



MOTTATT

- 4 SEP 2009

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

Vår dato 31. august 2009
Deres dato 24. april 2009
Vår referanse 224006-5/JL/-
Deres referanse 09/1626

NOU 2009:3 På sikker veg - høring

Næringslivets Hovedorganisasjon viser til brev av 24. april 2009 vedrørende NOU 2009:3 *På sikker veg* med vurderinger av et selvstendig organ for tilsyn med veiinfrastrukturen. Vår uttalelse er utarbeidet på grunnlag av innspill fra region- og landsforeninger i NHO. Enkelte landsforeninger vil i tillegg avgi uttalelser med utgangspunkt i egne bransjevurderinger.

Oppsummeringsvis mener NHO at det ut fra en prinsipiell tilnærming foreligger tungtveiende argumenter for å etablere et eget tilsyn i veisektoren, slik det er gjort i andre samferdselssektorer. Forslaget i NOU 2009:3 På sikker veg er imidlertid etter vårt syn, beheftet ved to vesentlige svakheter:

For det første mener vi at en avgrensing til kun tilsyn med infrastrukturen er problematisk. Infrastruktur, kjøretøy og trafikant henger nøye sammen. Etablering av et infrastrukturtilsyn kan føre med seg en viss fragmentering av sikkerhetsarbeidet og en splittelse av fagmiljøet i Statens vegvesen, som igjen kan føre til ineffektiv ressursbruk, oppbygging av byråkrati og parallelle kompetansemiljøer.

For det andre mener vi at en vurdering av om det bør etableres ett transporttilsyn på Samferdselsdepartementets område burde vært foretatt før det eventuelt besluttes opprettet et nytt tilsyn innenfor veisektoren.

NHO mener på denne bakgrunn at det bør foretas en fornyet og bredere vurdering av om det bør opprettes et veitilsyn for trafiksikkerhet som ikke er avgrenset til infrastruktur men også inkluderer kjøretøy og trafikant. I denne sammenheng bør følgende områder, som vi mener er til dels uklart omtalt i den foreliggende utredningen, vurderes nærmere:

- Oppgavefordelingen mellom veitilsynet og andre aktører
- Sanksjonsmåter/-midler som tas i bruk
- Juridiske ansvarsforhold ved feil/mangler
- Effekt for trafiksikkerheten i veisektoren

I tillegg mener vi altså, uten at vi har tatt endelig standpunkt til dette, at spørsmålet om å samle transporttilsynene i ett tilsyn innenfor samferdselsområdet bør vurderes.

Nærmere om forslaget om etablering av et tilsyn for veiinfrastruktur

NHO mener det finnes gode grunner for å vurdere en ny organisering av systemet for trafikksikkerhet i veisektoren. Det er først og fremst behov for klarere definerte roller og ansvarsfordeling. Vi mener det er uheldig at Statens vegvesen i dag både styrer og er målgruppe for tilsynsvirksomheten. En uheldig rolleblanding og en uklar ansvarsdeling får konsekvenser for sikkerheten.

Argumenter for et veitilsyn er bl.a. at et uavhengig veitilsyn vil kunne bli en viktig pådriver for å prioritere trafikksikkerhet og sikre at føringer i lover og forskrifter blir fulgt opp og at eksisterende system etterlevs. Dette blir viktigere i forbindelse med forvaltningsreformen. NHO er opptatt av at omklassifiseringen av øvrige riksveier til fylkesveier eller kommunal vei ikke fører til at kravet til sikkerhet på disse veiene reduseres. Planene om at Statens vegvesen fremdeles skal fungere som felles veiadministrasjon og forholde seg både til fylkeskommunen og til staten som veiholder, forsterker behovet for et statlig veitilsyn.

I likhet med flertallet i utvalget mener imidlertid NHO at et tilsyn som avgrenser seg til kun infrastruktur, slik det her foreslås, er lite hensiktsmessig fordi det kan bidra til fragmentering av trafikksikkerhetsarbeidet.

Utredningen viser også at et veitilsyn for infrastruktur må ha en viss kompetanse på kjøretøy- og trafikkantsikkerhet, særlig når det gjelder grensesnittet til infrastrukturen. Dette vil kunne føre til en viss oppbygging av byråkrati og like kompetansemiljøer i sikkerhetsarbeidet. For å kunne gjøre helhetlige vurderinger må tilsynet samarbeide med de andre aktørene i sikkerhetsarbeidet. Om ikke samarbeidet finner sin hensiktsmessige form, kan det oppstå suboptimalisering, gråsoner og ineffektiv ressursbruk.

Tilsynets arbeid vil videre kreve teknisk kompetanse om veiinfrastrukturen. Det er i dag kun Statens vegvesen som har den nødvendige kompetansen. Tilgangen på fagkompetanse i veisektoren er knapp. Etableringen av tilsynet vil derfor kunne møte utfordringer i forhold til tilgangen på kompetanse og rekruttering av personell.

Utvalget konkretiserer ikke oppgavefordelingen mellom veiinfrastrukturtilsynet og de andre aktørene. NHO mener dette er en svakhet ved utredningen. For å ta stilling til om oppretting av et veiinfrastrukturtilsyn vil kunne løse eventuelle rollekonflikter, er det viktig å ha klarhet i hvilke oppgaver som skal overføres. Oppgavefordelingen vil også være førende på antall årsverk i tilsynet.

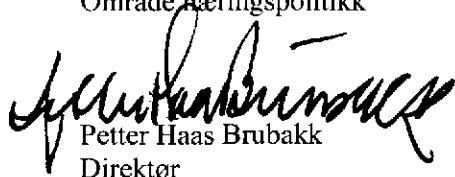
Det er også en svakhet at effekten for trafikksikkerheten av opprettingen av et tilsyn ikke dokumenteres i utredningen. NHO kan ikke støtte etableringen av et nytt tilsynsorgan dersom dette medfører økt byråkrati uten at det kan synliggjøres en positiv effekt for trafikksikkerheten i veisektoren. Vi er videre kritisk til at utredningen mangler en kvantifisering av de økonomiske og administrative konsekvensene av etableringen, men kun er avgrenset til grove anslag.

Etablering av ett transporttilsyn

NHO mener avslutningsvis at drøftingen om etableringen av et veiinfrastrukturtilsyn har aktualisert spørsmålet om å utrede etablering av ett samlet transporttilsyn, der også Statens jernbanetilsyn og Luftfartstilsynet inngår. Økt intermodal transport, særlig mellom vei og bane/sjø, fordrer økt grad av samordning av trafikksikkerhetsarbeidet på samferdselsområdet. En slik løsning er nylig gjennomført i Sverige, der Transportstyrelsen i Sverige er et felles sektorovergripende tilsyn for hele transportområdet.

Selv om det må tas med i betraktningen at regelverkene på samferdselsområdet er svært sektorspesifikke og internasjonalt styrt, hvilket kan redusere både samordningspotensial og administrativ synergi, mener NHO likevel at denne modellen bør vurderes nærmere også i Norge.

Med vennlig hilsen
NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
Område næringspolitikk



Petter Haas Brubakk
Direktør