

Vår dato	Vår referanse
10.08.2009	09/263 TRØ
Deres dato	Deres referanse
24.04.2009	09/1626 - TRS

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

MOTTATT

12 AUG 2009

Høringsuttalelse til NOU 2009:3 På sikker veg

Difi har fått høringsbrev m.v. til NOU 2009:3 oversendt fra FAD for eventuelle merknader.

Difi er i hovedsak enig i forslaget om at det bør opprettes et statlig tilsyn i vegsektoren. Difi er i hovedsak også enig i de vurderinger som er lagt til grunn, og har følgende merknader:

Generelt

Etter Difis oppfatning vil opprettelse av et tilsyn i vegsektoren være et organisatorisk tiltak som vil føre til klarere rolle- og oppgavedeling enn i dag, og til bedre prosesser og avveininger i sikkerhetsarbeidet. Viktige bidrag vil være:

- En ny og uavhengig aktør som med sin rolle tydeligere vil sette sikkerheten på dagsorden i alle relevante sammenhenger
- Mer fullstendig og systematisk tilsyn med sikkerhet
- Balanseringen av sikkerhet i forhold til andre faktorer/interesser (også kostnader og finansiering) blir mer synlig i offentligheten.
- Et bedre system for avveining av interessekonflikter

Samspillet trafikant, kjøretøy og infrastruktur

Difi er enig med utvalget i at en løsning med to statlige tilsyn ikke er ideell, og Difi mener at en slik løsning bør unngås. Det bør være ett fagmiljø hos myndighetene for trafiksikkerhet. Et tilsyn for veginfrastruktur og et annet for kjøretøy og trafikanter vil av faglige grunner måtte innebære en viss dublering av kompetanse og kapasitet. Difi vil peke på at dette også kan gi grunnlag for unødig uklarhet i rolle- og oppgavedelingen i tillegg til fare for kompetansestrid mellom to tilsyn. Samlet sett vil dette ikke bare belaste myndighetsapparatet, men også andre aktører i forbindelse med bygging og drift av veier, og ikke være et bidrag til bedre formåls- og kostnadseffektivitet i vegsektoren.

Risikobasert systemtilsyn

Difi er i hovedsak enig med utvalget i at et vegtilsyn bør legge til grunn en tilsynsmetodikk som tilsvarer risikobasert systemtilsyn, noe som er et vanlig hovedprinsipp for statlige tilsyn på HMS-området. Innledningsvis i 7.3.2 nevner utvalget fem punkter som kort beskriver hva utvalget mener med risikobasert systemtilsyn. Det siste av disse punktene uttrykker at risikobasert systemtilsyn innebærer at et vegtilsyn ikke skal drive med detaljert kontroll med kontraktsoppfølgingen til vegeierne. At tilsyn generelt bør rettes mot systemer og funksjoner og ikke tekniske detaljer, er Difi enig i, men er ikke enig i at det generelt følger av en vanlig forståelse av begrepet risikobasert systemtilsyn.

Tilsynsmetodikken til et vegtilsyn bør være slik at det til enhver tid ivaretar de konkrete tilsynsbehov ut fra en vurdering av risiko og vesentlighet. Det er dette som bør være styrende for vegtilsynets prioriteringer og arbeidsmåter, herunder om det er sikkerhetsmessige grunner til

å gå inn i vegeiers bruk og oppfølging av underleverandører og kontraktene med disse. At det i praksis ikke skulle vise seg nødvendig, vil bl. a. være betinget av vegeiers evne og vilje til å kvalitetssikre sin bruk av kontraktører. Det vil virke uheldig på forhånd å avskjære en tilsynsmyndighets muligheter til å velge tema for tilsyn. Kriteriene risiko og vesentlighet må være utgangspunktet.

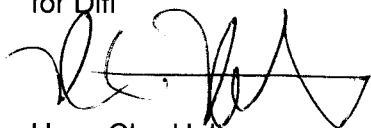
Pliktsubjekt og tilsynsobjekt

Utvalget legger til grunn at et vegtilsyn bare skal ha tilsyn med offentlige veger, d.v.s. veger eid av staten, fylkeskommunene og kommunene. Dette begrunnes med at risikoen ved disse vegene er betydelig større enn ved private veger. Difi oppfatter det slik at utvalget ikke gjør denne avgrensning av prinsipielle, men av praktiske grunner. Selv om det ut fra en vesentlighets- og risikobetraktning er naturlig å tenke seg at tilsyn i praksis vil måtte rette søkelyset mot offentlige veger, kan det tenkes å oppstå tilfeller med alvorlige risiko på private veger knyttet til infrastruktur, kjøretøy eller trafikant. Dette kan dreie seg om sikkerhetsmessige mangler eller svakheter, og om kritikkverdig etterlevelse av regelverket fra vegeier. Slike saker vil kunne få betydelig samfunnsmessig oppmerksomhet, uavhengig om det er relativt få eller mange som benytter vegen. Det er Difis oppfatning at det vil kunne fremstå som en uheldig avgrensning, dersom et alvorlig sikkerhetsmessig forhold på en privat veg, formelt avskjærer undersøkelser, pålegg og reaksjonsmåter fra tilsynsmyndigheten. Difi mener dette taler for at alle vegeiere og all veginfrastruktur generelt omfattes av et eventuelt vegtilsyn.

Ansvars- og oppgavedeling

Difi har merket seg utvalgets vurderinger om ansvars- og oppgavedeling mellom et tilsyn og andre myndigheter. Utvalget trekker ingen klare konklusjoner, men peker på viktige vurderingstemaer i det videre arbeidet, dersom det skal opprettes et tilsyn. Difi er enig i at utvalget her har nevnt det viktigste. Difi vil for sin del understreke betydningen av at det foretas en grundig kartlegging og vurdering av dagens regelverk og oppgavefordeling, dersom det skal opprettes et tilsyn på vegsektoren. Difi antar at det vil måtte gjøres vesentlige endringer i regelverket for å få et tilstrekkelig godt grunnlag for en ny tilsynsmyndighet, og for at regelverket skal gjenspeile dagens alminnelige prinsipper for styring og regulering av sikkerhet og sårbarhet. Difi vil anbefale at man også vurderer delingen av ansvar, roller og oppgaver mellom en ny tilsynsmyndighet og berørte tilsynsetater uten at det på forhånd er trukket endelige konklusjoner om hva som er den mest hensiktsmessige delingen.

Vennlig hilsen
for Difi



Hans Chr. Holte
direktør

Kopi: Fornyings- og administrasjonsdepartementet