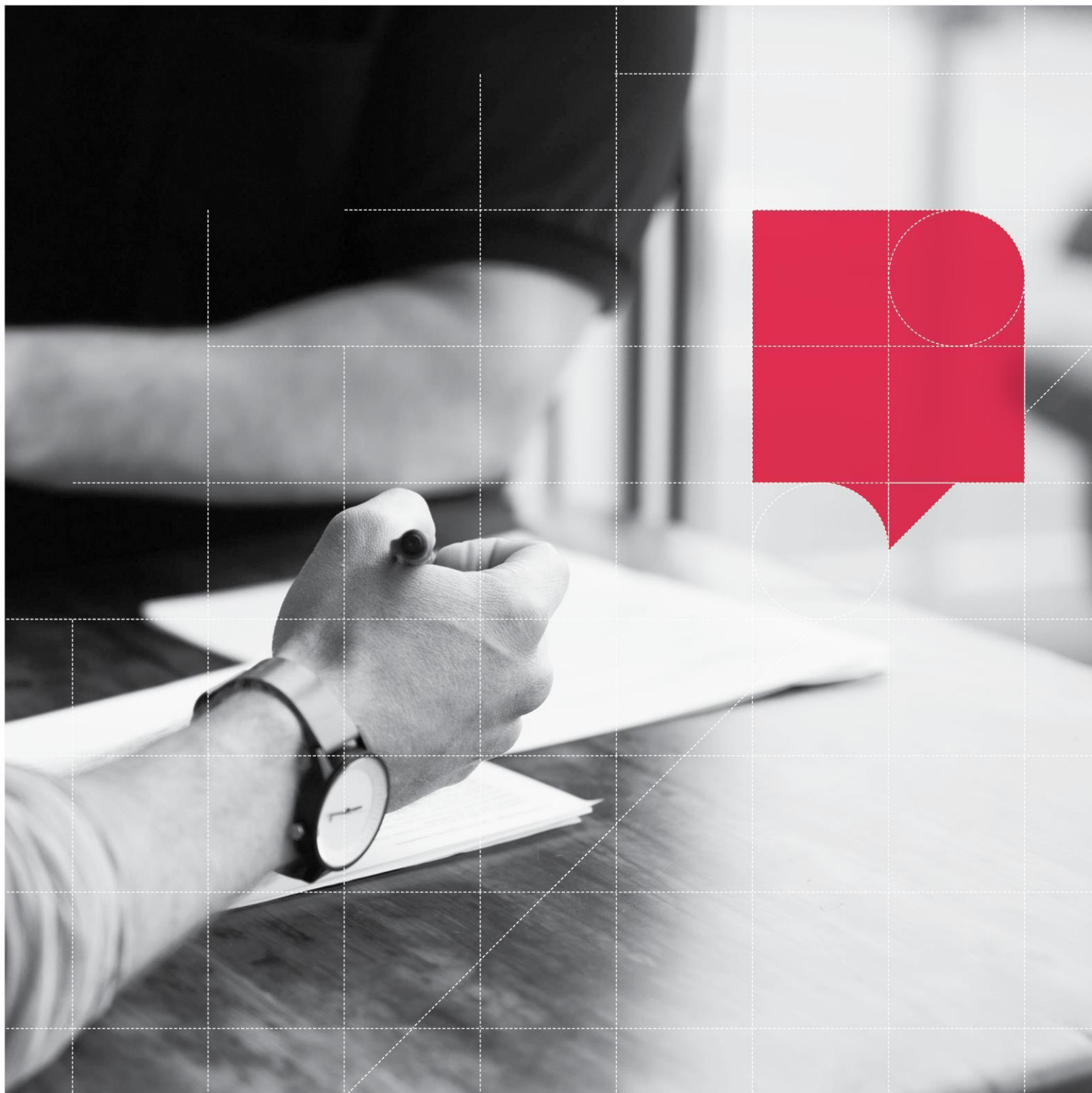


Regelrådets uttalelse

Om: Høring – Forskrift om gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) 2017/1926 om multimodal reiseinformasjonstjeneste

Ansvarlig: Samferdselsdepartementet



Regelrådets konklusjon: **Forslaget er ikke tilstrekkelig utredet**

Samferdselsdepartementet

Deres ref.:	Vår ref.:	Dato:	Vår saksbehandler:
18/268-	19/00045	3.6.2019	Marte Grønvold

Uttalelse fra Regelrådet

Om: Forskrift om gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) 2017/1926 om multimodal reiseinformasjonstjeneste

Konklusjon: Forslaget er ikke tilstrekkelig utredet

Regelrådets samlede vurdering av forslaget

Forslaget til ny forskrift skal implementere kommisjonsforordning (EU) nr. 2017/1926 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan i norsk rett.

Regelrådet skal ta stilling til om det er gjennomført konsekvensvurderinger etter de krav som utredningsinstruksen stiller, og om virkningene for næringslivet er tilstrekkelig kartlagt. Regelrådet mener at forslaget ikke er tilstrekkelig utredet, jf. utredningsinstruksen pkt. 2-1 og 2-2.

Formålet med forslaget kommer i noen grad frem av utredningen, men det mangler en problembeskrivelse, og det er dermed krevende å få en god forståelse av hva forslaget innebærer. Den nasjonale valgmuligheten som følger av ITS-direktivets artikkel 5 er i liten grad gjort rede for. Det er ikke vist til implementering og erfaringer fra andre land. Berørte aktører identifiseres på et overordnet nivå, men det kommer ikke frem hvilke og hvor mange nye aktører som faktisk blir berørt av forslaget. Virkningene for berørte aktører er i noen grad vurdert, men ikke forsøkt tallfestet. Vi kan ikke se at hensynet til små virksomheter er vurdert.

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

Forslaget til ny forskrift skal implementere kommisjonsforordning (EU) nr. 2017/1926 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan i norsk rett.

Multimodal reiseinformasjon er informasjon som utledes av statiske og/eller dynamiske reise- og trafikkdata til brukere og sluttbrukere uansett kommunikasjonsmiddel, og som omfatter minst to transportsystemer og gir mulighet for å sammenligne transportsystemer.

Forslaget skal bidra til å gjøre reiseinformasjon lett tilgjengelig på tvers av transportmiddel og transportformer. Dette vil gjøre det enklere for leverandører av reiseplanleggingstjenester å utarbeide tilpassede reiseplanleggere. For publikum vil det legge til rette for informasjon som gjør det enklere å velge alternative reisemåter til privat bil. Forslaget skal bidra til at reiseplanlegging blir enklere også på tvers av regionale og nasjonale grenser.

Forordningen gjelder for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder for multimodale reiseinformasjonstjenester. Forordningen etablerer de nødvendige spesifikasjonene for å sikre at reiseinformasjonstjenester på EU-plan er nøyaktige og tilgjengelige for ITS-brukere på tvers av grenser.

Spesifikasjonene skal gjelde for alle transportsystemer i EU, både ruteplanbasert transport (luftfart, tog herunder høyhastighetstog, forstadsbane, langdistansebuss, sjøtransport herunder ferge, t-bane, trikk og buss), etterspørselsbasert transport (pendelbuss, pendelferge, drosje, samkjøring, bildeling, bilpool, billeie, sykkeldeling, sykkelleie, bestillingstransport) og personbasert transport (bil, motorsykkel, sykkel, gange).

Hver medlemsstat skal etablere et nasjonalt tilgangspunkt (National Access Point, NAP). Det nasjonale tilgangspunktet skal gi brukere tilgang til landsdekkende reise- og trafikkinformasjon fra de ulike transportformene, inkludert oppdateringer av data fra transportmyndigheter, transportører, infrastrukturforvaltere og tilbydere av behovsstyrte transporttjenester.

Transportmyndigheter, transportoperatører, infrastrukturforvaltere og tilbydere av behovsstyrte transporttjenester skal stille *statiske* reise- og trafikkdata og historiske trafikkdata til rådighet via det nasjonale tilgangspunktet ved å bruke de standardene som er spesifisert i forordningen. Aktørene skal stille til rådighet data på ethvert tidspunkt som finnes i maskinlesbart format. Det er ikke krav til pliktsubjektene om å samle inn data som ikke allerede er samlet inn. Medlemslandene kan beslutte å stille *dynamiske* reise- og trafikkdata til rådighet via det nasjonale tilgangspunktet.

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 gjelder regulering av ny teknologi som kan bidra til bedre informasjonsutveksling innen transportsektoren. Forslaget vil medføre nye plikter for berørt næringsliv, og Regelrådet antar noen av de berørte er mindre virksomheter.

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. Regelrådet har også sett hen til reglene om tidlig involvering av berørte i utredningsinstruksen pkt. 3-1.

3.1. Kostnadsvirkninger og nyttevirkninger for næringslivet

Departementet har i noen grad vurdert kostnadene for berørt næringsliv. Kostnadene er ikke forsøkt tallfestet, men departementet antar at kostnadene ikke vil være særlig store for aktørene. Det kommer ikke frem av høringsnotatet hvor mange aktører som vi berøres av forslaget, men departementet skriver at et potensielt vesentlig høyere antall aktører enn de som leverer data i dag vil kunne være omfattet av forslaget.

De positive virkningene av forslaget er gjort rede for, men det kommer ikke frem hvorfor fraværet av tiltak utgjør et problem.

På bakgrunn av dette mener Regelrådet at utredningen av virkninger for næringslivet har svakheter.

3.2. Konkurransenvirkninger for næringslivet

Forordningen sier at data skal være tilgjengelig for utveksling og viderebruk innen EU uten forskjellsbehandling via det nasjonale tilgangspunktet. Det står i høringsnotatet at: *«Vilkårene for bruk av trafikk- og reisedata som stilles til rådighet gjennom det nasjonale tilgangspunktet kan fastsettes gjennom en lisensavtale. Vilkårene må ikke begrense muligheten for viderebruk eller brukes til å begrense konkurransen»*. Ut over dette kan vi ikke se konkurransevirkninger er vurdert.

Slik Regelrådet ser det vil bedre tilgang til informasjon om ulike transporttilbud komme brukerne av tjenestene, inkludert næringsliv som bruker transporttjenester, til gode. For virksomheter som tilbyr transporttjenester vil det være en fordel at tjenestene blir bedre kjent, men forslaget kan samtidig bidra til skjerpet konkurranse mellom transporttilbydere ved at flere alternative transporttilbydere blir gjort kjent og lettere kan sammenlignes.

Det oppgis at forslaget skal bidra til å gjøre det lettere for leverandører av reiseinformasjonstjenester å utarbeide tilpassede reiseplanleggere. Samtidig skal det opprettes et nasjonalt tilgangspunktet som skal gi brukere tilgang til landsdekkende reise- og trafikkinformasjon fra ulike transportformer. Det kan stilles spørsmål til om det vil være insentiver for private tilbydere i å utvikle reiseinformasjonstjenester når man skal konkurrere med en statlig drevet tjeneste der all informasjon er tilgjengelig.

På bakgrunn av dette mener vi utredningen at konkurransevirkninger har svakheter.

3.3. Forenkling for næringslivet

Etter det Regelrådet kan se inneholder ikke forslaget forenklinger for næringslivet.

3.4. Digitalisering

Forslaget handler om tilgjengeliggjøring av data i nærmere angitte formater for data som allerede finnes digitalt. Det er oppgitt detaljerte spesifikasjoner for hvilke formater som skal anvendes for ulike data.

3.5. Særskilt vurdering av hensynet til små virksomheter

Etter det Regelrådet kan se er ikke hensynet til små virksomheter vurdert. Det kommer frem av høringsnotatet at transportmyndigheter, transportoperatører, infrastrukturforvaltere og tilbydere av behovsstyrte transporttjenester skal levere data til det nasjonale tilgangspunktet. Departementet gir ingen nærmere beskrivelse av det berørte næringslivet. Regelrådet antar noen mindre virksomheter vil kunne omfattes av forslaget, og mener hensynet til disse burde vært vurdert. Tilpasning til de nye kravene kan tenkes å bli særlig krevende for mindre virksomheter.

3.6. Alternative tiltak

Forslaget gjelder gjennomføring av en EU-kommisjonsforordning. Når det gjelder forordninger er Regelrådet klar over at disse skal gjennomføres som de er, med unntak av de områdene der forordningen gir nasjonalt handlingsrom.

Det kommer frem av høringsnotatet at kommisjonsforordningen skal gjelde i overensstemmelse med ITS-direktivet artikkel 5, som sier at medlemsstatene skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at spesifikasjonene vedtatt av kommisjonen anvendes på ITS-applikasjoner og –tjenester når de innføres. Det står videre at «*dette berører imidlertid ikke hver medlemsstats rett til å treffe beslutninger som sin egen innføring av slike applikasjoner og tjenester*». Regelrådet mener det ikke kommer klart frem av høringsnotatet hva denne nasjonale beslutningsmulighet innebærer. Etter det vi kan se er det ikke drøftet hvordan departementet forholder seg til denne beslutningsmuligheten. Videre savner Regelrådet en vurdering av hvordan implementeringen av denne forordningen er gjort i andre land.

På bakgrunn av dette mener Regelrådet at det er svakheter i utredningen av alternativer.

3.7. Forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet

Høringsnotatet opplyser om forordningens frister for når statistisk reise- og trafikkdata skal gjøres tilgjengelige. Fristene gjelder for det utvidede TEN-T-nettverket, men departementet spesifiserer ikke hvilke transporttjenester som er omfattet av dette nettverket. En del data skal gjøres tilgjengelige allerede fra 1. desember i år. Departementet skriver at disse dataene i all hovedsak allerede er tilgjengelige gjennom Entur og Statens vegvesen.

Departementet skriver videre at dataene som samles til Entur i dag følger de spesifikasjoner og standarder som følger av kommisjonsforordningen. For de aktørene som ikke allerede leverer data til Entur må data som skal gjøres tilgjengelig i henhold til forordningen følge spesifikasjonene forordningen gir. Departementet skriver at dette særlig vil gjelde de kommersielle aktørene som ikke leverer data til Entur i dag. Det kommer ikke frem av høringsnotatet hvordan berørte virksomheter skal informeres, eller om departementet har vært i kontakt med berørte virksomheter i forkant av høringsrunden.

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

Det er usikkerhet om nytten ved forslaget siden tiltaket ikke er sammenlignet med «nullalternativet» (fravær av tiltak). Det er også usikkerhet om kostnaden for berørt næringsliv. På bakgrunn av dette kan ikke Regelrådet svare på om målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.