

# Regelrådets uttalelse

Om: **Forslag til endringer i diverse forskrifter for å redusere hastighetsforskjeller mellom kjøretøy på veg**  
Ansvarlig: **Statens vegvesen**



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

Statens vegvesen

Deres ref.:

21-40227-1

Vår ref.:

21/00115

Vår saksbehandler:

Merete Grøtt Grinde

Dato:

25.05.2021

## Uttalelse

Om: **Forslag til endringer i diverse forskrifter for å redusere hastighetsforskjeller mellom kjøretøy på veg**

Konklusjon: **Forslaget er ikke tilstrekkelig utredet**

### Regelrådets samlede vurdering av forslaget

Statens vegvesen har sendt på høring flere forslag til endring i diverse forskrifter for å redusere hastighetsforskjeller mellom kjøretøy på veg.

Minimumskrav for utredninger er at de seks spørsmålene i utredningsinstruksen punkt 2-1, så langt det lar seg gjøre, blir besvart. Regelrådet kan ikke se at utredningen oppfyller disse kravene. Regelrådet mener de positive og negative virkningene for næringslivet ikke er tilstrekkelig belyst. Det er heller ikke helt tydelig hvor mange som blir berørt av forslagene. Regelrådet kan ikke se at det er drøftet hovedalternativer eller forutsetning for vellykket gjennomføring i høringsnotatet. Etter Regelrådets vurdering er det også usikkerhet om målene kan oppnås til en relativ sett lav kostnad for næringslivet.

På den bakgrunn mener Regelrådet forslaget ikke er tilstrekkelig utredet.

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 godkjent og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*

## **1 Om forslaget som er sendt på høring**

Statens vegvesen har sendt på høring endring i flere forskrifter for å redusere hastighetsforskjellene mellom kjøretøy på veg. De tre hovedforslagene er:

- Økning av minimumskravet til en motorvogns konstruktive hastighet for å ha lov til å kjøre på motorveg og motortrafikkveg.
- Øke tillatt kjørehastighet for bil som trekker tilhenger uten bremses med aktuell totalvekt på 300 kg eller mer fra 60 til 80 km/t.
- Øke tillatt kjørehastighet for bil som trekker tilhenger fra 80 til 100 km/t. (Tempo 100-ordningen)

Hensikten med forslagene er å utjevne hastighetsforskjellene blant kjøretøy på norske veier, og på den måten bidra til bedre trafikkflyt, forbedret fremkommelighet og økt trafikksikkerhet.

## **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 vi gir uttalelser til. På denne bakgrunn prioriterer Regelrådet å uttale seg om et utvalg av saker.

God fremkommelighet er viktig for næringslivet. Det er flere forskjellige næringsvirksomheter som vil bli berørt av de ulike forslagene, både positivt og negativt, og det kan potensielt være veldig mange berørte. Det er viktig at regelverk er godt utredet og utformet på en måte som ikke gir unødvendige byrder for næringslivet. Regelrådet har med bakgrunn i dette valgt å uttale seg til denne høringen.

## **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 punkt 2-1 Minimumskravene til utredning og punkt 2-2 Omfang og grundighet. Regelrådet har også sett hen til reglene om tidlig involvering av berørte i utredningsinstruksen punkt 3-1.

### **3.1. Kostnadsvirkninger og nyttevirkninger for næringslivet**

Høringsnotatet gjør rede for hvem som i hovedsak blir berørt av forslaget om å endre minimumshastigheten på motorveg, men Regelrådet kan ikke se at berørt næringsliv er beskrevet, og Statens vegvesen har ikke tallfestet hvor mange som berøres, for eksempel hvor mange saktegående «motorredskaper» som kan bli omfattet av forbudet. Statens vegvesen

skriver at det kan gi negative konsekvenser for berørt næringsliv, men ikke i hvilken grad og i hvilke sammenhenger. Regelrådet mener det ikke er tydelig hvor mange Statens vegvesen mener ikke vil ha alternative traseer til motortrafikkveg, og om de eventuelt har vurdert et unntak for disse. Regelrådet mener det hadde vært lettere å se nødvendigheten av kostnadsbyrden om nytten var belyst i større grad. Regelrådet mener det også med fordel kunne vært drøftet i høringsnotatet om det kan bli utilsiktede effekter ved forslaget, for eksempel om problemet med trafiksikkerheten blir forverret på de alternative traseene.

I forbindelse med endring i hastighetsgrensene for bil som trekker henger er heller ikke berørte næringer beskrevet. Etter Regelrådets vurdering kunne de positive sidene med forslaget vært drøftet i større grad. Videre kunne Statens vegvesen redegjort for hvilke effekter forslaget har gitt i andre land og da anslått de positive virkningene med færre ulykker. Det burde også vært nærmere vurdert om og i hvilken grad produsenter og importører av tilhengere blir berørt av forslaget.

### **3.2. Konkurransenvirkninger for næringslivet**

Konkurransenvirkningene i forbindelse med periodisk kontroll av tilhengere burde vært drøftet i høringsnotatet. Virksomheter som i dag har godkjenning som kontrollorgan 01, 04 og 05 skal kunne kontrollere tempo 100-hengere. Slik Regelrådet forstår det, vil forhandlere som i dag kan utføre reparasjoner på tilhengere, men som ikke er godkjent som kontrollorgan, ikke kunne utføre periodisk kjøretøykontroll på disse hengerne. Vi stiller dermed spørsmål til om de potensielt også kan miste en del av inntektene som reparasjonene utgjør i dag.

### **3.3. Forenkling for næringslivet**

Forslagene om økning av maksimal tillatt hastighet med bil som trekker henger vil forhåpentligvis gjøre at fremkommeligheten for mange næringsdrivende vil bli forbedret. Men Regelrådet stiller imidlertid spørsmålsteget til om reguleringen i forbindelse med tempo-100 ordningen kunne blitt utformet enklere. Det er viktig at alle berørte parter av forslaget forstår hvilke nye plikter som blir innført.

### **3.4. Særskilt vurdering av hensynet til små virksomheter**

Berørt næringsliv er ikke beskrevet, og det kommer ikke frem om det er store eller små aktører. Det er heller ikke tatt inn særskilte vurderinger av hensynet til små virksomheter i utredningen. Regelrådet mener det burde vært vurdert om det er behov for unntak for de virksomhetene som ikke har alternativ traseer til motortrafikkveg.

### **3.5. Alternative tiltak**

Regelrådet kan ikke se at det er vurdert alternativer for å oppnå målet med bedre trafiksikkerhet, trafikkflyt og forbedret fremkommelighet for noen av de tre hovedforslagene. For eksempel om det kunne vært foreslått mindre inngripende tiltak for forslaget om ny minstehastighet som merking, varsling, lys osv. Det er positivt at det i forbindelse med dette forslaget er vurdert alternativer for innretning og hvilken fartsgrense som bør velges. Det er også positivt at det er vist til hvordan problemstillingen er løst og regelverket er utformet i andre land for alle tre hovedforslagene. Regelrådet kan ikke se at nullalternativet er vurdert for noen av forslagene.

### **3.6. Forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet**

Regelrådet kan ikke se at forutsetninger for en vellykket gjennomføring er drøftet i høringsnotatet. For eksempel kunne Statens vegvesen skrevet noe mer om hva slags informasjon og veiledning de planlegger for å nå ut til de berørte av forslaget. Regelrådet vil også anbefale å undersøke muligheten for evaluering av regelverket for å kunne se om målene med reguleringene er nådd, samt å avdekke, og eventuelt justere, for utilsiktede virkninger av forslagene.

### **3.7. Andre kommentarer til utredningen og gjennomføringen av høringen**

Regelrådet mener det er positivt at Statens vegvesen inviterte til oppklaringsmøte, da det kom inn flere spørsmål med usikkerhet rundt forslaget om tempo 100-ordningen. Regelrådet stiller imidlertid spørsmål til om ikke møtet burde vært åpent for alle interesserte. Regelrådet kan ikke se om det har vært tidlig involvering av berørte før forslaget ble sendt på høring.

Vi gjør oppmerksom på at det følger av utredningsinstruksen punkt 4-3 at Regelrådet skal informeres om høringen når forslag til lov og forskrift som er særlig relevant for næringslivet legges ut på høring. Vi kan ikke se å ha mottatt informasjon om denne saken, og ber om at dere i fremtiden også setter Regelrådet som mottaker av høringer som berører næringslivet.

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

Det er tre ulike forslag med tilsvarende utredning for hvert av forslagene. Forslaget om å endre minimumshastigheten på motorveg og motortrafikkveg er det ikke drøftet mindre inngripende tiltak, det er ikke klart hvor mange som blir berørt og hvilke kostnader som kan påløpe. På den bakgrunn mener Regelrådet at det er usikkerhet om forslaget er utformet slik at målene kan oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet for denne delen av forslaget.

I forbindelse med forslaget om å øke tillatt kjørehastighet for bil som trekker tilhenger uten bremses med aktuell totalvekt på 300 kg eller mer fra 60 til 80 km/t legger Regelrådet det til grunn at det vil gi positive effekter for næringslivet og forslaget er utformet slik at målene kan oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.

I forbindelse med forslaget om å innføre en tempo-100-ordning antar Regelrådet at dette isolert sett vil gi positive effekter for næringslivet. Men vi stiller spørsmålstegn til om regelverket kunne vært utformet på en enklere måte slik at det er lettere å forstå for aktørene i markedet. Et enkelt og klart regelverk vil trolig også gjøre at flest mulig vil benytte seg av muligheten og dermed gi større måloppnåelse. Regelrådet kan ikke konkludere om dette forslaget er utformet slik at målene kan oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.