

Regelrådets uttalelse

Om: **Forslag til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven
(gjennomføring av EU 2020/1054 og EU 2020/1055)**

Ansvarlig: **Statens vegvesen**



Regelrådets konklusjon: **Utredningen har svakheter**

Statens vegvesen

Deres ref.:	Vår ref.:	Vår saksbehandler:	Dato:
21/143846	21/00206	Rosenberg og Frantzen	08.10.2021

Uttalelse

Om: **Forslag til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (gjennomføring av EU 2020/1054 og EU 2020/1055)**

Konklusjon: **Utredningen har svakheter**

Regelrådets samlede vurdering av forslaget

Statens vegvesen foreslår, på vegne av Samferdselsdepartementet, endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven for å kunne gjennomføre EUs Mobilitetspakke i norsk rett. Det foreslås også enkelte andre endringer. Regelrådet vurderer at utredningen har svakheter.

Regelrådet mener det er positivt at Statens vegvesen i høringsnotatet beskriver innholdet i og mulige virkninger fra EUs mobilitetspakke. Det er nyttig at det gis et slikt overblikk på det kommende regelverksarbeidet.

Regelrådet peker imidlertid på at berørt næringsliv i liten grad er beskrevet i høringsnotatet og at virkningene for berørt næringsliv hovedsakelig er overordnet og kvalitativt beskrevet.

Regelrådet oppfordrer Statens vegvesen til å vurdere om flere av virkningene for berørt næringsliv kan tallfestes og verdsettes i det videre arbeidet med gjennomføring av mobilitetspakken i Norge.

Regelrådet mener også at Statens vegvesen kunne vært tydeligere på hvilke lovendringer som er helt nødvendige for å gjennomføre mobilitetspakken og annet EØS-regelverk, og hvilke forslag som går lengre enn forordningene krever.

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

På vegne av Samferdselsdepartementet forslår Statens vegvesen endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven for å kunne gjennomføre EUs Mobilitetspakke i norsk rett. Det foreslås endringer i vegtrafikkloven § 13 fjerde ledd i forbindelse med utvidelse av formålet med fartsskriver og i § 21 for å sikre hjemmel for plikt til å registrere nye opplysninger i fartsskriveren. I yrkestransportloven foreslås det endringer i § 29a om elektronisk register og i § 38 om kontroll, samt en ny bestemmelse i § 39a om behandling av personopplysninger. Statens vegvesen legger opp til at forordningene i EUs mobilitetspakke skal gjennomføres i norsk rett i form av forskrifter. Forslag til endringer i relevante forskrifter vil komme på egen høring som er planlagt i løpet av høsten 2021.

I tillegg foreslår Statens vegvesen presiseringer av enkelte andre bestemmelser i vegtrafikkloven for å sikre tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag og effektive kontrollmuligheter. Det foreslås endringer for å forankre forbud mot manipulasjon av fartsskriver i vegtrafikkloven § 13a, samt en utvidelse av grunnlaget for bruksforbud etter § 36 første ledd bokstav h for nærmere angitte brudd på reglene om fartsskriver. Det foreslås presisering av vegtrafikkloven § 10 om kontroll når det gjelder bruk av elektroniske kontrollverktøy for å reflektere generell samfunnsutvikling og for å sikre samsvar med forslag til ny kontrollhjemmel i yrkestransportloven § 38.

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.

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 nyttevirksomheter for næringslivet

Regelrådet vurderer at berørt næringsliv i liten grad er omtalt og beskrevet i høringsnotatet. I det videre arbeidet med gjennomføring av mobilitetspakken, vil vi oppfordre til å beskrive berørt næringsliv mer inngående. Regelrådet mener det er viktig at bedrifter og næringer som blir berørt beskrives i alle utredninger og høringsforslag av denne typen. Bedriftene som berøres kan da

komme med synspunkter og det vil bli enklere å utrede virkningene for de berørte og å tenke ut smarte og forenkende løsninger i regelverksforslaget. For å veilede nærmere om dette gir vi noen råd om hvordan utredere kan beskrive næringslivet som berøres av regelverksforslag på våre websider ([lenke](#)). Vi har også noen tips til hvor utredere kan finne relevant statistikk om næringslivet ([lenke](#)).

Regelrådet vurderer at det hovedsakelig er gitt en overordnet og kvalitativ beskrivelse av virkningene for berørt næringsliv. Det er positivt at omtalen av virkningene er sortert etter ulike grupper av berørte, slik at det blir tydeligere hvem virkningene ventes å omfatte.

Regelrådet vurderer at det er positivt at Statens vegvesen informerer om ventede virkninger av forordningene allerede i dette høringsnotatet, fordi det er naturlig å se reglene i sammenheng. Samtidig blir det noe mer uklart hvilke virkninger som følger av regelendringsforslagene i dette høringsnotatet, og hvilke virkninger som ventes fra gjennomføringen av forordningene som skal sendes på egen høring.

Det foreslås en ny setning i vegtrafikkloven § 13 som gjelder såkalt manipulasjonsutstyr: «Det er forbudt å produsere, distribuere, markedsføre og/eller selge utstyr som nevnt i § 13a første ledd.» Regelrådet mener at virkningene av dette forbudet burde blitt nærmere diskutert i høringsnotatet.

Regelrådet vil oppfordre Statens vegvesen til å vurdere om flere av virkningene for berørt næringsliv kan tallfestes og verdsettes i det videre arbeidet med gjennomføring av mobilitetspakken i Norge. Regelrådet mener for eksempel at det vil gi et bedre beslutningsgrunnlag å vise beregninger av mulige utstyrsanskaffelser for en «gjennomsnitts-bedrift» enn å ikke vise noen beregninger. Dette gjelder også for forordninger som må gjennomføres uten stort nasjonalt handlingsrom. Regelrådet mener det er viktig at virkningene synliggjøres også av slikt regelverk. For å veilede nærmere om dette har vi beskrevet kjennetegn ved gode høringsnotater om EØS-relevant regelverk som berører næringslivet på våre websider ([lenke](#)).

3.2. Konkurransvirkninger for næringslivet

Det fremkommer i høringsnotatet at ett av formålene med EUs mobilitetspakke er å sikre rettfærdig konkurranse i vegtransportsektoren. Dette trekkes inn flere steder i høringsnotatet. For eksempel skriver Statens vegvesen i forbindelse med forslag til forbud mot manipulasjon av fartsskriver at «juks og manipulasjon er en stor risiko for trafikkikkerheten, forringer sjåførens arbeidsvilkår og er konkurransevridende». Regelrådet mener det er positivt om Statens vegvesen legger vekt på konkurransevirkninger for næringslivet i det videre arbeidet med gjennomføring av regelverket, herunder passer på å unngå konkurranseulempen for norske virksomheter vis a vis konkurrenter fra andre land, så langt det er mulig.

3.3. Forenkling for næringslivet ved gjenbruk av data i det offentlige?

Regelrådet forstår det slik at enkelte av forslagene medfører økt registreringsarbeid for næringsaktørene. I den forbindelse vil rådet oppfordre til å vurdere muligheten for gjenbruk av data på tvers av offentlige instanser slik at næringsdrivende kun rapporterer samme data én gang til myndighetene. For eksempel: kunne det tenkes mulig å hente informasjon om antall ansatte i

en virksomhet (jf. forslag til endringer i yrkestransportloven § 29 a) fra informasjon selskapet allerede rapporterer til det offentlige på annet vis?

3.4. Særskilt vurdering av hensynet til små virksomheter

Regelrådet kan ikke se at det er gjort særskilte vurderinger av hensynet til små virksomheter i høringsnotatet. Regelrådet mener at omtalen av berørt næringsliv burde inneholdt en beskrivelse som viste om det er mange små virksomheter i bransjen. Dette kunne legge grunnlaget for å vurdere behovet og muligheten for eventuelle lettelser eller unntak for de minste virksomhetene.

3.5. Alternative tiltak

Regelrådet mener Statens vegvesen kunne vært tydeligere på hvilke lovendringer som er helt nødvendige for å gjennomføre mobilitetspakken og annet EØS-regelverk, og hvilke forslag som går lengre enn forordningene krever. For eksempel er det ikke helt tydelig utfra høringsnotatet om den nye setningen som foreslås i vegtrafikkloven § 13 som gjelder manipulasjonsutstyr («Det er forbudt å produsere, distribuere, markedsføre og/eller selge utstyr som nevnt i § 13a første ledd.») er nødvendig for å gjennomføre EØS-regelverk eller om det er et forslag Statens vegvesen har lagt til utfra egen vurdering.

Videre kunne det være nyttig å omtale gjennomføringen i våre naboland i enda større grad. I og med at regelverket regulerer nettopp mobilitet mellom land, er det viktig å vurdere hvordan våre naboland har implementert reglene. For eksempel kommer det ikke tydelig frem om forslaget om å kunne forby bruk av motorvogn dersom det avdekkes manipulasjon av eller mangler på fartsskriveren, er i tråd med praksis i andre land. Det er uklart om det følger av EØS-regelverk eller er noe Statens vegvesen har lagt til utfra egen vurdering.

Regelrådet kan ikke se at det er vurdert alternativer for de forslagene til regeljusteringer som foreslås av andre årsaker enn gjennomføring av Mobilitetspakken.

3.6. Forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet

Regelrådet oppfatter at selve høringen av lovendringsforslagene er en form for tilrettelegging for at reglene i mobilitetspakken kan gjennomføres på en god måte i Norge.

I det videre regelverksarbeidet vil rådet oppfordre til å tilrettelegge for en vellykket gjennomføring for næringslivet i Norge ved å sikre god informasjon, veiledning, hensiktsmessige ikrafttredelsestidspunkter og eventuelle overgangsordninger der det er rom for det.

3.7. Andre kommentarer til utredningen og gjennomføringen av høringen

Regelrådet registrerer at det arbeides med flere parallelle regelverksprosesser på dette området, f.eks. om endringer i yrkestransportlovens kapittel 8 om kontroll og sanksjoner. Regelrådet vil stille spørsmål ved om ikke flere av disse prosessene burde samles i felles høringer slik at det blir enklere for høringsinstansene å overskue helheten i de regelendringene som foreslås.

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

Regelrådet forstår utfra høringsnotatet at de største virkningene for berørt næringsliv vil følge av gjennomføring av forordningene i forskrifter, og at disse vil sendes på egen høring. Regelrådet har i denne uttalelsen pekt på en del forhold som vi mener det er viktig å ivareta i det videre regelverksarbeidet.

Vi antar at lovforslagene i dette høringsnotatet i seg selv fører til relativt små endringer. Vi er usikre på om Statens vegvesen går lengre enn nødvendig i forslaget om å lovfeste forbud mot produksjon, distribusjon, markedsføring og salg av utstyr som kan overstyre eller manipulere fartsskriver, speedometer mv. Dette forbudet kommer i tillegg til forbudet om å besitte eller bruke slikt utstyr (§ 13 i vegtrafikkloven). Regelrådet ser ikke bort fra at slikt utstyr kan ha en lovlig anvendelse på andre områder. Vi lurer også på om begrepet 'utstyr' er dekkende. Vi mener derfor at et slikt forbud må være godt utredet og presist innrettet, slik at det ikke oppstår utilsiktede konsekvenser.