



STORTINGET

Innst. 312 L

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 79 L (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon)

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i lovforslaget fram forslag til endringer i veisektoren knyttet til gjennomføring av den delen av regionreformen som gjelder overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.

Departementet foreslår endringer i veglova som opphever bestemmelsene om den felles veiadministrasjonen for riksveiene og fylkesveiene og endringer i bestemmelser som overfører myndighet fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Det foreslås egne bestemmelser i veglova om ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap, nasjonalt register for veidata og informasjon for offentlig vei. Departementet foreslår endringer i loven som endrer den lovfestede organiseringen av Statens vegvesen i regioner, til en mer nøytral regulering av etaten i loven. I tillegg foreslår departementet endringer i forskriftshjemlene i veglova og enkelte andre endringer.

For at endring av eiendomsforhold knyttet til riksveier og fylkesveier i grunnboka og matrikkelen kan utføres mest mulig effektivt, foreslår departementet endringer i matrikkellova og plan- og bygningsloven.

Departementet foreslår egne overgangsbestemmelser i endringsloven som skal gjelde ved overføringen av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Dette er en bestemmelse om overføring

av ansatte i Statens vegvesen, en bestemmelse om kontraktsposisjoner og en bestemmelse om overføring av arkiverte dokumenter.

Som følge av forslagene om å gå bort fra en lovfestet regulering av Statens vegvesen i regioner i veglova, foreslår departementet dessuten endringer i andre lover som har slik regulering. Dette er vegtrafikkloven, yrkestransportloven og skatteforvaltningsloven.

Ansvaret for de offentlige veiene er regulert i veglova. Det administrative arbeidet med riksveiene og fylkesveiene utføres i dag av Statens vegvesen iht. veglova §§ 10 og 19. Denne funksjonen er beskrevet som «sams vegadministrasjon» i lova.

Ved behandling av Prop. 84 S (2016–2017) Ny inndeling av regionalt forvaltningsnivå, jf. Innst. 385 S (2016–2017), gjorde Stortinget anmodningsvedtak om at regional veiadministrasjon skal overføres til regionalt folkevalgt nivå.

Flertallet i kommunal- og forvaltningskomiteen hadde merknader om at oppgaven bør følge med når de nye fylkeskommunene etableres fra 1. januar 2020. En samlet kommunal- og forvaltningskomité sto bak vedtaket om overføring.

Statens vegvesen har kartlagt fylkesveioppgavene som ligger til sams vegadministrasjon, og utarbeidet skisser til modeller for hvordan en overføring fra Statens vegvesen til fylkeskommunene kan gjennomføres, og vurdert kostnader og konsekvenser av overføring. Etaten har konkludert med at dagens ordning med sams vegadministrasjon bør videreføres, men har også kartlagt faktagrunnlaget for sams vegadministrasjon, utredet kostnader og konsekvenser av en overføring til fylkeskommunene og vist hvordan en overføring kan gjennomføres. Rapporten har vært på høring.

Regjeringens beslutning i saken fremgår av omtalen i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2018–2019) Generell del under omtalen av «Regionreformen». Regjeringen har, i en avveining mellom ulike hensyn, konkludert med at den delen av sams vegadministrasjon som gjelder fylkesveiene i sin helhet overføres til fylkeskommunene i tråd med Stortingets anmodningsvedtak. Alle oppgavene med utredning, planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av fylkesveiene, skal utføres av fylkeskommunene selv i fremtiden. Oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap og ansvar for Nasjonal vegdatabank (NVDB) og vegtrafikksentralene (VTS) skal videreføres som nasjonale oppgaver organisert som en del av Statens vegvesen.

Statens vegvesens utredning har vist at etaten brukte om lag 1 600 årsverk, tilsvarende om lag 1 650 hele stillinger til fylkesveioppgaver i 2017. Statens vegvesen har utført en nærmere beregning og kvalitetssikring av årsverkene, som nå er beregnet til 1 850 hele stillinger i 2018. Årsverkene er fordelt på over 4 000 ansatte, som derved er direkte berørt av overføringen. Det legges til grunn at det vil være ansatte i Statens vegvesen som har arbeidet med fylkesvei på en slik måte at arbeidsmiljøloven kapittel 16 om virksomhetsoverdragelse kommer direkte til anvendelse. I henhold til Statens vegvesens utredning vil dette trolig bare gjelde et fåtall ansatte i Statens vegvesen.

Som omtalt i Prop. 1 S (2018–2019) har regjeringen besluttet at overføring av ansatte i Statens vegvesen som ikke er direkte omfattet av reglene om virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven, skal søkes løst gjennom dialog og avtale mellom staten og fylkeskommunene.

Finansieringen av sams vegadministrasjon er innrettet slik at fylkeskommunene faktureres for arbeid Statens vegvesen utfører til planlegging og bygging av fylkesveier. Staten bekoster den øvrige ressursbruken i Statens vegvesen. Fylkeskommunene betaler i dag for knappe 800 årsverk. Det er lagt til grunn at fylkeskommunene vil få overført budsjettmidler for ansatte som blir overført, der staten dekker disse kostnadene i dag.

Veglova har regulert hvordan Statens vegvesen skal være organisert. Forvaltningsmyndigheten for riksvei og fylkesvei er i veglova kapittel V lagt direkte til regionvegkontorene. Når den felles veiadministrasjonen i Statens vegvesen opphører, er det etter departementets vurdering ikke lenger nødvendig å lovfeste Statens vegvesens organisering og styringslinjene for riksvei og fylkesvei i veglova. Hensynet til fleksibilitet for endringer tilsier at det ikke bør være bindinger om organiseringen av Statens vegvesen i lovverket.

På oppdrag fra departementet har Statens vegvesen utredet en ny organisering av etaten. Regjeringen har på bakgrunn av anbefalinger fra etaten besluttet at Statens vegvesen skal gjennomføre en omorganisering som

innebærer divisjonalisering, klarere resultatansvar og enklere og forbedret styring. Departementet har gitt Statens vegvesen oppdrag om videre arbeid med omorganiseringen. Statens vegvesen skal som en del av oppdraget utrede og komme tilbake med forslag til lokalisering av enheter og tjenestesteder i ny organisasjonsmodell. Det tas sikte på at omorganiseringen kan iverksettes samtidig med avviklingen av sams vegadministrasjon.

Forslag til endringer i veglova m.fl. og ny lov om overgangsbestemmelser ved overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene har vært sendt på offentlig høring.

I proposisjonens kapittel 3 omtales de foreslåtte endringene i veglova.

I proposisjonens kapittel 4 gjøres det rede for de foreslåtte endringene i bestemmelser som gjelder endring av eiendomsforhold etter matrikkellova og plan- og bygningsloven.

I proposisjonens kapittel 5 gjøres det rede for de foreslåtte endringene i reguleringen av Statens vegvesen i øvrige lover (yrkestransportloven, vegtrafikkloven og skatteforvaltningsloven).

I proposisjonens kapittel 6 omtales de foreslåtte overgangsbestemmelser ved overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.

I proposisjonens kapittel 7 vurderes forholdet til EØS-retten, mens det i kapittel 8 gjøres rede for økonomiske og administrative konsekvenser av den foreslåtte lovendringen.

Departementet legger til grunn at overføringen av fylkesveiadministrasjonen vil kunne medføre betydelige omstillingskostnader. Det er store usikkerheter i beregningene som foreligger, og omstillingskostnader knyttet til overføring av driftskontrakter er ikke med i Statens vegvesens vurdering.

Hvilke administrative utgifter som skal dekkes etter veglova § 19 er fastlagt gjennom retningslinjer utarbeidet av Vegdirektoratet, basert på prinsipper avklart i ulike stortingsdokumenter. Hovedprinsippet i retningslinjene er at staten dekker utgifter til sams vegadministrasjon fram til og med oppfølging av byggherreoppgaver når det gjelder vedlikehold, forvaltning og drift og overordnet utredning fram til konseptvalgutredning starter for utbyggingsprosjekter. Fylkeskommunene dekker utgifter til planlegging og byggherreoppgaver knyttet til investeringer. Staten dekker utgifter til overordnet ledelse av sams vegadministrasjon. Oslo kommune gis i rollen som fylkeskommune kompensasjon for at staten ikke stiller med sams vegadministrasjon for noen del av veinettet i Oslo.

Regjeringen vil komme tilbake til den budsjettmessige overføringen i kommuneproposisjonen og i statsbudsjettforslaget for det aktuelle året.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop. 79 L (2018–2019) Endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon) som handler om endringer i veisektoren fordi fylkeskommunene skal overta alle oppgavene med utredning, planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av fylkesveiene. Endringen skal skje fra 1. januar 2020 og gir behov for endringer i lover og forskrifter for å gi fylkeskommunene lovhemler og rammevilkår for å kunne utføre fylkesveiadministrasjonen selv. Det foreslås egne overgangsbestemmelser i endringsloven som skal gjelde ved overføringen av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Dette er en bestemmelse om overføring av ansatte i Statens vegvesen, en bestemmelse om kontraktsposisjoner og en bestemmelse om overføring av arkiverte dokumenter. Departementet legger til grunn at overføringen av fylkesveiadministrasjonen vil kunne medføre betydelige omstillingskostnader. Oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap og ansvar for Nasjonal vegdatabank (NVDB) og vegtrafikksentrene (VTS) skal videreføres som nasjonale oppgaver organisert som en del av Statens vegvesen.

Komiteen legger til grunn at Statens vegvesen skal gjennomføre en omorganisering som innebærer en divisjonalisering. Det foreslås endringer i loven som fjerner den lovfestede organiseringen av Statens vegvesen i regioner under en regionvegsjef.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at ved behandling av Prop. 84 S (2016–2017) Ny inndeling av regionalt forvaltningsnivå, jf. Innst. 385 S (2016–2017), gjorde Stortinget anmodningsvedtak om at regional veiadministrasjon skal overføres til regionalt folkevalgt nivå. Flertallet har merket seg at en samlet kommunal- og forvaltningskomité sto bak vedtaket om overføring.

Flertallet vil peke på at hoveddelen av de statlige veiene ble overført til fylkeskommunene i 2010, men at det den gang ble lagt til grunn sams vegadministrasjon. Flyttingen av veiadministrasjonen fra Statens vegvesen til de nye fylkene innebærer således en reell desentralisering av statlig makt. Flertallet viser til at dette også

vil innebære en mer helhetlig forvaltning av fylkesveinettet.

Flertallet vil også vise til at gjennom regionreformen vil en større del av fylkesveinettet få samme eier. Dette vil også dra i retning av en mer enhetlig forvaltning av fylkesveinettet.

Flertallet vil vise til at endring i oppgavefordeling også vil føre til omfordeling av ressurser, både menneskelige, økonomiske og tekniske. Det vil være avgjørende at fylkene får overført ressurser fra Statens vegvesen som står i forhold til oppgavefordelingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til kommuneproposisjonen for 2020 som ble lagt fram 14. mai 2019, hvor regjeringen varsler en maksimal realvekst på 100 mill. kroner, og i verste fall en reell reduksjon i fylkeskommunenes inntekter på 200 mill. kroner. Samtidig slår regjeringen fast at når det gjelder en av de største oppgaveoverføringene fra staten til fylkeskommunene, administrasjonen av fylkesveiene, skal fylkeskommunene kun få penger for de ansatte som faktisk flytter over fra Statens vegvesen til fylkeskommunene, ikke for de årsverkene som i dag står for denne administrasjonen hos Statens vegvesen.

Dette kan medføre en betydelig underfinansiering av reformen, og er etter disse medlemmers oppfatning ikke i tråd med prinsippene for overføring av oppgaver mellom forvaltningsnivåene.

Videre viser disse medlemmer til at det i proposisjonen heter at Samferdselsdepartementet vil komme med forslag til overføring av midler i statsbudsjettet for neste år, «gitt at overføringen kan skje fra 2020».

Disse medlemmer mener dette medfører en betydelig uheldig usikkerhet både for fylkeskommunene og berørte ansatte at dato for overføring ennå ikke er fastsatt.

Videre viser disse medlemmer til oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 20. oktober 2018, og påfølgende utredning fra regioner til divisjoner.

Disse medlemmer etterlyser en grundig debatt om hvilke konsekvenser det har å omorganisere en vesentlig samfunnsfunksjon som Statens vegvesen, og mener at det er uheldig at dette skjer kun med en lovendring i Stortinget. Både faglige begrunnelser og økonomiske konsekvenser mangler. Disse medlemmer viser videre til Prop. 110 S (2018–2019) Nokre saker om veg, jernbane og post, pkt. 2.6 og 2.7, og de siste utredninger om organisering av Statens vegvesen, og vil komme tilbake med konkrete forslag i innstilling til Prop. 110 S (2018–2019).

Disse medlemmer mener saken ut over lovendringen og overføring av de oppgaver Stortinget har

vedtatt, må gjennomgå grundig med faglige, økonomiske og distriktpolitiske konsekvenser.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til høringsinnspillene fra fylkeskommunene og KS, der de påpeker at overføringen av økonomiske ressurser til fylkeskommunene i 2020 må ta utgangspunkt i hva som faktisk er benyttet til sams vegadministrasjon totalt i Statens vegvesen, ikke bare til antallet stillinger som blir overført. Disse medlemmer viser til at overføringen av fylkesveiadministrasjonen vil medføre betydelige omstillingskostnader, og at de foreløpige beregningene av disse kostnadene er svært usikre og ufullstendige. Disse medlemmer mener at omstillingskostnadene samlet må gjenspeiles i Kommunal- og moderniseringsdepartementets arbeid med inntektssystemet og øvrige budsjettopplegg for fylkeskommunene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti understreker viktigheten av å styrke fylkeskommunene med nye oppgaver.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at også overføring av vegadministrasjon til fylkene kan være en god idé som gjør at de politiske beslutningene flyttes nærmere dem det gjelder. Samtidig må dette medlem erkjenne at saken som er lagt frem av regjeringen og utredningene som ligger til grunn for det, har alvorlige mangler.

Dette medlem viser til at Statens vegvesens egen utredning er svært kritisk til å overføre sams vegadministrasjon til fylkene på nåværende tidspunkt. Også NTL og Tekna har kommet med kritiske høringsuttalelser. Dette medlem merker seg at det er flere grunner til kritikken:

Dette medlem er svært bekymret for at arbeidet med trafikksikkerhet vil bli svekket dersom sams vegadministrasjon opphører. At Statens vegvesen ivaretar administrasjon av både riks- og fylkesvegnettet, myndighetsutøvelse på trafikant- og kjøretøyområdet og har et nasjonalt pådriveransvar for trafikksikkerhet, er én forklaring på Norges gode utvikling mot nullvisjonen.

Videre mener dette medlem det er særlig problematisk at kompetansemiljøer innen intelligente transportsystemer (ITS) vil bli skadelidende. Det er et problem da utviklingen innen ITS gir økende behov for samordning av vegtrafikkforvaltningen/trafikkstyringen og deler av vegforvalteransvaret.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er også bekymret over at det er høyst uklart hvordan overgangen blir for de berørte ansatte. Det er uklart hvor mange ansatte som skal overføres og hvilket

regelverk som skal gjelde. Det skaper uforsvarlig og unødvendig usikkerhet for de ansatte i en omstillingsfase.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at kostnadene ved overføringen er også altfor dårlig utredet, slik dette medlem ser det. En ekstern utredning fra Menon Economics konkluderte med at det var sannsynlig at en overføring ble mer kostbart, samtidig som kvaliteten i oppgaveløsningen kan bli vesentlig redusert. Den eksterne utredningen har avdekket et potensial for vesentlig økte samfunnsøkonomiske kostnader.

Det er svært tvilsomt at alle fylkeskommunene vil inneha all den kompetansen som i dag er i Statens vegvesen, samtidig som Statens vegvesen skal ivareta fagmiljøet som de har for å administrere riksvegene. Dette medlem er bekymret, i likhet med utredningen fra Statens vegvesen, for at ett resultat blir en betydelig økning av privat konsulentbruk, som fylkeskommunene kjøper inn.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det pr. i dag er stor usikkerhet rundt nivået på omstillingskostnadene, og at det er behov for et klarere skille mellom engangs-/overgangskostnader og varig økte kostnader. Omstillingskostnader vil sannsynligvis påløpe i flere år fremover. Disse medlemmer mener det er vesentlig at omstillingskostnader følges nøye opp, og det må sikres at det tas høyde for disse kostnadene i statsbudsjettet, ikke bare for i år, men også kommende år.

Disse medlemmer vil påpeke at fylkene må få tilstrekkelig med ressurser for å kunne forvalte, vedlikeholde og drifte veiene slik at det er mulig å ta igjen vedlikeholdsetterslepet og samtidig ivareta veikapitalen.

Til sist mener disse medlemmer det er inkonsekvent når fylkeskommunene overføres myndighet til å administrere fylkesveiene med hjemmel i veglova, men samtidig ikke har samme myndighet som stat og kommune for å faktisk gjøre konkret veiadministrasjon med hjemmel i vegtrafikkloven. For eksempel viser disse medlemmer til at trafikkregulerende skilt og fartsgrenser fortsatt ikke er overført til fylkeskommunen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Statens vegvesen konkluderer med at en overføring av sams vegadministrasjon til fylkene

«kan gi dårligere kvalitet på etatens arbeid med trafikksikkerhet, FOU, utvikling av vegfaget i Norge og utvikling av vegnormaler. Dette kan også gi dårligere vilkår for bransje-samarbeid, arbeid mot arbeidslivskriminalitet og arbeidsulykker. Utviklingen innen intelli-

gente transportsystemer (ITS) gir økende behov for samordning av trafikkstyring og vegeieransvaret.»

Dette medlem utelukker ikke at det kan være en god idé å gi ansvaret for fylkesveier til fylkene, men understreker at det er altfor dårlig utredet, og for mange potensielle økonomiske og kvalitetsmessige kostnader til at det er mulig å støtte på nåværende tidspunkt. Dette medlem mener regjeringen ikke bør avvikle sams vegadministrasjon før disse utfordringene er tilfredsstillende besvart.

Samtidig understreker dette medlem behovet for å bedre samarbeidet og styrke fylkeskommunens rolle i veiadministrasjonen sammenlignet med dagens situasjon

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme et forslag som sørger for at organisering av sams vegadministrasjon videreføres i en slik form at fylkeskommunene er sikret bedre verktøy enn tidligere for å utnytte kompetansen i Statens vegvesen. Dette forutsetter at det blir klarere rapporteringslinjer og bedre samhandling mellom fag og politikk på regionalt folkevalgt nivå slik at også fylkeskommunens samfunnsutviklerrolle i større grad enn tidligere kan ivaretas.»

Dersom sams vegadministrasjon allikevel opphører, og vegadministrasjon overføres fylkene, er det avgjørende at de kritiske punktene over svares ut. På bakgrunn av dette fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen pålegge Statens vegvesen å samarbeide med fylkeskommunene om administrasjonen av fylkesveiene for å nyttiggjøre seg best mulig av eksisterende kompetanse i Statens vegvesen.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at overføringene av ansatte fra Statens vegvesen til fylkene reguleres i henhold til arbeidsmiljøloven § 16 gjennom en egen omstillingslov. Dette må også gjelde for ansatte som ikke i vesentlig grad ser sine oppgaver overført, men som allikevel blir tilbudt andre oppgaver.»

«Stortinget ber regjeringen avklare hvordan en situasjon hvor flere mener å gjenkjenne sine oppgaver til samme stilling, skal håndteres.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at fylkeskommunen får full myndighet og råderett over egen veg som vegeier dersom fylkeskommunene får ansvaret for

fylkesvegene, inkludert myndighet etter vegtrafikkloven, som blant annet hjemler vedtaksmyndighet på trafikkregulerende skilt.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sikre at fylkeskommunen får full myndighet og råderett over egen veg som vegeier dersom fylkeskommunene får ansvaret for fylkesvegene, inkludert myndighet etter vegtrafikkloven, som blant annet hjemler vedtaksmyndighet på trafikkregulerende skilt.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme et forslag som sørger for at organisering av sams vegadministrasjon videreføres i en slik form at fylkeskommunene er sikret bedre verktøy enn tidligere for å utnytte kompetansen i Statens vegvesen. Dette forutsetter at det blir klarere rapporteringslinjer og bedre samhandling mellom fag og politikk på regionalt folkevalgt nivå slik at også fylkeskommunens samfunnsutviklerrolle i større grad enn tidligere kan ivaretas.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen pålegge Statens vegvesen å samarbeide med fylkeskommunene om administrasjonen av fylkesveiene for å nyttiggjøre seg best mulig av eksisterende kompetanse i Statens vegvesen.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen sikre at overføringene av ansatte fra Statens vegvesen til fylkene reguleres i henhold til arbeidsmiljøloven § 16 gjennom en egen omstillingslov. Dette må også gjelde for ansatte som ikke i vesentlig grad ser sine oppgaver overført, men som allikevel blir tilbudt andre oppgaver.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen avklare hvordan en situasjon hvor flere mener å gjenkjenne sine oppgaver til samme stilling, skal håndteres.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon)

I

I lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar gjøres følgende endringer:

§ 9 skal lyde:

Statens vegvesen med eit Vegdirektorat er vegstyremakt for riksvegar, under leiing av ein vegdirektør. Departementet gir nærare føresegn om korleis Statens vegvesen skal vere organisert, og kva styringsområde det skal ha. Departementet kan gi føresegn om at styremakt som Statens vegvesen har til å gjere vedtak som gjeld utbygging, drift og vedlikehald av bestemte riksvegar, skal leggjast til eit statleg utbyggingsselskap for veg. Statens vegvesen kan etter nærare føresegn fastsett av departementet delegere styremakt til fylkeskommunen og kommunen.

Vegstyremakt for fylkesvegar er fylkeskommunen. Fylkeskommunen kan delegere styremakt til Statens vegvesen og kommunen.

Vegstyremakt for kommunale vegar er kommunen.

§ 10 skal lyde:

Statens vegvesen, eit statleg utbyggingsselskap for veg med oppgåver etter § 9 første ledd, fylkeskommunen og kommunen, har eit sjølvstendig ansvar for samfunnsstryggleik og beredskap for høvesvis riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Statens vegvesen har ansvar for nasjonale oppgåver som gjeld samfunnsstryggleik og beredskap, nasjonalt register for vegdata og trafikkinformasjon for offentleg veg.

Departementet kan i forskrift gi nærare føresegn om ansvar og samarbeidsplikt etter første ledd.

§ 19 oppheves.

§ 30 skal lyde:

Utan særskilt løyve frå vegstyremakta kan byggverk, her òg laus kiosk, opplag eller anna større innretning ikkje plasserast innafor byggegrenser som er fastsette i eller med heimel i § 29.

Føresegnene i første ledd skal gjelde tilsvarande for vareramper, murar og liknande innretningar, for utspregde og utgravne rom og for nettstasjonar og andre byggverk m.v. i tilknytning til leidningar som nemnde i § 32. Det same gjeld for gjerde som kan hindre fri sikt, dersom ikkje anna følgjer av §§ 44 flg.

Etter nærare føresegn som vegstyremaktene fastsett, kan skogsvirke plasserast ved offentlig veg.

§ 31 første ledd skal lyde:

Vegstyremakta kan gi påbod om at tre, busker og annen plantevekst innafor byggegrenser som er fastsette i

eller med heimel i § 29, skal tas bort eller skjerast ned i den mon det blir funne naudsynt av omsyn til ferdsle eller vegvedlikehaldet.

§ 31 femte ledd oppheves.

§ 32 skal lyde:

Elektrisk eller annen kraftleidning, leidning for elektronisk kommunikasjon, vass-, kloakk- eller annen leidning eller renne av alle slag, løypestreng, taubane eller privat skinnegang eller feste for leidning m.m. som nemnt, må ikkje utan særskilt løyve frå vegstyremakta leggjast over, under, langs eller nærare offentlig veg enn 3 meter frå vegkant, målt vassrett. Dersom omsynet til trygg ferdsel, vegvedlikehaldet eller moglig seinare utbetring av vegen tilseier det, kan vegstyremakta for særskilt fastsatte strekningar sette ein større avstand, men ikkje større enn til byggegrensa for vedkomande veg. Desse reglane gjeld også dersom det i anna lov er gitt høve til å føre leidning eller renne over, under eller langs eigedomsområdet for offentlig veg.

Departementet gir nærare føresegn om utgiftsdeling og sakshandsaming i samband med løyve etter denne paragrafen og § 30.

§ 33 femte ledd skal lyde:

Avgjerd etter første, andre og fjerde ledd tar Statens vegvesen for riksvegar, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.

§ 34 skal lyde:

Når byggverk eller anna innretning som nemnt i §§ 30 eller 32 heilt eller delvis ligg eller er plassert i strid med denne lova eller med føresegn gitt med heimel i lova, må byggverket eller innretninga ikkje utan særskilt løyve frå vegstyremakta på nokon måte endrast slik at byggverket eller innretninga vert meir i strid med lova. Byggverket eller innretninga må heller ikkje utan slikt løyve takast i bruk til vesentlig anna føremål enn før.

§ 36 skal lyde:

Blir byggverk eller anna innretning som nemnt i §§ 30 eller 32 plassert eller endra i strid med det som er fastsatt i eller med heimel i denne lova, kan vegstyremakta krevje at innretninga skal takast bort, flyttast eller endrast. Den ansvarlege lyt då bere kostnaden, dersom han ikkje sjølv syte for å ta bort, flytte eller endre innretninga innan ein fastsett frist.

§ 37 skal lyde:

Vegstyremakta kan krevje at eldre byggverk eller anna innretning som nemnt i §§ 30, 32 eller 33 mot vederlag fastsett ved skjønn, blir borttatt eller flytt til slikt avstand frå veg eller vegkryss som følgjer av føresegnene i §§ 29, 32 eller 33. Innretning plassert i strid med dei fø-

resegnene som gjeld før lova blir sett i kraft, er for så vidt underlagde reglane i § 36.

§ 40 andre ledd skal lyde:

Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle, må avkjørsle frå offentleg veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå vegstyremakta.

§ 40 tredje ledd skal lyde:

Vegstyremakta kan krevje at avkjørsle frå offentleg veg skal byggast etter ein plan den godkjenner.

§ 41 første ledd skal lyde:

Vegstyremakta kan påby avkjørsle frå offentleg veg flytt eller endra, eller avgrense bruken eller nekte bruken av slik avkjørsle.

§ 41 andre ledd oppheves.

§ 41 tredje ledd blir nytt andre ledd.

§ 42 skal lyde:

Blir avkjørsle bygd eller nytta i strid med det som er fastsatt i eller med heimel i denne lova, kan vegstyremakta gi påbod om at avkjørsle skal stengast, endrast eller flyttast på den ansvarlige sin kostnad.

§ 43 fjerde ledd skal lyde:

Statens vegvesen tar avgjerd etter denne paragrafen for riksvegar, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.

§ 48 sjetten ledd skal lyde:

Vedtak om løyve, påbod m.m. etter denne paragrafen gjer Statens vegvesen for riksvegar, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.

§ 50 fjerde ledd skal lyde:

Departementet kan gi føresegner om saksførehavinga etter paragrafen her.

§ 51 skal lyde:

Så langt vegbrot, fare for vegbrot eller liknande omstende gjer det naudsynlig, kan vegstyremakta fatte vedtak om at eigedomsinngrep skal settast i verk straks, før vederlag er fastsett, og utan at reglane i skjønnslova § 55 skal gjelde. Skjønn må i dette tilfelle krevjast snarast råd er, og seinast innan tre månader etter at inngrepet vart sett i verk.

§ 58 andre ledd skal lyde:

Politiet kan ta seg av dyr som i strid med føresegnene i § 57 fjerde ledd er komne inn på offentlig veg eller eigedomsområdet til offentlig veg. Kan dyret ikkje straks

leverast attende til eigaren eller nokon på hans vegner, kan politiet sette det inn. Reglane i kapittel II i lov 16. juni 1961 nr. 12 om ymse beitespørsmål gjeld i så fall tilsvarande.

§ 62 første ledd skal lyde:

Departementet kan gi overgangsføresegner og forskrifter elles til gjennomføring og utfylling av føresegnene i denne lova.

II

I lov 17. juni 2005 nr. 101 om eigedsregistrering gjøres følgende endringer:

§ 22 sjuende ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift og fatte enkeltvedtak eller avgjerd om føring av matrikkelen og gi forskrift om organ som kan utføre matrikkelføringsoppgåver, til dømes om informasjon til heimelshavarar eller andre saka vedkjem, om tidsfristar, rapportering, kvalitetssikring og oppbevaring av matrikkelopplysningar og om godkjenning av personar som skal føre opplysningar i matrikkelen.

III

I lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling gjøres følgende endringer:

§ 20-5 tredje ledd skal lyde:

Tillatelse er heller ikke nødvendig for tiltak som nevnt i § 20-1 bokstav m når

- tiltaket skjer som ledd i jordskifte i samsvar med rettslig bindende plan
- tiltaket skjer etter krav som nevnt i matrikkellova § 9 første ledd bokstav g
- eksisterende matrikkelenhet registrert som offentlig veg skal deles i forbindelse med at ansvaret for administrasjonen av offentlige veger skal endres mellom staten, et statlig utbyggingsselskap for veg, fylkeskommunen eller kommunen.

Det samme gjelder tiltak som nevnt i § 20-1 første ledd bokstav j når tiltaket ikke skal stå lengre enn 2 måneder.

IV

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 4 andre ledd andre punktum skal lyde:

Departementet kan delegere sin myndighet til å gi slike bestemmelser til Statens vegvesen, kommunen eller lokal politimyndighet.

§ 6 andre ledd andre punktum skal lyde:

Departementet kan delegere til Statens vegvesen, politiet eller kommunen å avgjøre om et område skal regnes

som tettbygd strøk etter denne lov, og kan fastsette grensene for det tettbygde strøk.

§ 7 andre og tredje ledd skal lyde:

Det kan treffes midlertidig vedtak om forbud mot all trafikk eller om annen regulering av trafikk på veg dersom forhold på vegen eller i dens omgivelser, arbeid på vegen eller vegens tilstand tilsier det. Slikt vedtak treffes for riksveg og fylkesveg av *Statens vegvesen* og for kommunal veg av kommunen.

Vegdirektoratet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om at transport av visse typer farlig gods kun skal være tillatt på visse veger, til visse tider eller på andre særlige vilkår.

§ 7 b første og andre ledd skal lyde:

Sykkelritt på veg som helt eller delvis er åpen for allminnelig ferdsel, er forbudt uten tillatelse fra *Statens vegvesen*. Før *Statens vegvesen* treffer vedtak, skal politiet uttale seg.

I vedtaket kan *Statens vegvesen* gi tillatelse til å fravike §§ 4, 5 og 6, eller bestemmelser fastsatt i medhold av disse paragrafene, i den grad det er nødvendig og forsvarlig. *Statens vegvesen* kan også stille krav om skiltplan, trafikkregulering og bruk av private vakter.

§ 7 b fjerde ledd skal lyde:

Departementet kan i forskrift gi regler om myndigheten etter første og andre ledd, og om gjennomføring av sykkelritt som nevnt i første ledd, herunder om skiltplan og plan for trafikkregulering.

§ 7 b femte ledd første punktum skal lyde:

Departementet kan i forskrift også gi regler om *Statens vegvesens* tildeling av myndighet innen rammene av § 9 til midlertidig trafikkregulering til private vakter, om uniformering av slike vakter og merking av deres kjøretøy, og om vaktens minstealder, skikkethet og kompetanse.

§ 10 første ledd første punktum skal lyde:

Fører av kjøretøy skal straks stanse for kontroll når det kreves av politiet eller *Statens vegvesen*.

§ 11 andre punktum skal lyde:

Det samme gjelder for fører av kjøretøy i *Statens vegvesens* tjeneste og offentlig parkeringskontrolltjeneste.

§ 19 første ledd første punktum skal lyde:

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, skal framstille kjøretøyet til kontroll når politiet eller *Statens vegvesen* krever det.

§ 19 c første ledd skal lyde:

Statens vegvesen kan, etter nærmere regler gitt av departementet i forskrift, kontrollere motorvogner, tilhengere og godkjenningsspliktig utstyr i virksomheter der dette selges.

§ 36 nr. 1 skal lyde:

Politiet eller *Statens vegvesen* kan forby bruken av en motorvogn og tilhenger til motorvogn for så lang tid som nødvendig, dersom

- a) kjøretøyet ikke blir omregistrert når det er bestemt i medhold av § 15,
- b) kjøretøyet ikke blir framstilt til kontroll etter § 19 eller pålegg om utbedring av mangel ikke er etterkommet innen fastsatt tid,
- c) kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand eller kjøretøyets last ikke er forsvarlig sikret,
- d) kjøretøyets hjul ikke er sikret tilstrekkelig veggrep ved bruk av pigger, kjettinger eller lignende, når føreforholdet gjør det nødvendig,
- e) pålegg gitt i medhold av § 36 a fjerde ledd ikke er etterkommet,
- f) regler gitt i medhold av § 7 tredje ledd blir vesentlig overtrådt eller pålegg gitt i medhold av disse ikke blir etterkommet,
- g) kjøretøyet er endret i strid med § 13 femte ledd.

§ 36 nr. 3 første punktum skal lyde:

Når bruken av en motorvogn, eller tilhenger til motorvogn blir forbudt etter nr. 1, 2 eller 5, kan politiet, *Statens vegvesen* og tollvesenet inndra kjennemerker og vognkort dersom kjøretøyet er registrert.

§ 36 nr. 9 første punktum skal lyde:

Departementet kan i forskrift gi politiet og *Statens vegvesen* myndighet til å gi pålegg om å gjennomføre nødvendig hvile når bestemmelser gitt i medhold av § 21 annet ledd er overtrådt.

§ 36 a andre ledd første punktum skal lyde:

Ved overtredelse som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller *Statens vegvesen* ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt.

§ 36 b første ledd skal lyde:

Dersom motorvognfører ilegges eller antas å ville bli ilagt straff eller gebyr for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, kan politiet, *Statens vegvesen* og tollvesenet treffe avgjørelse om å holde tilbake motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn inntil bot, gebyr og omkostninger er betalt, eller sikkerhet for betaling er stilt. I saker der politiet vurderer å holde tilbake kjøretøy etter anmeldelse, er

Statens vegvesens og tollvesenets tilbakeholdsrett for å sikre betaling av bot tidsbegrenset til påtalemyndigheten har avgjort påtalespørsmålet eller, dersom påtalemyndigheten har besluttet å utferdige forelegg, til forelegget er meddelt.

§ 37 tredje ledd skal lyde:

Myndighet etter første ledd bokstav b kan også utøves av *Statens vegvesen*.

§ 37 femte ledd tredje punktum skal lyde:

Finner politiet eller *Statens vegvesen* at kjøretøyet må anses som vrak, kan det avhende kjøretøyet på hensiktsmessig måte uten hensyn til fristen foran og om nødvendig uten varsel til eieren.

§ 37 åttende ledd skal lyde:

Krever eieren tilbake et kjøretøy som politiet eller *Statens vegvesen* er i ferd med å fjerne eller har tatt i forvaring, må han først betale de utgifter som politiet eller *Statens vegvesen* har hatt i samband med fjerningen og forvaringen.

§ 39 andre ledd tredje punktum skal lyde:

Vedtak om bruksnekting etter § 36 nr. 1 og § 36 nr. 2 bokstav a og b kan påklages til Vegdirektoratet.

V

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 37 h første ledd skal lyde:

For vedtak treft av politiet er Politidirektoratet klageinstans. I klagesak om krav til helse og førleik for kjøresetel skal politiet bygge på endelig avgjerd frå Helsedirektoratet om helsemessige tilhøve. *Gjeld klagen krav til førleik som er avgjort av Statens vegvesen, skal politiet bygge på den endelege avgjerda.*

VI

I lov 27. mai 2016 nr. 14 om skatteforvaltning gjøres følgende endringer:

§ 10-8 tredje ledd skal lyde:

(3) Skattemyndighetene kan kreve at skattepliktig framstiller kjøretøy hos *Statens vegvesen* for kontroll av kjøretøyets registreringsforhold av hensyn til om riktig avgift er fastsatt.

VII

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.
2. Ansatte i *Statens vegvesen* som ikke er omfattet av vilkårene for overdragelse etter arbeidsmiljøloven § 16-1 første ledd, kan i forbindelse med endringen

av veiadministrasjonen følge oppgaver over i fylkeskommunen etter nærmere avtale mellom staten og fylkeskommunen. For øvrig gjelder følgende regler:

- a. Avtalen skal ta utgangspunkt i fylkeskommunens behov og hensynet til de ansatte det gjelder.
 - b. Ved slike ansettelser gjelder ikke reglene om offentlig kunngjøring av stillingen og kvalifikasjonsprinsippet.
 - c. Arbeidstakere som ansettes etter en slik avtale, beholder sin årslønn og ansiennitet fra *Statens vegvesen*.
 - d. Fylkeskommunen skal behandle arbeidstakere som ansettes etter en slik avtale, på samme måte og med samme rettigheter som øvrige ansatte i fylkeskommunen, herunder også det som gjelder ved sammenslåing av fylkeskommuner.
 - e. Hvis det ikke blir enighet mellom *Statens vegvesen* og fylkeskommunen, kan Kongen i statsråd fastsette hvordan overføringen av ansatte i *Statens vegvesen* skal skje.
3. Rettigheter og forpliktelser som *Statens vegvesen* har stiftet på vegne av fylkeskommunen som en del av sitt arbeid med fylkesveisaker etter veglova fram til lovens ikrafttredelse, påligger fylkeskommunen. Slike rettigheter og forpliktelser kan ikke gjøres gjeldende overfor *Statens vegvesen*. Hvis *Statens vegvesen* er den reelle kontraktsparten, kan rettighetene og forpliktelsene etter slike avtaler overføres til fylkeskommunen så langt de gjelder fylkeskommunens ansvar for fylkeveiene etter lovens ikrafttredelse. For øvrig gjelder følgende regler:
 - a. *Statens vegvesen* og fylkeskommunen kan med fire måneders skriftlig varsel til berørte parter kreve at felles avtaler som *Statens vegvesen* har inngått før lovens ikrafttredelse, skal deles i en statlig og en eller flere fylkeskommunale deler.
 - b. *Statens vegvesen* kan beslutte å følge opp avtaler om fylkesvei for fylkeskommunen, dersom fylkeskommunen ber om det.
 - c. Kontraktsparter og rettighetshavere kan ikke motsette seg slik videreføring, overføring eller deling som er nevnt her. De kan heller ikke gjøre gjeldende at det utgjør en bortfallsgrunn for rettsforholdet.
 4. Fylkeskommunen gis tilgang til dokumenter i *Statens vegvesens* arkiver så langt dokumentene kan henføres til arbeid *Statens vegvesen* har utført for fylkeskommunen i fylkesveisaker etter veglova. *Statens vegvesen* avgjør hvordan fylkeskommunen skal få tilgang til dokumentene, men skal samrå seg med fylkeskommunen. Fylkeskommunen kan ikke kreve erstatning for tap som skyldes feil eller mangler ved *Statens vegvesens* dokumenter og arkiver

eller Statens vegvesens arbeid med å gi fylkeskommunen tilgang til dette. Som mangel regnes også at dokumenter mangler eller ikke kan fremskaffes.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2019

Helge Orten

leder

Siv Mossleth

ordfører

