



DET KONGELIGE
FINANSDEPARTEMENT

MOTTATT

20 AUG 2009

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref
09/1626 TRS

Vår ref
09/2440 J VH/GFE

Dato
19.08.2009

Høring - NOU 2009:3 På sikker veg

Vi viser til brev om høring fra Samferdselsdepartementet 24. april 2009, vedlagt NOU 2009:3 På sikker veg.

Gjennom kongelig resolusjon 11/2007-2008, godkjent i statsråd 30. november 2007, ble det nedsatt et offentlig utvalg for å utrede behovet for oppretting av et selvstendig tilsyn for veginfrastrukturen. Mandatet var å utrede behovet for et selvstendig tilsynsorgan med ansvar for infrastrukturens sikkerheten i vegsektoren. I mandatet framgår det at et eventuelt forslag om et selvstendig tilsyn for veginfrastrukturen, skal ledsages av forslag til ansvarsområde, avgrensninger mot andre aktører og en utredning av økonomiske og administrative konsekvenser av et slikt tilsyn.

Etter vegtrafikkloven er Statens vegvesen i dag tillagt ansvar for godkjenning, kontroll og tilsyn av kjøretøy, trafikanter, kjøreskoler og bilverksteder. Politiet og Tollvesenet har også viktige roller her. Vegmyndighetene (Statens vegvesen, fylkene og kommunene) har ansvar for at veginfrastrukturen for offentlig veg er i samsvar med gjeldende normer og regler. Dette skjer som en integrert del av virksomheten. For privat veg blir saksbehandling etter plan- og bygningsloven, og kommunene sitt ansvar for kontroll, sett på som tilstrekkelig for sikkerheten.

Flertallet i utvalget tilrår at det opprettes et statlig vegtilsyn for veginfrastruktur. Ansvar for godkjenning, kontroll og tilsyn av kjøretøy, trafikanter, kjøreskoler og bilverksteder vil forbli hos Statens vegvesen. *Mindretallet* i utvalget peker på at ressursene som vil gå

med til et nytt statlig tilsynsorgan har usikker virkning på sikkerheten. Mindretallet tilrår derfor at ressursene i stedet blir benyttet til tiltak med dokumenterte gode effekter for sikkerheten.

Finansdepartementet viser til redegjørelsen for økonomiske og administrative konsekvenser i utredningen. Det fremgår at opprettelsen av et nytt uavhengig tilsynsorgan fører med seg direkte kostnader knyttet til etablering, lønn og drift. Størrelsen på et slikt tilsyn ligger ifølge utvalget trolig i størrelsesorden 50 til 100 årsværk, anslått av utvalget til å koste mellom 50 og 100 mill. kroner i årlige driftsutgifter. Utvalget tar ikke stilling til om ressursene til et nytt vegtilsyn vil medføre omprioriteringer innenfor rammen av vegbudsjettet eller om det skal tilføres friske midler. Utvalget skriver at med et tilsyn som skal supplere det arbeidet som vegmyndigheten gjør i dag, vil alle årsværkene til det nye tilsynsorganet komme i tillegg. Dersom tilsynet overtar visse oppgaver fra Statens vegvesen, må det påregnes en viss parallell kompetanse. Utvalget skriver at det er svært vanskelig å beregne nytte/kostnadsvirkningen av organisatoriske tiltak. Det er heller ikke mulig å hente erfaringer fra andre land, fordi man ikke vet om noen land som har prøvd ut en slik organisering tidligere.

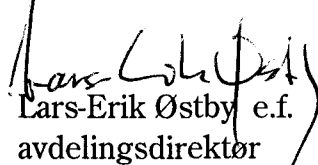
Flertallet i utvalget viser til at de likevel tilrår et tilsyn fordi de mener at en slik organisering på sikt vil føre til større oppmerksomhet om trafikksikkerhet, bedre prioritering av de mest kostnadseffektive trafikksikkerhetstiltakene og en høyere prioritering av sikkerhet i forhold til andre oppgaver. Flertallet legger til grunn at det vil oppstå gevinster som på sikt vil overstige drifts- og etableringskostnadene for et nytt tilsynsorgan og andre kostnader knyttet til nye grensesnitt. Utvalgets *mindretallet* legger til grunn at et tilsynsorgan avgrenset til infrastrukturen kan virke negativt inn på det helhetlige sikkerhetsarbeidet eller ha liten eller ingen positiv effekt for trafikksikkerheten. Sammenhengen mellom de ulike årsakene til trafikkulykker tilsier ifølge mindretallet å holde oppgavene med veginfrastruktur, trafikantadferd og kjøretøyutvikling samlet som i dag. Utvalgets mindretall mener derfor at det vil være uheldig å skille kompetanse og tilsyn med veginfrastrukturen. Mindretallet ser mulighetene for en uheldig vridning av innsats bort fra mer effektive tiltak på trafikant- og kjøretøyområdet.

Utvalget anslår at et vegtilsyn vil kreve mellom 50 og 100 mill. kroner årlig i driftsutgifter. Statens vegvesen har på denne bakgrunn gjennomført en utregning av forventet reduksjon i tallet på drepte eller hardt skadde dersom det i stedet ble brukt 100 mill. kroner ekstra på trafikksikkerhetstiltak. Med ulike alternativer anslår Statens vegvesen at dette kan gi mellom 160 og 310 færre drepte personer over ti år.

Finansdepartementet har merket seg mindretallets innvendinger mot å etablere et nytt tilsyn og mener momentene de trekker fram bør veie tungt i det videre arbeidet med saken. Finansdepartementet legger til grunn at en eventuell oppfølging av utvalgets

forslag som har budsjettmessige konsekvenser, fremmes i den ordinære budsjettprosessen på vanlig måte.

Med hilsen


Lars-Erik Østby e.f.
avdelingsdirektør



Jan Olav Pettersen
underdirektør