



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Justis- og beredskapsdepartementet  
Postboks 8005 Dep  
0030 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/1524-6

14. september 2022

**Høring - utredning om gjennomføring av direktiv (EU) 2019/1937  
(varslingsdirektivet) i norsk rett**

Vi viser til brev av 17. juni 2022 med vedlegg om ovennevnte.

Saken har vært forelagt Samferdsdeparterementets underliggende etater –  
Jernbanedirektoratet, Luftfartstilsynet, Statens havarikommisjon, Statens jernbanetilsyn,  
Statens vegvesen og Vegtilsynet.

Vedlagt oversendes uttalelser fra Luftfartstilsynet og Statens vegvesen.

Samferdsdeparterementet viser til de vedlagte uttalelsene og har ingen ytterligere  
merknader.

Med hilsen

Gyri Solnørdal Jenssen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Kjersti Nikolaysen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

2 vedlegg

Kopi  
Luftfartstilsynet  
Statens vegvesen

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Avdeling for styring,  
administrasjon og  
samfunnssikkerhet

Saksbehandler  
Kjersti Nikolaysen  
22 24 81 46

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET  
Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Saksbehandler: Anne Helene Hunstad Fodnes

Telefon direkte:

Vår dato: 08.09.2022

Vår referanse: 22/17459-7

Deres dato:

Deres referanse: 22/1524-2

## Høring - utredning om gjennomføring av direktiv (EU) 2019/1937 (varslingsdirektivet) i norsk rett

Luftfartstilsynet viser til Samferdselsdepartementets brev 20. juni 2022 om høring av utredning om gjennomføring av varslingsdirektivet. Luftfartstilsynet har gjennomgått utredningen og ønsker å knytte noen kommentarer til høringen.

Formålet med direktiv (EU) 2019/1937 er å styrke håndhevelsen av EU-retten ved å verne personer som varsler om brudd på særskilt angitt EU-rett. Transportområdet er omfattet av direktivets virkeområde, men da begrenset til de rettsaktene som er spesifikt nevnt i direktivets vedlegg I. Utvalget foreslår en snever gjennomføring.

For sivil luftfart så er virkeområdet for direktivet begrenset til å gjelde krav i forordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart, og senere endringer av denne som følge av direktivets dynamiske tilnærming, jf. fortalens avsnitt 19.

Videre fremgår det av varslingsdirektivets artikkel 3 at der det foreligger regler om rapportering/varsling i sektorspesifikke rettsakter som følger av listen i vedlegg II, så får direktivet kun anvendelse på forhold som ikke er underlagt særlige og ufravelige regler om rapportering/varsling.

I forordning (EU) nr. 376/2014 om varsling, rapportering og undersøkelse av ulykker og hendelser i luftfarten er det fastsatt skreddersydde tiltak for beskyttelse av varslere/rappørter. Forordningen er også trukket eksplisitt frem i varslingsdirektivets

fortale. Gjennom rapporteringsforordningen er det etablert ufravikelige krav om egne rapporteringskanaler både hos luftfartsorganisasjoner og myndigheter, egne håndhevingsmekanismer og beskyttelsesregler, herunder regler mot gjengjeldelse overfor personer som rapporterer.

Forordningen gir som kjent en høy grad av beskyttelse av rapportører og også beskyttelsesreglene er ufravikelige. I henhold til varslingsdirektivets artikkel 3, jf. vedlegg II, legger vi til grunn at direktivet ikke får anvendelse på rapporteringsforordningens område.

Som følge av at direktivet har begrenset virkeområde innenfor luftfart som bemerket, kan vi ikke se at direktivet vil få direkte konsekvenser for Luftfartstilsynet som luftfartsmyndighet basert på dagens omfang.

Som tilsynsetat er Luftfartstilsynet per i dag en varslingsmottaker for varsel om kritikkverdig forhold på arbeidsplassen, jf. varslingsinstituttet i arbeidsmiljøloven. Luftfartstilsynet har i tillegg til vårt tilsynsansvar for luftfartsregelverket, også et særskilt ansvar for å føre tilsyn med arbeidsmiljøregelverket når det gjelder flygende besetningsmedlemmer.

I sin utredning foreslår Advokatfirmaet Lund & co at Arbeidstilsynet gis ansvar for å påse at virksomheter oppfyller forpliktelser til å etablere og fastlegge prosedyrer for og oppfølging av interne varsler, pkt. 15.2. Vi antar at Luftfartstilsynet får tilsvarende ansvar for luftfartsaktørene som allerede er underlagt vårt tilsynsansvar etter arbeidsmiljøloven.

I henhold til varslingsdirektivets artikkel 27, så fremgår det at det på et senere tidspunkt vil vurderes hvorvidt virkeområdet skal utvides til også å gjelde arbeidsvilkår og arbeidsrett. Dersom direktivet utvides slik, vil dette gripe direkte inn i Luftfartstilsynets ansvarsområde mv. Selv om dette ikke er en aktuell problemstilling pr i dag, ønsker vi å knytte noen kommentarer til forslagene da dette kan bli et tema i en senere diskusjon.

Vi har i de senere årene hatt et særskilt fokus på synlighet som en ekstern varslingsmottaker og hvordan varsler blir saksbehandlet og fulgt opp. Luftfartstilsynet har allerede etablert en varslingsportal på våre nettsider mv., og vi har gjort oss gode erfaringer rundt mottak og håndtering av ekstern varslings. Luftfartstilsynet var også deltaker i samhandlingsprosjektet som ble ledet av Arbeidstilsynet, om håndtering av eksterne varsel til offentlig myndighet.

Luftfartstilsynet mottar per i dag varsel av svært ulik karakter og tematikk innenfor våre ansvarsområder. Dette kan være saker som gjerne omfatter sammensatte situasjoner, for eksempel forhold som har betydning både for arbeidsmiljøet og for flysikkerheten. Varslene har gjerne en kompleks og fagspesifikk detaljgrad. Det har også blitt en økning i mottatte varsler etter at vi er blitt mer synlig som varslingsmottaker, bl.a. som følge av etablering av vår varslingsportal.

Erfaringsmessig vil en varsler oftest henvende seg til «nærmeste» myndighet, dvs. sektormyndighet/ansvarlig tilsynsmyndighet. Vi mottar per i dag varsler på flere måter, herunder via portalen, per epost, muntlig per telefon og under konkrete tilsynsaktiviteter. At varsler går direkte til tilsynsmyndigheten bidrar også en effektiv og målrettet oppfølging da vi også innehar nødvendig kompetanse og formelt ansvar innenfor våre områder.

Dersom direktivet blir gjennomført og utvidet til å gjelde arbeidsmiljøområdet, er det vårt klare utgangspunkt at ansvaret for å ha en varslingskanal og følge opp varsel bør tilligge sektormyndigheten/den respektive tilsynsmyndigheten som forvalter regelverket.

Vi er også betenkt omkring en løsning der en sentralisert enhet kun vil være varslingsmottaker som skal sørge for registrering og videreformidling, da dette fremstår som en kompliserende og forsinkende i prosessen sammenlignet med hvordan varsler håndteres i dag. Hver enkelt tilsynsmyndighet må i et slikt tilfelle uansett ivareta et system for oppfølging av varslene, som skal ivareta krav om nødvendig konfidensialitet mv.

Ta gjerne kontakt om dere har spørsmål til det ovennevnte.

Med vennlig hilsen

Nina Beate Vindvik  
juridisk direktør  
Direktoratsavdelingen

Anne Helene Hunstad Fodnes  
juridisk seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.*



## Statens vegvesen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Kari Høyby / 22073375

Vår referanse:  
22/122696-3

Deres referanse:  
22/1524-2

Vår dato:  
01.09.2022

### Svar på høring – utredning om gjennomføring av direktiv (EU) 2019/1937 (varslingsdirektivet) i norsk rett

Statens vegvesen viser til brev av 20. juni 2022 der vi blir bedt om å svare på Justis- og beredskapsdepartementets brev av 17. juni 2022 vedrørende høring av utredning om gjennomføring av direktiv (EU) 2019/1937 (varslingsdirektivet) i norsk rett.

Statens vegvesen har følgende merknader til forslaget om oppfølging av varslingsdirektivet slik det fremgår av utredningen fra advokatfirmaet Lund & Co DA, 28. februar 2022.

#### **Statens vegvesens hovedanbefaling:**

*Statens vegvesen er i hovedsak enig med konklusjonene i utredningen, men bemerker at det ikke kommer klart nok frem hva det innebærer at et slikt sentralt organ skal håndtere varsler som gjelder innenfor ulike sektorer og virksomhetsområder.*

*Vi vurderer at den beste løsningen er det alternativet som løftes frem i utredningen og som innebærer at "varslene kanaliseres til én myndighet, som deretter foretar en foreløpig vurdering av varselet og sender det videre til riktig sektormyndighet". I utredningen pekes det på at varsler som ikke naturlig hører inn under en sektor da likefullt måtte behandles av den sentraliserte enheten. Dette kan vi ikke se noen betenkeligheter med. Det kan også tenkes en mellomløsning der den sentraliserte enheten har kompetanse til å iverksette undersøkelser dersom særlige forhold tilsier det. Dette kan eksempelvis være aktuelt dersom det kan foreligge interessekonflikter eller uavhengighetsproblematikk hos varslingsmottaket i den aktuelle sektoren.*

#### **I det følgende vil vi redegjøre for våre synspunkter og anbefalinger**

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Fakturamottak DFØ  
Postboks 4710 Torgarden  
7468 Trondheim

Internrevisjonen i Statens vegvesen mottar og håndterer varsler om kritikkverdige forhold som kommer inn gjennom etatens sentraliserte varslingskanal eller tilflyter internrevisjonen på annen måte. I 2021 mottok og behandlet internrevisjonen ca. 1200 slike saker.

Direktivet gjelder overtredelse av EØS-retten og ikke i hovedsak som ledd i arbeidsgiver- og arbeidstakerforhold. I utredningen foreslås det derfor at direktivet implementeres i en egen EØS lov med forskrift og ikke ved å røre ved nåværende regulering av varsling i arbeidsmiljøloven. Det drøftes og foreslås et sentralisert mottak for denne typen varsler. Dette omtales særlig i punkt 9.2.1 i utredningen.

Statens vegvesen er i hovedsak enig med konklusjonene i utredningen, men bemerker at det ikke kommer klart nok frem hva det innebærer at et slikt sentralt organ skal håndtere varsler som gjelder innenfor ulike sektorer og virksomhetsområder.

#### Omfang av ansvaret til sentralisert myndighet

Utredningen løfter frem at et *“alternativ kan være at varslene kanaliseres til én myndighet, som deretter foretar en foreløpig vurdering av varselet og sender det videre til riktig sektormyndighet”*.

Utredningen faller imidlertid ned på en anbefaling av at *“det opprettes én kompetent myndighet, som får ansvar for å ta imot og følge opp varsler”*.

Utredningen klargjør ikke hvor langt en slik sentralisert myndighet kan gå i å undersøke et potensielt kritikkverdig forhold som en annen virksomhet eller sektor har ansvaret for. Det fremgår av direktivet at det er forutsatt at den sentrale myndigheten igangsetter tiltak, som *«nærmere undersøkelser eller initiativ for å løse situasjonen...»*

Videre fremgår det av direktivets artikkel 11 nr. 2 bokstav f at medlemsstatene skal påse at de kompetente myndigheter videresender opplysninger i varselet til Unionens kompetente organer, der dette er relevant, slik at disse kan undersøkes nærmere der dette følger av EU-retten eller nasjonal rett.

I direktivet er det også stilt krav om at varslingsmottaker skal ha en frist på å gi tilbakemelding til varsler. I utredningen fremgår følgende om dette:

*“Fristen for å gi tilbakemelding til varsler etter bokstav d er i utgangspunktet tre måneder, men er utvidet til seks måneder i særskilt begrunnede tilfeller. Det fremgår av fortalen at det siktes til tilfeller der varselets art og kompleksitet kan kreve langvarige undersøkelser.”*

#### Hensiktsmessig bruk av ressurser:

Statens vegvesen er skeptisk til en løsning der en utnevnt sentralisert myndighet gis en rolle slik det er foreslått og særlig en rolle som kan innebære inngående og langvarige undersøkelser av potensielle kritikkverdige forhold innenfor ulike sektorer og virksomheter. Dette skyldes dels at det er den enkelte virksomheten som selv er ansvarlig for å forhindre og rette opp i kritikkverdige forhold. Herunder følger straffeansvar hvor det blant annet vil ha betydning om virksomheten, ved dets internkontroll kunne ha forhindret et lovbrudd. Kvaliteten på en undersøkelse vil dessuten bero både på kompetanse spesifikt for det aktuelle virksomhetsområdet, men også på kjennskap til interne prosesser og organisering.

Erfaring fra håndtering av varslings saker i en virksomhet som Statens vegvesen viser at det er viktig med inngående kjennskap til virksomhetsområdet og måten dette er organisert på. Dette innebærer også kunnskap om tilgjengelige mekanismer for håndtering av ulike typer avvik. Når det gjelder varslingsdirektivets saklige virkeområde, vil en del forhold som gjelder transportsikkerhet<sup>1</sup> typisk være virksomhetsspesifikk for Statens vegvesen. Varsler som omfattes av reglene om transportsikkerhet, slik det er formulert i direktivet, vil kunne bli behandlet av ulike interne mekanismer avhengig av innholdet. Gjelder det forhold som berører en drifts- og vedlikeholdskontrakt, kan "byggeleder" på kontrakten være den nærmeste til å rette opp i forholdet. Alternativt dersom det gjelder akutte forhold, kan vegtrafikksentralene være rette instans. Gjelder det kritikkverdige forhold internt i Statens vegvesen vil typisk internrevisjonen undersøke forholdet nærmere.

Dersom vurdering av slike varsler skal gjøres av en sentralisert enhet uten inngående kjennskap til Statens vegvesens sektoransvar, kan det medføre at man taper viktig tid i den innledende behandlingen eller at et varsel i verste fall blir feilbehandlet.

Vår erfaring med behandling av varslings saker viser at en del varsler om påståtte kritikkverdige forhold egentlig dreier seg om klage på vedtak eller forsøk på omkamp i ulike sammenhenger. Det bør derfor tas høyde for at et sentralisert mottaksorgan i tillegg til varslingshåndtering i den enkelte virksomhet og tilsynsmyndighetene kan innebære at mottaksorganet dels blir ansett som enda en ankeinstans.

Vår vurdering er derfor at den beste løsningen er det alternativet som løftes frem i utredningen og som innebærer at "varslene kanaliseres til én myndighet, som deretter foretar en foreløpig vurdering av varselet og sender det videre til riktig sektormyndighet". I utredningen pekes det på at varsler som ikke naturlig hører inn under en sektor da likefullt måtte behandles av den sentraliserte enheten. Dette kan vi ikke se noen betenkeligheter med. Det kan også tenkes en mellomløsning der den sentraliserte enheten har kompetanse til å iverksette undersøkelser dersom særlige forhold tilsier det. Dette kan eksempelvis være aktuelt dersom det kan foreligge interessekonflikter eller uavhengighetsproblematikk hos varslingsmottaket i den aktuelle sektoren.

Med hilsen  
Kari Høiby  
Avdelingsdirektør internrevisjonen

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

---

<sup>1</sup> Særlig punkt 3 i) og ii) om forvaltning av veiinfrastrukturens sikkerhet og minimums sikkerhetskrav for tunneler i det transeuropeiske veinettet.

