



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring av forslag til endringer i forskrift 3. desember 2009 nr. 1438 om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.

Innhold

1. Innledning og bakgrunn	3
2. Gjeldende rett	3
2.1 Virkeområdet til forskriften	3
2.2 Unntaksmyndighet.....	4
3. Forslag til endring av forskriftens virkeområde	4
3.1 Ruteløyve.....	4
3.2 Løyvepliktig transport der motorvognen brukes til transport for personer med nedsatt funksjonsevne	5
3.3 Nærmere om ordet «bruk» i forskriften	6
4. Det materielle innholdet i forskriften §§ 4 og 6	6
5. Henvisning til kjøretøvforskriften	7
6. Unntaksadgangen etter forskriften	8
6.1 Unntaksadgang for Statens vegvesen	8
6.2 Unntaksadgang for andre.....	9
6.3 Materielt innhold i unntaksadgangen	9
7. Ytterligere krav til buss klasse II og III, dagens § 5	9
8. Hjemmelsspørsmål	10
9. Økonomiske og administrative konsekvenser	11
10. Ikrafttredelse	12

1. Innledning og bakgrunn

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag om endringer i forskrift 3. desember 2009 nr. 1438 om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv. ([UU-forskriften](#)).

I forbindelse med Samferdselsdepartementets arbeid med endringer i drosjereguleringen, mottok Vegdirektoratet 19. oktober 2018 brev med oppdrag om endringer i UU-forskriften. I lovforslag Prop. 70 L (2018–2019) – Endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) foreslår departementet å oppheve de særskilte løyvekategoriene selskapsvognløyve, løyve for transport for funksjonshemmede samt utvidet drosjeløyve, og innføre ett drosjeløyve for all transport med motorvogn registrert for inntil åtte personer i tillegg til førersetet. Dette innebærer at all transport med kjøretøy med ti seter og oppover i et fremtidig regelverk vil måtte ha turvognløyve. Departementet vil ved å slå sammen de aktuelle løyvetypene legge til rette for et system der en transportør som oppfyller objektive vilkår, får et løyve som denne i utgangspunktet kan bruke for å delta i alle markedssegmenter.

Samferdselsdepartementet ber Vegdirektoratet sende på høring forslag til endringer i UU-forskriften som er i overensstemmelse med lovforslaget til ny drosjeregulering. Endringene som blir foreslått i herværende høring forutsetter derfor at nye regler for drosje blir vedtatt slik det er foreslått i proposisjonen. Se Samferdselsdepartementets sider for nærmere informasjon om drosjereguleringen.

I tillegg til endringene forslaget til ny drosjeregulering medfører, foreslår vi å gi forskriften anvendelse for flere typer kjøretøy i rutegående transport. Det har kommet nye tekniske krav for utforming av kjøretøy til transport for funksjonshemmede og henvisning til disse må oppdateres i forskriftsteksten.

2. Gjeldende rett

2.1 Virkeområdet til forskriften

Etter dagens regelverk gjelder forskriften for løyvepliktig transport i rute med buss klasse II og III, og i løyvepliktig transport for personer med nedsatt funksjonsevne.

Buss klasse II og III er busser med over 22 passasjerplasser ut over føreren. Etter dagens regelverk vil busser av denne typen som har ruteløyve etter lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 6 måtte oppfylle UU-forskriftens krav i §§ 4 og 5.

For motorvogn med drosjeløyve som er spesielt utformet eller utstyrt for transport for funksjonshemmede gjelder kravene i forskriften § 6. Da denne kategorien knytter seg til

drosjeløyve, omfatter den motorvogn med inntil 17 seter, jf. forskriften § 2 bokstav a med videre henvisning til yrkestransportforskriften.

Buss klasse I (kjøretøy med mer enn 22 passasjerplasser innrettet med ståplasser for å gi mulighet for hyppig av- og påstigning) omfattes ikke av forskriften. Krav om universell utforming gjelder likevel også for denne klassen, da det følger av EU-regler implementert i norsk rett gjennom forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) § 3 og vedlegg 1 kravområde 52A. Buss klasse I er derfor universelt utformet som en del av typegodkjenningen av slike motorvogner.

Annen type kjøretøy i rutegående transport, som buss konstruert for færre enn 23 passasjerer, er ikke omfattet av forskriften. Forskriften omfatter heller ikke turvognløyve (løyve for persontransport med motorvogn utenfor rute registrert for over åtte personer i tillegg til førersetet).

2.2 Unntaksmyndighet

Hjemmel til å gjøre unntak fra forskriften følger i dag av § 8. Da krav om universell utforming kommer til anvendelse for tildeling av visse typer løyve, er det løyvemyndigheten som er gitt kompetanse til å fravike noen av kravene i forskriften. For løyvepliktig transport for personer med nedsatt funksjonsevne kan det også gis tillatelse til skinner som innstigningshjelpemiddel i annet ledd. Etter § 5 har også løyvemyndigheten kompetanse til å stille ytterligere krav til materiell for buss klasse II og III.

3. Forslag til endring av forskriftens virkeområde

Vegdirektoratet foreslår å endre forskriftens virkeområde til å omfatte all løyvepliktig rutetransport, med unntak av buss klasse I, og all løyvepliktig transport hvor motorvognen brukes til transport for personer med nedsatt funksjonsevne. Forslaget innebærer to endringer av gjeldende regler.

3.1 Ruteløyve

At all løyvepliktig rutetransport inkluderes, med unntak av buss klasse I, innebærer en utvidelse av grupper motorvogner som blir omfattet av dette løyvet. Bakgrunnen for endringen er at det forekommer tilfeller der det brukes kjøretøy i rutetransport, som ikke er omfattet av forskriften. Formålet med UU-forskriften er å sørge for at transport for personer med nedsatt funksjonsevne skjer på en trafiksikker og godt fremkommelig måte. Disse formålene gjør seg like sterkt gjeldende ved transport med buss klasse II og III, som for andre motorvogner som brukes i rutegående transport.

Vegdirektoratet ønsker å gjøre det sikkert og forutberegnelig for personer med nedsatt funksjonsevne å bruke rutegående transport, uavhengig av hvilken motorvogn som benyttes. Den som har løyve for rutetransport må derfor påse at alle motorvogner, med unntak av buss klasse I, er utstyrt og godkjent i henhold til UU-forskriften.

Bakgrunnen for at buss klasse I er foreslått unntatt fra forskriften, er at krav om universell utforming for denne klassen følger av regler om godkjenning av kjøretøy i bilforskriften. Reglene i sistnevnte forskrift er implementert i norsk rett gjennom EU-retten. For buss klasse I er krav til universell utforming en del av typegodkjenningskravene, slik at godkjente busser allerede blir levert med utstyr tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne montert. Det vil derfor ikke være nødvendig å ta inn denne bussklassen i forskriften. Om nasjonalt regelverk i UU-forskriften skal gjelde i tillegg for denne gruppen, kan det også føre til inkonsistens i de to regelverkene og brudd på EØS-avtalen, noe som ikke er ønskelig.

Vegdirektoratet ønsker å presisere at utvidelsen av hvilke motorvogner som er omfattet ikke innebærer at motorvogner godkjent før endringen trer i kraft, mister sin godkjenning.

3.2 Løyvepliktig transport der motorvognen brukes til transport for personer med nedsatt funksjonsevne

Den andre endringen av virkeområdet som foreslås, knytter seg til de foreslåtte endringene i drosjereguleringen. Samferdselsdepartementet foreslår å oppheve en rekke løyvekategorier, herunder løyve for transport for funksjonshemmede, og innføre ett drosjeløyve for all transport med motorvogn registrert for åtte personer i tillegg til førersetet. Bli endringene vedtatt, vil ikke lenger krav til universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport for funksjonshemmede kunne knyttes til løyvet som sådan.

Vegdirektoratet ser det fortsatt som viktig å ha et sett med tekniske krav som angir hvordan motorvogner skal utformes for personer som ellers ikke kan transporteres på en tilstrekkelig sikker måte, uavhengig av hvilket løyve løyvehaver har. Det foreslås derfor å knytte forskriftens virkeområde til bruken av motorvognen. Forskriften vil derfor gjelde for både 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.

Et fremtidig regelverk knyttet til bruk av motorvogn til transport for funksjonshemmede vil utvide virkeområdet for hvilke kjøretøygrupper som blir omfattet. Forskriften vil gjelde for alle motorvogner til transport for funksjonshemmede, uavhengig av løyvekategori. Både drosje (persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for

høyst åtte passasjerplasser i tillegg til førersetet) og turvogn (persontransport med motorvogn registrert for over åtte personer i tillegg til førersetet) er derfor omfattet.

3.3 Nærmere om ordet «bruk» i forskriften

Vegdirektoratet ønsker å knytte noen bemerkninger til ordet «bruk» i forskriftsteksten. Formålet med forskriften er blant annet å tilgjengeliggjøre et sett med krav som hjelper løyvehaver å gjøre motorvognen trafikksikker og fremkommelig for funksjonshemmede som ellers ikke kan transporteres på en tilstrekkelig trafikksikker måte. Det er først når motorvognen skal utformes for denne bruken at forskriften er ment å komme til anvendelse. Hensikten er ikke 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 der dette lar seg gjøre.

Vegdirektoratet foreslår ikke å presisere denne tolkningen av ordet «bruk» i selve forskriftsteksten, men ønsker innspill dersom høringsinstansene likevel mener en presisering er nødvendig.

4. Det materielle innholdet i forskriften §§ 4 og 6

Direktiv 2001/85/EF henvist til i forskriften er i dag erstattet med nytt internasjonalt regelverk. Gjennom bilforskriften § 3 og vedlegg 1 kravområde 52A er ECE-regulativ 107.05 implementert i norsk rett. Dette regulativet har erstattet direktivet, men regelverkene inneholder hovedsakelig samme krav hva gjelder universell utforming. Krav til universell utforming er lagt til vedlegg 8 i ECE-regulativ 107.05. Henvisningene til 2001/85/EF endres derfor til tilsvarende krav i ECE-regulativ 107.05. Vegdirektoratet nevner for ordens skyld at kravene i ECE-regulativ 107.05 vedlegg 8 knyttet til en kjøretøygruppe eller -klasse, kun får anvendelse for denne gruppen eller klassen. Henvisning fra UU-forskriften til regelverket innebærer altså ikke at alle kjøretøygrupper skal følge alle krav uavhengig av regulativets anvisning.

Videre er det i § 4 fjerde ledd vist til krav i direktivene 77/541/EØF, 2005/40/EF, 76/115/EØF og 76/115/EØF. Disse er i dag erstattet med ECE-regulativ 16.06 og 14.07, som står som alternative krav i dagens forskrift. Henvisningene vil også her bli oppdatert til ECE-regulativ 16.06 og 14.07.

Kravene i direktiv 2001/85/EF og ECE-regulativ 107.05 er i hovedsak tilpasset buss. § 6 i forskriften tar utgangspunkt i kravene i direktivet med tilpasning til mindre motorvogner. Enkelte av bestemmelsene her er likevel vanskelig å oppfylle for noen biltyper, uten at motorvognen er mindre egnet for transport for funksjonshemmede enn forskriften søker å ivareta. Vegdirektoratet har fått forståelse av at det i forholdsvis stor

utstrekning har vært nødvendig å bruke unntaksadgangen i § 8 for å få godkjent personbiler som er universelt utformet. Det er ønskelig med et regelverk som er anvendelig og tilpasset ulike kjøretøytyper, så lenge løsningene er trafikksikre og egnet for god fremkommelighet. Rutinemessig tillatelse til unntak bør unngås, og praksisen tyder på at regelverket ikke er tilstrekkelig tilpasset virkeligheten.

Et alternativ er å benytte samme systematikk som forskriften har nå, med en oppdatering av henvisning til ECE-regulativ 107.05 og ytterligere tilpasninger til personbiler.

Vegdirektoratet foreslår likevel en annen løsning. Rammedirektiv 2007/46/EF vedlegg XI tillegg 3 endret ved forordning (EU) nr. 214/2014 inneholder typegodkjenningskrav til kjøretøy tilpasset rullestol i gruppe M1 (personbil). Direktivene er implementert i norsk rett gjennom bilforskriften. Da kravene her allerede er tilpasset personbil foreslår Vegdirektoratet å gjøre endringer i § 6 og henviser til kravene i direktiv 2007/46/EF vedlegg XI tillegg 3 siste del og ta bort enkelte krav i dagens forskriftstekst. Den første delen av tillegg 3 foreslås ikke inkludert. Denne delen inneholder ulike kravområder som må oppfylles ved typegodkjenning av nye kjøretøy. Da UU-forskriften kommer til anvendelse både på nye kjøretøy og ved ombygging av brukte, er denne delen ikke aktuell å inkludere i forskriften. Henvisningen i § 6 vil derfor bare knytte seg til delen under overskrift «Supplerende krav for testing av festeordning til rullestolen og rullestolbrukeren».

Enkelte av kravene i dagens forskriftstekst foreslås videreført med oppdatert henvisning til ECE-regulativ 107.05. Dagens bokstaver c), d), f), g), k) og l) inneholder supplerende krav til overnevnte regelverk i direktiv 2007/46/EF som er hensiktsmessig å videreføre.

Hva gjelder § 6 bokstav g) følger det i dag av annet punktum at «rampe med helning 15 grader eller mindre kan godtas». Betydningen av bestemmelsen sett mot kravene til helning i direktivet er noe uklar. Av regulativets vedlegg 8 punkt 3.11.4.1.3. følger det at rampens helning ikke må overstige 12 % (tilsvarende 6,8 grader) når den er lagt ut på en kant med høyde på 15 cm. Rampens helning må ikke være over 36 % (tilsvarende 19,8 grader) når rampen er lagt ut på bakken. Vegdirektoratet anser det tilstrekkelig at disse bestemmelsene er oppfylt, og foreslår å vise til ECE-regulativ 107.05 vedlegg 8 punkt 3.11, uten å videreføre 15 graders-bestemmelsen.

5. Henvisning til kjøretøyforskriften

Dagens henvisninger til forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) vil også bli oppdatert. Sistnevnte forskrift har i utgangspunktet blitt erstattet av bilforskriften hva gjelder krav

til bil og tilhenger til bil. Kravene i UU-forskriften bør derfor også knytte seg til nytt regelverk for godkjenning av bil.

6. Unntaksadgangen etter forskriften

Vegdirektoratet foreslår videre å gjøre endringer knyttet til unntaksadgangen i forskriften. Det foreslås å gi Statens vegvesen kompetanse, som eneste myndighet, til å gjøre unntak etter § 8. Bakgrunnen for dette forslaget er knyttet til endringene i løyveordningen og forskriftens tekniske karakter. Videre mener Vegdirektoratet at behovet for utstrakt bruk av unntakshjemmelen vil bli mindre når nytt regelverk er bedre tilpasset de ulike kjøretøytypene. Det foreslås også å ta bort § 8 annet ledd siste setning.

6.1 Unntaksadgang for Statens vegvesen

Selv om reglene kun kommer til anvendelse for løyvepliktig transport, er kravene rent tekniske. Dersom endringene for virkeområde blir vedtatt vil ikke lenger løyvemyndigheten ha samme kontrollmulighet overfor de universelt utformede turvogner og drosjer. Tidligere har kravet til universell utforming vært en del av vilkårene for å få løyve, men nå vil kravene flyttes til bruken av kjøretøyet og ikke lenger være løyvevilkår. Også i andre lover og forskrifter er myndighet til å vurdere tekniske krav til kjøretøy i hovedsak lagt til Statens vegvesen. Etaten har god kompetanse til å vurdere kjøretøys tekniske utforming mot trafiksikkerhet og fremkommelighet. Den tekniske godkjennelsesmyndigheten ligger også i Statens vegvesen. Det er derfor naturlig at både unntaksadgangen og godkjennelsesmyndigheten legges hit.

For rutetransport vil fortsatt oppfyllelse av kravene være vilkår for løyve. Vegdirektoratet foreslår likevel også for denne gruppen at unntaksmyndigheten flyttes til Statens vegvesen. En løsning hvor flere har unntaksmyndighet vil kunne føre til forskjellsbehandling, avhengig av om den som skal bruke kjøretøyet har ruteløyve eller ikke. Vurderingen av hvilke unntak som kan gjøres vil bero på en vurdering av trafiksikkerhet og fremkommelighet, og ikke ha noen sammenheng med hvilket løyve kjøretøyet er knyttet til. Det er derfor, etter Vegdirektoratets vurdering, naturlig at kompetansen legges til samme myndighet og at dette er Statens vegvesen.

Der løyvemyndigheten ønsker å uttale seg om behovet for et unntak, eller Statens vegvesen ønsker dette av løyvemyndigheten, kan uttalelse innhentes før vedtak om godkjenning av kjøretøyet/endingene/tilpasningene fattes. Godkjenning vil skje på samme måte som annen godkjenning av kjøretøy; ved fremstilling for en trafikkstasjon i første instans med Vegdirektoratet som klagemyndighet. Vegdirektoratet ser gjerne at

høringsinstansene, og spesielt løyvemyndighetene, kommer med innspill til denne delen av forslaget.

6.2 Unntaksadgang for andre

Vegdirektoratet har også vurdert om andre bør ha unntaksadgang. Ettersom krav om universell utforming blir flyttet fra løyvemyndigheten og over til bruken av kjøretøyet for annet enn ruteløyve, kan det vurderes om løyvehaver eller oppdragsgiver som gjennom kontrakt stiller krav om universell utforming, skal ha unntaksmulighet. I enkelte tilfeller kan det tenkes at løyvehaver eller oppdragsgiver har behov og ønsker knyttet til en spesiell bruk av motorvognen som vedkommende selv har best forutsetning for å vurdere. Det foreslås likevel ikke å gi disse noen egen unntaksadgang. Bakgrunnen for denne vurderingen knytter seg også til forholdene forklart over; at det er Statens vegvesen som har kompetanse til å foreta en teknisk vurdering av kjøretøyets utforming. Videre har dette sammenheng med at kravene, i likhet med andre krav til kjøretøy generelt, er minimumskrav. De er altså i utgangspunktet ikke egnet til å gjøres unntak fra. Ønskes det tilpasninger ut over det forskriften åpner for, er det ingenting i veien for at oppdragsgiver stiller krav om dette i avtalen, eller at løyvehaver selv utformer kjøretøyet slik.

6.3 Materielt innhold i unntaksadgangen

Vegdirektoratet foreslår å fjerne muligheten til å tillate skinner som innstigningshjelpemiddel etter § 8 annet ledd siste setning. Bakgrunnen for dette er for det første at det, etter det vi har fått forståelse av, i svært liten grad har vært benyttet som et alternativ til andre innstigningsanordninger. Behovet for å skinner synes å være lite.

For det andre finnes det ikke tekniske krav i norsk regelverk som gir anvisning på hvordan skinnene skal være utformet. Skal regelen beholdes må det da utarbeides et sett med krav til skinnenes egenskaper. Da bestemmelsen har vært anvendt svært lite, er et arbeid med å lage slike regler ikke en fornuftig ressursbruk, etter vår oppfatning. Dersom høringsinstansene har synspunkter til denne vurderingen, bes de komme med innspill.

7. Ytterligere krav til buss klasse II og III, dagens § 5

Vegdirektoratet foreslår å ta ut § 5 av forskriften. Bestemmelsen handler om at løyvemyndigheten kan stille «ytterligere krav til materiell enn det som fremgår av denne forskriften» i forbindelse med tildeling av ruteløyve ved konkurranse.

Løyvemyndighetens kompetanse til å stille krav utover det forskriften viser til, føler av løyve- og anskaffelseslovgivningen. Forskriften inneholder som sagt minimumskrav, og hindrer ikke oppdragsgiver å stille ytterligere krav innenfor grensene av øvrig lovgivning. Bestemmelsen er derfor overflødig og bør fjernes.

8. Hjemmelsspørsmål

Endringene foreslått her innebærer en utvidelse og endring av forskriftens anvendelsesområde. For det første går forslaget ut på å omfatte all persontransport i rute, og ikke bare buss klasse II og III (som sagt er også buss klasse I omfattet av de samme tekniske kravene gjennom bilforskriften). Flere kjøretøygrupper blir derfor underlagt forskriften for ruteløyve. For det andre vil forskriften ikke lenger knytte seg til løyve for transport for funksjonshemmede da dette er foreslått opphevet, men heller knytte seg til bruken av kjøretøyet for transport for funksjonshemmede.

Legalitetsprinsippet i norsk rett krever hjemmel i lov når forvaltningen treffer avgjørelser som har rettsvirkninger overfor borgerne. Det må derfor vurderes hvorvidt hjemmelen for forslaget er tilstrekkelig slik den er i dag, eller om det må etableres et nytt hjemmelsgrunnlag.

I dag er forskriften hjemlet i yrkestransportlova § 35. Bestemmelsen lyder som følger: «Departementet gjev nærare forskrifter om kvar enkelt løyveordning og utfyllande forskrifter til gjennomføring av lova».

Hva gjelder UU-forskriftens anvendelsesområde for løyvepliktig transport i rute anser Vegdirektoratet § 35 til å gi tilstrekkelig hjemmel for endringen. Løyve for persontransport i rute er ikke foreslått endret i forbindelse med Samferdselsdepartementets gjennomgang av drosjeregulverket.

Endringen for transport for personer med nedsatt funksjonsevne må derimot vurderes nærmere. Her går forslaget ut på å knytte krav om universell utforming nærmere bruken av motorvognen, og ikke til løyvet som sådan. Forskriften får riktignok fortsatt kun anvendelse for løyvepliktig transport, men kommer ikke til anvendelse som et resultat av tildeling av løyve. Først dersom motorvognen skal brukes til transport for funksjonshemmede, enten det er stilt som krav av oppdragsgiver eller frivillig for å tilby slike drosjetjenester i markedet, utløses forskriftens krav. Denne delen av forskriftens foreslåtte virkeområde blir derfor nærmere knyttet til kjøretøyteknisk regelverk, enn til løyveregulverket.

Tekniske regler om krav til kjøretøy følger i stor grad av lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) med tilhørende forskrifter. Det kan derfor undersøkes om denne loven gir hjemmel for forslaget. Etter lovens § 13 annet ledd er det departementet som «gir nærmere bestemmelser om bruk, og om konstruksjon,

innretning, vekt, mål og utstyr, herunder verneutstyr, m.m. for de forskjellige grupper av kjøretøyer, og om last og antall personer kjøretøyet kan føre.» Det kan derfor være mer naturlig å hjemle et krav om universell utforming ved transport for funksjonshemmede i denne loven.

Det må videre spørres om overnevnte bestemmelse gir myndighetene tilstrekkelig klar hjemmel. § 13 andre ledd gir departementet kompetanse til på et generelt nivå å gi bestemmelser om bruk, konstruksjon og utstyr for forskjellige grupper av kjøretøyer. Det er gitt en rekke detaljerte forskrifter etter bestemmelsen, men en del tekniske regler er også gitt i egne lovbestemmelser i vegtrafikkloven. Blant annet er krav om alkohol ved transport mot vederlag gitt egen hjemmel i § 18. Denne bestemmelsen dreier seg også om krav rettet mot transport mot vederlag, altså løyvepliktig transport.

Krav om universell utforming bærer et preg av frivillighet som, etter Vegdirektoratets vurdering, skiller seg fra krav om alkohol og gjør det mindre inngripende. For det første påvirker ikke forskrift om universell utforming turvogn- og drosjeløyvehavers rett til å drive persontransport mot vederlag. Først dersom det ønskes universell utforming av motorvogn ved offentlige myndigheters kjøp av drosjetjenester, vil forskriften måtte følges. For løyvehavere er det frivillig å inngå kontrakt med oppdragsgiver, og utenfor kontrakt kan det også frivillig tilrettelegges for transport for funksjonshemmede.

Forskriften fungerer også som et verktøy for å få tilgang til trafiksikre løsninger og god tilgjengelighet for transport for funksjonshemmede, og ikke bare som et pålegg fra myndighetene. Et felles regelverk på området vil skape forutsigbarhet for løyvehaver og oppdragsgiver til å vite hvilke krav som må tilfredsstilles for å få kjøretøyet godkjent. Denne siden av kravene gjør endringen mindre inngripende.

Videre gir hjemmelen for krav om alkohol myndighet til å fastsette krav som påvirker borgerne på et mer personlig inngripende nivå enn krav til universell utforming. Krav til alkohol søker å hindre kjøring med promille, ved at føreren må blåse i en alkohol og for å få startet kjøretøyet. Er alkoholpromillen i blåseprøven over grenseverdien kalkulert inn i maskinen, vil ikke kjøretøyet starte. Dette er en kontroll over individet som ikke foreligger ved krav om universell utforming.

På bakgrunn av dette mener Vegdirektoratet at § 13 andre ledd gir tilstrekkelig klar hjemmel for den foreslåtte forskriften.

9. Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringene foreslått i denne høringen vil potensielt innebære en økt utgift for aktører med ruteløyve, da flere kjøretøygrupper blir omfattet av forskriften. Til nå har det bare vært nødvendig å påse at buss klasse II og III er universelt utformet. Vegdirektoratet antar at det hovedsakelig benyttes busser i klasse I (som allerede kommer universelt

utformet etter typegodkjenningskrav) og buss klasse II og III i rutegående transport. Det utelukkes likevel ikke at både buss klasse A og B, og personbiler til en viss grad benyttes.

For de med turvogn- og drosjeløyve som omfattes av forskriften vil det også kunne påløpe kostnader. For denne gruppen er det likevel enten frivillig å følge forskriften, ellers vil kostnadene kunne utgjøre et element i tilbudet ved kontraktsinngåelse med oppdragsmyndigheten.

Som gjennomgått over foreslås det at Statens vegvesen gis unntaksadgang etter forskriften. Dette vil gjøre godkjenningsarbeidet større, og innebære vurderinger som tidligere ikke har vært deres myndighet. Videre vil det materielle innholdet for godkjenning av personbiler bli noe endret. Dette vil kunne gjøre det nødvendig å utarbeide nye rutiner og retningslinjer innad i etaten. Blir forskriften fastsatt som foreslått ønsker Vegdirektoratet å utarbeide en veiledning til forskriften for å forenkle arbeidet med godkjenning.

10. Ikrafttredelse

Vegdirektoratet presiserer at motorvogn godkjent før endringene trer i kraft ikke vil miste sin godkjenning. Dette gjelder også for motorvogn som brukes i rutegående transport, som ikke er buss klasse II og III. Anskaffelse av nye transportmidler som omfattes av forskriften etter endringen, må derimot godkjennes i tråd med gjeldende krav. Samferdselsdepartementet foreslår i sitt lovforslag at alle endringer knyttet til drosjeregulverket trer i kraft samtidig. Forskriften foreslås derfor å tre i kraft den 1. juli 2020.