

Vegdirektoratet viser også til § 3-2 i bruksforskriften som oppstiller krav til plassering og sikring av gods. Vi viser spesielt til punkt 3 i bestemmelsen som sier «*Godset skal være sikret slik at det ikke volder skade eller fare, sleper på veien, faller av kjøretøyet eller framkaller unødig støy*». Dette kravet gjelder også for kombinertbusser.

#### **5. Kontroll**

I dag er det politiet og Statens vegvesen som utfører kontroll etter yrkestransportlova. Som regel utføres løyvekontrollen i tilknytning til annen kontroll på veien. Under løyvepliktig transport og egentransport skal de dokumentene som er påkrevd å ha med vises frem til

kontrolløren. Kontroll av kjøretøyers vekter og dimensjoner utføres av Statens vegvesen, eventuelt med bistand fra politiet.

Ut over at det ikke lenger er nødvendig å sjekke bussens lengde som konsekvens av at den brukes utenfor rutetrafikk (om lengden ligger innenfor det som er tillatt for vegen i henhold til gjeldende vegliste og § 5-4 nr. 4 bokstav a tabell a må selvsagt fortsatt kontrolleres) vil kontrollen av kombinertbusser ha det samme innholdet som i dag. De alminnelige reglene om krav om løyve for person- og godstransport og eventuelle unntak fra krav om løyve i yrkestransportlova gjelder fullt ut uavhengig av kombinertbussens lengde. I en kontrollsituasjon vil kombinertbusser med lengde over 12,40 m måtte håndteres på samme måte som man i dag håndterer kombinertbusser med lengde *inntil* 12,40 m.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Vegdirektoratet ser ingen store økonomiske eller administrative konsekvenser for den offentlige forvaltningen. Det kan tenkes at trafikkstasjonene vil få en noe økt etterspørsel om godkjenning av ombygde busser.

I dag er det Vegdirektoratet som behandler søknader om dispensasjon fra krav om ruteløyve for å kunne benytte kombinertbuss med lengde over 12,40 m. Samferdselsdepartementet er klageinstans. Den foreslåtte regelendringen vil føre til det ikke er nødvendig å søke om slik dispensasjon, og således lette direktoratets og departementets arbeidsmengde noe.

## **7. Oppsummering**

Vegdirektoratet foreslår å oppheve regelen i bruksforskriften slik at det ikke er nødvendig med ruteløyve ved bruk av buss innrettet for kombinert transport over 12,40 meter.