



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy.

Trafikant og kjøretøy
Kjøretøy
20. desember 2024
Vår ref.: 23/18295

Innhold

1	Innledning	3
2	Om oppdraget fra Samferdselsdepartementet	3
2.1	Hva Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å utrede	3
2.2	Nærmere om bakgrunnen for at det ønskes en innstramming	4
3	Avklaringer, undersøkelser og de ulike busstypene	5
3.1	Ikke aktuelt å endre reglene for <i>godkjenning</i> av bussene	5
3.2	Om «buss» og busstyper	5
3.3	Om trafikksikkerhetsrisiko ved bruk av visse busser («russebus»)	8
3.4	Om Nullvisjon/Trafikksikkerhetsrisiko/Ulykkesstatistikk	9
3.5	Kontakt med NHO Transport, Ruter AS og Rutebilhistorisk forening	10
3.6	EØS-rettslige forhold: Plikten til å sende på EØS-høring og oppsummering av EØS-rettslig vurdering av forskriftsutkastet	11
3.7	Reguleringer i andre land	14
4	Om forslaget	14
4.1	Forslag til ny regel	15
4.2	Generelt om paragrafen – struktur og redaksjonelle endringer	16
4.3	Omtale av de enkelte ledd/nummer/bokstaver i paragrafen	16
4.4	Busser og kjøring som fritas fra forbudet / konsekvenser av forslaget	24
4.5	Kontroll og håndhevelse	25
4.6	Ikrafttredelse og overgangsordninger	25
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	26
5.1	Økonomiske konsekvenser	26
5.2	Administrative konsekvenser	27
6	Høringsfrist	28

Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy.

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til endringsforskrift til forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy.

Statens vegvesen har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å foreslå innsnevring i adgangen til å bruke ståplasser og sidevendte sitteplasser i buss.

Det fremgår av oppdraget fra Samferdselsdepartementet at det er russens¹ bruk av busser som mobile festlokaler, med den ulykkesrisiko slik bruk innebærer, som er bakgrunnen for at departementet ønsker å innskrenke adgangen til bruk av disse plassene under kjøring.

I dette notatet vil vi i punkt 2 omtale Samferdselsdepartementets bestilling til Statens vegvesen og bakgrunnen for dette. Deretter vil vi i punkt 3 redegjøre for de vurderingene og undersøkelsene vi har gjort, inkludert forholdet til EØS-retten. Punkt 3 vil videre forklare de ulike busstypene, kravene til disse og til hvilket formål buss benyttes. I punkt 4 omtaler vi selve regelforslaget, mens vi til slutt i punkt 5 omtaler de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget.

Når det i denne høringen benyttes begrepet «sidevendte seter» betyr det alle typer sidevendte sitteinnetninger. Dvs. at med begrepet sidevendte seter menes det både enkeltstående seter, sittegrupper, sofaer o.l. og som ikke er montert med eller mot fartsretningen.

2 Om oppdraget fra Samferdselsdepartementet

2.1 Hva Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å utrede

Departementet ba i brev av 19. mars 2024 om at Statens vegvesen utreder følgende forhold:

- Et mulig forbud mot *bruk* av slike plasser under kjøring utenfor løyvepliktig/ rutegående transport.
- Regler og praksis for *godkjenning* av slike plasser bør også vurderes, herunder muligheter for innstramminger også i dette.
- Konsekvenser og mulige tilpasninger for veteranbussmiljøet bør også vurderes, særlig når det gjelder bruk av sidevendte seter.

¹ Avgangselever i den videregående skolen som feirer fullført 13 års skolegang.

- Behovet for overgangsordninger bør vurderes, blant annet knyttet til inngåtte kontrakter om leie av buss.
- Forholdet til våre forpliktelser etter EØS-avtalen vil være en viktig del av vurderingen, men Samferdselsdepartementets utgangspunkt er at de ønsker å utnytte handlingsrommet på dette området.

I Samferdselsdepartementets oppdrag ligger det, som det fremgår av første strekpunkt, et premiss om at buss i rutegående transport ikke skal omfattes av et forbud. Dette er basert på en samfunnsnyttevurdering. Et forbud mot bruk av sidevendte og ståplasser i rutegående transport vil medføre store negative konsekvenser for transportsystemet, spesielt i de store byene. Et slikt forbud vil medføre at det må settes inn flere busser for å kunne transportere samme mengde personer, noe som vil få negative konsekvenser for trafikkavvikling/-fremkommelighet, økonomi og miljø. Et slikt forbud ville også ha ført til behov for flere bussjåfører i en tid hvor det er vanskelig å rekruttere nok sjåfører til å dekke dagens behov. Rent sikkerhetsmessig er risikoen ved bruk av sidevendte seter og ståplasser i rutegående transporter akseptabel ved at transporten utføres av profesjonelle aktører og i stor grad foregår i lave hastigheter i byområder/-tettbygde strøk. Man er derfor villig til å akseptere den noe økte risikoen ved bruk av sidevendte seter og ståplasser i rutegående transport for å kunne ha et mest mulig effektivt kollektivtransportsystem.

2.2 Nærmere om bakgrunnen for at det ønskes en innstramming

En bråstopp i form av kollisjon eller utforkjøring vil uansett type buss ha et stort skadepotensial, særlig for usikrede passasjerer. Det at sidevendte sitteplasser og spesielt ståplasser gir dårligere sikkerhet for passasjerene sammenlignet med forover- og bakovervendte sitteplasser, støttes i funn fra trafikksikkerhetsstudier. Bruk av sidevendte seter innebærer særskilte faremomenter ved brå nedbremsing eller i en ulykkessituasjon. Ettermontering av bilbelter på sidevendte seter vil trolig ikke være et hensiktsmessig tiltak, fordi ettermontering i mange tilfelle vil være teknisk utfordrende blant annet i forhold til tilgang på festepunkter, og at bruk av bilbelter på slike plasser i mange tilfeller kan gjøre mer skade enn gagn, eksempelvis ved vridningsskader etc.

En annen utfordring er utstrakt bruk av ståplasser under kjøring. Her kan krappe svinger, humper, kraftig oppbremsing, utforkjøring, kollisjon osv. føre til at passasjerene ukontrollert blir slengt rundt i bussen.

Risiko ved bruk av sidevendte seter og ståplasser vil være til stede i alle typer busser som er innrettet med ståplasser og sidevendte seter. Det er derfor, utfra hensynet til trafikksikkerheten, nødvendig med innstramninger i regelverket for å begrense bruken av sidevendte seter og ståplasser i buss. Imidlertid vil det være grader av risiko ut fra den type kjøring som bedrives. Her vil særlig bruk av eldre busser med sidevendte seter uten sikkerhetsbelter, hvor passasjerene da usikret sitter, står eller eventuelt danser, representere en høy grad av risiko. Dersom ulykker oppstår vil imidlertid skaderisikoen kunne begrenses når passasjerene i større grad er bevisst sin situasjon, holder seg fast, kjøringen utføres av profesjonelle aktører og i stor grad foregår i lave hastigheter i byområder/tettbygde strøk,

slik tilfellet for eksempel er for persontransport i rute eller transporter i begrenset hastighet med veteranbuss.

3 Avklaringer, undersøkelser og de ulike busstypene

Ut fra Samferdselsdepartementets bestilling, har Statens vegvesen sett på hvilke muligheter vi har for å etablere en regel som sørger for en bedring av trafikk sikkerheten, samtidig som vi ivaretar de andre hensynene som bestillingen legger opp til. Vi har også vært i kontakt med flere, større kollektivselskaper, NHO Transport og veteranbussmiljøet for å kartlegge hvordan en eventuell innstramming påvirker deres interesser.

3.1 Ikke aktuelt å endre reglene for *godkjenning* av bussene

Når det gjelder å se på mulige endringer i godkjenningsreglene, så ble det tidlig konkludert med at dette ikke er aktuelt. En løsning der vi begrenser adgangen til å få godkjent sidevendte seter og ståplasser vil for det første kunne være problematisk sett opp mot plikten til å akseptere EU-typegodkjente kjøretøy. Videre er det ikke aktuelt å innføre et totalforbud mot sidevendte seter og ståplasser, da det fortsatt skal være tillatt i rutegående transport. Dermed må sitteplassene som sådan være godkjent. For øvrig er en godkjenningsregulering vanskelig å gjøre tilbakevirkende, dvs. at man da ikke vil kunne etablere regler som gir et resultat i nær fremtid. Ytterligere vil godkjenningsreglene ikke være gjeldende for utenlandsregistrerte busser som benyttes i Norge.

Vi har derfor i stedet sett på muligheten for å regulere *bruken* av sidevendte seter og ståplasser, dvs. innta bestemmelser om dette i forskrift om bruk av kjøretøy. En slik regulering vil gjelde fra den tid man bestemmer og vil være uavhengig av hvor bussen er registrert.

Det er forskrift om bruk av kjøretøy § 3-1 som regulerer personantall og hvilke plasser på kjøretøyet som kan benyttes. Hovedregelen angis i nr. 1 første og annet punktum:

Kjøretøy må ikke brukes med større antall personer på sitteinnetninger eller på andre plasser enn det er registrert for. Under kjøring er det kun tillatt å oppholde seg på registrerte plasser i kjøretøyet.

Vi skal komme tilbake til forskriftsutkastet, men vil først redegjøre for de undersøkelsene vi har gjort i forkant av utarbeidelsen av dette og hvilke premisser disse undersøkelsene har lagt for vårt utkast. Utkastet har også blitt vurdert opp mot Norges forpliktelser etter EØS-avtalen Dette vil bli omtalt lenger ned.

3.2 Om «buss» og busstyper

Kjøretøyklassifiseringen følger EUs bestemmelser. Regelverket for bil og tilhenger til bil gjelder både personbiler, varebiler, lastebiler og busser, altså alle kjøretøy ment for transport av personer eller gods. I tillegg omfattes også tilhengere til disse kjøretøyene. Vi har et hovedskille mellom på den ene siden; kjøretøy hovedsakelig ment for transport av personer og deres bagasje, disse klassifiseres i gruppe «M», og på den andre siden; kjøretøy

hovedsakelig ment for transport av gods, som klassifiseres i gruppe «N». Disse gruppene har igjen sine undergrupper, angitt med tall.

I Norge har vi i bilforskriften § 1–5 tredje ledd gitt navn til de enkelte gruppene, f.eks. «personbil», «lastebil», «buss», osv. For å finne ut hvilke kriterier som avgjør hvilken undergruppe kjøretøyet faller inn i, må vi til EUs forordning for bil og tilhenger til bil (EU) 2018/858.

3.2.1 Buss er gruppe M2 og M3

Kjøretøygruppen *buss* dekker EU-gruppene «M2» og «M3». Felles for disse gruppene er at de er ment for transport av personer og deres bagasje, derav gruppe «M», og videre at de må ha flere enn 8 sitteplasser i tillegg til føreren. Dette til avgrensning mot personbil (gruppe M1) som er til og med 8 sitteplasser i tillegg til føreren. Forskjellen på M2 og M3 er at M2 gjelder kjøretøy med en tillatt totalvekt som ikke er høyere enn 5 tonn, mens M3 gjelder kjøretøy med tillatt totalvekt over 5 tonn.

3.2.2 Inndeling av bussklasser innenfor M2 og M3

FN-regulativ 107 er inntatt i norsk rett gjennom bilforskriften. Punkt 2.1.1 deler busser med 22 passasjerplasser (utover føreren) inn i tre klasser; buss klasse I, II eller III. Bussklassen angir transportområdet bussen er konstruert for og beregnet brukt til.

Buss klasse I: Buss som er innrettet med ståplasser for å gi mulighet for hyppig av- og påstigning, og går hovedsakelig i tett befolkede områder, for eksempel bykjerter. Ettersom gulvet er på samme nivå som holdeplassen letter det ombordstigningen på bussen, særlig for rullestolbrukere og personer med barnevogn. I buss klasse I er det verken krav om montering eller bruk av bilbelte, og bussen kan kun kjøre i maks. 70 km/t.

Buss klasse II: Buss som hovedsakelig er innrettet med sitteplasser og konstruert for å ta med stående passasjerer i midtgangen og/eller i et område som ikke er større enn det som er avsatt til to dobbeltseter. Dette er de typiske distriktsbussene. De brukes gjerne mellom forsteder og bysentrum. Sittende passasjerer må bruke belte, og bussen kan kjøre i maks. 80 km/t.

Buss klasse III: Buss som utelukkende er innrettet med sitteplasser. Alle må bruke belte, og bussen kan kjøre i maks. 100 km/t.

Før 13. februar 2004 var klassifisering av buss nasjonalt regulert av bestemmelsene i kjøretøyforskriften § 8–4. I disse nasjonale bestemmelsene ble buss inndelt i klasse 1, 2 og 3 (med arabertall). Siden det i forskriftsforslaget foreslås at begrensningene vil gjelde for buss, uavhengig av klasse, vil det dermed ikke utgjøre noen forskjell hvorvidt bussen er klassifisert etter tidligere nasjonalt regelverk eller senere felleseuropeisk regelverk.

FN-regulativ 107 deler i punkt. 2.1.2 busser med maksimalt 22 passasjerplasser utover føreren inn i to klasser, buss klasse A eller B. Bussklassen angir det transportområdet bussen er konstruert for og beregnet brukt til.

Buss klasse A: Buss som er innrettet ståplasser og sitteplasser. Sittende passasjerer må bruke belte, og buss med tillatt totalvekt over 3500 kg kan kjøre i maks. 80 km/t.

Buss klasse B: Buss som utelukkende er innrettet med sitteplasser. Alle må bruke belte, og buss med tillatt totalvekt over 3500 kg kan kjøre i maks. 80 km/t.

3.2.3 Nærmere om sidevendte seter i buss

Gjeldende norske og europeiske tekniske krav tillater typegodkjente busser med sidevendte seter i buss M2 og M3 klasse I og A. Det vil si at sidevendte seter må typegodkjennes som en del av bussen. Videre er sidevendte seter forbudt (ikke mulig å godkjenne) i øvrige bussklasser, med unntak av M3 klasse II, III og B med tillatt totalvekt over 10 tonn under forutsetning av at bussen er typegodkjent i henhold til FN-regulativ 80.03, eller nyere.

I etterkant av ulykker med russebiler som var ombygget med dårlige seteløsninger, herunder sidevendte seter, ble det i Norge innført en strengere bestemmelse ved ombygging av sitteplasser etter 15. mars 2004. I denne bestemmelsen ble det innført forbud mot montering av nye sidevendte seter og samtidig ble det krav om montering av sikkerhetsbelter på alle seter når sitteplasser ble ombygget. Forbudet mot godkjenning av nye sidevendte seter ved ombygging var begrunnet med hensynet til trafiksikkerhet, bl.a. med bakgrunn i at man i sidevendte seter ikke kan benytte ordinære trepunktsbelter og dermed har vesentlig dårligere sikkerhet ved en frontkollisjon enn når man sitter i forovervendte eller bakovervendte seter. Tilsvarende begrensninger for typegodkjenning av sidevendte seter var under gradvis innføring i det europeiske tekniske regelverket da den norske bestemmelsen ble innført.

Gjeldende krav finnes i bilforskriften §§ 7–10 og 7–12, som er en videreføring av bestemmelsene som ble innført i 2004.

§ 7–10. Krav til og krav om bilbelter og festepunkter ved endring av sitteinnretninger

- (1) Når sittearrangement i bil modifiseres i forhold til slik den opprinnelig ble godkjent, ved at sitteinnretninger i bilen innmonteres, monteres på annen plass eller fjernes, skal alle sitteinnretninger i bilen være utstyrt med bilbelter. Dette gjelder ikke hvis bilen etter modifiseringen blir i samsvar med typegodkjent utførelse. Unntatt er også ambulanser.

§ 7–12. Endring av sitteinnretninger og persontall

- (1) Når sittearrangement i bil modifiseres i forhold til slik den opprinnelig ble godkjent, ved at sitteinnretninger i bilen innmonteres, monteres på annen plass eller fjernes, er det ikke tillatt å montere langsgående (sidevendte) sitteinnretninger. Dette gjelder ikke hvis bilen etter modifiseringen blir i samsvar med typegodkjent utførelse. Unntatt er også ambulanser, militærtaktiske biler registrert på Forsvaret og i nødvendig utstrekning sitteinnretninger i biler som er spesielt utformet og/eller utstyrt for transport av funksjonshemmede.

Også i Europa har regelverket ved typegodkjenning av sitteplasser blitt innskjerpet slik at sidevendte seter i utgangspunktet er forbudt, men likevel slik at det under gitte vilkår fortsatt kan typegodkjennes et mindre antall sidevendte seter i buss og lastebil. Godkjenning

av seter i busser er fordelt mellom FN-regulativ 17 og 80. Regulativene sier følgende om sidevendte seter:

FN-regulativ 17.11:

It does not apply to vehicles with regard to side-facing or rearward-facing seats, or to any head restraint fitted to these seats, with the exception vehicles of category M2 and M3 of classes A and I, subject to the provisions of paragraph 5.1.1.

FN-regulativ 80.03:

1.4. The installation of side-facing seats shall be prohibited in vehicles of categories M2 (of class II, III and B) and M3 (of class II, III and B) with the exception of vehicles of category M3 (of class II, III and B) of a technically permissible maximum laden mass exceeding 10 tonnes provided the requirements of paragraph 7.4. are met."

Det er altså både nasjonalt i Norge og i det felleseuropeiske godkjenningsregelverket fastslått at sidevendte seter utgjør en større trafikksikkerhetsrisiko, og for nye kjøretøy kun tillates i begrenset omfang i buss.

Innskjerpingen i adgangen til å få godkjent sidevendte seter i det omfang og utførelse som var mulig før 2004, har dermed medført at de eldre ombygde bussene fortsatt er svært attraktive for russen. Dette er også årsaken til at de fortsatt holdes i drift, istedenfor å benytte nyere busser som er i bedre stand og som bl.a. har mer moderne drivlinje og bremsesystemer.

3.3 Om trafikksikkerhetsrisiko ved bruk av visse busser

Det er et marked blant enkelte grupper, eksempelvis russ og partybuss, for bruk av som oftest eldre busser i gruppe M3 klasse I eller II. Felles for de mest ettertraktede bussene på markedet, typisk for russ, er at de er ominnredet med mange sidevendte seter, ofte utformet som en salong inne i bussen, og der området for ståplasser fungerer som dansegulv slik at bussene har funksjon som «rullende diskotek». Slike busser skiller seg dermed vesentlig ut, både inn- og utvendig, fra hvordan bussene opprinnelig var utført når de var nye samt fra ordinære busser som benyttes i ordinær passasjertrafikk.

Felles for slike eldre busser som er attraktive for russ og andre grupper til fest mv., er at de har blitt godkjent etter eldre ombyggingsregelverk hvor det ikke var noen begrensning i antall sidevendte seter (dette i motsetning til nyere regelverk som begrenser dette). Det har i de senere årenes russefeiring også blitt benyttet flere utenlandsregistrerte busser. Disse er i nyere tid godkjent i ombygget utførelse med tilsvarende innredning som de eldre norske bussene som er attraktive på markedet for russ og andre grupper til fest mv., antageligvis etter registreringslandets nasjonale ombyggingsregler.

Bruken av disse bussene er ofte kjennetegnet ved at man benytter bussen til å feste og danse under kjøring, som regel i samband med høyt inntak av alkohol og spilling av høy musikk.

Dette viser at passasjerenes bruk av slike busser avviker vesentlig fra ordinær persontransport med buss og utgjør en trafikkfarlig og utgjør en særlig trafiksikkerhetsrisiko. Slik bruk av buss kan heller ikke begrunnes som nødvendig ut fra et samfunnsmessig behov for effektiv trafikkavvikling. Dette i motsetning til ordinær persontransport med buss som skal dekke et transportbehov i samfunnet, der det av trafikkavviklingshensyn er nødvendig å tillate stående passasjerer i bybusser og en begrenset mengde sidevendte seter i buss generelt for å kunne frakte flest mulig passasjerer i færrest mulig antall busser. Det er også et miljøperspektiv knyttet til dette; færre busser gir mindre utslipp og bedre lokal luftkvalitet samt reduserte støyplager

3.4 Om Nullvisjon/Trafiksikkerhetsrisiko/Ulykkesstatistikk

Trafiksikkerhetsarbeidet i Norge er basert på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken – nullvisjonen.

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022–2025² er en fireårig plan for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge. Planen er et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige offentlige aktører på nasjonalt nivå og om lag 20 interesseorganisasjoner bidratt til planen.

Statens vegvesen utarbeidet i 2017 *Russestrategien – Statens vegvesens strategi for trafiksikkerhetsarbeidet rettet mot russen*. Strategien bygger på hovedmålet om at *Ingen skal bli skadet i forbindelse med bruk av russekjøretøy*, og er blant annet forankret i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei*.

Statens vegvesen har i en årrekke tilbudt gratis russebilkontroller der kjøretøyets tekniske stand og utførelse har blitt kontrollert. Kjøretøy som tilfredsstiller villkårene for oblatkontrollen, får en oblat som festes i kjøretøyets frontvindu og som er gyldig for russefeiring det året kjøretøyet er blitt kontrollert. Russebiler med gyldig oblat skal slippe teknisk kontroll, forutsatt at kjøretøyet ikke er ombygget i etterkant av oblatkontrollen. Andre kontrollformer, slik som dokumentkontroll, fartskontroll, promillekontroll osv., fritar russebiloblatet ikke for.

Statens vegvesen erfarer at det nå er færre enn tidligere som benytter seg av disse gratiskontrollene for russekjøretøy, særlig gjelder dette busser som eies av kommersielle aktører og ikke av russen selv

Brorparten av Norges kjøretøyregelverk bygger på EUs harmoniserte regelverk, herunder EUs sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144 som trådte i kraft i 2022. Sikkerhetsforordningen ble vedtatt fordi trafiksikkerhetstrenden i Europa flatet ut, og som et tiltak for å redusere trafikkulykker inneholder denne forordningen en rekke oppdaterte og nye sikkerhetssystemer. Disse fases inn som påbudte krav/systemer i kjøretøy i perioden 2022–2026. Som eksempler nevnes Intelligent Speed Assistance, Lane Departure Warning System,

² [Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022–2025 \(PDF\)](#)

Advanced Emergency Braking System m.fl. Samlet skal dette bidra til færre drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Alle typer transport innebærer en viss, generell skaderisiko. Risikoen vil påvirkes av en rekke faktorer, bl.a. høy hastighet, beltebruk, aktsomhetsnivå for hhv. førere og passasjerer, teknisk tilstand på kjøretøyet, hvilke førerstøttesystemer som er tilgjengelige m.m.

Når det gjelder buss så er det generelt få ulykker, jf. TØI-rapporten «Safety in bus transport in Europe»³ kap. 3 og rapport fra SWOW i Nederland om «Public transport and level crossings»⁴. Imidlertid er skadepotensialet relativt høyt om ulykken først skulle være ute, gitt at et stort antall passasjerer er samlet på en liten flate. Det er få studier knyttet til bruk av ståplasser og sidevendte seter i buss, men risikobildet ved en eventuell ulykke vil påvirkes av om passasjerene sitter fastspent i trepunktsbelte i forover-/bakovervendt sete (sikrest) til stående passasjerer som ikke holder seg fast (minst sikkert). Av trafikksikkerhetshensyn burde derfor *alle* passasjerer ideelt sett sittest fastspent som nevnt foran under hele transporten. Imidlertid er det en bevisst avveining av hensyn (trafikksikkerhet vs. trafikkavvikling, framkommelighet og miljø) som gjør at det i utpekte tilfeller likevel tillates bruk av ståplasser (og sidevendte seter) i visse bussklasser.

Tiltak som reduserer bruken av ståplasser og øker bruken av sitteplasser og belte vil generelt kunne ha en skadeforebyggende effekt ved ulykker. Effekten vil være størst ved ulykker, men økt bruk av sitteplasser og belte vil også kunne hindre fall og lettere skader ved oppbremsing og svingebevegelser. Som omtalt under 3.2.3 gir sidevendte seter større fare for personskade ved ulykker siden man i slike seter ikke kan benytte trepunktsbelte. På bakgrunn av skadepotensialet er det derfor forbudt med sidevendte seter i nye biler og busser, med unntak av i mindre grad for noen busstyper som tidligere beskrevet.

Mot dette bakteppet er det følgelig viktig å begrense bruk av ståplasser og sidevendte seter til det absolutt nødvendige. Selv om det er få ulykker med buss er skade*potensialet* stort dersom en ulykke skulle skje. De innstramminger som høringsforslaget medfører vil særlig treffe bruk av busser som er ominnredet med mange sidevendte seter og ståplasser og dermed er attraktive for russ og andre grupper til fest mv. Det transportarbeidet som utføres med disse bussene er ikke å anse som samfunnskritiske funksjoner mht. nødvendig forflytning av større grupper mennesker eller effektiv trafikkavvikling. Transportarbeidet som utføres med disse bussene kan dermed foretas på mer trafikksikker måte, uten at dette får negative konsekvenser for storsamfunnet. Trafikksikkerhetsgevinsten med den foreslåtte innstrammingen i bruk av ståplasser og sidevendte vurderes på bakgrunn av dette til å være større enn de ulempene forslaget innebærer for de som berøres direkte av forslaget.

3.5 Kontakt med NHO Transport, Ruter AS og Rutebilhistorisk forening

Statens vegvesen har som ledd i utarbeidelsen av dette høringsforslaget, hatt dialog med NHO Transport, Ruter AS og Rutebilhistorisk forening. Dette har vært viktig for å få en større

³ [Safety in bus transport in Europe](#), jf. bl.a. nr. 5.1.1, 5.1.2 og 5.5.1

⁴ [FS Public transport.pdf](#), jf. bl.a. kapittel 8

forståelse for disse aktørenes behov for bruk av ståplasser og sidevendte seter. De innspillene vi har fått inngår i bakteppet for forskriftsforslaget, slik det fremkommer i punkt 4.

Kontakten med NHO Transport og Ruter AS har vært nyttig for å forstå behovet for bruk av ståplasser og sidevendte seter i kjøring utenfor rute, typisk der store folkemengder skal forflyttes i forbindelse med sports- og kulturarrangementer. Dette har ledet frem til bokstav b i forslaget til ny bestemmelse. Man kommer ikke utenom at det er et samfunnsmessig behov for å kunne utnytte bussenes kapasitet for å avvikle trafikken på en effektiv måte, og at man derfor i slike sammenhenger må akseptere den noe høyere risiko som ståplasser og sidevendte seter gir.

Kontakten med Rutebilhistorisk forening hovedstyret og flere av dens undergrupper rundt om i landet, samt noen andre aktører (museer) som driver innenfor «veteranbussmiljøet», har på sin side vært av stor betydning for å kunne hensynta ønsket om å kunne tilby publikum en busstur slik den opplevdes i tidligere tider. Dette vil man finne igjen i regelutkastet bokstav d og e. Ønsket om å legge til rette for veterankjøretøy er dessuten forankret i regjeringserklæringen, Hurdalsplattformen⁵: *«Sikre interessene til veterankjøretøy ved utforming av kjøretøyteknisk regelverk og annen regulering av kjøretøyparken.»*.

3.6 EØS-rettslige forhold: Plikten til å sende på EØS-høring og oppsummering av EØS-rettslig vurdering av forskriftsutkastet

3.6.1 Innledning

I sin bestilling angir Samferdselsdepartementet at EØS-handlingsrommet skal benyttes.

Som EØS-avtalepart har Norge et sett av forpliktelser, og skal lojalt bidra til å motvirke ulovlige handelshindringer og fremme fri bevegelse i EØS' indre marked. I sammenhenger hvor EØS-sekundærlovgivningen ikke gir såkalte fullharmoniserte regler, har EU/EØS-statene (herunder Norge) frihet til å fastsette nasjonale regler forutsatt at nasjonale regler i samsvar med EØS-avtalens regler om fri bevegelse og statsstøtte.

For å tilrettelegge for at nye nasjonale regler ligger innenfor rammen av EØS-avtalens forpliktelser, påbyr EØS-høringsloven at medlemslandene – før en ny, nasjonal teknisk regel vedtas – må sende den på EØS-høring (såkalt meldeplikt). Det er formkrav til meldingens innhold, og det må blant annet redegjøres for hvilke konsekvenser reguleringen vil kunne få. Regelen må ligge ute på høring i tre måneder, såkalt stillstandsperiode. I denne perioden kan et medlemsland som utgangspunkt ikke vedta den nye regelen.

EØS-høringen vil bli sendt ut senest første uke i januar 2025, og vil bli gjort offentlig tilgjengelig.

⁵ Se [Hurdalsplattformen](#), kapittel «Vei».

3.6.2 EØS-rettslig vurdering av selve forskriftsforslaget

Både det generelle nasjonale handlingsrommet for en innstramming i bruken av ståplasser og sidevendte seter for busser utenfor rutegående transport – og spesifikt det foreliggende forskriftsutkastet – har blitt vurdert.

Som et ledd i vurderingen av hvilket EØS-rettslig handlingsrom myndighetene har til å regulere bruken av ståplasser og sidevendte seter, er det først vurdert om foreliggende forskriftsutkast utgjør en restriksjon på en eller flere av de EØS-rettslige grunnfriheter. Dersom foreliggende forskriftsutkast ikke utgjør en restriksjon på en eller flere av grunnfrihetene, vil myndighetenes handlingsrom ikke avgrenses av EØS-retten. Under noe tvil anses det imidlertid som sannsynlig at den foreslåtte bruksreguleringen utgjør en restriksjon på en eller flere EØS-rettslige grunnfriheter.

Av forsiktighetsgrunner legges det derfor til grunn at forslaget utgjør en restriksjon. Reguleringen må da innrettes slik at den oppfyller rettferdiggjøringsvilkårene, og dermed gir en mest mulig EØS-rettslig robust forskriftsregel. Dette innebærer blant annet at den foreslåtte bruksreguleringen må være begrunnet i et tvingende allment hensyn, være egnet til å realisere dette formålet, og heller ikke gå lenger enn nødvendig. Integrert i egnethets- og nødvendighetsprøvingen ligger det et vilkår om at EU-/EØS-staten må forfølge det påberopte legitime formålet på en sammenhengende, konsekvent og systematisk måte, nærmere omtalt som et «*konsistenskrav*».

En hovedkonklusjon er at EØS-retten aksepterer en trafiksikkerhetsmotivert bruksregulering som forbyr bruk av sidevendte seter og ståplasser, samtidig som at det av fremkommelighetshensyn gjøres unntak for busser i rutegående trafikk og busser som utfører annen nyttetransport hvor fremkommelighetsbehov og miljøhensyn nødvendiggjør bruk av slike passasjerplasser, eksempelvis i forbindelse med større arrangementer hvor mange passasjerer må fraktes innenfor et lite tidsrom. Samtidig kreves det at bussene som benyttes til unntatte nyttetransporter er i henhold til visse spesifikke tekniske krav. Disse tekniske kravene skal delvis sikre at bussene har et høyt generelt trafiksikkerhetsnivå (det vil i praksis være snakk om busser fra 2012 og nyere), og delvis relaterer de tekniske kravene seg nettopp til sidevendte seter og ståplasser. Konkret foreslår Statens vegvesen at bussene omfattet av de foreslåtte nyttetransportunntakene er i henhold til visse FN-regulativer som også er gjort til EU- og EØS-rett. Sistnevnte innebærer blant annet at alle busseiere og transportforetak etablert i EU-/EØS-området har (og har hatt) samme mulighet for å ha eller skaffe busser som oppfyller disse tekniske kravene.

Så fremt det er kjøretøyteknisk og trafiksikkerhetsmessig grunnlag for et slikt skille mellom busser i henhold til disse FN-regulativene og andre (nyere) busser, er ikke EØS-rettens rettferdiggjøringsvilkår til hinder for at bruksreguleringen opererer med et slikt avgrensingskriterium, hvor altså bare busser som oppfyller visse spesifikke trafiksikkerhetsmotiverte tekniske krav til sidevendte seter og ståplasser omfattes av nyttetransport-unntakene.

Når det gjelder forslaget om unntak for busser som utfører annen nyttetransport enn rutetransport og buss for tog-trafikk, foreslås at ovennevnte målrettede tekniske krav suppleres med tilleggsvilkår om transportløyve eller yrkessjåførkompetanse. Dette fordi et slikt tilleggsvilkår antas å tilrettelegge for enda høyere trafiksikkerhetsmessig måloppnåelse, hvilket i sin tur kan øke forskriftsreguleringens EØS-rettslige robusthet ytterligere. Dette delvis siden rekkevidden av «unntaket» for presumtivt mer trafiksikre busser derigjennom innskrenkes (ref. ovennevnte vilkår om at bussen må være i henhold til spesifikke tekniske krav relatert til sidevendte seter og ståplasser for å falle inn under nyttetransportunntakene), og delvis siden tilleggsvilkåret har en klar sammenheng med det underliggende trafiksikkerhetsmålet på den måten at kunnskapskravene bak både løyvekravet og yrkessjåførkompetanse fokuserer på trafiksikkerhet. Imidlertid må rettferdiggjøringslærens nødvendighetsvilkår etterleves, hvilket i denne sammenhengen betyr at dersom krav om yrkessjåførkompetanse er tilstrekkelig for å ivareta den underliggende trafiksikkerhetsmålsetningen, vil det kunne stride mot nødvendighetsvilkåret å knytte tilleggsvilkåret til løyve isteden. Virkeområdene til de to kompetansekravordningene er avgrenset slik at samtlige passasjertransporter underlagt løyveplikt i praksis vil måtte benytte sjåfør med yrkessjåførkompetanse. Motsatt er det slik at en del ikke-løyvepliktige passasjertransporter benytter sjåfør som får godtgjørelse for arbeidet og dermed er underlagt krav om yrkessjåførkompetanse. En del ikke-løyvepliktige transporter har dessuten samme nyttepreg som en del løyvepliktige turvogntransporter, ref. eksempelvis en arbeidsgivers transport av ansatte og hotellers transport av gjester.⁶

Foreliggende forskriftsutkast foreslår i tillegg unntak for veteranbusser og bevaringsverdige kjøretøy. Siden bruk av ståplasser og sidevendte seter under kjøring av veteranbusser og bevaringsverdige kjøretøy sannsynligvis har like stort skadepotensial som bruk av disse passasjerplassene under kjøring med busser omfattet av bruksreguleringen utfordrer disse unntakene kravet til konsistent utforming.

I lys av trafiksikkerhetsbeskyttelsesnivået bruksreguleringen har til formål å realisere, og for å motvirke mulig EØS-rettslig inkonsistens, innskrenkes derfor rekkeviddene av unntakene for veteranbusser og bevaringsverdige kjøretøy. Dette ved at forskriftsutkastet foreslår at veteranbusser og bevaringsverdige kjøretøy kan kun benytte ståplasser og sidevendte seter i lavere hastigheter (inntil 50 km/t) og dessuten kun i forbindelse med spesielle arrangementer. Disse tilleggsvilkårene ivaretar trafiksikkerhetshensynet i rimelig

⁶ Både innenfor løyvepliktige passasjertransporter og kjøring hvor sjåføren er pålagt å ha yrkessjåførkompetanse, vil det variere om fremkommelighets- og miljøhensyn egentlig begrunner bruk av sidevendte seter og ståplasser i forbindelse med den konkrete transporten. Men siden det er retsteknisk utfordrende å finne treffsikre og håndhevbare kriterier som avgrenser hvilke arrangementer som skulle ha vært omfattet av et arrangementsspesifikt unntak rettet mot situasjoner hvor fremkommelighets- og miljøhensyn faktisk begrunner bruk av sidevendte seter og ståplasser, foreslås isteden at dette samfunnsmessige transportbehovet fanges opp av et unntak som avgrenses gjennom målrettede tekniske krav til aktuelle busser og trafiksikkerhetsmotiverte krav til transportforetaket og/eller sjåførene. På denne måten antas relevante legitime hensyn å være avstemt mot hverandre på en EØS-rettslig sett forholdsmessig måte, jf. rettferdiggjøringsvilkårene som må være oppfylt for å rettferdiggjøre restriksjoner på EØS-rettens grunnfriheter.

utstrekning. Vurderingen er dermed at bestemmelsen samlet sett likevel fremstår relativt robust og konsistent i lys av EØS-retten.

3.7 Reguleringer i andre land

Det er ikke gjennomført noen kartlegging av bestemmelsene i andre europeiske land. Vi er likevel kjent med at det finnes begrensninger på bruken av ståplasser i Tyskland, men ikke hvordan denne bestemmelsen benyttes i praksis.

Uoffisielt oversatt lyder bestemmelsen⁷:

§ 22 Ståplass

(1) Ståplasser er kun tillatt dersom kjøretøyet brukes i trolleybuss eller rutebuss.

(2) Ved rutetrafikk med buss som ikke er lokal eller nærliggende lokal rutetrafikk, kan løyvemyndigheten helt eller delvis utelukke adgangen til ståplasser.

Statens vegvesen har hatt dialog og avholdt møte med Transportstyrelsen i Sverige i anledning godkjenning av ombygde busser. Transportstyrelsen har opplyst om at det også i Sverige er regelverk som forbyr montering av sidevendte seter og at dette regelverket har blitt innført i forskjellige trinn fra 2004, med de strengeste reglene innført i 2010. Fra 2004 kunne man ved ombygging i en periode montere sidevendte seter i buss, men disse setene er ikke godkjente som sitteplasser under kjøring, dvs. at de kun er lovlige å benytte når bussen står i ro.

Det er i Sverige avdekket tilfeller av at ombygde busser er tatt i bruk uten å ha blitt fremstilt for godkjenning etter ombyggingen. I slike tilfeller vil opplysningen i vognkortet om antall sitteplasser ikke samsvare med bussens innredning og det vil heller ikke fremgå av vognkortmerknad at kjøretøyet er godkjent ombygget ("ombygd fordon"). Slike busser er dermed ikke lovlige i bruk.

Statens vegvesen og Transportstyrelsen vil fortsette dialogen knyttet til godkjenning og bruk av busser.

4 Om forslaget

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen.

⁷ [BOKraft – nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

Forskriftsforslaget i sin nåværende form er resultat av en lengre prosess, der Statens vegvesens kunnskap sammenholdt med innspill fra enkelte eksterne aktører og departementet har innvirket på utformingen. Formålet med bestemmelsen er å presisere i hvilke tilfeller ståplasser og sidevendte seter kan benyttes, og forbeholde bruk av slike til transport som anses å dekke et samfunnsnyttig behov og som utføres med nyere busser som oppfyller spesifikke tekniske krav til slike passasjerplasser.

Statens vegvesen har vurdert flere alternativer for hvor – og på hvilken måte – innstramningene skal reguleres. Reguleringen må være logisk, forutsigbar for eiere/brukere av kjøretøy, effektiv og enkel å håndheve for Statens vegvesen og politi.

Som nevnt under pkt. 3.1 har vi ikke funnet det hensiktsmessig å endre selve godkjenningsregelverket for buss. Vi har allerede nasjonalt forbud mot å bygge om til sidevendte seter. Videre er det juridisk krevende å innføre godkjenningsregler som får tilbakevirkende kraft. Dessuten ville nasjonale, tekniske godkjenningsbestemmelser kun omfattet norskregistrerte busser (og ikke utenlandske). Endelig har vi visse EØS-forpliktelser knyttet til bruktimport som potensielt ville krevd at busser med sidevendte seter måtte godkjennes og registreres i Norge. Regulering i godkjenningsregelverk er derfor vurdert, men forkastet.

Valget av bruksregelverk (i stedet for godkjenningsregelverk) som egnet reguleringsplattform medfører at reglene vil gjelde for alle som benytter norske veier. Bestemmelsen blir ikke-diskriminerende og vil også omfatte bruk av utenlandskregistrerte kjøretøy i Norge. I tillegg inneholder bestemmelsene færre skjønnsmomenter. Dette gir bedre forutsigbarhet for eier/bruker samt gjør håndhevelsen mer enhetlig og effektiv.

4.1 Forslag til ny regel

Forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 3-1 første og annet ledd foreslås utformet med følgende ordlyd: (se ellers vedlegg der hele § 3-1 er gjengitt)

§ 3-1. Antall personer

- (1) Kjøretøy må ikke brukes med større antall personer på sitteinnretninger eller på andre plasser enn det er registrert for. Under kjøring er det kun tillatt å oppholde seg på registrerte plasser i kjøretøyet, likevel med de begrensninger og tillegg som følger av annet til fjerde ledd. For kjøretøy som ikke er registreringspliktig, gjelder fabrikantens bestemmelse tilsvarende. Liten elektrisk motorvogn kan bare brukes av én person.
- (2) For buss gjelder ved kjøring på veg åpen for alminnelig ferdsel følgende begrensninger:
 1. Ståplasser og sidevendte sitteinnretninger kan kun benyttes i følgende tilfeller:
 - a. Persontransport i rute i henhold til yrkestransportlova § 6 når bussen er godkjent i henhold til FN-regulativ 107.05, eller nyere. Videre må i tillegg buss i klasse I og A være godkjent i henhold til FN-regulativ 17.08, eller nyere, og buss i klasse II, III og B være godkjent i henhold til FN-regulativ 80.03, eller nyere.
 - b. Annen løyvepliktig persontransport når bussen er godkjent i henhold til FN-regulativ 107.05, eller nyere. Videre må i tillegg buss i klasse I og A være

- godkjent i henhold til FN-regulativ 17.08, eller nyere, og buss i klasse II, III og B være godkjent i henhold til FN-regulativ 80.03, eller nyere.
- c. Kjøring i henhold til yrkestransportforskriften § 35 (buss for tog) når bussen er godkjent i henhold til FN-regulativ 107.05, eller nyere. Videre må i tillegg buss i klasse I og A være godkjent i henhold til FN-regulativ 17.08, eller nyere, og buss i klasse II, III og B være godkjent i henhold til FN-regulativ 80.03, eller nyere.
 - d. Kjøring med buss som er 30 år eller eldre, regnet fra første gangs registreringsdato, og som har fritak fra løyve etter yrkestransportforskriften § 23 siste ledd, og som brukes i hastighet inntil 50 km/t i forbindelse med motorhistoriske samlinger og lignende kulturarrangementer.»
 - e. Kjøring med buss som er godkjent som bevaringsverdig etter bilforskriften § 6–8 tredje ledd, og som brukes i hastighet inntil 50 km/t i forbindelse med motorhistoriske samlinger og lignende kulturarrangementer.
2. Bestemmelsene i dette ledd gjelder med virkning fra 1. januar 2026.

4.2 Generelt om paragrafen – struktur og redaksjonelle endringer

Forskrift om bruk av kjøretøy har siden ikrafttredelsen i 1990 blitt endret en rekke ganger. Dette har ført til at strukturen og måten å dele inn paragrafene på nå er forskjellig fra kapittel til kapittel, og noen steder også mellom paragrafene innenfor samme kapittel.

I gjeldende § 3–1 er paragrafen delt inn i tre nummer, angitt slik: 1., 2. og 3., der nr. 2 og 3 består av en rekke alternativer inndelt i bokstaver (a., b., c., osv.). Denne strukturen finner man igjen i øvrige tre paragrafer i forskriftens kapittel 3. Bruken av nummer var en metode som ble benyttet tidligere, mens man nå i større grad har gått over til å dele paragrafene inn i ledd hvor hvert ledd har et tall i parentes foran seg, slik at man skal slippe å telle seg frem til hvilket ledd det er. F.eks. vil sjette ledd angis slik: (6).

I forslaget som vi nå sender på høring, går vi over til ledd angitt med tall i parentes. Det som i dag er nr. 1 blir nå første ledd, altså (1). Deretter tar vi i annet ledd (2) inn de nye bestemmelsene om bruk av ståplasser og sidevendte seter, og da slik at dette leddet deles inn i henholdsvis nr. 1 og 2 hvor de enkelte alternativene i nr. 1 angis med bokstaver. Videre blir det som i dag er nr. 2 og 3 nå tatt inn i henholdsvis nytt tredje og nytt fjerde ledd, og da slik at de respektive alternativene innenfor disse leddene angis med nummer (i dagens ordlyd er de angitt med bokstaver). I nye tredje og fjerde ledd er det for øvrig ingen innholdsmessige endringer, og disse leddene blir dermed ikke nærmere omtalt.

4.3 Omtale av de enkelte ledd/nummer/bokstaver i paragrafen

4.3.1 Første ledd

I nytt første ledd (tilsvarende dagens nr. 1) er det behov for en presisering. På halen av andre setning tillegges «likevel med de begrensninger og tillegg som følger av annet til fjerde ledd». Presiseringen skal tidlig gi leseren et 'frampek' om at det kommer viktig tilleggsinformasjon om adgangen til å oppholde seg på registrerte plasser i buss under kjøring. Hele paragrafen må med andre ord leses for å få det fulle og hele bildet.

4.3.2 Annet ledd

Innledningen til foreslått nytt annet ledd omhandler bl.a. bestemmelsens virkeområde og lyder:

«For buss gjelder ved kjøring på veg åpen for alminnelig ferdsel følgende begrensninger:»

Bestemmelsen gjelder for buss

Bestemmelsen slår fast at den gjelder buss. Dette betyr at den gjelder både buss i gruppe M2 og M3, og samtlige bussklasser, se nærmere omtale i del 3.2. Forbudet mot bruk av ståplasser og sidevendte seter vil derfor i utgangspunktet gjelde alle kjøretøy som er registrert som buss. Dette gjelder både kjøretøy som vanligvis oppfattes som buss, og kjøretøy som omtales om minibuss. Kjøretøy med boinnredning og/eller plass for kjøretøy eller annen last, men som fortsatt er klassifisert som buss, vil også komme inn under virkeområdet til bestemmelsen.

Før 20. oktober 2007 var det mulig å registrere nye typegodkjente minibusser (M2 klasse B) med sidevendte seter. Grunnet lav engangsavgift og enkelte andre trafikale fordeler, har det blitt solgt en god del små minibusser (10–12 seter). Vi kjenner ikke til hvor mange slike busser med sidevendte seter som fortsatt er registrert som buss. Dersom slike minibusser benyttes til privat kjøring, ev. om de benyttes av institusjoner, hoteller eller foreninger e.l., vil de kunne rammes av forbudet. Sidevendte seter, og eventuelt ståplasser, i slike busser vil dermed ikke kunne benyttes under kjøring med mindre et av unntakene i forslagets bokstav a – e kommer til anvendelse.

Bestemmelsen gjelder ved kjøring

Bestemmelsen slår fast at den kun gjelder *ved kjøring*. Bruksbegrensningene kommer følgelig ikke til anvendelse når bussen står parkert. Da er det selvsagt fritt frem å benytte ståplasser og sidevendte seter.

Bestemmelsen gjelder på veg åpen for alminnelig ferdsel

Når det gjelder virkeområde (hvor bestemmelsen gjelder) har Statens vegvesen vurdert alternativene 1) «på offentlig veg» og 2) «på veg åpen for alminnelig ferdsel». Hva som er offentlig veg defineres i veglova § 1 første ledd, og lyder:

«Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV. Alle andre vegar eller gater blir i denne lova å rekne for private.»

Alternativ 1) omfatter alt offentlig vegnett der det er 'allmenn ferdsel'. I dette ligger iht. rettspraksis at vegen må være *åpen for* allmenheten og at det foregår en viss trafikk der.

«Veg åpen for alminnelig ferdsel» er utledet av vegtrafikkloven § 1:

«Denne lov gjelder all trafikk med motorvogn. Den gjelder også annen ferdsel, men da bare på veg eller på område som har alminnelig trafikk med motorvogn.»

Trafikk eller ferdsel omfatter i denne lov også opphold på veg eller på område der det er alminnelig adgang til og vanlig å kjøre med motorvogn.»

Alternativ 2) omfatter i tillegg til offentlig vei *private* veger. Privat vei regnes som åpen for alminnelig ferdsel dersom den ikke er spesielt stengt med bom eller forbudsskilt. Ergo vil alternativ 2) ha det bredeste virkeområdet, da også private veger åpen for allmenheten vil omfattes, f.eks. bomveger der man kan betale en avgift for å kunne passere bommen. Selv om det potensielt vil være relativt få slike private veger der det vil være aktuelt/attraktivt å kjøre buss, ser vi få gode argumenter for at slike veger ev. skal unntas. Forskrift om bruk av kjøretøy, som den foreslåtte bestemmelsen er tenkt tatt inn, i er hjemlet i vegtrafikkloven og det er dermed også naturlig at det benyttes samme virkeområde som i loven. Det presiseres at f.eks. flyplasser, anleggsområder, verftsområder o.l., når disse ikke har alminnelig adgang for alminnelig ferdsel for allmenheten, heller ikke vil bli omfattet av forslaget. Dvs. at f.eks. transport av flypassasjerer inne på flyplassområde ikke vil bli berørt av de foreslåtte begrensingene i bruk av sidevendte seter og ståplasser. I tillegg kan det nevnes at trafikkreglene gjelder fullt ut «på veg åpen for alminnelig ferdsel», uansett om vegen er privat eller offentlig. Statens vegvesen foreslår derfor den videste definisjonen – *veg åpen for alminnelig ferdsel*.

I det videre vil vi omtale de enkelte bokstavene i utkastet til nytt annet ledd.

4.3.2.1 Nytt annet ledd nr. 1 bokstav a) – rutetransport

De foreslåtte innskrenkningene i bruk av ståplasser og sidevendte seter, omfatter ikke «*[p]ersontransport i rute i henhold til yrkestransportlova § 6*», jf. forslaget til nytt annet ledd nr. 1 bokstav a.

Denne presiseringen er tatt med fordi bruk av ståplasser og sidevendte seter blir benyttet i stor grad i rutetrafikk, noe som er helt nødvendig for at trafikkavviklingen (spesielt i de største byområdene) skal kunne skje på en akseptabel, effektiv og miljøvennlig måte. Et forbud mot ståplasser og sidevendte seter som rammet også rutegående trafikk ville kreve en meget stor økning i antall rutebusser i trafikk, og ville også bidra til at kødannelsen ville øke betydelig – og i de store byene da særlig i rushtiden, der trafikken allerede er meget stor. Konsekvensene av å forby ståplasser og sidevendte seter ville derfor være uakseptable fra et trafikkavviklingsperspektiv, og derfor unntar vi i vårt forslag persontransport i rute som er i henhold til yrkestransportlova § 6.

Statens vegvesen har fått opplyst at bruk av buss istedenfor trikk og bane (og antagelig båt) faller inn under ansvaret til fylkeskommunene og deres kollektivselskap/ administrasjonsselskap som persontransport i rute, og derfor også dekkes av dette unntaket.

Når det gjelder tilleggsvilkårene knyttet til teknisk godkjenning etter FN-regulativ 17, 80 og 107 viser vi til nærmere omtale om dette i 4.3.2.4

4.3.2.2 Nytt annet ledd nr. 1 bokstav b) – utenfor rute

«*Annen løyvepliktig persontransport med buss når bussen er godkjent i henhold til FN-regulativ 107.05, eller nyere. Videre må i tillegg buss i klasse I og A være godkjent i henhold*

til FN-regulativ 17.08, eller nyere, og buss i klasse II, III og B være godkjent i henhold til FN-regulativ 80.03, eller nyere.»

Denne bokstaven har til hensikt å tillate bruk av ståplasser og sidevendte seter i annen løyvepliktig transport enn rutetransport som er regulert av bokstav b, og buss for tog som er regulert av bokstav c. Det vil være en god del samfunnsnyttig transportoppdrag som ikke løses innenfor rutetransporten som faller inn under ansvaret til fylkeskommunene og deres kollektivselskap (adm. selskap). Typiske eksempler hvor det kan være hensiktsmessig å benytte busser i klasse I eller II (med ståplasser) vil være shuttlekjøring til festivaler og idrettsarrangementer, transport av fotballsupportere og transport av skoleklasse til svømming.

For å sikre at bussene tilfredsstiller et visst sikkerhetsnivå, stilles det krav om oppfyllelse av visse tekniske krav omtalt ovenfor og nedenfor.

Bestemmelsen viser til at bussen må være godkjent i henhold til FN-regulativ 107.05 for at ståplasser og sidevendte seter skal kunne benyttes. Videre viser bestemmelsen til at bussen i tillegg til FN-regulativ 107 må være godkjent i henhold til FN-regulativ 17 eller 80. Buss i klasse I og A må være godkjent i henhold til FN-regulativ 17.08, eller nyere, og buss klasse II, III og B må være godkjent i henhold til FN-regulativ 80.03, eller nyere, for at sidevendte seter skal kunne benyttes.

Dersom bussen, uansett klasse, er godkjent med ståplasser og/eller sidevendte seter i henhold til tidligere internasjonale eller nasjonale bestemmelser (norske eller utenlandske), så kan ikke disse plassene benyttes til persontransport som beskrevet i forslagets bokstav b.

Når det gjelder tilleggsvilkårene knyttet til teknisk godkjenning etter FN-regulativ 17, 80 og 107 viser vi til nærmere omtale om dette i 4.3.2.4.

4.3.2.3 Nytt annet ledd nr. 1 bokstav c) – buss for tog

I forslagets annet ledd nr. 1 bokstav c) er «*kjøring i henhold til yrkestransportforskriften § 35 (buss for tog)*» ett av de tilfellene der bruk av ståplasser og sidevendte seter fortsatt skal kunne benyttes. Denne bestemmelsen i yrkestransportforskriften slår fast at den «*(...) som har tillatelse til å drive persontransport med jernbane etter jernbaneloven, kan ved nødvendig og midlertidig innstilling av togtilbudet utføre transporten med motorvogn i inntil to måneder uten ruteløyve (...)*».

Dette vil helt konkret og spesifikt bare omfatte de tilfeller der det kjøres buss for tog, som gjøres regelmessig i de ulike situasjonene der togtrafikken ikke kan gå som normalt, enten ved planlagt vedlikehold av jernbanenettet eller ved mer akutte feil, ulykker eller lignende.

Begrunnelsen for at disse tilfellene fortsatt trenger å ha tilgang til å benytte ståplasser og/eller sidevendte seter, er den samme som for rutegående trafikk – nemlig at det er nødvendig å tillate dette for å kunne få en akseptabel trafikkavvikling, når man skal benytte busser for å erstatte togsett som har en totalkapasitet på flere hundre passasjerer hver.

Merk at denne bestemmelsen vil utelukkende gjelde spesifikt buss for tog, og at all øvrig rutegående trafikk som skal benytte sidevendte seter og/eller ståplasser må skje i henhold til yrkestransportlova § 6, jf. forslaget til nytt annet ledd nr. 1 bokstav a (se 4.3.1 ovenfor).

Når det gjelder tilleggsvilkårene knyttet til teknisk godkjenning etter FN-regulativ 17, 80 og 107 viser vi til nærmere omtale om dette i 4.3.2.4.

4.3.2.4 Nærmere om de aktuelle FN-regulativene

FN-regulativ 107.05 stiller en rekke sikkerhetskrav til buss. Virkeområdet til regulativet er utformet slik at det kun er mulig å godkjenne hele bussen. Det er dermed ikke mulig å vurdere enkeltdeler (komponenter og systemer) uten å vurdere hele bussen. Endringsserie 05 var gjeldende ved overgangen fra direktiv 2001/85/EF til FN-regulativet. Endringsserie 05 ble vedtatt av FNs Europeiske økonomiske kommisjon⁸ og kunne benyttes fra 26. juli 2012, og ble obligatorisk minstekrav i Norge fra 16. november 2016.

FN-regulativ 17.08: Virkeområdet til regulativet er utformet slik at det kun er mulig å godkjenne seter som en del av bussen. Det er dermed ikke mulig å vurdere enkeltdeler (som seter) separat uten å vurdere hele bussen. Endringsserie 08 var gjeldende ved overgangen fra direktiv 74/408/EØF med endringer til FN-regulativet. Endringsserie 08 ble vedtatt av FN og kunne benyttes fra 22. juli 2009, og ble obligatorisk minstekrav i Norge fra 1. november 2016.

FN-regulativ 80.03: Med endringsserie 03 ble det innført forbud mot sidevendte seter i buss klasse II, III og B, med mindre bussen har en tillatt totalvekt på mer enn 10 tonn og de sidevendte setene følger de spesifiserte bestemmelsene i regulativet nr. 7.4 og vedlegg 7. Endringsserie 03 var gjeldende ved overgangen fra direktiv 74/408/EØF med endringer til FN-regulativet. Direktiv 74/408/EØF med endringer tillot sidevendte seter i flere bussklasser enn FN-regulativ 80.03. Endringsserie 03 ble vedtatt av FN og kunne benyttes fra 26. juli 2012, og ble obligatorisk minstekrav i Norge fra 1. november 2016.

Når disse tre regulativene ses samlet, er det innføringen av endringsserie 07 til FN-regulativ 107 som vil styre når det tidligst var (teoretisk) mulig å godkjenne en buss som tilfredsstiller forskriftens krav i bokstav a, b eller c for å benytte sidevendte seter eller ståplasser. Denne teoretiske datoen vil være 26. juli 2012.

Noe forenklet kan disse kravene oppsummeres som følger; Hvis bussen ser ut som noe annet enn en vanlig rutebuss eller turbuss innvendig, er det overveiende sannsynlig at ett eller flere av regulativene ikke er oppfylt. FN-regulativene som det vises til, ble som nevnt ovenfor obligatorisk minstekrav for registrering i Norge fra november 2016. I overgangsperioden, fra de ble vedtatt i FN til de ble obligatoriske minstekrav i Norge, vil en del busser kunne tilfredsstille ett eller flere av kravene.

⁸ [Text of the 1958 Agreement](#) | UNECE og [Mission](#) | UNECE

Som beskrevet ovenfor innføres nye tekniske krav (FN-regulativ) gradvis over noen år. De aktuelle bestemmelsene knyttet til busskonstruksjon ble obligatorisk for alle nye busser fra november 2016, men ble i noen tilfeller tatt i bruk tidligere av bussfabrikantene.

Ved å kreve at bussen tilfredsstiller kravene i de angitte tekniske bestemmelsene vil også busser som er registrert tidligere, men faktisk tilfredsstiller de nyere kravene, også kunne benytte ståplasser og sidevendte seter i løyvepliktig persontransport, jf. forslaget annet ledd nr. 1 a, b og c.

4.3.2.5 Nytt annet ledd nr. 1 bokstavene d og e – veteranbusser

Når vi i høringsnotatet benytter begrepet «veteranbuss», så relaterer det seg til at man i veterankjøretøymiljøet ofte benytter en løpende 30-årsgrense for å anse et kjøretøy som «veteran». I forskriften vil vi imidlertid ikke benytte dette begrepet, men i stedet angi at det må ha gått 30 år eller mer siden første gangs registrering.

Gjennom den dialogen vi har hatt med veteranbussmiljøet, se punkt 3.5, har vi en forståelse av at det finnes en del busser som har sidevendte eller skråstilte seter, mens det er færre som har ståplasser. Vi har ikke innhentet konkrete tall, men ift. det totale antall busser i bruk i Norge, utgjør veteranbussene en svært liten andel. Dette er dessuten busser som ruller relativt få kilometer per. år, i alle fall sammenlignet med busser som brukes til ordinær persontransport. Bussene er knapt i bruk om vinteren grunnet større slitasje (salt) og fordi det gjennom vintersesongen heller ikke er arrangementer eller vær/føreforhold som gjør det aktuelt å tilby kjøring med slike busser.

Den nyeste bussen som i dag kan komme inn under veteranbussbegrepet, vil være registrert første gang i 1994. Etter hvert som årene går, vil naturligvis nyere og mer moderne busser passere 30 år. Gitt den slitasje busser utsettes for og de kostnader som er forbundet med å holde gamle kjøretøy «i live», anser Statens vegvesen at det også i fremtiden vil være relativt få busser over 30 år som er registrert. Slike busser vil dermed i all hovedsak fortsatt være basert på en entusiasme for eldre kjøretøy.

Statens vegvesen er, slik regjeringen også har angitt i Hurdalsplattformen (se fotnote i punkt 3.5), opptatt av at veterankjøretøy skal kunne brukes på sammemåte som de ble brukt i sin samtid. Vi har derfor i forskriftsforslaget tatt med to regler som gjør det mulig å benytte ståplasser og sidevendte seter i veteranbusser og busser som godkjennes som bevaringsverdige kjøretøy:

Bokstav d: «Kjøring med buss som er 30 år eller eldre, regnet fra første gangs registreringsdato, som har fritak fra løyve etter yrkestransportforskriften § 23 siste ledd og som brukes i hastighet inntil 50 km/t i forbindelse med motorhistoriske samlinger og lignende kulturarrangementer»

og:

Bokstav e: «Kjøring med buss som er godkjent som bevaringsverdig etter bilforskriften § 6-8 tredje ledd og som brukes i hastighet inntil 50 km/t (i forbindelse med motorhistoriske samlinger og lignende kulturarrangementer)»

Disse to alternativene innebærer at bruk av sidevendte seter og ståplasser i veteranbuss kan være mulig innenfor bokstav d eller e, eventuelt av begge.

Nærmere omtale av bokstav d

Flere motorhistoriske foreninger benytter gamle busser til en kjøring som normalt ville vært ansett som løyvepliktig persontransport. Yrkestransportforskriften gir disse foreningene en mulighet til å få et fritak fra løyvekravet, og ved å vise til dette unntaket i denne bestemmelsen blir det mulig å benytte alle passasjerplassene i busser som har fått slikt fritak. Med bakgrunn i føringer fra Samferdselsdepartementet⁹ stilles det en rekke vilkår for å få fritak fra løyve etter denne bestemmelsen, blant annet må det opplyses om navn og organisasjonsnummer på veteranbussforeningen, kjennemerker på aktuelle busser det søkes om fritak for, vandelsattest iht. yrkestransportforskriften § 6 for lederen av veteranbussforeningen samt beskrivelse av foreningens formål, hva bussene skal brukes til, antall turer og finansiering. Det er også et vilkår at man driver persontransport på vei utelukkende for ikke-kommersielle formål eller at man har en annen hovedbeskjeftigelse enn å drive persontransport på vei.

Som tidligere nevnt er flere av «russebussene/partybussene» eldre busser, gjerne over 30 år, og kan derfor rent aldersmessig omfattes av den innledende ordlyden i bestemmelsen; «*kjøring med buss som er 30 år eller eldre*». Slike busser vil likevel ikke kunne komme inn under bestemmelsens bokstav d, på grunn av vilkårene som stilles for å få fritak fra løyve. At andre veteranbusser, som driftes av veteranbussklubber og har fått løyvefritak i henhold til vilkårene for dette, fortsatt tillates å benytte sidevendte seter og ståplasser begrunnes ut fra en antatt mer trafiksikker og begrenset bruk samt føringene fra regjeringsplattformen om å legge til rette for veterankjøretøy.

Slik regelen foreslås er ikke bruk av ståplasser og sidevendte seter begrenset til kjøring som i utgangspunktet er løyvepliktig, altså kan man ved enhver kjøring med busser med løyvefritak benytte disse plassene.

Nærmere omtale av bokstav e

For å bli godkjent som bevaringsverdig etter bilforskriften § 6.8 tredje ledd, må bussen være minst 30 år eller eldre og gjennomgå en kontroll ved en av Statens vegvesens trafikkstasjoner hvor det blir fastslått at bussen er i original eller tilnærmet original utførelse. Bussene må da forbli i den godkjente utførelsen, og kan kun benyttes ved spesielle anledninger som f.eks. motorhistoriske samlinger og løp og ellers leilighetsvis når bruken ikke er til unødig fare eller ulempe for annen trafikk.

På lik linje med bestemmelsen i bokstav d gjelder den for buss som er 30 år eller eldre. Etter denne bestemmelsen må bussen være godkjent som bevaringsverdig, dvs. at den må være i *original* eller *tilnærmet original* utførelse, jf. bilforskriften § 6–8 andre ledd:

(2) Definisjoner

⁹ Samferdselsdepartementets brev til Rutebilhistorisk Forening 21.04.2016, ref. 16/906.

a. Med «original utførelse» menes den utførelse kjøretøyet hadde fra fabrikantens side, med eventuelle endringer som på det tidspunkt var nødvendig for registrering i Norge, samt eventuelle endringer som følge av tekniske bestemmelser som er gjort tilbakevirkende.

b. Med «tilnærmet original utførelse» menes at kjøretøyet ikke med hensikt skal være vesentlig endret, hverken teknisk eller utseendemessig utvendig eller innvendig, uansett om hensikten har vært å følge en mote eller å gjøre kjøretøyet mer trafiksikkert. Unntatt herfra er tidstypiske modifikasjoner og ombygninger for spesielle formål der det kan dokumenteres at disse ble foretatt og godkjent i den periode da kjøretøyet var i vanlig bruk.

Dvs. at slike busser ikke vil kunne bli godkjent som bevaringsverdig uten å tilbakebygges til original eller tilnærmet original utførelse. Bestemmelsens bokstav e treffer dermed også den målgruppen oppdraget fra departementet beskriver.

Videre følger det en bruksbegrensning knyttet til godkjenningen som bevaringsverdig, jf. bilforskriften § 6–8 syvende ledd:

(7) Kjøretøy som er godkjent etter tredje eller fjerde ledd, skal i tillegg ha følgende bruksvilkår:

a. Må bare benyttes

i. ved spesielle anledninger som f.eks. motorhistoriske samlinger og løp

ii. ellers leilighetsvis når bruken ikke er til unødig fare eller ulempe for annen trafikk.

At veteranbusser som er godkjent som bevaringsverdige tillates å fortsatt benytte sidevendte seter og ståplasser begrunnes ut fra en mer begrenset bruk som følge av bruksbegrensningene som følger av bestemmelsen samt føringene fra regjeringsplattformen om å legge til rette for veterankjøretøy.

4.3.2.6 Felles tilleggsvilkår om hastighet og bruk for bokstavene d. og e.

Trafikksikkerhetshensyn tilsier som tidligere nevnt at bruk av ståplasser og sidevendte seter ('slike plasser') begrenses til det mest nødvendige og samfunnsnyttige. Selv om det åpnes for at også veterankjøretøy kan benytte slike plasser under kjøring, er det ønskelig å begrense adgangen ytterligere. Det foreslås derfor tilleggsvilkår for både bokstav d. og e. som følger:

«..og som brukes i hastighet inntil 50 km/t i forbindelse med motorhistoriske samlinger og lignende kulturarrangementer.»

Om hastighet – inntil 50 km/t

Med økt hastighet øker skadepotensialet ved en mulig kollisjon, og vilkåret slår derfor fast at bruk av slike plasser kun blir tillatt i lavere hastigheter. Det har også blitt vurdert om grensen burde vært satt lavere enn 50 km/t, f.eks. 30 km/t. Imidlertid ville en så lav hastighet muligens medført at bussen ville blitt til hinder for annen trafikk, hvilket ikke er ønskelig. Det vurderes derfor at 50 km/t er et fornuftig 'nivå'. Tilleggsvilkåret er godt begrunnet ut fra trafikksikkerhetshensyn.

Bruk forbeholdt samlinger m.m.

Som tidligere nevnt er det et uttalt formål at anvendelsen av slike plasser under kjøring begrenses mest mulig. For å oppnå dette er det behov for et tilleggsvilkår som forbeholder bruken til mer spesielle anledninger. I tråd med dette er det foreslått at slike plasser kun kan benyttes når kjøring skjer knyttet til 'motorhistoriske samlinger og liknende kulturarrangementer'.

En uttømmende oppramsing av hvilke samlinger/arrangementer som omfattes er ikke mulig å gi, men typisk vil arrangementer i regi av eller i samarbeid med rutebilhistoriske foreninger omfattes. Mer konkret kan det være tale om større eller mindre arrangementer med en viss (lokal)historisk profil, eksempelvis kjøretøytreff, bygdedager, (by)historiske evenementer/jubileer m.m.

Tilleggsvilkåret er godt begrunnet ut fra trafiksikkerhetshensyn og gir et viktig signal om at bruken skal begrenses.

4.3.2.7 Nytt annet ledd nr. 2 – når reglene skal tre i kraft

Dette omtales i punkt 4.6 nedenfor.

4.4 Busser og kjøring som fritas fra forbudet / konsekvenser av forslaget

Forslaget annet ledd nr. 1

Forslagets virkeområde vil innebære at ståplasser og sidevendte seter kun kan benyttes i de tilfellene som listes opp i bokstav a – e. Som beskrevet i punkt 4.3.2 vil da forbudet mot bruk av sidevendte seter og ståplasser gjelde ved f.eks. bruk i privat kjøring, av institusjoner, foreninger eller hoteller. Forbudet vil også gjelde når en virksomhet transporterer egne ansatte til eller fra arbeidsstedet.

Forslaget bokstav a og c

Forslaget vil ikke innebære noen endringer for dagens rutegående busstransport (bokstav a) eller for kjøring med buss iht. yrkestransportforskriften § 35 (buss-for-tog, bokstav c). Disse vil som i dag kunne benytte ståplasser og sidevendte seter uten begrensninger.

Forslaget bokstav d og e

Forslaget vil medføre en liten innstramming for 'veteranbusstiljøet' (bokstavene d og e), se beskrivelse over. Det nye er at for å kunne benytte ståplasser og sidevendte (ev. skråstilte) seter uten begrensning, vil veteranbusser (bokstav d) være avhengige av løyvefritak etter yrkestransportforskriften § 23 siste ledd. Det vil de imidlertid normalt få. Dersom kjøretøyene ikke skulle få løyvefritak vil de alternativt kunne registreres som bevaringsverdige (bokstav e), dog med de bruksbegrensningene som følger av bilforskriften § 6–8. Samlet vurdert får derfor innstrammingen sannsynligvis relativ liten reell effekt for disse.

Forslaget bokstav b – kjøring med buss som oppfyller angitte tekniske krav

Forslaget vil ikke medføre noen endringer for kjøring med buss som defineres som 'annen løyvepliktig persontransport' (bokstav b) og der kjøring utføres med som oppfyller angitte tekniske krav. I slike transporter vil ståplasser og sidevendte seter kunne benyttes uten begrensninger.

Forslaget bokstav b – kjøring med buss som ikke oppfyller angitte tekniske krav

Forslaget vil medføre endringer for kjøring under virkeområdet til bokstav b med buss som *ikke* oppfyller angitte tekniske krav. Busser i denne kategorien (i all hovedsak russebusser/partybusser) vil *ikke* som tidligere kunne benytte ståplasser og sidevendte seter under kjøring. Det er som tidligere nevnt hovedformålet med reguleringen at slike busser skal omfattes av forbudet, gitt lav samfunnsnytte og stor potensiell trafikkfare. Det gjentas for ordens skyld at reguleringen ikke er til hinder for at nevnte busser vil kunne benytte både ståplasser og sidevendte seter når bussen er parkert.

4.5 Kontroll og håndhevelse

Nye reguleringer (påbud/forbud) gitt av myndighetene skal generelt følges av borgerne. Dette gjelder uavhengig av om den enkelte er enig eller uenig i reglene. At regler lojalt følges, og at ev. brudd på reglene sanksjoneres, er viktig for tilliten til myndighetene og mellom borgere.

Statens vegvesen har i forbindelse med utformingen av de nye bestemmelsene både forsøkt å gjøre bestemmelsene klare og forutsigbare (uten for mange skjønnsmomenter), men også sett hen til at de skal være relativt enkle å kontrollere/håndheve av hhv. Statens vegvesen og politiet. Som tidligere nevnt har dette vært en av begrunnelsene for at vi foreslår *bruksbestemmelser* (og ikke godkjenningsbestemmelser). Vedrørende kontroll av annet ledd bokstav b; det vil bli utarbeidet en oversikt over overgangsdatoene for de aktuelle rettsaktene og hovedtrekkene i kravene.

Vår vurdering er at utformingen av de nye bestemmelsene er relativt enkle å håndheve og gir god forutsigbarhet for borgerne. Se også pkt. 5.2 nedenfor.

4.6 Ikrafttredelse og overgangsordninger

Statens vegvesen viser til Samferdselsdepartementets oppdragsbrev. Når det gjelder ikrafttredelse skal Statens vegvesen arbeide «...*med sikte på at eventuelle forskriftsendringer kan settes i verk fra 2025*». Angående overgangsordninger står det: «*Videre bør behovet for overgangsordninger vurderes, blant annet knyttet til inngåtte kontrakter om leie av buss.*»

Ikrafttredelse

Det er sannsynlig at endringene i forskrift om bruk § 3–1 vil kunne bli vedtatt og kunngjort i løpet av 2025, og at regelendringene vil i kraft fra 1. januar 2026.

Generelt er det slik at ved endringer i regelverket så vil man i vurderingen av hvor raskt reglene skal tre i kraft måtte vurdere to forhold: På den ene siden må man se hvor store de negative konsekvensene ved *gjeldende* regelverk er, altså i hvilken grad det er behov for en rask innføring, f.eks. for å ivareta sikkerheten. På den andre siden må man vurdere hvilke

negative konsekvenser forslaget fører med seg, og derav berørte parter behov for å kunne vurdere og eventuelt gjennomføre tiltak for å tilpasse seg de nye reglene.

Trafikksikkerhetshensyn taler for at den foreslåtte endringen trer i kraft så raskt som mulig. På den annen side vil det være aktører, privatpersoner som firmaer, som vil bli økonomisk berørt av disse nye reglene. For de som opererer i markedet med utleie av buss, vil markedet kunne falle bort eller etterspørselen bli redusert. For de som eier buss, vil verdien bli redusert. Disse forholdene tilsier at det er rimelig at det går noe tid fra vedtakelse av reglene til de trer i kraft. Det understrekes fra vår side at det uansett hvor lang tid som går fra vedtakelse til ikrafttredelse vil være slik at noen i en eller annen grad blir negativt berørt hva gjelder økonomiske forhold. Dette forholdet innskrenker imidlertid ikke myndighetenes adgang til å foreslå og dernest gjennomføre endringer i regelverket. Statens vegvesen vil derfor legge mest vekt på at hensynet til trafikksikkerheten jf. det store skadepotensialet og vil derfor foreslå at forskriften trer i kraft 1. januar 2026. Dette er en dato som ligger litt frem i tid gitt en vedtakelse i løpet av første halvår 2025 og som gir aktørene en viss tid til å tilpasse seg nye regler

På denne bakgrunn har Statens vegvesen foreslått annet ledd nr. 2 med følgende ordlyd:

«Bestemmelsene i dette ledd gjelder med virkning fra 1. januar 2026.»

Overgangsordning ikke nødvendig

Statens vegvesen anser at en overgangsordning – utover den perioden som vil være fra vedtakelse til ikrafttredelse (1. januar 2026) – verken er nødvendig eller hensiktsmessig. En eventuell overgangsordning for tiden etter 1. januar 2026 ville ført med seg en rekke utfordringer ift. hvilke kriterier som man skal oppstille for å kunne komme innenfor en slik ordning. Statens vegvesen mener at en ordning som baserer seg på hva som er avtalt mellom private parter før et gitt tidspunkt vil kunne legge beslag på en del offentlige ressurser.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Økonomiske konsekvenser

For visse busser som operere med sidevendte seter og ståplasser vil forskriftsutkastet innebære en innskrenkning i forhold dagens rettstilstand.

Konsekvensen av endringen vil helt konkret innebære at de som er berørt, ikke lenger kan benytte sidevendte seter og ståplasser under kjøring på veg åpen for alminnelig ferdsel.

Det er sannsynlig at en innskrenkning i lovlig bruk av ståplasser og sidevendte seter vil ha økonomiske konsekvenser for de som eier, eller har inngått leieavtale for, buss der nettopp denne bruken som nå er tenkt forbudt er ønsket. For eksempel der bruk av sidevendte seter og ståplasser er en del av poenget med å benytte en buss, vil en innskrenkning av dagens regler kunne føre til at bussen ikke kan benyttes som tiltenkt. Dette kan enten bety at

bussen må bygges om, eller at den får lavere salgs- eller utleieverdi. Det å bygge om et kjøretøy til lovlig utførelse vil innebære en vesentlig kostnad.

Videre vil forslaget gi økonomiske konsekvenser for de profesjonelle aktørene som i dag driver med utleie av denne typen busser, blant annet i forbindelse med russefeiring, utdrikningslag og lignende. En innføring av den foreslåtte regelendringen vil medføre begrensinger i bruken av slike busser. Konsekvensen kan dermed bli at også markedet for salg og utleie av aktuelle busser begrenses. Samtidig er det å forvente at de profesjonelle aktørene i noen grad vil tilpasse seg endringene, dette er det også tilrettelagt for gjennom overgangsperioden.

En annen mulig økonomisk konsekvens vil være at de som har inngått kontrakt om leie av slik buss, kan stå i fare for å måtte betale for en tjeneste som på gjennomføringstidspunktet ikke lenger lovlig kan benyttes som opprinnelig tenkt.

Som nevnt under punkt 4.3.2 kunne minibusser (buss gruppe M2) før 20. oktober 2007 bli godkjent med sidevendte seter. Sidevendte seter i slike minibusser kan ikke benyttes med de foreslåtte begrensingene i bruksbestemmelsen. Mange av disse bussene var 10-seters-busser med sidevendte seter i den helt bakerste seterekken, ofte basert på en 8–9 seters personbil med innmontert ekstra sidevendte seter for å kunne klassifiseres som buss. Disse ble gunstige i innkjøp siden buss har en lavere avgiftsgruppe enn personbil, men med den ulempen at det kreves førerkort klasse D1 for å kunne kjøre dem. Det anslås at langt de fleste av disse bussene har blitt avgiftsfritt ombygget til personbil etter 10 år, da gjerne ved å ta bort de sidevendte setene. Det kan likevel ikke utelukkes at det fortsatt finnes en del slike minibusser med sidevendte seter i bruk. Heller ikke for disse bussene vil det være mulig å benytte sidevendte seter under kjøring.

Videre finnes det busser som er ombygd med boinnredning og/eller plass for kjøretøy eller annen last, men som fortsatt er klassifisert som buss. Med den foreslåtte regelendringen kan ikke disse lenger benytte sidevendte seter under kjøring. Slike busser er ofte privateide og benyttes gjerne av familier i forbindelse med ferie eller utøvelse av fritidsaktiviteter

Hvilke konkrete økonomiske konsekvenser vårt forslag vil få for de ulike berørte gruppene, har vi ikke hatt mulighet til å tallfeste på dette stadiet i regelverksarbeidet. For å lette overgangen noe for de forslaget vil ramme, legger altså regelforslagets andre ledd punkt 2 opp til en overgangsperiode slik at de nye reglene gjelder først fra 1. januar 2026.

5.2 Administrative konsekvenser

For Statens vegvesen og øvrige offentlige myndigheter som politiet, vil de foreslåtte endringene trolig ikke innebære store administrative konsekvenser. Forslaget innebærer ikke behov for mer saksbehandling fra det offentlige, men behandles i henhold til allerede etablert regelverk og søknadsrutiner. Slik de er foreslått, er reglene relativt lite skjønnsmessige og basert på forholdsvis lett kontrollerbare forhold. Om en buss omfattes av unntakene vil kunne kontrolleres visuelt (om den ser ut som en 'vanlig buss') og det vil kunne fremgå av lett tilgjengelig informasjon i vognkortet (registreringsdato, godkjent som bevaringsverdig), eller i form av medbrakt løyve/ruteplan eller vedtak om fritak for løyve. Forslaget burde dermed ikke medføre større utfordringer ved håndheving i forbindelse med

trafikkontroll langs vei (utekontroll). Imidlertid kan det trolig være nødvendig med noe ekstra kontrollvirksomhet i en overgangsperiode etter en eventuell innføring, dette for å sikre at de nye reglene følges.

6 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **21. mars 2025**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer 23/18295 dersom høringssvar sendes inn via e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag