

# Regelrådets uttalelse

Om: **Forslag til forskrift til etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere**

Ansvarlig: **Statens vegvesen**



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

Statens vegvesen

Deres ref.:  
23/68149

Vår ref.:  
24/00094

Vår saksbehandler:  
Stian Hervik Frantzen

Dato:  
18.04.2024

## Uttalelse

Om: **Forslag til forskrift til etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere**  
Konklusjon: **Forslaget er ikke tilstrekkelig utredet**

### Regelrådets samlede vurdering av forslaget

Statens Vegvesen har sendt forslag til forskrift til etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere på høring.

Regelrådet vurderer at forslaget ikke er tilstrekkelig utredet. Utredningen av problemet som skal løses er for generell. Statens vegvesen viser til relativt gamle rapporter og vurderinger av departementet, men selve hovedproblemet Statens vegvesen ønsker løse med reguleringen er ikke adressert. Statens vegvesen gir en målbeskrivelse som er vanskelig å etterprøve.

Alternative tiltak for å løse problemet er ikke utredet. Det samme gjelder nullalternativet, det vil si hvordan situasjonen forventes å bli uten nye tiltak. Dette gjør det vanskelig å vurdere om det foreslåtte tiltaket er det beste alternativet, eller om det er behov for regulering i det hele tatt.

Det er ikke gitt en beskrivelse av markedet for trafikkopplæring, og følgelig ikke gitt en beskrivelse av hvordan det foreslåtte tiltaket kan påvirke tilbud og etterspørsel i markedet.

Regelrådet mener utredningen ikke sannsynliggjør at de foreslåtte tiltakene vil nå målene til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.

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 foreslår at trafikklærere må re-godkjennes hvert femte år, med bakgrunn i behovet for jevnlig kompetanseoppdatering og faglig utvikling. Trafikklæreren har selv ansvar for å gjennomføre etterutdanningen, og Statens vegvesen kan kreve ny helseattest og politiattest i tillegg til etterutdanning ved regodkjenning.

Det foreslås å fastsette i forskrift at kurset skal være 5 dager av 7 timer, totalt 35 timer. Kurset skal gå igjennom temaene trafiksikkerhet, pedagogikk og teknologi. Trafikklærere blir med de nye reglene godkjente for 5 år av gangen. De 2 siste årene av godkjenningen blir etterutdanningsperioden hvor trafikklæreren må gjennomføre kurset. Hele kurset må ikke gjennomføres på en gang, men kan fordeles utover etterutdanningsperioden.

## **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**

Regelrådet mener det er viktig at ny regulering tydelig angir hvilke problemer tiltaket skal løse, samt vurderer om tiltaket når målet. Det er viktig å gjennomføre en grundig kost-nytte analyse av regulering som direkte påvirker en næring og dens utøvere, fra forståelsen av problemet til det foreslåtte tiltaket. Til slutt er et viktig prinsipp i reguleringspolitikken at vi spør oss selv om de nye reglene faktisk når målene. På bakgrunn av overnevnte har Regelrådet valgt å uttale seg i denne saken.

## **3 Regelrådets vurdering av utredningen**

Ifølge 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**

Problemet som skal løses er ikke tilstrekkelig utredet. Veileder til utredningsinstruksen er klar på at en god problembeskrivelse er avgjørende for å anbefale rett tiltak. Statens vegvesen viser til en over 10 år gammel rapport som sier at utdanningsnivået blant trafikklærere er varierende. Det vises også til at departementet har gitt Statens vegvesen en hjemmel til å fastsette regler om regodkjenning, uten at behovet for regodkjenning er nærmere utredet. Vi mener at det ikke er tilstrekkelig begrunnet at dette er et problem som krever regulering av denne typen.

Det underliggende problemet som manglende utdanningsnivå på trafikklærere kan føre til er ikke beskrevet i høringsnotatet. Videre kan de argumenteres for at ansvaret for kvaliteten på sjåførene ikke bare ligger hos trafikklærerne, men også hos sensorene til Statens vegvesen. Sammenhengen mellom varierende kvalitet på trafikklærere og strykprosent på oppkjøringsprøve er også et tema Statens vegvesen burde utredet som en del av problembeskrivelsen.

Til slutt i problembeskrivelsen burde Statens vegvesen vurdert forventet fremtidig utvikling med dagens regler. Nullalternativet skal fungere som et sammenligningsgrunnlag for å vurdere virkningene av de foreslåtte tiltakene.

Målet er heller ikke tilstrekkelig utredet. Veilederen til utredningsinstruksen sier at målbeskrivelsen skal ta utgangspunkt i det problemet man ønsker å løse. Hvis det ikke er klar sammenheng mellom målene og problembeskrivelsen, er det fare for å ende opp med tiltak som i liten grad bidrar til å løse problemene. Den manglende utredningen av problemet som skal løses gjør også at målet er veldig generelt beskrevet og kan gjøre det vanskelig å kontrollere om det foreslåtte tiltaket når målet.

### **3.2 Utredning av alternative tiltak**

Statens vegvesen har ikke utredet alternative tiltak. Spørsmål to i minimumskravene i utredningsinstruksen krever at utredninger vurderer ulike tiltak som kan oppnå målene og løse problemene. Statens Vegvesen burde utredet andre tiltak enn regulering av etterutdanning gjennom forskrift, . En styrking av insentivene til å ha godt kvalifiserte lærere kan gi positive effekter og mer fleksibilitet, og burde derfor vært utredet.

Regelrådet savner en «nabosjekk» i utredningen. Det kan ofte være nyttig å undersøke hva våre nærmeste naboland gjør på dette området. Ved å undersøke hvordan andre land løser lignende problemer kan vi finne inspirasjon og alternative måter å løse problemet på.

Statens vegvesen argumenterer for at den varierende kvaliteten blant trafikklærere skyldes at trafikklærerutdanningen på et tidspunkt ble utvidet fra ett til to år. Dette har skapt et generasjonsskille mellom trafikklærerne. Regelrådet stiller spørsmålstegn ved hvorfor Statens vegvesen ikke har vurdert å bare kreve ett obligatorisk kurs for trafikklærere med ettårig utdanning.

Videre stiller vi spørsmål ved hvorfor det ikke er utredet om hvert femte år er for ofte? Hadde vi oppnådd ønsket kvalitet blant trafikklærere med regodkjenning hvert tiende år? Og hadde det holdt å avholde kurset kun en gang, altså at de ikke er gjentakende. Når alle er re-godkjent vil kvaliteten være styrket, og nyutdannede trafikklærere er nå tilfredsstillende utdannet etter utvidelsen av utdanningen.

### **3.3 Beskrivelse av berørt næringsliv**

Berørt næringsliv er identifisert, men ikke beskrevet. En tilstrekkelig beskrivelse innebærer å si noe om bedrifter som berøres direkte eller indirekte av tiltakene, vurdere hvordan det påvirker konkurransesituasjonen og markedsf forholdene. Å forstå næringslivets interesser er avgjørende for å få innsikt i de potensielle virkningene og mulighetene for bedrifter og næringslivet som helhet.

### **3.4 Utredning av virkninger for næringslivet**

Kostnadsvirkningene ved forslaget er kvalitativt beskrevet. Forslaget medfører at trafikkskolene må dekke kursavgift mv. for sine ansatte. De positive virkningene av forslaget er ikke beskrevet, men det henvises til det generelle trafikksikkerhetsarbeidet i Norge og nullvisjonen. Det er ikke gjort noen vurdering av i hvilken grad tiltakene vil bidra med positive virkninger for trafikksikkerhet i Norge. Den manglende utredningen av nullalternativet gjør det også vanskelig å vurdere om tiltaket og kostnadene faktisk vil medføre noen positive virkninger. Regelrådet mener samlet sett at det er svakheter i vurderingen av virkninger for næringslivet. Slik forslaget er utformet virker det som næringslivet i stor grad må ta kostnaden, og nytten for samfunnet er usikker.

### **3.5 Forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet**

Det er foreslått en ordning som vil fase trafikklærerne inn i det nye etterutdanningsregimet. Det er positivt at Statens vegvesen har vurdert hvordan overgangen til ny forskrift kan foregå mest mulig effektivt.

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

De fleste virksomheter i Norge er små virksomheter, og disse bidrar i stor grad til den samlede verdiskapningen. Regelrådet jobber for å øke bevisstheten om at tiltak kan påvirke små virksomheter annerledes enn store virksomheter. For eksempel kan administrative oppgaver pålagt gjennom regelverk være mer krevende for små enn for store virksomheter.

Små trafikkskoler kan bli hardere rammet av krav om etterutdanning sammenlignet med større trafikkskoler på grunn av begrensede ressurser og økonomisk kapasitet. For små virksomheter, utgjør kravene om etterutdanning en byrde som kan føre til tapt inntjening og redusert konkurransedyktighet. Disse trafikkskolene har ofte mindre fleksibilitet når det gjelder å tilpasse seg nye krav, og de kan ha begrenset tilgang til midler og mannskap for å oppfylle slike krav på samme måte som større konkurrenter. Dette resulterer i at små trafikkskoler kan oppleve en disproporsjonal påvirkning av slike reguleringer, noe som burde vært nærmere utredet.

### **4.2 Involvering av berørt næringsliv i regelverksprosessen**

Det står ikke i høringsnotatet om berørt næringsliv har vært involvert i prosessen med å utforme de nye reglene. Det er en fordel å involvere berørt næringsliv i utredningsprosessen da de kan gi nyttige innspill som øker kvaliteten på beslutningsgrunnlaget.

### **4.3 Planlagt fremtidig evaluering av regelverket**

Det er viktig å evaluere nye regler for å undersøke om reglene når de målene vi har satt oss. Dette er spesielt viktig for nye reguleringer med usikre nyttevirksomheter. Hvis Statens vegvesen velger å innføre reglene, vil Regelrådet anbefale å planlegge en systematisk evaluering av regelverket etter at det virket noen år. Da må myndighetene vurdere om reglene oppnådde den ønskede effekten, eller om det bare ble en unødvendig regulering av næringslivet.

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

Det er usikkert om forslaget hjelper til med å nå målene Statens vegvesen har beskrevet. Selv om kostnaden anses som lav, mener Regelrådet at den er for høy når det er så stor usikkerhet knyttet til måloppnåelsen. Vi mener derfor at forslaget ikke er utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.