

Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8014 Dep.
0030 OSLO

Deres ref
14/9571-1

Vår ref
15/863-

Dato
16.03.2015

Etablering av regelråd - Høring

Vi viser til brev av 19. desember 2014 med vedlegg om ovennevnte.

Saken har vært forelagt Samferdselsdepartementets underliggende etater – Jernbaneverket, Kystverket, Luftfartstilsynet, Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Statens havarikommisjon for transport, Statens jernbanetilsyn, og Statens vegvesen Vegdirektoratet. Vedlagt oversendes uttalelser fra Statens jernbanetilsyn og Vegdirektoratet.

Generelt

Samferdselsdepartementet anser i utgangspunktet at etablering av et regelråd for næringslivet kan være et fornuftig tiltak, og at dette synes å ha vært nyttig i andre land.

Vi må imidlertid stille spørsmål ved om det faktisk er behov for å etablere et eget råd, i form av et statlig forvaltningsorgan, med 8 fast ansatte i tillegg til fire rådsmedlemmer, for dette formålet. Vi kan ikke se at det er anslått hvor mange saker det er sannsynlig at rådet skal vurdere på årlig basis, og om dette i så fall står i forhold til størrelsen på rådet.

Vi savner dessuten en drøfting av alternative og mindre ressurskrevende tiltak, og mener følgende forhold burde vært bedre utredet og belyst:

- Hvorfor det nye organet skal være uavhengig (dvs. at det ikke skal motta instruks fra et departement i sine rådgivende uttalelser), og hvorfor oppgavene til et slikt organ ikke like godt kan ivaretas av f.eks. en enhet i NFD, som skal hensynte næringslivets interesser i høringer av nytt regelverk. Som det vises til i høringsnotatet er jo dette et forhold som skal

inngå i utredningsinstruksen (som er under revisjon), og at det der vil bli understreket at konsekvenser for næringslivet skal belyses og vurderes.

- Det burde vurderes om næringslivets egne organisasjoner kan bruke høringsinstituttet bedre til å belyse konsekvenser for sine bransjer.
- Det sies i høringsnotatet at "Regelrådets «sanksjonsmiddel» mot mangelfulle utredninger vil være velbegrunnede uttalelser som offentliggjøres og som følger saken videre". Det er uklart om dette vil fungere "sterkere" enn andre aktuelle mekanismer.

Vi mener drøftingen av konsekvenser for forvaltningen, særlig tredje avsnitt på s 31, viser at det ikke er gitt at ressursbruken til et slikt regelråd egentlig ivaretar hensikten bedre enn alternativene.

For øvrig mener vi at spørsmålet om etablering av et eget regelråd, samt omfang, funksjoner og oppgaver for et slikt organ, hører sammen med arbeidet med ny utredningsinstruks og ikke i en særskilt prosess.

EU/EØS-området

Når det gjelder EU/EØS-regelverk vil vi påpeke at det her gjelder egne frister og krav, som ikke nødvendigvis passer med involvering av et eventuelt regelråd. Dersom dette rådet skal involveres i disse sakene er det viktig at det ikke medfører forsinkelse i utarbeiding av norsk posisjon. Vi mener derfor hovedregelen må være at regelrådet kun involveres i disse sakene dersom ansvarlig departement selv anmoder om det. Som det vises til i høringsnotatet, så vil forslag til nytt regelverk fra EU-kommisjonen normalt inneholde konsekvensvurderinger kontrollert av EUs Impact Assessment Board, og det er generelt høy fokus i EU på regelverksforenkling og på å redusere byrdene for næringslivet. Vi mener derfor at det i de fleste slike saker ikke vil være nødvendig med en egen vurdering fra regelrådet.

Jernbaneområdet

Vi slutter oss til vurderingene og uttalelsene fra *Statens jernbanetilsyn*. I tillegg vil vi bemerke at omtalen av EØS-relevant regelverk i høringsnotatet ikke ser ut til å ta hensyn til utredninger og konsekvensanalyser som er gjort for rettsakter som Kommisjonen vedtar etter en anbefaling fra byråene. Når det f.eks. gjelder arbeidet fra Det europeiske jernbanebyrået (ERA) er det ofte gjort en grundig kost-nyttevurdering hos byrået, og ERA har en egen avdeling som bistår. Dessuten deltar representanter fra bransjen aktivt i arbeidet, i tillegg til representanter fra norsk jernbanesektor og Statens jernbanetilsyn. Det vil innebære dobbeltarbeid om arbeidet også skal vurderes av et særskilt regelråd. Det er for øvrig ikke mange endringer det er mulig å gjøre med en rettsakt etter at den er vedtatt i EU men før den tas inn i EØS-avtalen. Som nevnt ovenfor er man i EU opptatt av å redusere byrdene for næringslivet, og det meste av regelverket på jernbanesektoren går ut på nettopp forenkling, harmonisering og standardisering så lenge det har en dokumenterbar nytteeffekt. Vi mener derfor at Regelrådet som utgangspunkt ikke skal behandle denne type saker.

Vegsektoren

Vi slutter oss også til *Vegdirektoratets* synspunkter og viser til at etaten har en god dialog med ulike organisasjoner i næringslivet, og at aktørene gis god anledning til å delta i prosessene både innledningsvis og i formelle høringsrunder. Vegdirektoratet stiller spørsmål ved om et

statlig regelråd vil bidra til å høyne kvaliteten på deres planer og utredninger, og om formålet med et regelråd allerede blir tilfredsstillende ivaretatt av forvaltningen og regjeringen. Det spørres om Statens vegvesens virksomhet er av slik art at et regelråd vil kunne ha nødvendig kompetanse og kapasitet til å vurdere konsekvenser og utredningsbehov.

Med hilsen

Gyri Solnørdal Jenssen (e.f.)
avdelingsdirektør

Kjersti Nikolaysen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Kopi til:

Vegdirektoratet

Ref.: 15/24-3

Vegdirektoratet

Ref.: 15/24-3

Statens jernbanetilsyn

Ref.: 2014/156366-003

2 vedlegg