

HØRINGSNOTAT OM FORSLAG TIL NY FORSKRIFT OM UNIVERSELL UTFORMING AV MOTORVOGN I LØYVEPLIKTIG TRANSPORT MV.

1. BAKGRUNN

Ot. prp. nr. 44 (2007/2008) forutsetter at det utarbeides egne forskrifter om universell utforming av transportmidler, se særlig punkt 10.4.4 i proposisjonen. Denne høringen omfatter den nærmere fastsettelsen av de nødvendige tekniske kravene for universell utforming av transportmidler på veg.

Det er av hensyn til publikum naturlig at tekniske krav til kjøretøy som skal tilby offentlig tilgjengelig transport for personer med nedsatt funksjonsevne fastsettes i samme regelverk. De eksisterende reglene om tekniske krav til kjøretøy ved løyvepliktig transport for personer med nedsatt funksjonsevne (forskrift 4. januar 1984 nr. 599 om løyvepliktig transport av funksjonshemmede - tekniske krav til bil) er derfor innarbeidet i samme forskrift som busser som skal tilfredsstille kravene til universell utforming av transportmidler på veg.

For de øvrige, alminnelige tekniske kravene som gjelder for kjøretøyene vises det til kjøretøyforskriften. Kravene til universell utforming vil gjelde i tillegg til disse kravene der de aktuelle kjøretøyene brukes i transport innenfor de angitte løyvekategoriene. Fordi kravene er knyttet til løyvepliktig transport av personer er det naturlig å fastsette forskriften med hjemmel i yrkestransportloven. Departementet legger til grunn at det er innenfor formålet til yrkestransportloven § 35 å fastsette slike tilleggskrav til kjøretøyer som skal brukes innenfor visse løyvekategorier.

2. UTGANGSPUNKTER FOR FASTSETTELSE AV DE TEKNISKE KRAVENE

Kravet om generell tilrettelegging (universell utforming) for personer med nedsatt funksjonsevne skal omfatte de fysiske forholdene, se Ot.prp. nr. 44 (2007/2008) punkt 10.2.2.3 og lovforslagets § 9. I praksis vil det først og fremst være de fysiske forholdene som vil være gjenstand for universell utforming. Det legges en vid forståelse til grunn for hva som regnes som fysiske forhold. Menneskeskapte fysiske forhold er bl.a. bygninger, anlegg og andre innretninger, som for eksempel transportmidler. Hva gjelder tjenester, kan de som sådan ikke anses som fysiske forhold som er underlagt kravet til universell utforming. Imidlertid vil fysiske forhold ofte utgjøre de grunnleggende forutsetningene for å kunne benytte tjenesten. For eksempel vil den fysiske utformingen av selve transportmidlet være avgjørende for bruk av en transporttjeneste.

Kommunikasjonsuttrykk og informasjon reiser en rekke vanskelige spørsmål. En del informasjon vil ha så nær sammenheng med de fysiske forhold, at informasjonen nærmest er en betingelse for å ha tilgang til de fysiske forhold. Informasjon om stoppesteder under transport, manøvreringsknapper i heiser og skilting av nødutganger er eksempler på dette. Dette må regnes som en del av de fysiske forhold. Dette kommer bl.a. til uttrykk i vedlegg VII til direktiv 2001/85/EF. Videre omfatter ikke bare universell utforming tilgang til selve transportmidlet, men også andre fysiske forhold som er nødvendig for å kunne benytte seg av tilbudet. Det skal tas høyde for ulike brukerforutsetninger så langt det er mulig. Det avgjørende er om det ved en fysisk tilrettelegging av de fysiske forholdene er mulig å imøtekomme de ulike brukerforutsetningene.

Kravene til universell utforming av transportmidler på veg som foreslås presisert i forslaget tar i betraktning og avveier de samme hensynene som følger av lovutkastet § 9. Etter Ot.prp. nr. 44

(2007/2008) punkt 10.2.2.9, jf. pkt. 10.4.4 legges sektorprinsippet til grunn, slik at de nødvendige presiserende forskrifter hjemles i den aktuelle sektorlovgivningen, hvilket i dette tilfellet blir yrkestransportloven.

3. GJELDENE RETT

I dag finnes kravene til universell utforming av kjøretøy i kjøretøyforskriften. Det er bare busser i klasse I (bybusser) som er underlagt egne krav om tilrettelegging for personer med nedsatt funksjonsevne. I tillegg gjelder forskrift 4. januar 1984 nr. 599 om løyvepliktig transport av funksjonshemmede - tekniske krav til bil innenfor rammene av løyve for transport for funksjonshemmede, jf. yrkestransportforskriften § 1 første ledd bokstav e). Sistnevnte krav er dessuten blitt gjort gjeldende så langt de passer for drosjeløyve der løyvemyndigheten i enkelttilfeller har satt krav om at motorvognen skal være tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne

Samferdselsdepartementet har i rundskriv N-2/2006 stilt krav til utførelsen av ekspressbusstjenesten. Transportselskapene skal følge opp kravet om tilgjengelighet på ekspressbusser enten ved å tilpasse materiellet slik at bussene blir tilgjengelige for personer med nedsatt funksjonsevne eller ved å ha et serviceopplegg som ivaretar denne gruppens behov. Det er videre anledning for anskaffende myndigheter å stille krav til at materiellet skal være tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne når nye ruteløyver utlyses. Omfanget av slike krav er usikkert.

4. VIRKEOMRÅDE

I tråd med prinsippene som legges til grunn for det nærmere innholdet av begrepet "universell utforming" i Ot.prp. nr.44 (2007/2008), jf. lovforslagets § 9, er det lagt til grunn at busser som skal brukes i offentlig tilgjengelig transport der transportbrukerne ikke på forhånd har noen reell innflytelse på materiellets standard må omfattes av virkeområdet for kravene i forskriftsforslaget. Det medfører at buss klasse II og III som går i trafikk på basis av ruteløyve som definert i yrkestransportloven § 2 omfattes.

Det legges ikke opp til at buss som går i trafikk utenfor rute (turvogn) skal oppfylle krav til universell utforming, fordi personer som bestiller slik transport selv kan angi overfor transportøren hvilken ønsket standard materiellet skal ha. Det vil derfor være opp til markedet å sørge for at det eksisterer et visst materiell som er tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne eller andre med spesielt behov for tilpassing innenfor turbilsegmentet.

Det foreslås videre at bil som utfører transport med særskilt løyve for transport for funksjonshemmede, jf. yrkestransportforskriften § 1 e) også skal være underlagt disse reglene, som etter gjeldende rett. Reglene skal etter forslaget også gjelde for drosje der det ved løyvetildeling er stilt særskilte vilkår om tilpassing til transport for personer med nedsatt funksjonsevne.

5. GODKJENNINGSDORDNING OG KONTROLL

Det er lagt opp til at godkjenningen av de tekniske kravene til universell utforming av kjøretøy som faller innenfor virkeområdet til forskriften skal foregå i sammenheng med godkjenningen som foretas etter reglene i kjøretøyforskriften i forbindelse med registrering. Det må da legges frem dokumentasjon på at utrustningen oppfyller kravene slik som angitt i forslaget § 3.

I tillegg til at kjøretøyene skal oppfylle kravene ved registrering, dvs. når kjøretøyet tas i bruk, er det nødvendig at utstyret fungerer som forutsatt under transporten når det oppstår behov for å nyttiggjøre seg av det. Det er derfor angitt i forslaget § 7 at politiet og Statens vegvesen kan kontrollere at utstyret fungerer som forutsatt i forbindelse med alminnelig brukskontroll langs vegen. Hvis det avdekkes at for eksempel rullestolheis ikke virker, kan sanksjonsmidlene i yrkestransportloven § 40 og 41 brukes. Det kan bety at kjøretøyet ikke tillates brukt videre før heisen er reparert og kan brukes som forutsatt.

6. ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Vegdirektoratet har anslått kostnadene knyttet til gjennomføring av kravene i bilag VII i direktiv 2001/85/EF etter forslaget. Kostnadene kan føres i følgende tabeller:

Busser klasse II med laventre/gulv	Investering	Vedlikehold pr. år
Manuell rampe	20 000	1000
Diverse utstyr for sikring og innfesting	13 000	800
Audiovisuelt informasjonssystem	65 000	5 000

Buss i klasse II og III med heis	Investering	Vedlikehold pr. år
Elektrisk heis	120 000	5 500
Tilrettelegging av rullestolplass	13 000	600
Videokamera for rullestolplass og bakdør	15 000	700
Audiovisuelt informasjonssystem	65 000	5 000

Tallene i tabellen er eks. moms.

Tall Vegdirektoratet har innhentet fra Opplysningsrådet for vegtrafikken viser at det årlige antallet nye busser i klasse II de siste årene har ligget på rundt 200, mens tilsvarende tall for klasse III er 100. Forskriften vil for de to bussklassene ikke berøre busser som kun nyttes på turvognløype. Det samlede tall busser som årlig vil bli berørt av forslaget til regler vil følgelig være noe lavere enn 300. Som vist i tabellene over er det sterkt varierende kostnader avhengig av om det er behov for å installere heis eller ikke.

Det anslås at forslaget til ny forskrift vil medføre en økning i investeringskostnadene for nye busser i klasse II og III på henholdsvis 4-6 pst. og 8-11 pst. Tilsvarende anslås økningen i de årlige driftsutgiftene å bli på i størrelsesorden 3-5 pst. for busser i klasse II og 5-8 pst. for busser i klasse III.

7. KOMMENTARER TIL BESTEMMELSENE

Til § 1 Virkeområdet

Som nevnt under punkt 4 er det busser i klasse II og III, som brukes helt eller delvis innenfor rammene av et ruteløype, som dekkes av kravene i §§ 4 og 5. I tillegg skal bil som brukes innenfor rammene av løype for transport for funksjonshemmede, jf. yrkestransportforskriften § 1 e), tilfredsstillende kravene i § 6. Forskriften er lagt opp slik at også biler som går innenfor rammene av et ordinært drosjeløype eller såkalt utvidet drosjeløype, jf. yrkestransportforskriften § 1 f), må oppfylle

kravene i § 6, så fremt løyvemyndigheten, i utlysningen av løyvet, har stilt vilkår om at motorvognen skal være tilpasset transport for personer med nedsatt funksjonsevne. Løyvemyndigheten er imidlertid gitt kompetanse til å lempe på kravene i tråd med § 8.

Til § 2 Definisjoner

§ 2 stiller opp enkelte definisjoner.

Henvisningen i forskriftens § 2 a) til yrkestransportforskriftens (ytf.) § 1 e) og f) understreker at "bil for transport av funksjonshemmede" omfatter bil utstyrt med særskilt løyve for transport av funksjonshemmede, jf. ytf. § 1 e) og bil som går innenfor rammene av et ordinært drosjeløyve, herunder såkalt utvidet drosjeløyve, jf. ytf. § 1 f). For drosjeløyve vil dette - som i dag - bare gjelde i de enkelte tilfeller hvor løyvemyndigheten har stilt krav om motorvognen skal være tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne. Slike vilkår vil fremgå som vilkår ved utlysning av det aktuelle drosjeløyvet.

Til § 3 Godkjenning

Bestemmelsen oppstiller godkjenningsordninger som følger vanlig rutine hos trafikkstasjonen.

Til § 4 Krav til buss klasse II og III

Bestemmelsen angir krav til tekniske innretninger for buss klasse II og III. Kravene fremgår av vedlegg VII i direktiv 2001/85/EF som det vises direkte til i bestemmelsens første ledd. Departementet har valgt å vise til kravene i vedlegg VII i direktiv 2001/85/EF istedenfor å liste opp disse direkte i forskriftens § 4. Dette innebærer at informasjonen om kravene er noe vanskeligere tilgjengelig, men er gjort slik for å få en oversiktlig og enkel utforming av bestemmelsen. Vi ber imidlertid om høringsinstansenes syn på utformingen av bestemmelsen. Vedlegg VII til direktiv 2001/85/EF er vedlagt. I tillegg til kravene som fremgår av vedlegg VII skal bussene ha automatisk holdeplassannonsering med tale og elektronisk tavle inne i bussen. Den elektroniske tavlen skal plasseres slik at den kan ses tydelig fra reservert plass. Det er videre krav om en rullestolplass i hver buss.

Til § 5 Ytterligere krav til buss klasse II og III

Bestemmelsen gir løyvemyndighetene adgang til å stille strengere krav ved tildeling av ruteløyve ved konkurranse enn det som fremgår av forskriften.

Til § 6 Spesielle krav til bil for transport for funksjonshemmede

Bestemmelsen inneholder tekniske krav til bil for transport for personer med nedsatt funksjonsevne. Kravene fremgår av direktiv 2001/85/EF og er de samme som for buss i klasse II og III så langt de passer.

Bestemmelsen slår fast at bil for transport for personer med nedsatt funksjonsevne skal ha *minst* en rullestolplass. Dette gjelder både for bil som kjører innenfor rammene av et særskilt løyve for transport for funksjonshemmede, jf. ytf. § 1 e) og bil som nyttes på drosjeløyve der det er stilt

særskilt krav om tilpasset materiell for transport for personer med nedsatt funksjonsevne, jf. ytf § 1 f). Det legges opp til at løyvemyndigheten kan bestemme om antallet rullestolplasser i de enkelte tilfeller skal være høyere. Men en rullestolplass er et absolutt minstekrav som det ikke kan gjøres unntak fra.

Til § 7 Kontroll

Det er nødvendig å ha en effektiv kontrollhjemmel for å sørge for at utstyret kan brukes som forutsatt. Det antas å være tilstrekkelig å vise til ytrl. § 40 og 41.

Til § 8 Unntak

Bestemmelsens 1. ledd gir løyvemyndigheten adgang til i det enkelte tilfellet å gjøre unntak fra et eller flere av kravene i § 4 som gjelder kravene til buss i klasse II og III. Det oppstilles imidlertid enkelte krav det ikke kan gjøres unntak fra. Dette gjelder bl.a. innfesting av rullestol, bilbelter m.v.

Tilsvarende unntaksbestemmelse fremgår i 2. ledd hvor løyvemyndigheten i det enkelte tilfellet kan gjøre unntak fra et eller flere av kravene i § 6 som omhandler spesielle krav til bil for transport for personer med nedsatt funksjonsevne.

Til § 9 Ikrafttrede og overgangsbestemmelser

Forskriften trer i kraft 1. januar 2009 og det foreslås at kravene skal gjelde for motorvogn som anskaffes etter 1. januar 2009. Ved tilpasning av eksisterende materiell er det adgang til å godkjenne endringene som angitt i forslaget § 9, jf. § 3.