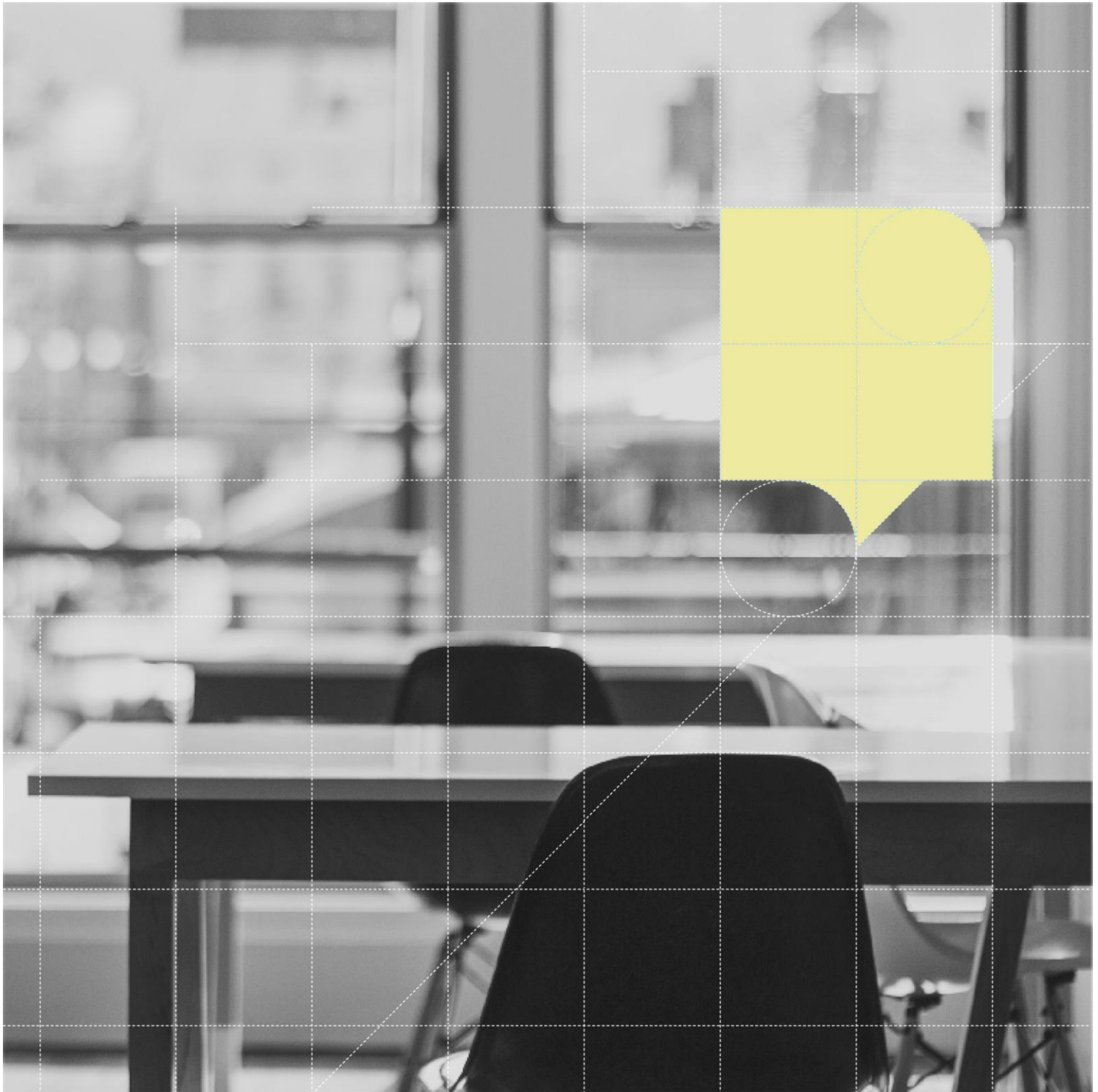


Regelrådets uttalelse

Om: **Endringer i trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften**

Ansvarlig: **Statens Vegvesen, Trafikant og kjøretøy**



Regelrådets konklusjon: **Utredningen har svakheter**

Statens Vegvesen, Trafikant og kjøretøy

Deres ref.:
21-249842

Vår ref.:
22/00022

Vår saksbehandler:
Jørgen Falkheim

Dato:
15.02.2022

Uttalelse

Om: **Endringer i trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften**
Konklusjon: **Utredningen har svakheter**

Regelrådets samlede vurdering av forslaget

Statens vegvesen har sendt forslag til endring av trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften på høring.

Regelrådet mener Statens vegvesen har sendt ut et ryddig og oversiktlig høringsnotat. Likevel vurderer vi at problembeskrivelsen burde vært mer utfyllende i høringsnotatet. Det gjelder særlig spørsmålet om hvordan tiltakene som foreslås påvirker samlet trafikksikkerhet og kostnader i kjøreopplæringen.

Omfanget av og grunnlaget for ulovlige kjøreskoler er ikke nærmere redegjort for i høringsnotatet. Tiltakene som foreslås i høringsnotatet kan synes å være av en slik art at det bare bidrar til å avdekke og eventuelt stanse ulovlig virksomhet, mens de underliggende årsakene til omfanget av ulovlig virksomhet ikke adresseres.

Dersom omfanget av ulovlig kjøreskolevirksomhet er stort, og representerer et opplæringstilbud som brått blir borte, er det kanskje grunn til å tro at den samlede kostnaden for å ta førerkortet vil kunne øke vesentlig.

Førerkort er en etterspurt kvalifikasjon for en rekke stillinger og yrker. Regelrådet mener derfor at det er viktig for næringslivet at gjennomføringen av kjøreopplæringen reguleres på en måte som stimulerer til konkurranse og innovasjon og kostnadseffektiv opplæring. På denne bakgrunn mener rådet at utredningen har svakheter.

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

Ta gjerne kontakt ved spørsmål.

Med vennlig hilsen

Sandra Riise
leder av Regelrådet

1 Om forslaget som er sendt på høring

Statens vegvesen har sendt på høring forslag til endring av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) og forskrift 12. juni 2009 nr. 637 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften).

I høringen foreslås det blant annet forskriftsendringer med mål å utvide Vegvesenets tilsynsmuligheter med ulovlig trafikkopplæring og gir fagorganet flere nye reaksjonsmuligheter ovenfor aktører som ikke driver lovlig eller ikke holder den faglige standarden som kreves. Det overordnede målet med regelendringene er å styrke trafikksikkerheten her i landet.

Det foreslås også å innføre et godkjenningsgebyr for å dekke myndighetenes kostnader til saksbehandling av søknader om godkjenning/sertifisering av virksomheter og personer knyttet til trafikkopplæring der dette kreves etter nasjonal lovgivning.

2 Regelrådets mandat og prioritering

Regelrådet skal bidra til at næringslivet ikke påføres unødvendige byrder gjennom nytt eller endret regelverk, jf. vedtekter for Regelrådet § 1. Rådet gir rådgivende skriftlige uttalelser ved høring.

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.

2.1. Hvorfor Regelrådet har valgt å uttale seg om saken

Høringsnotatet viser at trafikkopplæringsnæringen i dag står overfor en del problemer som det er vanskelig å løse med dagens regelverk. For eksempel at ulovlige trafikkopplæring gir en uheldig konkurransesituasjon for de seriøse aktørene og kan være en fare for trafikksikkerheten. Regelrådet mener at ny regulering på dette området ikke bør gå ut over de lovlige aktørene i bransjen og for eksempel stå i veien for utvikling og innovasjon. Regelrådet er også opptatt av at ny regulering ikke skal gi utilsiktede negative virkninger for næringslivet generelt for eksempel i form av sterkt økte kostnader ved å skaffe seg førerkort.

3 Regelrådets vurdering av utredningen

I følge Regelrådets vedtekter § 2 første ledd skal Regelrådet ta stilling til om det er gjennomført konsekvensvurderinger etter de krav som utredningsinstruksen stiller, og om virkningene for næringslivet er tilstrekkelig kartlagt. Regelrådets uttalelser tar særlig utgangspunkt i kravene til innhold i beslutningsgrunnlaget i utredningsinstruksens punkt 2-1 Minimumskravene til utredning og punkt 2-2 Omfang og grundighet.

3.1. Beskrivelse av problemet og målet med forslaget

Statens vegvesen skriver i høringen at den overordnede problemstillingen er å bedre trafikksikkerheten. Utfordringene vedrørende trafikksikkerheten utdypes ikke med ytterligere

informasjon om trafikksikkerhetssituasjonen i dag eller direkte mål for hva man vil oppnå med regelendringene utover at de generelt vil styrke trafikksikkerheten.

Ulovlige trafikkskoler trekkes frem som et forhold som kan svekke trafikksikkerheten. Statens vegvesen gir imidlertid lite utdypende informasjon som belyser problemstillingen eller relaterer den direkte til det overordnede målet om trafikksikkerhet. Videre omtales ikke omfanget av problemet eller hva som vil skje dersom det ikke iverksettes tiltak.

Regelrådet savner en grundigere utredning av problemene knyttet til de ulovlige aktørene i bransjen, og mener en slik utredning vil gi grunnlag for en bredere diskusjon om alternative tiltak.

3.2. Utredning av alternative tiltak

Det fremgår ikke av høringsnotatet at alternative tiltak til de forslagene om reaksjon og tilsyn er vurdert. Statens vegvesen kunne med fordel undersøkt om andre tiltak kunne vært relevante for å oppnå målene med høringen, da spesielt forslag knyttet til problemstillingene rundt de ulovlige kjøreskolene.

Regelrådet mener at Statens vegvesen kunne undersøkt sammenlignbare land for å se om de har de samme problemene, og eventuelt hvilke tiltak som er iverksatt for å løse dem. Det kunne også vært vurdert ulike kombinasjoner av tiltak, der regelverksendringer kombineres med for eksempel en holdningskampanje for å opplyse kjøreskoleelever om ulovlige trafikkskoler.

Når det gjelder godkjenningsgebyret er det positivt at Statens vegvesen også har vurdert og forkastet andre tiltak som tilsynsgebyr fordi dette kan slå skjevt ut og oppleves som urettferdig.

3.3. Beskrivelse av berørt næringsliv

Regelrådet mener Statens vegvesen gir en god oversikt over berørt næringsliv i høringsnotatet når det gjelder antall trafikkskoler, kjørelærere og øvrige godkjenningspliktige aktører som driver med trafikkopplæring i Norge. En beskrivelse av gjennomsnittlig størrelse på bedriftene og gjennomsnittlig omsetning kunne styrket beskrivelsen ytterligere og gjort det lettere å si noe om hvordan tiltakene virker på aktørene i trafikkskolenæringen.

Regelrådet mener også at utredningen av prisnivået på godkjenningsgebyrene er tilstrekkelig, men at vegvesenet kunne forsøk på å beregne de samlede utgiftene forslaget påfører næringen.

3.4. Utredning av virkninger for næringslivet

Statens vegvesen gjør godt rede for de positive virkningene tiltakene har for næringslivet. Likevel mener vi at den manglende problembeskrivelsen gjør det vanskelig å vurdere om det kan oppstå utilsiktede virkninger av forslagene som bør utredes nærmere før iverksetting. Vi savner for eksempel en diskusjon knyttet til hvorfor så mange elever velger å ta i bruk trafikkskoler uten godkjenning og hva konsekvensene vil være av at disse fjernes som alternativ for å gjennomføre mengdetrening. Regelrådet er særlig opptatt av eventuelle utilsiktede virkninger på kostnaden for å ta førerkort og antall personer som hvert år får tatt det.

Regelrådet mener at høringsnotatet gir en grundig vurdering av hvor prisnivået på godkjenningsgebyret bør ligge. Videre er det positivt at Statens vegvesen tar høyde for Norges

forpliktelser i EØS-avtalen når de reduserer det opprinnelige godkjenningsgebyret utregnet for personer med utdanning fra andre EØS-stater og Sveits.

Regelrådet vil likevel påpeke at godkjenningsgebyret kan heve prisene på trafikkopplæring i Norge, noe som i seg selv kan gi enda større insentiver blant kjøreskoleelever til å velge de rimeligere ulovlige kjøreskolene. Dette kan føre til at innføringen av godkjenningsgebyr kan ha en mulig negativ effekt på målet om å slå ned de ulovlige aktørene. Dette er en problemstilling som kunne vært nærmere problematisert i høringen.

Statens vegvesen kunne med fordel også gjort rede for hvor mange godkjenningssøknader som i snitt kommer inn hvert år, og anslått den årlige kostnaden for næringen.

3.5. Forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet

Regelrådet kan ikke se at forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet er særskilt vurdert i høringsnotatet. Eksempler kan være informasjonstiltak overfor de som blir berørt av regelendringene, både kjøreskoler og elever, eller en gjennomgang av effekten og evaluering av forslagene på et senere tidspunkt.

4 Prinsipper for god regulering av næringslivet

Regelrådet skal følge den faglige utviklingen og praksis på områdene regelforenkling og regulering, og gi informasjon og generell veiledning som fremmer effektiv regulering, jf. vedtektene § 2 fjerde ledd. I dette arbeidet ser Regelrådet blant annet til bestep praksis i Norge og arbeidet med god regulering i andre land. Regelrådet ser også hen til reglene om tidlig involvering av berørte i utredningsinstruksen punkt 3-1.

4.1. Involvering av berørt næringsliv i regelverksprosessen

Det fremkommer ikke i høringsnotatet om berørt næringsliv har vært involvert i prosessen med å utforme de nye reglene.

4.2. Andre kommentarer til utredningen og gjennomføringen av høringen

Vi gjør oppmerksom på at det følger av utredningsinstruksen pkt. 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.

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

Forslagene i høringen er ikke forventet å påføre næringslivet store årlige utgifter direkte. Reglene er heller ikke spesielt inngripende for aktører som følger dagens regelverk. Det er imidlertid vanskelig å vurdere om tiltakene vil nå målene som er skissert i høringsnotatet til en relativt lav kostnad for næringslivet. Regelrådet mener at mulige utilsiktede virkninger på kostnadsnivået for kjøreopplæring og antall elever som får tatt førerkort årlig ikke er tilstrekkelig belyst i utredningen.

