

Saksbehandlar: Einar Atle Årdalsbakke, Samferdsleavdelinga  
Sak nr.: 19/4907-2

## Høyringsinnspel til høyring om endring av forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.

### Fylkesrådmannen rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:

1. Fylkeskommunen må framleis ha heimel til å kunne gjere unntak etter UU-forskrifta § 8.
2. Det må framleis vere mogleg å kunne nytte formålstenlege køyretøy i grisgrendte strøk.
3. Fylkeskommunen og Statens vegvesen bør ha ein felles dialog (eit forum) for vurdering av køyretøy som skal tilpassast rullestolbrukar i tråd med UU-forskrifta.

### Vedlegg:

Høyring - endring av forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.

---

## SAKSFRAMSTILLING

---

### 1. Samandrag

Statens Vegvesen (Vegdirektoratet) har i brev datert 11.06.2019 sendt på høyring forslag til endring av forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.

Endringsforslaga i høyringa vert her drøfta og vi har lagt spesiell vekt på problemstillingar som er aktuelle for Sogn og Fjordane. Det er problematikk knytt til regelverket som er foreslått endra og som vi antar vil medføre at det blir vanskelegare å få godkjent formålstenlege køyretøy som er best egna til bruk i grisgrendte strøk.

Drøftinga vektlegg og viktigheita av lokal kunnskap. Fylkeskommunen har både lokal kunnskap og kunnskap om kva køyretøy som er best egna på dei ulike stadane i fylket.

### 2. Bakgrunn for saka

Saka gjeld høyringsinnspel til høyring av forslag til endringar i forskrift 3. desember 2009 nr. 1438 om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.

I samband med Samferdselsdepartementet sitt arbeid med endringar i drosjereguleringa, fekk Vegdirektoratet 19. oktober 2018 i oppdrag å vurdere endringar i forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv (heretter UU-forskrifta).

Samferdselsdepartementet bad Vegdirektoratet sende forslag til endringar i UU-forskrifta, som er i tråd med lovforslaget til ny drosjeregulering, på høyring.

Det er i dag fleire typar drosjeløyve; som ordinær drosje, tilrettelagd drosje, selskapsvogn og utvida drosjeløyve. Drosjeløyve gjeld i hovudsak bilstorleik inntil 9 sete. I tillegg er det ein kategori for større drosjer i vognklassen minibuss med 10-17 sete. Det er litt ulike krav til desse løyvetypane i forhold til kva funksjon dei har.

Den nyleg vedtekne drosjereguleringa legg opp til å fjerne dei ulike løyvekategoriane. Det skal heller ikkje vere ein eigen kategori for rullestolbilar.

Vegdirektoratet har utarbeidd nye tekniske krav for utforming av køyretøy til transport for funksjonshemma. Formålet med UU-forskrifta er blant anna å få på plass eit sett med krav som hjelper løyvehavar å få motorvogna trafikksikker og framkomeleg for funksjonshemma som elles ikkje kan transporterast på ein tilstrekkeleg trafikksikker måte.

Det er først når drosja skal utformast for denne bruken at UU-forskrifta er meint å komme til bruk. Hensikta er ikkje å omfatte turvogn- og drosjeløyve som først og fremst opererer i ein brei marknad for persontransport, men dei drosjene som i blant transporterar funksjonshemma i vanlege sitjeplassar der dette let seg gjere.

I tillegg til endringane som følgje av den nyleg vedteke drosjereguleringa, er det foreslått å gje UU-forskrifta aktuell for fleire typar køyretøy i rutegåande transport. Det er og vedteke nye tekniske krav for utforming av køyretøy til transport for funksjonshemma.

### **3. Vegdirektoratet sitt forslag til endringar**

Det er her berre teke med det som er vurdert som mest relevant.

#### Pkt. 3 Forslag til endring av forskrifta sitt vikeområde, henta frå høyringsnotatet:

*«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.»*

#### Pkt. 3.1 Ruteløyve, henta frå høyringsnotat:

*«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 trafikksikker og godt fremkommelig måte.»*

#### Pkt. 3.2 Løyvepliktig transport der motorvognen brukes til transport for personer med nedsatt funksjonsevne, henta frå høyringsnotat:

*«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. Blir 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.»*

Pkt. 3.3 Nærmere om ordet «bruk» i forskrifta, henta frå høyringsnotatet:

*«Vegdirektoratet foreslår ikkje å presisere denne tolkinga av ordet «bruk» i sjølve forskriftsteksten, men ønsker innspel dersom høyringsinstansane likevel meiner ei presisering er nødvendig.»*

Pkt. 4 Det materielle innhaldet i UU- forskrifta §§ 4 og 6, henta frå høyringsnotatet:

*«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 hovudsakelig 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.*

*Kravene i direktiv 2001/85/EF og ECE-regulativ 107.05 er i hovudsak tilpasset buss. § 6 i forskriften tar utgangspunkt i kravene i direktivet med tilpasning til mindre motor-vogner. 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.*

*Rammedirektiv 2007/46/EF vedlegg XI tillegg 3 endret ved forordning (EU) nr. 214/2014 inneholder typegodkjenningsskrav 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 festeanordning til rullestolen og rullestolbrukeren.*

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

Pkt. 6 Unntaksadgangen etter UU-forskrifta, henta frå høyringsnotatet:

*«Vegdirektoratet foreslår vidare 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.»*

Pkt. 6.1 Unntaksadgang for Statens vegvesen, henta frå høyringsnotat:

*«Selv om reglene kun kommer til anvendelse for løyvepliktig transport, er kravene rent tekniske. Dersom endringene for virkeområde blir vedtatt vil ikke lenger løyve-myndigheten 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 løyve-vilkår. 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 trafikksikkerhet 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 trafikksikkerhet 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/endringene/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.»*

**Pkt. 8. Hjemmelsspørsmål, henta frå høyringsnotatet jf. 5. og 9. ledd:**

*«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 forskriften krav. Denne delen av forskriftens foreslåtte virkeområde blir derfor nærmere knyttet til kjøretøyteknisk regelverk, enn til løyveregelverket.*

*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.»*

#### **4. Fylkesrådmannen sine vurderingar**

I Sogn og Fjordane er det 50 stasjoningsstadar for drosje, der ca. 2/3 har bil som er tilrettelagt/godkjent for å transportere passasjer i rullestol. Utanfor dei større tettstadane (omtalt som grisgrendte strøk) bur det få menneske og avstandane er store. Det er ofte krevjande å finne nye drivarar av slike løyver.

I Sogn og Fjordane har tal løyve gått svakt nedover, talet stasjoningsstader har blitt redusert frå 74 for 15 år sidan til om lag 50 i dag. Dei stasjoningsstadene med minst driftsgrunnlag fell frå. Reisande i områda som har misst si lokale drosje, får eit dårlegare tilbod, og ofte må dei betale tilkøyring frå nabo-bygda.

Slik praksisen er i dag får dei som har hovudløyve som ikkje er knytt til sentral, gitt løyve med krav til universell utforming av bil. For personbil M1 med inntil 9 sitjeplassar har fylkeskommunen, som løyvemyndighet, heimel til å gje dispensasjon frå regelverket om universell utforming, slik at hensiktsmessige bilar i vognklasse under 9 seter kan nyttast.

Slik det er framstilt i høyringa pkt. 3.1 og 3.2 vil ikkje krav til universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport for funksjonshemma kunne knytast til løyve slik som i dag.

UU-forskrifta er foreslått gjeldande for løyvehavar som frivillig ønskjer å utforme motorvogna til transport for funksjonshemma, og der det gjennom kontrakt med offentlig myndigheit har blitt stilt krav om universell utforming. Eit framtidig regelverk knytt til bruk av motorvogn til transport for funksjonshemma vil utvide virkeområdet for kva kjøretøygruppe som blir omfatta.

Kostnaden ved å drive ein universelt utforma bil er høgare enn for ordinære bilar. Storleiken på vogna, dyre tilpassingar og redusert andrehandsverdi er med å auke driftskostnaden. Maksimalprisforskrifta avgrensar moglegheita til å ta att auka driftskostnader gjennom prisane til kunde. Det er difor krevjande å få universelt utforma bilar i alle delar av fylket. Slik dette er føreslege reknar vi med at dei nye reglane vil få konsekvensar for grisgrendte strøk.

Ein typisk bil med universell utforming i Sogn og Fjordane er ein 8 seters bil med rampe eller rullestolheis bak og nokre stolar som kan takast ut ved behov for plass til rullestol. Desse krava antar vi vil bli krevjande for dei minste kjøretøya som i dag blir nytta.

Vi ser ein fare for at UU-forskrifta, slik den er foreslått, vil medføre at det blir færre kjøretøy som kan tilby skyss for rullestolbrukarar grunna større kostnad til innkjøp av bil, samt auka kostnader med ombygging/godkjenning i tråd med forskrifta. I Sogn og Fjordane er det pr. d.d. marginalt når det gjeld investering i kjøretøy tilrettelagt i tråd med gjeldande UU-forskrift.

Eit anna moment er at TT-ordninga er avhengig av at det finst kjøretøy i marknaden som er tilrettelagt for transport av rullestolbrukarar

I punkt 6. foreslår ein å gjere endringar knytt til unntaksheimel i UU-forskrifta. Det er foreslått å gje Statens vegvesen kompetanse, som einaste myndigheit, til å gje unntak etter § 8. Vegdirektoratet meiner at behovet for utstrakt bruk av unntaksheimelen vil bli mindre når nytt regelverk er betre tilpassa dei ulike kjøretøytypane.

Vi ser at Vegdirektoratet i dette høyringsforslaget har høgt fokus på regelverk knytt til kjøretøy. Men det er fleire aspekt som må ivaretakast, som kva kjøretøy som er best egna eller formålstenlege både for grisgrendte strok og kva behov brukarane har. Pr. d.d. ligg det mykje lokal kunnskap hjå fylkeskommunen som er løyvemyndigheit. Slik vi ser det vil det vere hensiktsmessig å fortsatt kunne ha heimel til å kunne gjere unntak etter UU-forskrifta § 8.

## **5. Tilråding til høyringsuttale**

Vegdirektoratet foreslår i høyringa at Statens vegvesen skal vere einaste myndigheit som kan gje dispensasjon frå krava som er gitt i UU-forskrifta jf. § 6. Fylkeskommunen ser ikkje at dette er hensiktsmessig ettersom fylkeskommunen framleis skal ha løyvemynde, samt har best kunnskap når det gjeld behov for kva type kjøretøy som skal vere tilrettelagt i fylket. Eg tilrår difor at fylkeskommunen framleis skal ha heimel til å kunne gjere unntak etter UU-forskrifta § 8.

Når det gjeld reglane som er foreslått i UU-forskrifta § 6, kan det bli vanskelegare å få registrert kjøretøy som pr. i dag er nytta i grisgrendte strok. Eg legg vekt på at det må vere mogleg å nytte formålstenlege kjøretøy også her.

Fylkeskommunen og Statens vegvesen bør ha ein felles dialog (forum) for vurdering av kjøretøy som skal tilpassast rullestolbrukar i tråd med UU-forskrifta.