

Regelrådets uttalelse

Om: Endring av yrkestransportforskriften for etablering av register over vegtransportforetaks disponible kjøretøy

Ansvarlig: Statens Vegvesen



Regelrådets konklusjon: **Utredningen har svakheter**

Statens Vegvesen

Deres ref.:
17/182479-14

Vår ref.:
18/00269

Dato:
04.02.2018

Vår saksbehandler:
Magnus Mühlbradt

Uttalelse fra Regelrådet

Om: Endring av yrkestransportforskriften for etablering av register over vegtransportforetaks disponible kjøretøy

Konklusjon: Utredningen har svakheter.

Regelrådets samlede vurdering av forslaget

Regelrådet vurderer at utredningen har svakheter.

Vegvesenet foreslår å opprette et register over veitransportforetaks disponible kjøretøy. Bakgrunnen for forslaget er at det etableres et nasjonalt risikoklassifiseringssystem for veitransportforetak.

Regelrådet oppfatter at tiltaket vil ha positive konsekvenser for seriøse virksomheter ved at de vil oppleve færre tilsyn, og at rapporteringsbyrden vil være begrenset. Regelrådet mener likevel at Vegvesenet burde tydeliggjøre både nytten og kostnaden av forslaget.

Direktoratet burde tallfeste hvor mange virksomheter som blir berørt av forslaget, og estimere tidsbruken knyttet til å møte opplysningsplikten på løpende basis.

Som eksempel på hvordan man kan estimere tidsbruk for administrative kostnader knyttet til statlige tiltak henviser vi til veileder om [Utredning av konsekvenser for næringslivet](#), kapittel 4, side 29.

På de neste sidene kan du lese mer om Regelrådets vurderinger.

Ta gjerne kontakt ved spørsmål.

Med vennlig hilsen
Sandra Riise
leder av Regelrådet

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

1. Om forslaget som er sendt på høring

Statens Vegvesen foreslår en bestemmelse med hjemmel i yrkestransportforskriften som innebærer en plikt for virksomheter til å opplyse om hvilke kjøretøy de disponerer. Plikten til å registrere disponible kjøretøy skal gjelde for virksomheter som driver løyvepliktig gods- eller persontransport. Løyvehaver skal opplyse om alle kjøretøy som omfattes av forskriftsbestemmelsen. De virksomhetene som kun driver løyvefri egentransport vil ikke være omfattes av opplysningsplikten.

Registeret over kjøretøy vil fungere som et supplement til det nasjonale løyveregistret og inngå i Risikoklassifiseringssystemet. Krav om registrering gjelder uavhengig av om kjøretøyene i sin helhet eies av løyvehaver, eller disponeres i henhold til avtale.

Direktoratet fremhever at det er ikke rettslig grunnlag til å pålegge utenlandske foretak å registrere kjøretøy som benyttes i Norge i registeret. Direktivet gjelder imidlertid i alle EU-land som må etablere tilsvarende risikoklassifisering.

2. Regelrådets prioritering

Regelrådet skal bidra til at næringslivet ikke påføres unødvendige byrder gjennom nytt eller endret regelverk, jf. vedtekter for Regelrådet § 1.

Regelrådet skal vurdere utformingen av forslag til nytt eller endret regelverk, både lover og forskrifter, som påvirker næringslivets arbeidsbetingelser og øvrige relevante forhold, jf. vedtektene § 2 første ledd. Rådet står fritt til å prioritere hvilke saker man gir uttalelser i. På denne bakgrunn prioriterer Regelrådet å uttale seg om et utvalg av saker.

Forslaget til Statens Vegvesen gir ikke detaljerte opplysninger om hvordan registreringen av opplysninger skal foregå, men konsekvenser for enkeltaktører innen gods- og persontransport er trolig begrenset, ikke minst ettersom kjøretøy må disponeres mer enn 28 dager for å utløse registreringsplikt. Forslaget vil omfatte et meget betydelig antall bedrifter, og de samlede kostnadene kan dermed bli betydelige.

3. Regelrådets vurdering av utredningen av konsekvenser for næringslivet

Det følger av Regelrådets vedtekter § 2 første ledd at Regelrådet skal ta stilling til om det er gjennomført konsekvensvurderinger etter de krav som utredningsinstruksen stiller, og om virkningene for næringslivet er tilstrekkelig kartlagt. Rådet kan vurdere hvorvidt nytt eller endret regelverk er utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.

Som grunnlag for vurderingen nedenfor har Regelrådet særlig tatt utgangspunkt i kravene til innhold i beslutningsgrunnlaget i utredningsinstruksen kapittel 2. Det vil si pkt. 2-1 Minimumskravene til utredning og pkt. 2-2 Omfang og grundighet.

3.1. Kostnadsvirkninger og nyttevirkninger for næringslivet

Direktoratet skriver at forslaget vil ha konsekvenser for transportbedriftene, men legger til grunn at ressursbruken vil være begrenset. Virksomheten pålegges å registrere opplysninger om disponible kjøretøy, og må benytte ressurser for å vedlikeholde registeret løpende.

Opplysningene som samles inn, vil bli benyttet i Risikoklassifiseringssystemet. Det vil kunne gi grunnlag for at kjøretøy tilhørende foretak med høy risikoprofil kan kontrolleres oftere. Direktoratet skriver at dette også betyr at foretak med kjøretøy hvor det er funnet få mangler, kan kontrolleres sjeldnere.

Det er ikke tallfestet hvor mange aktører som er berørt av dette tiltaket. Direktoratet har heller ikke estimert hvor mye tid som er knyttet til oppdatering, registrering og vedlikehold av registeret av virksomhetene. I henhold til dette, mener Regelrådet at utredningen av virkningene for næringslivet kan forbedres.

3.2. Konkurranssevirkninger for næringslivet

Direktoratet skriver at utenlandske foretak ikke må registrere opplysninger om disponible kjøretøy. Selv om utenlandske foretak vil være registrert i Risikoklassifiseringssystemet, mener Regelrådet at Vegvesenet burde tydeliggjøre hvorvidt opplysningsplikten vil påvirke konkurransen mellom norske og utenlandske virksomheter.

3.3. Forenkling for næringslivet

Regelrådet vurderer at tiltaket betyr en økt byrde for alle bedrifter, men vil over tid kunne føre til færre kontroller av transportfirma som har lite feil og mangler i sin drift.

3.4. Særskilt vurdering av hensynet til små virksomheter

Direktoratet har ikke særskilt vurdert hensynet til små virksomheter i høringsnotatet.

3.5. Alternative tiltak

Det diskuteres ikke i høringsnotatet hvorvidt direktoratet har utredet forskjellige alternativer. For å møte Utredningsinstruksens krav til utredning av alternativer, burde direktoratet tydeliggjøre hvorvidt de mener at det er andre alternative tiltak som er hensiktsmessige for deres ønsket måloppnåelse.

3.6. Forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet

Fra registeret tas i bruk, foreslår direktoratet en implementeringsperiode på tre måneder, slik at virksomhetene skal få tilstrekkelig tid til å registrere kjøretøyene sine. Denne datoen skal gjelde fra første gang en virksomhet får en profil og innlogging til registeret.

I tråd med at direktoratet har omtalt implementeringstid, mener Regelrådet at forutsetningene for en vellykket gjennomføring er tilstrekkelig utredet.

4. Er forslaget utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet?

Direktoratets forslag medfører nye rapporteringsplikter for norske virksomheter. Direktoratet skriver at forslaget vil ha konsekvenser for transportbedrifter ved at det må benyttes ressurser i virksomheten til å vedlikeholde registeret. Ifølge Vegvesenets vurdering, vil ressursbruken være begrenset. Det er likevel ikke forsøkt estimert hvor lang tid det vil ta for virksomhetene å oppfylle opplysningsplikten, og nøyaktig hva som skal innrapporteres. Tatt i betraktning at forslaget vil påvirke hele gods- og persontransportbransjen, vurderer Regelrådet at de samlede byrdene for næringslivet kan bli betydelige.

Regelrådet mener at direktoratet burde tallfeste hvor mange virksomheter som blir berørt av forslaget, estimere tidsbruken knyttet til registreringen, og diskutere hvorvidt det har negative konkurransevridende konsekvenser for norske virksomheter at utenlandske foretak ikke er pliktig til å melde om sine kjøretøy til registeret.