



Innst. 66 L

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 160 L (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i veglova (Vegtilsynet)

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag til endringer i veglova i eit nytt kap. II a som skal regulere det statlege tilsynet knytt til riksveg (Vegtilsynet).

Framlegget til nytt kapittel II a med nye §§ 11 a–11 e vil gi nærare føresegn om eit fristilt Vegtilsyn som skal føre tilsyn med at Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg har styringssystem som er implementert og tatt i bruk som føreset. Det vert vidare lagt opp til ein plikt for pliktsubjekta til å ha og bruke tilstrekkelege og effektive styringssystem m.m. som tek vare på tryggleiken på det vegnettet dei har ansvar for. Framlegget inneheld òg føresegn som pålegg pliktsubjekta og andre å gje opplysningar, og det vert føreslått heimel for Vegtilsynet til å gje pålegg og tvangsmulkt. Framlegget til lovendringar er etter departementet sitt syn føremålstenlege for å betre trafikktryggleiken ytterlegare i tråd med nullvisjonen og nasjonalt vedtekne mål. Endringane er også naudsynte for å sikre Vegtilsynet heimel til å føre tilsyn med utbyggingsselskapet for veg.

Departementet tek sikte på at dei framlagde endringane skal gjelde frå 1. januar 2017.

Bakgrunnen for lovframlegget

Endringsforslaga i denne proposisjonen skal sikre at Vegtilsynet får naudsynt heimel til å føre effektivt tilsyn både med Statens vegvesen og utbyggings-

selskapet for veg. Vegtilsynet vil med dette få myndigheit til å kontrollere og føre tilsyn med at Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg har og bruker naudsynte og effektive styringssystem for å ivareta tryggleik knytt til riksveg etter veglova.

I proposisjonens kap. 2 gjer ein greie for høyringa som er gjennomført, samt merknadane frå høyringsinstansane. I kap. 3 gjer departementet framlegg til lovendringar.

Økonomiske og administrative konsekvensar

Dei endringar departementet har gjort framlegg om, vil ha nokre administrative og økonomiske konsekvensar.

Konsekvensar av å fristille Vegtilsynet

Vegtilsynet nyttar i dag same administrative løysingar som andre avdelingar i Statens vegvesen. Prisen for dette er ca. 1,2 mill. kroner per 2015. Dette omfattar kjøp av alle administrative ressursar. Ved ei fristilling av Vegtilsynet frå Statens vegvesen er det viktig å sikre Vegtilsynet sitt sjølvstende og sin integritet. Vegtilsynet bør derfor ikkje kjøpe administrative tenester av og nytte administrative IKT-system hos vegvesenet som i dag. Vegtilsynet må dermed etablere nye løysingar for administrativ støtte. Dette medfører anskaffingar av nye system innan IKT, HR, økonomi, anskaffingar, arkiv og kontordrift, samt kompetanse og bemanning for å ivareta systema.

Vegtilsynet har i dag ei bemanning på 11 medarbeidarar og ein direktør. Vegtilsynet si vurdering er at det vil vera behov for tre nye administrative stillingar i samband med ei fristilling.

Ei anna usikker meirutgift er Vegtilsynet sitt behov for juridisk støtte i samband med anskaffingar, tvistar, rekruttering og personalspørsmål. Ei fristilling av Vegtilsynet inneber at dei juridiske støttepro-

sessane som tidlegare blei handtert av vegvesenet, framover skal utførast av Vegtilsynet.

Ved utskiljinga frå Statens vegvesen kan i tillegg tilgang på vegfaglig kompetanse bli noko meir krevjande enn i dagens situasjon, og vil vere ei utfordring det vil være naudsynt å følgje med på. Det er ein viktig føresetnad at tilsynsorganets kompetanse ikkje er dårlegare enn den tilsynsobjektet har til disposisjon, og at tilsynet er i stand til å møte fagleg argumentasjon (St.meld. nr. 17 (2002–2003)). Høg fagleg kompetanse gir tilsynsorganet ei meir uavhengig rolle og medverkar til naudsynt tillit og legitimitet (Innst. S. nr. 222 (2002–2003)).

Ved opprettinga av eit nytt pliktsubjekt i tillegg til Statens vegvesen reknast aukinga av ressursbruk hos Vegtilsynet å vere liten. Tilsynet skal som i dag føre risikobasert systemtilsyn med ansvarleg for riksveg. Dette inneber at Vegtilsynet fortsatt prioriterer sin innsats der risikoen for alvorlege ulykker er størst.

På den annan side vil innføring av nye tilsynsreksjonar kunne medføre eit behov for noko økt ressursbruk hos Vegtilsynet.

Konsekvensar av tilsyn for Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg

Det vert rekna med at administrative konsekvensar for pliktsubjekta vil vere omtrentleg på same nivå som tidlegare, men det er vanskelig å anslå eit estimat for dette meirarbeidet og meirkostnaden.

Ved dei tilsyn der det vert avdekkja avvik, vil dei administrative kostnadene for pliktsubjekta og Vegtilsynet vert større, blant anna som ein konsekvens av at forvaltningslovens reglar for sakshandsaming skal følgjast. I samband med dette vil det også kunne oppstå administrative konsekvensar for departementet som klageinstans.

Finansiering av tilsynsverksemda

Departementet anbefaler ikkje at kostnadane ved sakshandsaming og tilsyn med Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg skal gebyrfinansierast.

Spørsmålet om ilegging av gebyr for å finansiere tilsynsverksemda er noe departementet eventuelt anbefaler å komme tilbake til dersom Vegtilsynet på et seinare tidspunkt skulle få nye og fleire pliktsubjekt og oppgåver. Utgifter til etablering og drift knytt til eit fristilt Vegtilsyn bør dermed vert dekkja innanfor gjeldande budsjettammer.

I kap. 5 gjer departementet greie for merknader til dei enkelte føresega i lovforslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Tor Arne Bell Ljunggren, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til proposisjonsens formål som er å sørge for at Vegtilsynet fristilles fra myndigheter som tilsynet har som oppgave å kontrollere. Komiteen mener at den foreslåtte organiseringen vil gi et mer uavhengig Vegtilsyn enn hva dagens regulering gir grunnlag for. Komiteen vil fremheve at Vegtilsynets oppgave skal være å føre tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier AS når det gjelder sikkerhet knyttet til veiinfrastrukturen. Komiteen mener at kvaliteten på veiene er helt avgjørende for trafiksikkerheten, og at nødvendig vedlikehold og god veimerking er det viktigste grepet som kan gjøres for å bedre trafiksikkerheten. Et uavhengig Vegtilsyn vil bidra til økt oppmerksomhet rundt veikvalitet, og komiteen vil bemerke at samtlige høringsinstanser støtter den nye organiseringen av Vegtilsynet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet meiner det er viktig at ein sikrar moglegheit for tilsyn med Nye Veier AS. Desse medlemene vil likevel påpeike at endringa er naudsynt då ein har valt å opprette eit sistedilt selskap til Statens vegvesen, noko Senterpartiet og Arbeidarpartiet var imot. Desse medlemene vil vise til at denne politikken medfører auka byråkrati, og det er ein politikk desse medlemene ikkje støttar.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringens og samarbeidspartienes mål er å bygge ut infrastrukturen raskere og mer helhetlig enn tidligere, og at Nye Veier AS er det fremste virkemiddelet for å få til det. Flertallet vil peke på at Nye Veier AS ikke er et byråkratiserende element, men tvert imot bygger opp en slank byggherreorganisasjon. Det er heller ikke riktig at dette medfører mer byråkrati, slik Senterpartiet og Arbeiderpartiet skriver i sin merknad. Nye Veier AS har et avgrenset oppdrag knyttet til å gjennomføre utbygging av vegstrekninger som de har overtatt fra Statens vegvesen. Dermed erstattes behovet for byggherreorganisasjon for disse strek-

ningene for Statens Vegvesen, og Nye Veiers organisasjon kommer i stedet for, ikke i tillegg til, Statens vegvesens organisasjon. Dette vil etter flertallets mening bidra til at Statens vegvesen får en benchmark på hvordan veibyggingen utføres, noe som kan bidra til en sunn konkurranse mellom to offentlige veibyggere. Flertallet vil videre peke på at det er en klar målsetting om at veiselskapet skal sørge for mer vei for pengene, blant annet ved å utfordre, standarder og arbeidsmetoder for å kunne redusere kostnader, byråkrati og prosjekt- og anleggsperioden. En totalt sett mer effektiv, sammenhengende og helhetlig veiutbygging er veldig viktig, når kostnadsutviklingen i vegsektoren tas i betraktning.

Flertallet er svært tilfreds med de initiativene Nye Veier AS har tatt til nå, ved å utfordre krav som stilles i veinormalene, antallet kryss som planlegges på motorveier og en rekke særnorske standardkrav. Flertallet viser til at Nye Veier AS på transport- og logistikk-konferansen 17. oktober 2016 viste til at de har kartlagt at dagens veinormaler og håndbøker til sammen inneholder nær 8 000 «skal»-krav og over 2 000 «bør»-krav, og poengterte at de ønsker en utvikling i retning funksjonskrav. Flertallet mener denne graden av detaljert kravspesifikasjon er svært byråkratiserende, og at Nye Veier AS i så måte vil kunne avbyråkratisere veibygging. Flertallet mener derfor at alle påstander om et økt byråkrati på grunn av selskapet er tilbakevist, og at selskapet tvert imot viser tegn på det motsatte.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak til lov

om endringer i veglova (Vegtilsynet)

I

I lov 21. juni 1963 om vegar blir det gjort følgende endringer:

Nytt kapittel II A skal lyde:

Kap. II A. Tilsyn med riksveg.

§ 11 a Vegtilsynet

Vegtilsynet skal føre tilsyn med at Statens vegvesen og det statlege utbyggingsselskapet for veg oppfyller dei pliktar som følgjer av § 11 b.

Departementet fastset instruks for Vegtilsynet.

§ 11 b Plikt til å ha og bruke styringssystem m.m.

Statens vegvesen og det statlege utbyggingsselskapet for veg skal ha og bruke tilstrekkelege og effektive styringssystem for å sikre tryggleiken knytt til riksvegane.

Departementet kan i forskrift gi utfyllande reglar om plikta etter fyrste ledd.

§ 11 c Opplysningsplikt

Statens vegvesen og det statlege utbyggingsselskapet for veg skal innanfor fastsett frist gi dei opplysningane og dokumenta som Vegtilsynet krev. Det same gjeld entreprenørar, konsulentar og andre som utfører oppgåver eller som elles samhandlar med Statens vegvesen eller det statlege utbyggingsselskapet for veg. Vegtilsynet kan bestemme i kva for form opplysningane skal bli gitt.

Opplysningsplikten gjeld berre dei opplysningane som Vegtilsynet finn naudsynte for å kunne utføre oppgåvene sine etter lova.

§ 11 d Pålegg om retting

Vegtilsynet kan pålegge retting innan ein fastsett frist dersom tilsynet viser avvik frå plikta til å ha og bruke styringssystem i medhald av § 11 b.

Kostnadene ved å gjennomføre pålegget skal dekkast av den ansvarlege verksemda.

§ 11 e Tvangsmulkt

Dersom pålegg etter § 11 d ikkje er følgt innan fristen, kan Vegtilsynet treffe vedtak om tvangsmulkt.

Tvangsmulkt kan fastsettjast som ei laupande mulkt eller som eit beløp som forfell ved kvart brot. Tvangsmulkt lauper ikkje dersom etterleving blir umogeleg og årsaka til dette ikkje ligg hos den ansvarlege.

Tvangsmulkt si storleik kan fastsettjast med omsyn til kor viktig det er at pålegget blir gjennomført, og kva for kostnader det truleg fører med seg.

Ilegging av tvangsmulkt kan påklagast særskilt.
Departementet kan gi utfyllande reglar om fast-
setting av tvangsmulkt.

II
Lova gjeld frå den tid Kongen fastset.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 15. november 2016

Nikolai Astrup

leder

Tor André Johnsen

ordfører