



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 79 L

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i veglova mv.
(overføring av fylkesveiadministrasjon)

Innhold

| | | | | | |
|----------|---|-----------|------------|---|-----------|
| 1 | Hovedinnholdet i proposisjonen | 5 | 5 | Endringer i reguleringen av Statens vegvesen i øvrige lover | 22 |
| 2 | Bakgrunn | 6 | 5.1 | Oversikt over gjeldende rett | 22 |
| 2.1 | Administreringen av de offentlige veiene i dag | 6 | 5.1.1 | Vegtrafikkloven | 22 |
| 2.2 | Anmodningsvedtak fra Stortinget | 6 | 5.1.2 | Yrkestransportloven | 22 |
| 2.3 | Utredning fra Statens vegvesen | 6 | 5.1.3 | Skatteforvaltningsloven | 22 |
| 2.4 | Regjeringens beslutning | 7 | 5.2 | Forslaget i høringsbrevet | 22 |
| 2.5 | Behov for fleksibilitet i bestemmelser som regulerer organiseringen av Statens vegvesen i lovverket | 7 | 5.3 | Merknader fra høringsinstansene | 22 |
| 2.6 | Offentlig høring | 8 | 5.4 | Departementets vurderinger | 23 |
| 3 | Endringer i veglova | 10 | 6 | Overgangsbestemmelser ved overføring av fylkesveiadmistrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene | 24 |
| 3.1 | Oversikt over gjeldende rett | 10 | 6.1 | Hovedinnhold og innledende vurderinger | 24 |
| 3.2 | Regulering av vegstyremakt mv. .. | 11 | 6.2 | Avtalebaserert overføring av ansatte | 24 |
| 3.2.1 | Forslaget i høringsbrevet | 11 | 6.2.1 | Oversikt over gjeldende rett | 24 |
| 3.2.2 | Merknader fra høringsinstansene | 12 | 6.2.2 | Forslaget i høringsbrevet | 25 |
| 3.2.3 | Departementets vurderinger | 13 | 6.2.3 | Merknader fra høringsinstansene | 25 |
| 3.3 | Oppheving av reguleringen av regionvegkontorer under fylkeskommunene mv. Ny bestemmelse om samfunns-sikkerhet og beredskap, nasjonalt register for veidata og trafikk-informasjon for offentlig vei | 14 | 6.2.4 | Departementets vurderinger | 26 |
| 3.3.1 | Forslaget i høringsbrevet | 14 | 6.3 | Kontraksposisjoner | 27 |
| 3.3.2 | Merknader fra høringsinstansene | 15 | 6.3.1 | Oversikt over gjeldende rett | 27 |
| 3.3.3 | Departementets vurderinger | 16 | 6.3.2 | Forslaget i høringsbrevet | 28 |
| 3.4 | Endringer i § 19 | 17 | 6.3.3 | Merknader fra høringsinstansene | 28 |
| 3.4.1 | Forslaget i høringsbrevet | 17 | 6.3.4 | Departementets vurderinger | 29 |
| 3.4.2 | Merknader fra høringsinstansene | 17 | 6.4 | Arkiverte dokumenter | 29 |
| 3.4.3 | Departementets vurderinger | 17 | 6.4.1 | Oversikt over gjeldende rett | 29 |
| 3.5 | Endringer i vedtaksmyndighet etter veglova | 17 | 6.4.2 | Forslaget i høringsbrevet | 29 |
| 3.5.1 | Forslaget i høringsbrevet | 17 | 6.4.3 | Merknader fra høringsinstansene | 29 |
| 3.5.2 | Merknader fra høringsinstansene | 17 | 6.4.4 | Departementets vurderinger | 29 |
| 3.5.3 | Departementets vurderinger | 18 | 6.5 | Overføring av økonomiske midler | 30 |
| 4 | Endringer i bestemmelser som gjelder endring av eiendomsforhold etter matrikkellova og plan- og bygningsloven | 19 | 6.5.1 | Merknader fra departementet i høringsbrevet | 30 |
| 4.1 | Oversikt over gjeldende rett | 19 | 6.5.2 | Merknader fra høringsinstansene | 30 |
| 4.2 | Forslaget i høringsbrevet | 19 | 6.5.3 | Departementets vurderinger | 31 |
| 4.3 | Merknader fra høringsinstansene | 19 | 7 | Forholdet til EØS-retten | 32 |
| 4.4 | Departementets vurderinger | 20 | 8 | Økonomiske, administrative og vesentlige konsekvenser | 33 |
| | | | 8.1 | Økonomiske og administrative konsekvenser | 33 |
| | | | 8.2 | Utredningsarbeid | 33 |
| | | | 8.2.1 | Endringer i forskrifter til veglova, vegtrafikkloven og andre forskrifter | 33 |
| | | | 8.2.2 | Nasjonale føringer og utvidelse av Vegtilsynets myndighet | 33 |

| | | | | | |
|----------|--|----|-----|--|----|
| 9 | Merknader til de enkelte bestemmelsene | 35 | 9.6 | Merknader til endringene i skatteforvaltningsloven § 10-8 (3) | 39 |
| 9.1 | Merknader til endringene i veglova | 35 | 9.7 | Merknader til overgangsbestemmelsene om overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene | 39 |
| 9.2 | Merknader til endringene i matrikkellova § 22 | 37 | | | |
| 9.3 | Merknader til endringene i plan- og bygningsloven § 20-5 | 37 | | | |
| 9.4 | Merknader til endringene i vegtrafikkloven | 38 | | | |
| 9.5 | Merknader til endringene i yrkestransportloven § 37 h | 39 | | | |
| | | | | Forslag til lov om endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon) | 43 |



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 79 L

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 5. april 2019,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Hovedinnholdet i proposisjonen

Samferdselsdepartementet legger i dette 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 dessuten en egen bestemmelse i veglova om ansvar for samfunnsikkerhet og beredskap, nasjonalt register for veidata og informasjon for offentlig vei. Departementet foreslår også 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.

2 Bakgrunn

2.1 Administreringen av de offentlige veiene i dag

De offentlige veiene i Norge er delt inn i riksveier, fylkeskommunale veier og kommunale veier. Ansvar for de offentlige veiene er regulert i veglova. I henhold til veglova § 9 er Vegdirektoratet «sentralstyremakt» for riksveiene, fylkeskommunene er «vegstyremakt» (veimyndighet) for fylkesveiene og kommunene er vegstyremakt for de kommunale veiene. Myndigheten som «sentralstyremakt» og «vegstyremakt» innebærer at de respektive offentlige myndighetene har ansvaret for bl.a. å planlegge, bygge, forvalte, drifte og vedlikeholde de offentlige veiene iht. bestemmelsene i veglova og forskrifter til 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, en betegnelse som også ofte benyttes i praksis.

2.2 Anmodningsvedtak fra Stortinget

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. Vedtaket lyder:

Stortinget ber regjeringen sørge for at regional vegadministrasjon, som har ansvar for planlegging og drift av fylkesvegene, overføres fra Statens vegvesen 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 forvaltningskomite sto bak vedtaket om overføring.

Anmodningsvedtaket er en oppfølging av et vedtak fra våren 2016, jf. Innst. 377 S (2015–2016)) og Meld. St. 22 (2015–2016). Her ba Stortingets

kommunal- og forvaltningskomité regjeringen sørge for at administrasjonen av fylkesveinettet (del av sams vegadministrasjon) blir underlagt de nye folkevalgte regionene.

2.3 Utredning fra Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet ga 30. november 2017 Statens vegvesen i oppdrag å kartlegge fylkesveioppgavene som ligger til sams vegadministrasjon, utarbeide skisser til modeller for hvordan en overføring fra Statens vegvesen til fylkeskommunene kan gjennomføres og vurdere kostnader og vesentlige konsekvenser av en overføring, jf. utredningsinstruksen. Departementet mottok 15. mai 2018 Statens vegvesens rapport «*Fra sams og samling – Konsekvenser ved overføring av fylkesvegadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene fra 1.1.2020, og vurderinger av alternativer*». Rapporten er tilgjengelig på Statens vegvesens internettsider.

Statens vegvesen har i rapporten 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.

Samferdselsdepartementet sendte våren 2018 rapporten fra Statens vegvesen på høring til fylkeskommunene, KS, Oslo kommune, Akademi-kerne, LO Stat, Unio og YS. Høringen var også åpen for at andre som ønsket det kunne uttale seg. Fylkeskommunene og KS uttalte i høringen at de ønsker en oppfølging i tråd med Stortingets anmodningsvedtak. Vegtilsynet viste til at Nye Veier AS har lyktes med å bygge opp en organisasjon som ivaretar trafikksikkerhet, og mente det er grunn til å tro at fylkeskommunene kan lykkes på samme måte. De øvrige høringsinstansene og andre som uttalte seg til rapporten uttalte at dagens ordning med sams vegadministrasjon bør videreføres.

2.4 Regjeringens beslutning

Regjeringens beslutning i saken fremgår av omtalen i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2018–2019) Generell del under omtalen av «Regionreformen». Denne delen av regionreformen er også omtalt i Kommunal- og moderniseringsdepartementets Meld. St. 6 (2018–2019) Oppgaver til nye regioner kapittel 17.4. Som det fremgår av Prop. 1 S (2018–2019) har Regjeringen, 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. Dette betyr at alle oppgavene med utredning, planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av fylkesveiene, som Statens vegvesen har utført for fylkeskommunene gjennom sams vegadministrasjon, skal utføres av fylkeskommunene selv i fremtiden. Oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap og ansvar for Nasjonal vegdatabank (NVDB) og vegtrafikkentralene (VTS) skal videreføres som nasjonale oppgaver organisert som en del av Statens vegvesen.

Statens vegvesens utredning har vist at etaten brukte om lag 1600 årsverk, tilsvarende om lag 1650 hele stillinger til fylkesveioppgaver i 2017. Statens vegvesen har utført en nærmere beregning og kvalitetssikring av årsverkene, som nå er beregnet til 1850 hele stillinger i 2018. Årsverkene er fordelt på over 4000 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. Avtalene skal ta utgangspunkt i fylkeskommunenes behov og hensynet til de ansatte. I avtaleforhandlingene legges det til grunn at de ansatte skal ha rettighetene som gjelder for virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven, og at dette skulle foreslås i den offentlige høringen av lovforslagene knyttet til avviklingen av sams vegadministrasjon. Det endelige behovet for lovregulering skal tas stilling til etter høringen.

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, som bevilges over kap. 1320 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.

Regjeringen har satt som en forutsetning for overføringen at det blir 11 fylker. Det tas sikte på at overføringen av fylkesveiadministrasjonen skjer fra 1. januar 2020, eller senest 1. januar 2021. Tidspunktet vil bli endelig avklart når det foreligger en tidsplan for arbeidet med avtaler om overføring av ansatte.

Som omtalt i Prop. 1 S (2018–2019) innebærer beslutningen om å overføre den fylkeskommunale delen av sams vegadministrasjon til fylkeskommunene at det er behov for endringer i veglova og andre berørte lover. Det er behov for visse overgangsbestemmelser som regulerer en hensiktsmessig overføring av fylkesveiadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. En oversikt over forslag om de fleste av endringene i veglova var også tatt inn som en del av Statens vegvesens rapport.

2.5 Behov for fleksibilitet i bestemmelser som regulerer organiseringen av Statens vegvesen i lovverket

Veglova har opprinnelig i stor grad regulert hvordan Statens vegvesen skal være organisert, tidligere med en regulering av veikontorer og siden 2003 en inndeling i regionkontorer. 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 de ulike styringslinjene for riksvei og fylkesvei i veglova. Hensynet til fleksibilitet for endringer tilsier også at det ikke bør være for sterke bindinger om organiseringen av Statens vegvesen i lovverket.

Som omtalt i Prop. 1 S (2018–2019) står Statens vegvesen overfor store endringer, og på oppdrag fra departementet har Statens vegvesen utredet en ny organisering av etaten. Statens vegvesens utredning og anbefaling er gitt i rapporten «*Fra regioner til divisjoner. Utredning om organisering av Statens vegvesen fra 1. januar 2020*». Regjeringen har på bakgrunn av anbefalingene i

rapporten 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.

2.6 Offentlig høring

Samferdselsdepartementet sendte i brev av 20. november 2018 på offentlig høring forslag til endringer i veglova m.fl. og ny lov om overgangsbestemmelser ved overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Høringsfristen var satt til 18. januar 2019. Høringsbrevet med vedlegg ble sendt følgende høringsinstanser:

Departementene
Statsministerens kontor

Direktoratet for forvaltning og IKT
Direktoratet for naturforvaltning
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Fylkeskommunene
Fylkesmennene
Helsedirektoratet
Jernbanedirektoratet
Kommunene
Kystverket
Miljødirektoratet
NAV
Politidirektoratet
Regjeringsadvokaten
Riksrevisjonen
Sametinget
Skattedirektoratet
Statens innkrevingssentral
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Sysselmannen på Svalbard
Vegtilsynet

Akademikerne
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Autoriserte Trafikkskulers Landsforbund (ATL)
Bilbransjeforbundet
Bilimportørens Landsforening

Bompengeselskap Nord AS
Byggenæringens Landsforening
Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA)
Fagforbundet
Ferde AS
Finansnæringens hovedorganisasjon
Fjellinjen AS
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
De 5 regionale bompengeselskapene
Den Norske Advokatforening
Elbilforeningen
Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon (HSH)
KS – Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverforening
Landsforeningen for Trafikkskadde
Lastebileiernes Forening
LO
Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL)
Maskinentreprenørenes Forbund (MEF)
Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA)
NHO
Naturvernforbundet
Norges Ambulanseforbund
Norges Automobil Forbund (NAF)
Norges Bilbransjeforbund
Norges Bilutleieforbund
Norges Blindeforbund
Norges Bonde- og småbrukarlag
Norges Bondelag
Norges Caravanbransjeforbund
Norges Handikapforbund
Norges Huseierforbund
Norges Juristforbund
Norges Kommunale Parkeringsforening
Norges Lastebileier-Forbund (NLF)
Norges Motorsykkelforbund
Norges Naturvernforbund
Norges Politilederlag
NORPARK
Norges Skogeierforbund
Norges Taxiforbund
Norges Turbileierforbund
Norsk Caravan Club
Norsk Eiendom
Norsk Elbilforening
Norsk Havneforbund
Norsk Industri
Norsk Motorcykkel Union
Norsk Pendlereallianse
Norsk Transportarbeiderforbund
Norvefinans
Nye Veier AS
Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV)

Politiets Fellesforbund
 Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF)
 SINTEF Samferdsel
 Statens råd for funksjonshemmede
 Statens vegvesen Region midt v. YS
 Statens vegvesen Region nord v. Forbundet for
 Ledelse og Teknikk
 Statens vegvesen Region nord v. NITO
 Statens vegvesen Region sør v. NTL
 Statens vegvesen Vegdirektoratet v. Tekna
 Statens vegvesen Region øst v. Unio
 Syklistenes Landsforening
 Transportbedriftenes Landsforening (TL)
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF)
 Transportøkonomisk institutt
 Trygg trafikk
 Unio
 Vegamot AS
 Vegfinans AS
 Vellenes Fellesorganisasjon
 Yrkestrafikkforbundet
 YS

Av disse har 48 svart. Dette er:

Arbeids- og sosialdepartementet
 Forsvarsdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Justis- og beredskapsdepartementet
 Klima- og miljødepartementet
 Kunnskapsdepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Utenriksdepartementet

Askøy kommune
 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Fellesnemnda for Telemark og Vestfold
 Fellesnemnda for Vestfold og Telemark
 Fellesnemnda for Viken fylkeskommune
 Finnmark fylkeskommune
 Hedmark fylkeskommune
 Hordaland fylkeskommune
 Jernbanedirektoratet
 Karmøy kommune
 Kartverket
 Kristiansand kommune
 Kystverket

Møre og Romsdal fylkeskommune
 Nordland fylkeskommune
 Norges Vassdrags- og energidirektorat
 Oslo kommune Bymiljøetaten
 Rogaland fylkeskommune
 Skattedirektoratet
 Skien kommune
 Sogn og Fjordane fylkeskommune, fylkes-
 rådmannen
 Statens vegvesen Vegdirektoratet
 Troms fylkeskommune
 Trøndelag fylkeskommune
 Vegtilsynet
 Vest-Agder fylkeskommune
 Vestfold fylkeskommune

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)
 BoligMentoren
 Forbundet for Ledelse og Teknikk i Statens
 vegvesen
 Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA)
 KS
 Maskinentreprenørenes Forbund (MEF)
 Naturviterne
 Norges Automobil Forbund (NAF)
 Norges Lastebileier-Forbund (NLF)
 Nye Veier AS
 Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV)
 Teknisk-naturvitenskapelig forening (Tekna)
 Vegforum for byer og tettsteder

Av disse har følgende instanser har uttalt at de ikke har merknader til forslaget:

Forsvarsdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Klima- og miljødepartementet
 Kunnskapsdepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Utenriksdepartementet

 Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
 Boligmentoren
 Jernbanedirektoratet
 Oslo kommune
 Skattedirektoratet

3 Endringer i veglova

3.1 Oversikt over gjeldende rett

Bestemmelsene om fylkeskommunenes ansvar for fylkesveiene og den felles veiadministrasjonen for riksveiene og fylkesveiene i Statens vegvesen fremgår av veglova §§ 9, 10, 19 og 20. Som det fremgår av veglova § 9 andre ledd er fylkeskommunene veimyndigheter for fylkesveiene. Statens vegvesen har gjennom bestemmelsene i §§ 10 og 19 ansvar for å stille med felles veiadministrasjon for riksveiene og fylkesveiene. Gjennom bestemmelsene er det lovfestet at regionvegsjefene hører under fylkeskommunen i saker som gjelder fylkesveier, og i dette arbeidet har fylkeskommunen ansvar som arbeidsgiver etter bestemmelsene i skadeserstatningsloven § 2-1 for de ansatte i Statens vegvesen.

Statens vegvesen er en statlig etat underlagt Samferdselsdepartementet og regulert av departementets instruks for Statens vegvesen. Statens vegvesen består i dag av to forvaltnings- og organisatoriske nivåer, Vegdirektoratet og fem regionvegkontorer. Vegdirektoratet ledes av en vegdirektør, og regionvegkontorene ledes av regionvegsjefer. Arbeidstakerne i Statens vegvesen, herunder alle arbeidstakere i den felles veiadministrasjonen, er tilsatt i Statens vegvesen. Deres rettigheter og plikter er regulert av statsansatte-loven, den individuelle arbeidsavtalen og tariffavtalene i statlig sektor. Vegdirektøren og regionvegsjefene har personalansvaret for de ansatte. Ordningen med sams vegadministrasjon gjelder ikke Oslo kommune, som har sin egen veiadministrasjon. Nærmere informasjon om hvordan oppgavene på riksveiene og fylkesveiene er administrert i Statens vegvesen fremgår av rapporten *Fra sams og samling* kapittel 4.1 og 4.2.

Hovedbestemmelsene om veimyndighetenes ansvar for de offentlige veiene er gitt i veglova § 9, jf. § 20. Som veimyndighet for fylkesvei har den enkelte fylkeskommune ansvaret for å vedta strategi, langtidsplan, handlingsprogram og budsjett for fylkesveiene i sin fylkeskommune. Fylkeskommunene har videre ansvar for utredning, planlegging, erverv, bygging/utbedring, drift og vedlikehold av vei-, og plan- og eiendomsforvaltning,

samfunnssikkerhet, beredskap og andre oppgaver som følger av det å være veimyndighet for fylkesvei etter veglova.

Veglova gir fylkeskommunen hjemmel til å fatte enkeltvedtak etter forvaltningsloven (jf. blant annet veglova kapitlene V, VI og VIII) og foreta andre disposisjoner som er nødvendige for å ivareta ansvaret som veimyndighet for fylkesvei. I flere av disse bestemmelsene er vedtaksmyndigheten lagt direkte til regionvegkontoret i Statens vegvesen, med fylkeskommunen som klageinstans, jf. veglova § 11.

Fylkeskommunen må ivareta rollene som veimyndighet og eier av fylkesvei innenfor bestemmelser i en rekke lover og forskrifter. Sentralt regelverk for oppgavene som veimyndighet er veglova med forskrifter og vegnormaler, plan- og bygningsloven, regelverk om miljø, forurensing, universell utforming og offentlige innkjøp, grannelova, regelverk om HMS, mv.

Det følger av Prop. 116 L (2017–2018) Endringer i sameloven mv. (konsultasjoner) at dersom staten overfører sine konsultasjonspliktige oppgaver til fylkeskommunene, vil plikten til å konsultere med Sametinget følge med oppgaveoverføringen. I dette tilfellet vil det si at når fylkesveiadministrasjonen overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunene, vil eventuelle konsultasjonsforpliktelser følge med. Det blir da fylkeskommunens plikt å konsultere seg med Sametinget om de aktuelle tiltakene.

Fylkesveioppgaver som regionvegsjefen utfører for fylkeskommunene blir i praksis i betydelig grad fastsatt i avtaler mellom den enkelte fylkeskommune og regionvegsjefen. Dette er normalt en flerårig rammeavtale og årlige leveranseavtaler. Oppgavemengden som regionvegsjefen utfører for den enkelte fylkeskommunen varierer ut fra bl.a. fylkesveilengde og budsjett. Fylkeskommunen dekker i dag alle utgifter til fylkesvei, jf. veglova § 20, med unntak av utgifter til del av sams vegadministrasjonen som dekkes av staten etter bestemmelsene i veglova § 19. Fylkeskommunen er normalt eier av fylkesvei (eiendom og veianlegg), med en eiers rettigheter, plikter og ansvar. For nærmere informasjon om fylkesvei-

oppgavene Statens vegvesen har utført på vegne av fylkeskommunene, se rapporten *Fra sams og samling* kapittel. 4.3.

Statens vegvesen har som en del av fylkesveioppgavene inngått kontrakter med tredjeparter. Dette er hovedsakelig avtaler relatert til oppgavene med utbygging, drift og vedlikehold av fylkesveiene.

3.2 Regulering av vegstyremakt mv.

3.2.1 Forslaget i høringsbrevet

Departementet viste i høringsbrevet til at veglova § 9 andre ledd fastsetter fylkeskommunenes ansvar som veimyndighet for fylkesveiene. Departementet vurderte at beslutningen om å overføre fylkesveiadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene ikke fører til behov for endringer om fylkeskommunenes ansvar som veimyndighet etter § 9 andre ledd første punktum.

Departementet foreslo i høringsbrevet endringer i delegasjonsbestemmelsene for riksvei, som er regulert i § 9 første ledd fjerde og femte punktum, og fylkesvei, som er regulert i § 9 andre ledd andre, tredje og fjerde punktum. Departementet foreslo i høringsbrevet at delegasjonsbestemmelsene for riksvei videreføres og forenkles i et nytt § 9 første ledd fjerde punktum og at delegasjonsbestemmelsene for fylkesvei videreføres og forenkles i et nytt § 9 andre ledd andre punktum. Departementet ba om høringsinstansenes synspunkter på om det fortsatt er behov for delegasjonsbestemmelsene slik de er utformet i veglova § 9 første ledd femte punktum og § 9 andre ledd.

I høringsbrevet ble det foreslått ytterligere endringer i § 9 første ledd som gjelder den pågående omorganiseringen av Statens vegvesen. Departementet viste til omtalen i Prop. 1 S (2018–2019), og at man står overfor en eventuell omorganisering som kan innebære at man går bort fra organisering i regioner. Veglova benytter i stor grad «regionvegkontoret» og «Vegdirektoratet» i stedet for å bruke etatsnavnet «Statens vegvesen». Departementet vurderte det ikke som nødvendig å lovregulere regionvegkontorene etter at fylkesveiadministrasjonen overføres til fylkeskommunene og styringslinjene fra fylkeskommunene til Statens vegvesen bortfaller. Også hensynet til fleksibilitet for organisasjonsendringer tilsa etter departementets vurdering at det ikke bør være for sterke bindinger om organiseringen av Statens vegvesen i lovverket.

Departementet vurderte det som hensiktsmessig at myndigheten over riksveiene legges til Statens vegvesen i § 9 første ledd. Departementet så det likevel som formålstjenlig at Vegdirektoratet fortsatt er omtalt i bestemmelsen, og foreslo derfor at Statens vegvesen med et Vegdirektorat er sentralstyresmakt for riksveier, under ledelsen av en vegdirektør. Det ble vurdert som fordelaktig at organiseringen av det øverste forvaltningsnivået i Statens vegvesen er synlig i loven, noe som også er i tråd med andre lovbestemmelser om organisering av statlige forvaltningsorganer som Statens vegvesen kan sammenlignes med. Det ble presisert i høringsbrevet at forslaget ikke innebærer noen materiell endring av ansvaret for riksveiene i Statens vegvesen og Vegdirektoratet i dag. Det ble også uttalt at selv om det ikke kommer eksplisitt til uttrykk i forslaget til ny § 9, vil departementet i en eventuell framtidig omorganisering av Statens vegvesen legge til grunn at det fortsatt skal være to forvaltningsnivåer i etaten, der Vegdirektoratet er klageinstans over forvaltningsavgjørelser av underordnet forvaltningsinstans, jf. veglova § 11. Den nærmere organiseringen vil bli regulert i instruksene for Statens vegvesen.

Departementet foreslo også endringer i hjemmelen til å fastsette hvordan Vegdirektoratet skal være organisert. I henhold til § 9 første ledd andre punktum er denne myndigheten lagt til Kongen. Kongens myndighet er delegert til Samferdselsdepartementet, jf. Kronprinsreg.res. 27. mai 2005 nr. 472. Som en del av endringene i § 9, foreslo departementet at Kongens myndighet iht. første ledd legges direkte til departementet. Forslaget ble begrunnet med at myndigheten i lang tid har vært delegert til Samferdselsdepartementet iht. nevnte resolusjon, og myndighet av denne typen lagt direkte til fagdepartementet er i tråd med andre sammenlignbare områder.

Tilsvarende foreslo departementet at forskriftsmyndigheten lagt til Kongen i § 50 fjerde ledd og § 62 første ledd endres slik at hjemlene legges til departementet. Dette ble begrunnet med å være i tråd med nyere lovgivningsteknikk og gi mer enhetlige forskriftshjemler i veglova. Det ble presisert at endringene ikke vil endre departementets praksis ved involvering av berørte departementer før forskrifter og endringer i forskrifter fastsettes, jf. utredningsinstruksene. Endringen i § 50 vil innebære at delegert myndighet iht. forskrift 27.8.2004 nr. 1219 må oppheves. Bestemmelsene i § 62 andre ledd og § 66 ble vurdert som historiske og derfor ikke foreslått endret.

3.2.2 Merknader fra høringsinstansene

Rogaland fylkeskommune støtter departementets vurdering av at det ikke er behov for endringer om fylkeskommunenes ansvar som veimyndighet etter veglova § 9. *Vegforum for byer og tettsteder* mener at når det først blir foreslått endringer i veglova, burde man benyttet anledningen til å gjøre endringer slik at myndighets- og ansvarsområdet kommer tydeligere fram, for å ivareta sikkerheten på veinettet. Det er i dag uklare grensesnitt og eierskap mellom forvaltningsnivåene, særlig knyttet til de store brukonstruksjonene over hovedveinettet. *Vegforum for byer og tettsteder* reiser også bekymring for at overføringen kan føre til nedklassifisering av fylkesveier til kommuner som har begrensede midler til drift og vedlikehold av veier. Kommunene *Karmøy*, *Kristiansand* og *Skien* støtter denne høringsuttalelsen. *Opplysningsrådet for veitrafikken* tar opp forhold knyttet til veibrukerne og mener at endringene i veglova ikke i stor nok grad sikrer et likeverdig tilbud for veiinfrastrukturtenester til trafikantene. Rådet foreslår tilføyelser om dette i veglova § 1 a.

Statens vegvesen, *Hedmark fylkeskommune*, *Møre og Romsdal fylkeskommune*, *Forbundet for Ledelse og Teknikk i Statens vegvesen*, *Norges Automobil-Forbund* og *Tekna* støtter endringene i delegasjonsbestemmelsene i § 9 første og andre ledd slik det ble foreslått. *Statens vegvesen* mener det fortsatt er behov for disse bestemmelsene. *Møre og Romsdal fylkeskommune* og *Tekna* uttaler det er positivt at delegasjonsbestemmelsene ivaretas i loven for å tydeliggjøre det rettslige grunnlaget for delegering mellom *Statens vegvesen*, fylkeskommunene og kommunene. *Justis- og beredskapsdepartementet* stiller spørsmål ved om det kan oppstå uklarheter om delegeringsadgangen til *Statens vegvesen* og fylkeskommunene dersom delegasjonsbestemmelser tas ut. *Vegtilsynet* oppfordrer departementet til å vurdere om det bør tydeliggjøres hvilke forutsetninger som må være oppfylt for at vegmyndigheten det delegeres til plikter å ta imot en oppgave når det delegeres på tvers av styringslinjer. *Rogaland fylkeskommune* og *Sogn og Fjordane fylkeskommune* mener delegasjonsbestemmelsene i § 9 bør oppheves i sin helhet.

Til endringene av hvordan *Statens vegvesen* skal omtales i veglova, uttrykker *Justis- og beredskapsdepartementet*, *Statens vegvesen*, *Vegtilsynet*, *Hedmark fylkeskommune*, *Forbundet for Ledelse og Teknikk i Statens vegvesen* og *Norges Automobil-Forbund* positiv støtte til eller forståelse for at man går bort fra å regulere regionvegkontoret i

veglova. *Statens vegvesen* uttaler at hensynet til fleksibilitet for endringer tilser også at det ikke bør være for sterke bindinger om organiseringen av *Statens vegvesen* i lovverket. *Etaten* mener det er formålstjenlig at «Vegdirektoratet» fortsatt er omtalt. På denne måten er organiseringen av det øverste forvaltningsnivået i *Statens vegvesen* synlig i loven. *Statens vegvesen* bemerker at forslaget til gjennomgående endringer i veglova forutsetter utstrakt delegasjon av myndighet, eventuelt i forskrift. *Statens vegvesen* er enig i at forvaltningsnivåene kan reguleres i departementets instruks for *Statens vegvesen*.

Vegtilsynet ber departementet vurdere om ordlyden i hjemmelen til å gi instruks i § 9 første ledd kan endres slik at den samsvarer med hjemmelen til å gi instruks for *Vegtilsynet* i § 11 a. *Vegtilsynet* mener også at sentralstyremaktens ansvar og oppgaver bør beskrives tydeligere, for å unngå tvil om hvilke oppgaver som ligger til *Vegdirektoratet* og hvilke som ligger til *Statens vegvesen*. *Vegtilsynet* påpeker videre at veglova benytter tre begreper for å beskrive samme myndighet: «sentralstyremakt», «vegstyremakt» og «styremakt». I kapittel V er myndigheten i flere bestemmelser lagt til «vegstyremakta». *Statens vegvesen* med et *Vegdirektorat* definert som «sentralstyremakt» vil etter *Vegtilsynets* vurdering i utgangspunktet ikke falle inn under begrepet «vegstyremakt» slik det er brukt i lovens kapittel V. *Vegtilsynet* mener § 9 bør endres slik at bare begrepene «sentralstyremakt» og «vegstyremakt» benyttes. *Nye Veier AS* bemerker at formuleringen «*Statens vegvesen* med eit *Vegdirektorat*» kan være egnet til å skape uklarhet om organiseringen av og skillet mellom de ulike organene i den sentrale veimyndigheten. *Tekna* mener at *Vegdirektoratets* rolle utover å være øverste forvaltningsnivå i *Statens vegvesen* kan tydeliggjøres på en bedre måte i § 9 første ledd.

Til de foreslåtte endringene i forskriftshjemlene gir *Statens vegvesen* støtte til forslaget om gjennomgående å legge *Kongens forskriftsmyndighet* i loven til *Samferdselsdepartementet*. *Statens vegvesen* påpeker at *Vegdirektoratet* har forskriftshjemmel i veglova § 30 fjerde ledd, § 43 første ledd, § 45 andre ledd og § 48 andre ledd. *Etaten* mener at forskriftsmyndigheten gjennomgående bør legges til *Vegdirektoratet* med adgang til å delegerer istedenfor å legge forskriftsmyndigheten til *Statens vegvesen*. *Naturviterne* uttaler at de savner en omtale av og lovfesting av regulatorrollen (regelverk og standarder) som *Statens vegvesen* skal ha. *Naturviterne* stiller spørsmål ved om denne funksjonen er tilstrekkelig omtalt og plassert med ansvar hos *Statens vegvesen*.

3.2.3 Departementets vurderinger

Departementet vil innledningsvis bemerke at det deler oppfatningen fra *Vegforum for byer og tettsteder* og *kommunene* som mener at en tydeligere regulering av vegstyresmaktenes myndighet og ansvar kan være hensiktsmessig, noe også *Vegtilsynet* er inne på i sin høringsuttalelse. En side av dette er etter departementets vurdering også forholdet til brukerne av de offentlige veiene, som er tatt opp av *Opplysningsrådet for veitrafikken*. En slik regulering krever imidlertid en grundig utredning og offentlig høring, noe som ikke har vært mulig innenfor rammene det har vært lagt opp til for overføringen av fylkesveiadministrasjonen fra staten til fylkene. Departementet vil eventuelt måtte komme tilbake til vurderinger av denne typen lovforslag, fortrinnsvis som en del av en helhetlig revisjon av veglova.

De fleste av høringsinstansene som har uttalt seg til delegasjonsbestemmelsene er positive til at disse videreføres som foreslått. *To fylkeskommuner* mener disse bestemmelsene i § 9 første og andre ledd kan oppheves i sin helhet. *Justis- og beredskapsdepartementet* har uttalt at bestemmelsene som er foreslått opphevet i første og andre ledd bør bli stående, for å forhindre at det oppstår uklarheter rundt delegasjonsadgangen til Statens vegvesen og fylkeskommunene. Departementet erkjenner at det nærmere faktiske behovet for delegasjon mellom vegstyresmaktene og en nærmere regulering av forutsetningene for delegasjon med fordel kunne vært utredet nærmere. Departementet ser det imidlertid som hensiktsmessig at dette eventuelt gjøres etter at fylkesveiadministrasjonen er overført, slik at lovendringer på dette området ikke blir til hinder for at vegstyresmaktene kommer til enighet om forvaltning og samarbeid om oppgaver på hverandres respektive veier. Når det gjelder spørsmålet om opphevingen av § 9 første ledd femte punktum og § 9 andre ledd tredje og fjerde punktum vil skape uklarheter rundt delegasjonsadgangen til Statens vegvesen og fylkeskommunene, ser departementet at vurderingene knyttet til dette var noe uklart omtalt i høringsnotatet. Departementet legger til grunn at nytt første ledd fjerde punktum vil ivareta behovet for delegasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene og kommunene, mens forslaget til nytt andre ledd andre punktum vil opprettholde en vid adgang for fylkeskommunen å delegere styresmakt til Statens vegvesen og kommunen. Endringene som foreslås er først og fremst språklige forenklinger i delegasjonsadgangen, som ivaretar disse vegstyresmak-

tenes eventuelle behov for delegasjon. For de fylkeskommunene som ikke ønsker å benytte seg av delegasjonsadgangen i veglova, vil en opprettholdelse av bestemmelsene om dette ikke ha noen praktiske konsekvenser.

Departementet konstaterer at høringsinstansene ikke har hatt innvendinger mot forslaget om å gå bort fra å legge myndighet direkte til regionvegkontoret eller eventuelt underliggende forvaltningsnivå i Statens vegvesen, jf. det pågående arbeidet med omorganisering av etaten. Etter departementets vurdering er det hensiktsmessig at myndigheten for riksveiene legges til Statens vegvesen med en angivelse av Vegdirektoratet som det øverste forvaltningsnivået i Statens vegvesen i § 9 første ledd. Etter departementets vurdering vil reguleringen av etaten i § 9, sammen med en revidert instruks for Statens vegvesen, ikke gi uklarheter om hvordan Statens vegvesen skal være organisert.

Når det gjelder *Vegtilsynets* uttalelse om bruken av begrepet «sentralstyremakt» i § 9 første ledd, ser departementet at dette begrepet ikke lenger passer så godt i veglova etter at fylkesveiadministrasjonen blir overført til fylkeskommunene. Departementet foreslår å endre begrepet i bestemmelsen, slik at både Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene omfattes av fellesbegrepet «vegstyremakt» i loven, i samsvar med tittelen på veglova kapittel II og bruken av begrepet i flere bestemmelser i veglova kapittel V, se nærmere omtalen nedenfor i kapittel 3.5. Departementet deler ikke oppfatningen av at begrepet «styremakt» ellers i § 9 bør endres og legger ikke opp til dette i lovforslaget.

På bakgrunn av høringen legger departementet til grunn at det ikke har kommet uttalelser som går imot å legge forskriftshjemler til departementet i stedet for Kongen, jf. § 9 første ledd andre punktum om organiseringen av Statens vegvesen, § 50 fjerde ledd om saksbehandling ved ekspropriasjon og § 62 første ledd om utfyllende forskrifter til veglova. Departementet går videre med dette i lovforslaget. Departementet legger også til grunn at Statens vegvesens forskriftshjemler i veglova bør legges direkte til Vegdirektoratet, i tråd med uttalelsen fra *Statens vegvesen*. Forskriftshjemplene til Statens vegvesen er i dag lagt direkte til Vegdirektoratet i veglova, og det betyr at departementet ikke foreslår endringer disse bestemmelsene. Når det gjelder instruks hjemmelen som er en del av gjeldende § 9 første ledd, har departementet etter en ny vurdering kommet til at denne bestemmelsen er overflødig. Departementet har instruksjons- og kontrollmyndighet over underordnede

organer i kraft av å være overordnet forvaltningmyndighet. Dette er en kompetanse som ikke er betinget av særskilt lovfesting, og departementet foreslår derfor at denne delen av § 9 første ledd oppheves.

3.3 Oppheving av reguleringen av regionvegkontorer under fylkeskommunene mv. Ny bestemmelse om samfunnssikkerhet og beredskap, nasjonalt register for veidata og trafikkinformasjon for offentlig vei

3.3.1 Forslaget i høringsbrevet

Veglova § 10 gir i første ledd bestemmelser om organiseringen av Statens vegvesen i regioner, under ledelse av en regionvegsjef. § 10 andre ledd regulerer regionvegsjefens tilhørighet under Vegdirektoratet i riksveisaker og under fylkeskommunen i fylkesveisaker. § 10 tredje ledd gir Kongen myndighet til å fastsette hvordan regionvegkontoret skal være organisert mv.

I høringsbrevet vurderte departementet det som ikke lenger nødvendig å lovfeste regioninndelingen i § 10 første ledd når fylkesveiadministrasjonen skal overføres til fylkeskommunene. Departementet vurderte det som hensiktsmessig at forvaltningsnivåene i Statens vegvesen i stedet blir regulert i departementets instruks for Statens vegvesen, jf. omtalen i kapittel 3.2, eller eventuelt i forskrift til veglova dersom det er nødvendig. Departementet foreslo på denne bakgrunn at § 10 oppheves i sin nåværende form og erstattes med en ny bestemmelse som tydeliggjør ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap og ansvaret knyttet til Nasjonal vegdatabank og vegtrafikksentralene.

Til forslaget til ny § 10, viste departementet i høringsbrevet til omtalen i Prop. 1 S (2018–2019) og beslutningen om at Statens vegvesen på noen områder knyttet til sikkerhet og beredskap skal beholde et nasjonalt ansvar. Dette gjelder nasjonale oppgaver knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap, nasjonalt register for veidata og trafikkinformasjon på offentlig vei. Det ble foreslått en lovbestemmelse som legger det nasjonale ansvaret til Statens vegvesen i ny § 10, sammen med en forskriftshjemmel som gir departementet myndighet til å gi nærmere bestemmelser om ansvaret og samarbeidsplikten for Statens vegvesen og fylkeskommunene.

Departementet ga i høringsbrevet nærmere utfyllende kommentarer til ansvaret som ble fore-

slått i ny § 10. Til det nasjonale ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap kommenterte departementet at bestemmelsen er foreslått ut fra Samferdselsdepartementets overordnede ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap i veisektoren. Oppgavene som det i høringsbrevet ble lagt opp til skal ivaretas av Statens vegvesen som et nasjonalt ansvar regulert i ny § 10, er utførelsen av enkelte samfunnssikkerhets- og beredskapsoppgaver som ikke deles mellom staten og fylkeskommunene. Det ble angitt at dette blant gjelder utføring av kritiske og spesialiserte oppgaver knyttet til bruberedskap (inkludert bruk av statens reservebruer og mobile ferjekai) og skredhåndtering. Videre vil det nasjonale ansvaret være å bistå med faglig ekspertise knyttet til felles beredskapsopplegg for riksvei og fylkesvei og sikkerhet på vei i forbindelse med fare for eller naturhendelser som skred og flom. Ressursene organisert innenfor Statens vegvesen ble i høringsbrevet angitt som tilgjengelige for fylkeskommunene etter behov.

I høringsbrevet ble det presisert at de felles ressursene organisert i Statens vegvesen ikke skal endre det selvstendige ansvaret fylkeskommunen har for samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til fylkesveiene. Departementet viste til veimyndighetenes ansvar iht. veglova § 9 og at Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene har et selvstendig ansvar for å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til de offentlige veiene. Dette ble nærmere angitt å innebære ansvar for bl.a. å ha en tilfredsstillende beredskapssorganisasjon, krise- og beredskapsplaner og forberedte tiltak for å ta vare på og beskytte kritisk infrastruktur. Ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap som staten har knyttet til riksvei og fylkeskommunen til fylkesvei følges i dag i stor grad opp av den felles veiadministrasjonen. Overføringen av veiadministrasjonen fra Statens vegvesen innebærer at det vesentligste av beredskapsfunksjonen i sams vegadministrasjon knyttet til fylkesvei, skal overføres til fylkeskommunene.

Til ansvaret for det nasjonale registeret for veidata og trafikkinformasjon for offentlig vei kommenterte departementet at Nasjonal vegdatabank (NVDB) og vegtrafikksentralene (VTS) står helt sentralt i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap. Ved forvaltningsreformen i 2010 ble Statens vegvesens ansvar for NVDB og VTS som nasjonal løsning klarlagt på følgende måte i Ot.prp. nr. 68 (2008–2009):

Statens vegvesen bør etter Samferdselsdepartementets mening fortsatt ha ansvar for fellesopp-

gaver på tvers av vegklasser. Et eksempel på slike fellesoppgaver er de fem regionale vegtrafikksentralene som overvåker tunneler, styrer variable skilt og tar imot og formidler vegmeldinger m.m. Et annet eksempel på fellesoppgaver er den nasjonale vegdatabanken – NVDB.

Departementet vurderte i høringsbrevet at opphøret av felles veiadministrasjon fører til behov for å tydeliggjøre det felles ansvaret og samarbeidsplikten Statens vegvesen og fylkeskommunene har for å sikre Nasjonal vegdatabank og vegtrafikksentralene som nødvendige elementer i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap og med trafikkstyring og informasjon til trafikantene. Departementet viste til at noe av dette allerede er regulert i forskrift 3.12.2010 nr. 1525 om innhenting, kvalitetssikring og formidling av data knyttet til offentlig vei, trafikken m.m. (vegdataforskriften), som regulerer innsamling og rapportering av veidata til vegtrafikksentralene og nasjonale registre.

Departementet uttalte i høringsbrevet at det vil vurdere nærmere om det er behov for avklaringer av ansvar og samarbeidsplikt ut over det som gjelder dataleveranser i forskriften, jf. forslaget til forskriftshjemmel i ny § 10. Departementet signaliserte at det vil se nærmere på behovet for en slik forskrift i arbeidet med endringer i forskrifter.

3.3.2 Merknader fra høringsinstansene

Ingen av høringsinstansene har gått imot opphevingen av gjeldende § 10 i veglova. Alle som har hatt merknader til ny § 10 er positive til det å regulere det nasjonale ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap og ansvaret for Nasjonal vegdatabank og vegtrafikksentralene i en egen bestemmelse.

Norges vassdrags- og energidirektorat uttaler at det er viktig at Statens vegvesens personell med ekspertise knyttet til skred, og særlig skredvarsling og tilhørende beredskap, fortsatt beholdes på et nasjonalt nivå og ikke flyttes til fylkesadministrasjonen. Dette gjelder uavhengig av om det er snakk om riksveier eller fylkesveier. Den nasjonale skredvarslingen er blitt en viktig del av Norges samfunnssikkerhet, der Norges vassdrags- og energidirektorat har ansvar for skredvarslingen i samarbeid med Statens vegvesen og Meteorologisk institutt. Statens vegvesens bidrag er viktig i dette arbeidet.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap støtter at Statens vegvesen skal ha et ansvar for fellesoppgaver på tvers av veiklasser og påpeker

at samhandling mellom veieier/byggherre, entreprenør og vegtrafikksentralene er vesentlig for at trafikkavviklingen skal fungere og sikkerheten og framkommeligheten for trafikantene blir ivaretatt på en helhetlig måte. Dette er særlig viktig i beredskapssituasjoner. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap forutsetter at overføring av ansvar for fylkesveiadministrasjonen sikrer at hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap ivaretas på en fortsatt god måte, slik at planlegging, veibygging og drift blir like sikkert som i dag. Dette betyr bl.a. at veimyndighetene må kunne opprettholde sitt ansvar for vei som kritisk samfunnsfunksjon.

Også *Statens vegvesen* er enig i at oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap, og ansvar for Nasjonal vegdatabank og vegtrafikksentralene, videreføres som nasjonale oppgaver organisert som en del av Statens vegvesen. Statens vegvesen er enig i forslaget slik det er formulert i lovbestemmelsen, og uttaler at det er naturlig å gi departementet hjemmel til å fastsette forskrifter til nærmere fastsettelse av dette ansvaret og samarbeidsplikten mellom partene. Statens vegvesen påpeker at Statens vegvesen og fylkeskommunene har et selvstendig ansvar for å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap tilknyttet henholdsvis riksvei og fylkesvei. Det er vesentlig at den/de som har ansvaret i det daglige for et gitt område/fagfelt også bør ha det når uforutsette situasjoner oppstår. Ansvarsforholdene bør ikke være gjenstand for endring eller tolkning i det øyeblikket man står overfor en uønsket hendelse eller beredskapssituasjon.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og flere andre høringsinstanser savner en avklaring av det nærmere ansvaret til Statens vegvesen og fylkeskommunene i forslaget til ny § 10. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap uttaler at forslaget til lovbestemmelse viser til *nasjonale oppgaver*, og i kommentarene er dette knyttet til særskilte beredskapstiltak som reservebrumateriell og faglig ekspertise knyttet til sikkerhet på vei i forbindelse med fare eller naturhendelser som skred og flom. Direktoratet mener lovbestemmelsen også bør regulere Statens vegvesens og fylkeskommunenes selvstendige ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til riksveiene og fylkesveiene slik det ble beskrevet i høringsbrevet. Innen samfunnssikkerhet og beredskap er det spesielt viktig å ha tydelige ansvar- og forvaltningslinjer. I loven, eventuelt forskrift, bør det også bl.a. konkretiseres krav til samfunnssikkerhet og beredskap, herunder krav til oversikt over risiko og sårbarhet, forebyggende

tiltak, beredskapsplaner og beredskapsorganisasjon og kontinuerlig oppdatering og utvikling av veimyndighetens beredskap. *Nye Veier AS* mener at forslaget til § 10 ikke tar høyde for at Nye Veier har et ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap på de utbygde veistrekingene i selskapets portefølje som del av den trafikkmessige driften.

Også *Vegtilsynet* påpeker viktigheten av at ansvarsfordelingen mellom Statens vegvesens nasjonale ansvar og Statens vegvesens og fylkeskommunenes selvstendige ansvar er tydelig, for å unngå situasjoner der uklart ansvar fører til at tiltak ikke blir utført. *Vegtilsynet* og *Rogaland fylkeskommune* mener det er hensiktsmessig å gjøre slike avklaringer i en forskrift. *Hedmark fylkeskommune* ber om en utfyllende beskrivelse av Statens vegvesens nasjonale funksjon og etatens oppgaver med samfunnssikkerhet og beredskap på fylkesvei. *Nordland fylkeskommune* understreker at det haster med å få på plass ytterligere avklaringer, regelverk og rammer for overføringen av oppgaver, særlig i forhold til Statens vegvesens nasjonale oppgaver innen bruberedskap og skredhåndtering og forskrifter til veglova og vegtrafikkloven. *Fellesnemnda for Viken fylkeskommune* viser til vurderingene om tunnelberedskap i Statens vegvesens rapport *Fra sams og samling* og ber om at et nasjonalt ansvar for tunnelberedskap vurderes og avklares så snart som mulig. *Nye Veier AS* ber om en tydeliggjøring av Statens vegvesens nasjonale funksjon og etatens oppgaver innen samfunnssikkerhet og beredskap i forhold til de riksveistrekingene som omfattes av Nye Veier AS' portefølje. *Troms fylkeskommune* uttaler at det er viktig at de nasjonale beredskapsressursene knyttet til eksempelvis skred- og flomskader på vei har en regional og lokal tilstedeværelse som sikrer rask respons og håndtering av de ulike situasjonene som kan oppstå. Det er også viktig at man sikrer god koordinering mot øvrige regionale og lokale beredskapsressurser.

Flere av høringsinstansene har også uttalelser som knytter seg til Nasjonal vegdatabank og vegtrafikkentralene. *Sogn og Fjordane fylkeskommune* mener det er behov for å tydeliggjøre det felles ansvaret og samarbeidsplikten som Statens vegvesen og fylkeskommunene har for å sikre vegtrafikkentralene og Nasjonal vegdatabank som nødvendige elementer i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap og med trafikkstyring og informasjon til trafikantene. *Sogn og Fjordane fylkeskommune* og *Nye Veier AS* ber om at leveranser til vegtrafikkentralene og Nasjonal vegdatabank blir tydeliggjort i forskrift. *Opplysningsrådet for veitrafikken* erfarer at Nasjonal veg-

databank ikke har data nok fra alle fylker og at alle dataene ikke er tilstrekkelig kvalitetssikret. Opplysningsrådet ønsker at lovverket skal sikre høyere kvalitet i alle deler av Nasjonal vegdatabank og at det også forskriftsfestes at veieier skal ha offentlig informasjon om kvaliteten på veinettet tilgjengelig for alle interesserte parter. *Tekna* understreker behovet for at man sikres en nasjonal samordning i bruken og forvaltningen av trafikkdata. Dette er viktig for å sikre effektivitet, kvalitet og sikkerhet i veiarbeidet, både på nasjonalt og regionalt nivå. *Forbundet for Ledelse og Teknikk i Statens vegvesen* uttaler at det vil være helt nødvendig med tydelige avtaler mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene hva gjelder det felles ansvaret og samarbeidsplikten Statens vegvesen og fylkeskommunene har for å sikre vegtrafikkentralene og Nasjonal vegdatabank.

3.3.3 Departementets vurderinger

Departementet merker seg at ingen av høringsinstansene har gått imot opphevingen av gjeldende § 10 i veglova. Alle høringsinstansene som har uttalt seg om det har videre støttet at samfunnssikkerhet og beredskap og ansvaret for nasjonalt register for veidata og trafikkinformasjon for offentlig vei bør reguleres i en ny § 10.

Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap mener det er hensiktsmessig at veimyndighetenes selvstendige ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap kommer klarere frem av lovbestemmelsen, i tillegg til bestemmelsen om det nasjonale ansvaret som skal utføres av Statens vegvesen. Departementet deler dette synspunktet, og mener det er hensiktsmessig med en klarere regulering av dette i ny § 10. I tillegg må etter departementets vurdering Nye Veier AS' ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til selskapets oppgaver reguleres, i tråd med uttalelsen fra selskapet. Etter departementets vurdering kan Statens vegvesens, Nye Veier AS', fylkeskommunenes og kommunenes selvstendige ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap tas inn i et nytt første ledd første punktum i bestemmelsen. Statens vegvesens ansvar for nasjonale oppgaver kan som foreslått i høringen videreføres i et første ledd andre punktum.

Uttalelsene fra høringsinstansene gir et samlet uttrykk for at det er behov for å regulere de ulike delene av ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap, samarbeidsplikten innenfor dette ansvaret og leveransene til Nasjonal vegdatabank og vegtrafikkentralene i forskrift. Etter departementets vurdering har det kommet mange gode

vurderinger knyttet til det nærmere behovet i høringen, og disse vil bli vurdert i forbindelse med arbeidet med forskrifter og endringer i gjeldende forskrifter, jf. omtalen i kapittel 8.2.

Ingen av høringsinstansene har kommentert forskriftshjemmelen som sådan. Etter departementets vurdering bør forskriftshjemmelen omfatte alle delene av vegstyresmaktens og Nye Veier AS' selvstendige ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap, Statens vegvesens nasjonale ansvar og samarbeidet mellom aktørene innenfor disse områdene. Med den foreslåtte forskriftshjemmelen åpnes det for at departementet kan utrede de nærmere behovene og foreslå en mest mulig helhetlig regulering.

3.4 Endringer i § 19

3.4.1 Forslaget i høringsbrevet

Veglova § 19 slår fast at staten skal bære utgiftene til den felles veiadministrasjonen i fylkene. Departementet la i høringsbrevet til grunn at opphøret av felles veiadministrasjon innebærer at staten ikke lenger skal bære utgifter til fylkesveiadministrasjonen. Som en følge av at Statens vegvesen ikke lenger skal utøve fylkesveioppgaver for fylkene, foreslo departementet at veglova § 19 oppheves i sin helhet.

3.4.2 Merknader fra høringsinstansene

Ingen av høringsinstansene har merknader til opphevingen av veglova § 19.

3.4.3 Departementets vurderinger

Departementet ser opphevingen av § 19 som en naturlig konsekvens av at staten ikke lenger skal utøve felles veiadministrasjon for riksveiene og fylkesveiene. Administrasjonen for riksveiene skal finansieres over Samferdselsdepartementets budsjett, og administrasjonen for fylkesveiene finansieres av de frie inntektene til fylkeskommunene, inkludert rammetilskuddet fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Finansieringen av riksveiene og fylkesveiene er nærmere regulert i veglova § 20, og det er etter departementets vurdering ikke lenger behov for bestemmelsen som fremgår av § 19. Departementet viser for øvrig til den nærmere omtalen av økonomiske og administrative konsekvenser i kapittel 8.

3.5 Endringer i vedtaksmyndighet etter veglova

3.5.1 Forslaget i høringsbrevet

I veglova kapittel V og VI er vedtaksmyndigheten for ulike forhold gjennomgående lagt til Statens vegvesens regionvegkontorer i førsteinstans både for riksvei og fylkesvei. Departementet vurderte det i høringsbrevet som nødvendig med endringer i disse bestemmelsene, slik at vedtaksmyndigheten for fylkesveiene blir lagt til fylkeskommunen. Dette gjelder hovedsakelig vedtak knyttet til byggegrensler, avkjørselsregulering, reklame, legging av ledninger i vei, vegetasjon langs vei, gjerdehold, ferister og eiendomsinngrep.

Når det gjelder bestemmelsene som regulerer myndighet for riksveiene anså departementet det som hensiktsmessig at myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» endres til «Statens vegvesen» i disse bestemmelsene, jf. omtalen i kapittel 3.2 om behovet for større fleksibilitet i organiseringen av Statens vegvesen.

Departementet vurderte i høringsbrevet også særskilt om det var behov for endring i bestemmelser som legger myndighet til «vegstyremakta». Som eksempel ble § 50 nevnt. Myndigheten iht. denne typen bestemmelser er i dag løst slik at departementet og fylkeskommunene har gitt regionvegkontoret fullmakt til å fatte vedtak om ekspropriasjon på henholdsvis riks- og fylkesvei. Departementet vurderte at det ikke var behov for endringer i bestemmelser som benytter begrepet «vegstyremakta», og det ble lagt opp til at myndigheten iht. denne typen bestemmelser blir regulert i fullmaktene for den enkelte bestemmelse dette gjelder.

3.5.2 Merknader fra høringsinstansene

Hedmark fylkeskommune støtter forslaget om at regionvegkontoret ikke lenger skal ha hjemmel til å fatte vedtak etter veglova som gjelder fylkesveiene. *Rogaland fylkeskommune* vurderer forslaget til endringer som dekkende for at vedtaksmyndigheten for fylkesveiene blir lagt til fylkeskommunene. *Vegtilsynets* merknad omtalt i kapittel 3.2.2 om bruken av «vegstyremakt» i veglova, gjelder også endringene i veglova kapittel V og VI. De øvrige høringsinstansene har ikke merknader til endringene.

3.5.3 Departementets vurderinger

Departementet konstaterer at bare et fåtall av høringsinstansene har kommentert endringene i veglova kapittel V og VI eksplisitt. Departementet vurderer endringene i veglova kapittel V og VI som en naturlig konsekvens av at fylkeskommunene skal overta veiadministrasjonen for fylkesveiene og legger til grunn at endringene som ble foreslått i høringen skal tas inn i det endelige lovforslaget.

I en endelig gjennomgang av bestemmelsene i veglova kapittel V og VI, har departementet fun-

net at flere av bestemmelsene med fordel kan forenkles, slik at begrepet «vegstyremakt» i større grad benyttes som koblingsord der loven legger ulik type vedtaksmyndighet til de tre nivåene vegstyremakter. Dette vil redusere den totale mengden lovtekst, uten å gå på bekostning av meningsinnholdet. Vegtilsynets merknad er vurdert av departementet i kapittel 3.2.3, og departementet legger ellers ikke opp til endringer i bruken av begrepet «vegstyremakt» i veglova kapittel V eller VI.

4 Endringer i bestemmelser som gjelder endring av eiendomsforhold etter matrikkellova og plan- og bygningsloven

4.1 Oversikt over gjeldende rett

I forbindelse med forvaltningsreformen i 2010 ble overføring av veimyndighet gitt unntak for dokumentavgift gjennom en endring i veglova § 52 andre ledd. Omregistrering i grunnboka eller matrikkelen i forbindelse med overføring av veimyndighet skal skje ved navneendring. Registrering og tinglysning av offentlig vei er regulert i matrikkellova § 24 fjerde ledd. Det følger her at i saker som gjelder grunnen til offentlig vei eller jernbane, skal tinglysning bare skje når det kreves særskilt. Staten, statsforetak, fylkeskommune og kommune kan i saker som gjelder arealoverføring eller opprettelse av ny matrikkelenhet stadfeste eiendomsretten gjennom egenerklæring for eierskap som skal brukes til offentlig vei eller jernbane. I praksis er hovedregelen at offentlig veigrunn ikke tinglyses, men kun registreres i matrikkelen. Slik er det også for fylkesveiene. For fylkesveier er normalt fylkeskommunen registrert som aktuell eier (AE) i matrikkelen, men i praksis er det også noen tilfeller der fylkesveien ikke er registrert i matrikkelen, er registrert med fiktive (ikke reelle) grenser, eller er registrert på feil eier eller hjemmelshaver.

For fylkesveier er normalt Statens vegvesen ved regionene registrert som eiers kontaktinstans (KE). Ved opphør av den felles veiadministrasjonen må Statens vegvesen fjernes som kontaktinstans. I arbeidet med å utrede lovforslagene knyttet til overføringen av veiadministrasjonen forespurte Statens vegvesen Kartverket om en slik endring kan gjennomføres av Kartverket som en massivregistrering. Etter gjeldende regelverk har ikke Kartverket hjemmel til å gjøre slike endringer i matrikkelen uten fullmakt fra kommunen som er lokal matrikkelyndighet eller etter særskilt forskrift.

I en del tilfeller inngår riks- og fylkesvei i samme matrikkelenhet. For å dele matrikkelenheten kreves i dag søknad etter byggesaks-

bestemmelsene i plan- og bygningsloven, jf. § 20-1 første ledd bokstav m og § 20-2 første ledd.

4.2 Forslaget i høringsbrevet

I høringsbrevet foreslo departementet en løsning som gir Kartverket mulighet til å gjøre endringer i matrikkelen uten fullmakt fra kommunene. Den foreslåtte løsningen var å klargjøre dette i Kommunal- og moderniseringsdepartementets hjemmel til å fatte enkeltvedtak og administrative avgjørelser om føringen av matrikkelen, jf. § 22 sjuende ledd. Kartverket vil på denne måten kunne få delegert hjemmel til å gjøre endringer i matrikkelen knyttet til overføringen av fylkesveiadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunen.

Når det gjelder spørsmålet om deling av matrikkelenheter mellom riks- og fylkesveier, vurderte departementet i høringsbrevet at effektivitetshensyn taler for at for unntak fra søknadsplikten etter § 20-1 første ledd bokstav m og § 20-2 første ledd i tilfeller der skjer endring i hvilken myndighet som administrerer offentlige veier. Unntaket ble foreslått tatt inn som et tillegg i plan- og bygningsloven § 20-5 om tiltak som er unntatt fra søknadsplikt.

4.3 Merknader fra høringsinstansene

Av høringsinstansene har *Kartverket*, *Hedmark fylkeskommune* og *Rogaland fylkeskommune* uttalelser til de foreslåtte endringene. Høringsuttalelsene fra de to fylkeskommunene er overordnede og går ut på at det er viktig at registreringen er riktig og kan gjøres på en mest mulig effektiv måte.

Til endringene i matrikkellova uttaler *Kartverket* at det er av den oppfatning at offentlige registre bør rendyrkes i den forstand at eieropplysninger knyttet til eiendom registreres ett sted, i

ett register. Unntaksbestemmelsen i matrikkellova § 24 fjerde ledd gir imidlertid hjemmel til ikke å tinglyse grunn som skal benyttes til offentlig vei eller jernbane, med den konsekvens at eieropplysninger for ikke-tinglyst grunn føres i matrikkelen og ikke i grunnboka. Kartverket mener at matrikkellova § 24 fjerde ledd bør oppheves. En oppheving vil komplementere grunnboka, og publikum vil kunne hente samme informasjon om alle eiendommer samme sted. Matrikkellova kategoriserer iht. § 5 matrikkelenheter etter matrikkelenhetstype, men ikke formålet med hva matrikkelenheten er eller hva den anvendes til, for eksempel veigrunn. Dette tilsier etter Kartverkets syn at registrering av eierskap til veigrunn bør underlegges samme regelverk som for eierskap for øvrig grunn. For å sikre en ensartet matrikkel i samsvar med matrikkellovas formålsbestemmelse er det viktig i størst mulig grad å unngå slike unntaksbestemmelser som den foreslåtte, som kan gi utfordringer for kommunene som lokal matrikkelmyndighet i saker de ikke nødvendigvis ofte er i befatning med. Slike særhensyn kan videre skape utfordringer i forbindelse med at prosesser etter plan- og bygningsloven og matrikkellova i økende grad digitaliseres.

Til endringene i plan- og bygningsloven uttaler *Kartverket* at gjeldende § 20-5 tredje ledd i plan- og bygningsloven legger til grunn at nye matrikkelenhetsgrenser skal være entydig fastsatt i plan eller i vedtak etter inndelingsloven. Et tilsvarende krav om entydig fastsatte nye grenser må også stilles i saker hvor ansvar for administrasjonen av offentlige veier endres. I tillegg må bestemmelsen presiseres til kun å gjelde ved endring av administrasjon av offentlige veier hvor grunnen eies av det offentlige. Årsaken til dette er at definisjonen av offentlig vei iht. veglova § 1 ikke berører eierskapet til grunnen veien ligger på, kun at veien er åpen for allmenn ferdsel og vedlikeholdes av det offentlige. Kartverket påpeker at grunnen til offentlig vei ikke alltid er i offentlig eie, særlig kommunale veier. Oppretting av nye matrikkelenheter forutsetter at det er gjennomført oppmålingsforretning etter matrikkellova. Dersom dette forholdet ikke presiseres, kan det være til hinder for oppretting av ny veigrunn.

4.4 Departementets vurderinger

Kartverket har ikke hatt merknader til forslaget til endring i matrikkellova § 22 sjuende ledd, men har i stedet fremmet at særregelen om registrering og tinglysning av de offentlige veiene i loven

§ 24 fjerde ledd bør oppheves. Til dette bemerker departementet at bestemmelsen i § 24 fjerde ledd har bakgrunn i hvordan offentlig veigrunn skulle registreres før og etter delingsloven ble iverksatt i 1980. Før delingsloven ble vedtatt, skulle ikke offentlig veigrunn (med unntak av i byene, der den dagjeldende bygningsloven gjaldt) verken fradeles/skylddeles eller føres i grunnbok eller i datidens matrikkel. «Norges matrikkelen» skulle bare inneholde eiendommer som skulle skattlegges. Ettersom offentlige veier ikke skulle skattlegges, var det klare regler om at offentlige veier ikke skulle registreres i matrikkelen, ei heller i pantebok/grunnbok. Etter at delingsloven ble satt i kraft i 1980, fikk Norge for første gang en landsomfattende lov som bestemte at alle eiendommer – også veigrunn – skulle fradeles og registreres som egne eiendommer. Det var ikke lenger skatt og skylddeling som var i fokus, men en samlet oversikt over alle eiendommer.

Det at offentlige veier fram til 1980 bevisst var holdt utenfor matrikkel og grunnbok, skapte store utfordringer når disse veieieendommene nå skulle inn i de offentlige registrene. Det ble derfor allerede i 1981, foretatt endringer både i delingsloven, panteloven og tinglysingsloven, for å lette på dette arbeidet. Departementet viser her til Ot.prp. nr. 48 (1980–81) der departementet drøfter og konkluderer med at veigrunn og andre typer offentlig eiendom som det ikke blir stiftet pant i, kun bør registreres i GAB (Grunn- Adresse- og Bygningsregister) og ikke i grunnbøkene. Når det gjaldt fradeling og registrering av eksisterende gammel veigrunn, foreslo departementet en ordning med at bl.a. veimyndighetene kan benytte seg av en egenerklæring av eiendomsretten til offentlig vei, mot at veimyndigheten ble erstatningsansvarlig dersom dette påførte noen tap. Se Ot.prp. nr. 48 (1980–81) kapittel 3.3.2.

Kartverkets skjema for egenerklæring av eierskap til offentlig vei benyttes også i dag når nye veigrenser skal matrikkelføres. I oversendelsen til kommunen vedlegges egenerklæringen om eierskap og en protokoll og oppmålingsdata fra oppmålingsforretningen.

I forarbeidene til matrikkellova er det påpekt at funksjonsdelingen mellom matrikkelen og grunnboka måtte bli tydeligere. Matrikkelen skal være det sentrale eiendomsregisteret, mens grunnboka skal være et rettighetsregister. I NOU 1999: 1 Lov om eiendomsregistrering mente lovutvalget at særordningen hadde fungert bra og så det som hensiktsmessig at særordningen også ble videreført i matrikkelloven, jf. § 24 fjerde ledd.

Departementet mener særordningen for de offentlige vegene er nødvendig. En eventuell oppheving av § 24 fjerde ledd vil påføre veimyndighetene et betydelig merarbeid. Departementet deler Kartverkets prinsipielle synspunkt om en ensartet og mest mulig ajourført matrikkel, men mener at en oppheving av matrikkellova § 24 fjerde ledd ikke vil bidra til dette. Departementet går etter dette videre med forslaget til endringer i matrikkellova § 22 sjuende ledd, i samsvar med høringsforslaget.

Når det gjelder Kartverkets merknader til endringene i plan- og bygningsloven § 20-5 tredje ledd, ønsker *Kartverket* en presisering om at unntakshjemmelen kun skal gjelde ved endring av administrasjon av offentlige veier hvor grunnen eies av det offentlige. Departementet vurderer det slik at dette kan ivaretas i forslaget til endringer i § 20-5 tredje ledd med følgende tilleggsformulering: «(...) når eksisterende matrikkelenhet registrert som offentlig vei skal deles (...)».

Kartverket har for øvrig uttalt at det entydig bør gå fram hvor de nye grensene skal gå når ansvar for administrasjon av offentlige veier skal endres. Til dette vil departementet bemerke at når det fattes vedtak om omklassifisering av veier, følger det som regel ved kartvedlegg som viser hvilke strekninger som skal omklassifiseres. Når

en matrikkelenhet skal deles i to fordi en del inngår i en fylkesvei og en annen del inngår i riksvei (typisk i kryss mellom riks- og fylkesvei), forutsettes det at veimyndighetene er enige om grensen mellom veitypene. Hva som skal være riksvei og hva som skal være fylkesvei følger av klassifisering av veiene. Det er ikke behov for å avgjøre grensen mellom fylkesvei og riksvei gjennom en delingssak. Ny eiendomsgrense mellom de to veieierne fastsettes under oppmålingsforretningen, for deretter å registreres i matrikkelen. Til Kartverkets merknad om at det er behov for en presisering av at oppretting av nye matrikkelenheter forutsetter at det er gjennomført oppmålingsforretning, vil departementet bemerke at lovendringen er avgrenset til å gjelde unntak fra søknadsplikten iht. plan- og bygningsloven § 20-1 første ledd bokstav m). Lovendringsforslaget endrer ikke på bestemmelsene i matrikkelloven med tanke på oppmålingsforretning og matrikkelføring. Departementet har derfor ikke sett behov for å ta dette med i lovteksten.

I arbeidet med forslag til endringer i plan- og bygningsloven § 20-5 tredje ledd, har departementet ut over dette kommet til at bestemmelsen bør gis en bedre lovteknisk utforming i det endelige lovforslaget, som gjør bestemmelsen mer lesevennlig og tilgjengelig for rettsanvenderen.

5 Endringer i reguleringen av Statens vegvesen i øvrige lover

5.1 Oversikt over gjeldende rett

5.1.1 Vegtrafikkloven

I høringsbrevet ble det redegjort for at vegtrafikkloven bygger på bestemmelsene om organisering av veimyndigheten og oppgavefordeling i veglova kapittel II. Vegtrafikkloven §§ 4, 6, 7, 7 b, 10, 11, 19, 19 c, 26, 36, 36 a, 36 b, 37 og 39 angir regionvegkontoret som myndighet, og bygger generelt på en forutsetning om et todelt forvaltningsnivå med Vegdirektoratet som overordnet fagorgan og klageinstans der ikke annet er særskilt bestemt.

5.1.2 Yrkestransportloven

Yrkestransportloven benytter myndighetsbetegnelsen «regionvegkontor» i § 37 h første ledd tredje og fjerde punktum. I tredje punktum heter det at ved krav til førerlisens som er avgjort av regionvegkontoret, skal politiet bygge på endelig avgjørelse fra Vegdirektoratet. I fjerde punktum heter det at for vedtak fattet av regionvegkontoret er Vegdirektoratet klageinstans.

5.1.3 Skatteforvaltningsloven

Skatteforvaltningsloven benytter myndighetsbetegnelsen «regionvegkontor» i § 10-8, som omhandler kontroll av motorvogn. I henhold til § 10-8 (3) kan skattemyndighetene kreve at skattepliktig framstiller kjøretøy hos regionvegkontoret for kontroll av kjøretøyets registreringsforhold av hensyn til om riktig avgift er fastsatt. I § 10-8 (1) er etatsnavnet Statens vegvesen benyttet.

5.2 Forslaget i høringsbrevet

Departementet viste i høringsbrevet til vurderingene i tilknytning til endringene i veglova § 9 og lovens kapittel V og VI og vurderingene knyttet til hensynet til fleksibilitet for endringer i organiseringen av Statens vegvesen. Departementet vurderte at de samme hensynene gjør seg gjeldende

for vegtrafikkloven, yrkestransportloven og skatteforvaltningsloven. Etter departementets vurdering ville tilsvarende endringer i disse lovene føre til en enhetlig regulering av Statens vegvesen med hensyn til etatens navn.

Til endringene i vegtrafikkloven bemerket departementet at intensjonen med forslaget ikke er ment å endre kretsen av myndighetspersonell som utfører de ulike oppgavene etter vegtrafikkloven i dag. Eksempelvis vil det fortsatt være kontrollpersonell fra Statens vegvesen som utfører oppgaver etter vegtrafikkloven § 10, 36 b og § 36 nr. 1 c, d, f og nr. 9. Det ble også foreslått noen mindre justeringer i ordlyden for enkelte bestemmelser (§§ 7, 7 b, 10 og 39), som ikke er ment å ha materiell betydning.

Departementet viste videre til at Statens vegvesen i rapporten *Fra sams og samling* har pekt på at overføringen av fylkesveiadministrasjonen kan aktualisere et mulig behov for endringer i myndighetstildeling i forskrift 7.10.2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, veioppmerking, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskriften) etter vegtrafikkloven. Det ble vist til at departementet vil vurdere dette nærmere i forbindelse med gjennomgangen av forskrifter, jf. omtalen i kapittel 8.2.1

Departementet vurderte i høringsbrevet at «regionvegkontor» kan endres til «Statens vegvesen» i yrkestransportloven § 37 h og skatteforvaltningsloven § 10-8 (3), parallelt med endringene i veglova og vegtrafikkloven. Departementet vurderte herunder at det ikke er av stor praktisk betydning for de skattepliktige at begrepet «regionvegkontoret» endres til «Statens vegvesen» i skatteforvaltningsloven § 10-8 (3).

5.3 Merknader fra høringsinstansene

Justis- og beredskapsdepartementet uttrykker generell forståelse for Samferdselsdepartementets ønske om ikke å henvise til bestemte forvaltningsorganer innenfor Statens vegvesen i lovteksten.

Til endringene i vegtrafikkloven uttaler *Statens vegvesen* at endringene i benevnelsen

«regionvegkontor» til «Statens vegvesen» ikke vil ha noen materiell betydning. *Forbundet for Ledelse og Teknikk i Statens vegvesen* bemerker at det er viktig å gjøre endringer i vegtrafikkloven og forskrifter til loven for at det skal være tydelig for brukerne hvor de skal henvende seg.

Sogn og Fjordane fylkeskommune, Rogaland fylkeskommune, Fellesnemnda for Viken fylkeskommune og Fellesnemnda for Vestfold og Telemark fylkeskommune mener at vedtaksmyndighet etter vegtrafikkloven, herunder særlig tildeling av myndighet etter skiltforskriften, må vurderes. Til dette bemerker *Statens vegvesen* at det er av betydning at det nasjonale veinettet er mest mulig ensartet, forutsigbart og trafikksikkert. Det er behov for nærmere utredninger før det eventuelt kan foreslås å overføre skiltmyndighet til fylkeskommunene.

Til endringene i yrkestransportloven stiller *Justis- og beredskapsdepartementet* og *Tekna* spørsmål om ordlyden i forslaget til § 37 h i yrkestransportlova har fått en fullgod utforming. Siden Vegdirektoratet er en del av Statens vegvesen, kan lovteksten her framstå som noe forvirrende.

5.4 Departementets vurderinger

Departementet viser til at ingen av høringsinstansene går imot forslaget om å endre fra «regionvegkontor» til «Statens vegvesen» i de tre lovene.

Til endringene i vegtrafikkloven viser departementet til at det i høringsnotatet ble presisert at endringene i seg selv ikke skal ha konsekvenser for gjeldende organisering eller myndighetsforhold i Statens vegvesen. Endringene vil måtte følges opp med nødvendige forskriftsendringer og intern delegering av fullmakter i Statens vegvesen.

Til uttalelsene fra *Rogaland og Sogn og Fjordane fylkeskommuner, Fellesnemnda for Viken og Fellesnemnda for Vestfold og Telemark*, viser departementet til at myndighetsoverføring etter vegtrafikkloven ikke er vurdert i høringsforslaget. Behovet for eventuelle endringer mht. myndighetsfordeling etter vegtrafikkloven og tilhørende forskrifter er heller ikke nærmere omtalt i Statens vegvesens rapport *Fra sams og samling*, jf. kapittel 4.3, ut over at skiltforskriften angir Vegdirektoratet, regionvegkontoret, politiet eller kommunen som vedtaksmyndighet avhengig av hva det dreier seg om. Forut for vedtak etter forskriften er det imidlertid arbeidet som det er naturlig at fyl-

keskommunen som veiforvalter har ansvar for at blir utført. Eksempler på dette er utarbeiding av skiltplaner og arbeidsvarslingsplaner som veiforvalter/entreprenør skal sende til vedtaksmyndigheten for godkjenning. Det fremgår videre av rapporten at overføringen av fylkesveiadministrasjon «kan reise spørsmål om myndighet på noen områder etter vegtrafikkloven. Slike avklaringer om vegtrafikkloven, er utenfor mandatet og utenfor rammen for det som har vært mulig å klargjøre i denne utredningen.»

Departementet viser til at om og i hvilken grad fylkeskommunene bør få overført den kompetansen som regionvegkontorene og/eller kommunene har på fylkesvei etter gjeldende regler i vegtrafikkloven, må vurderes konkret for den enkelte myndighetsoppgave. Dette krever en egen utredning og påfølgende høring av eventuelle forslag til endringer i myndighetstildeling. Herunder må overordnede hensyn til trafikkavvikling og fremkommelighet, forutsigbarhet for trafikantene, og trafikksikkerhet belyses. I et slikt utredningsarbeid vil det være hensiktsmessig å se hen også til arbeidet med eventuelle nasjonale føringer for fylkesveinettet, jf. omtalen i kapittel 8.2.2. Departementet har merket seg høringsinnspillene og vil på et senere tidspunkt utrede hensiktsmessig fordeling av myndighetsoppgaver etter vegtrafikkloven for fylkesveiene.

Etter ny vurdering av forslaget til utforming i yrkestransportlova § 37 h første ledd har departementet kommet til at bestemmelsen bør endres slik at den får en bedre lovteknisk utforming. Departementet vurderer det slik at første ledd tredje og fjerde punktum kan slås sammen til et nytt første ledd tredje punktum som sier at der klagen gjelder krav til førerlighet som er avgjort av Statens vegvesen, skal politiet bygge på den endelige avgjørelsen. Bestemmelsen vil med denne utformingen ikke si eksplisitt hvilket organ i Statens vegvesen som er klageinstans, men vil bygge på bestemmelsene om Statens vegvesen i veglova § 9 med instruks og vegtrafikklovens bestemmelser om klagebehandling for førerkort.

Når det gjelder endringene i skatteforvaltningsloven § 10-8 (3), legger departementet til grunn at endringen i bestemmelsen kan foreslås i samsvar med forslaget i høringsbrevet.

Endringene i vegtrafikkloven, yrkestransportloven og skatteforvaltningsloven vil sammen med endringene i veglova gi en helhetlig regulering av Statens vegvesen i lovverket.

6 Overgangsbestemmelser ved overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene

6.1 Hovedinnhold og innledende vurderinger

Departementet vurderte i høringsbrevet at slik den felles veiadministrasjonen er regulert i veglova og forskrifter til loven, jf. oversikten i kapittel 3.1, er det behov for overgangsbestemmelser på visse områder for å sikre en hensiktsmessig regulering av overføringen fra staten til fylkeskommunene. Departementet foreslo en egen lov om overgangsbestemmelser, med en formålsbestemmelse (§ 1), en bestemmelse om overføring av ansatte i Statens vegvesen til fylkeskommunene (§ 2), en bestemmelse om overføring av rettigheter og forpliktelser knyttet til avtaler, deling og oppfølging av avtaler (§ 3) og en bestemmelse om overføring av arkiverte dokumenter om fylkesvei fra Statens vegvesen til fylkeskommunen (§ 4).

Høringsinstansenes uttalelser knytter seg til forslaget til §§ 2, 3 og 4 i overgangsloven. De fleste av fylkeskommunene, KS og enkelte andre høringsinstanser har i tillegg til dette merknader til den økonomiske overføringen fra staten til fylkeskommunene for denne delen av regionreformen. Dette er behandlet nærmere i kapittel 6.2, 6.3 og 6.4.

I den lovtekniske gjennomgangen av lovforslaget har *Justis- og beredskapsdepartementets lovavdeling* fremholdt at det er uheldig å gi en egen lov om overgangsbestemmelser, ettersom bestemmelsene som foreslås er av midlertidig karakter. Departementet legger dette til grunn i det endelige lovforslaget, og foreslår at overgangsbestemmelsene som ble foreslått som §§ 2-4 i en egen lov istedet tas inn i del VII i endringsloven, sammen med ikrafttredelsesbestemmelsen. Dette er en teknisk endring som ikke endrer bestemmelsenes formelle status. Basert på den lovtekniske vurderingen, legger også departementet opp til overgangsbestemmelser med en noe annen oppbygning enn det som ble foreslått i høringen. Det er i den endelige utformingens dessuten tatt inn enkelte endringer av språklig art.

6.2 Avtalebasert overføring av ansatte

6.2.1 Oversikt over gjeldende rett

Arbeidstakernes rettigheter ved virksomhetsoverdragelse er regulert i arbeidsmiljøloven kapittel 16. Vilkårene for virksomhetsoverdragelse fremgår av § 16-1 første ledd. Av bestemmelsen følger det at kapittel 16 kommer til anvendelse *ved overdragelse av en virksomhet eller del av virksomhet til en annen arbeidsgiver*. Med overdragelse menes overføring av en *selvstendig enhet som beholder sin identitet etter overføringen*.

Statens vegvesen har i rapporten *Fra sams og samling* vurdert om bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse kommer til anvendelse ved overføringen av fylkesveiadministrasjonen til fylkeskommunene. Slik Statens vegvesen har arbeidet med fylkeveiene er det lagt til grunn at bare noen få prosjekter er organisert som selvstendige enheter som beholder sin identitet etter overføringen. Det nærmere arbeidet med å avklare hvilke ansatte dette gjelder pågår i Statens vegvesen. Ved overdragelsen av disse prosjektene, vil de ansatte det gjelder i Statens vegvesen ha rettigheter og plikter iht. arbeidsmiljøloven kapittel 16.

De aller fleste av de om lag 4 000 ansatte i Statens vegvesen som har arbeidet med fylkesveioppgaver, har etter gjeldende rett ikke en lovregulert rettighet til å følge stillingen når staten skal inngå avtaler med fylkeskommunene om overføring av ansatte, tilsvarende de som gjelder etter arbeidsmiljøloven kapittel 16.

Tilsetting av ansatte i offentlig sektor skal iht. gjeldende rett skje etter reglene om offentlig kunnngjøring av stilling og kvalifikasjonsprinsippet. For statlig sektor er kvalifikasjonsprinsippet lovfestet i statsansatteloven § 3 (og også i opplæringslova § 10-5). For fylkeskommunal og kommunal sektor er kvalifikasjonsprinsippet ulovfestet, se bl.a. Sivilombudsmannens uttalelse i SOM-2016-2418.

I statsforvaltningen er det langvarig praksis for at ansatte som ser sine stillinger eller sitt

arbeidsområde ført ut av staten har rett til å reservere seg. Etter langvarig praksis i staten har ansatte som benytter reservasjonsretten krav på oppsigelse fra statlig arbeidsgiver dersom hele virksomheten føres ut. Når derimot en del av virksomheten fremdeles blir igjen i staten, medfører reservasjonsretten i staten at den ansatte opprettholder sitt arbeidsforhold i den statlige virksomheten. Dette innebærer i praksis at den ansatte får en valgrett. Statens vegvesen vil i slike tilfeller måtte vurdere om den ansatte kan omplasseres til en passende stilling eller om det kan bli behov for oppsigelse iht. statsansatteloven § 19 og reglene om annen passende stilling i virksomheten. I tillegg kommer bestemmelser om fortrinnsrett til ny ansettelse i staten etter statsansatteloven § 24.

Ved ansattes skifte av arbeidsgiver innenfor offentlig sektor er overføring av pensjonsrettigheter regulert av en egen avtale om overføring og samordning av pensjonsrettigheter, inngått mellom Statens pensjonskasse og andre leverandører av offentlige tjenstepensjonsordninger i norske kommunale pensjonskasser, livsforsikringsselskap og lovfestede pensjonsordninger. I henhold til avtalen fordeles pensjonskostnadene mellom pensjonsordningene gjennom egne refusjonsregler. Når den ansatte går av med pensjon, regnes pensjonen ut etter den samlede opptjeningstiden og utbetales etter reglene som gjelder i den ordningen vedkommende sist var medlem av. Opptjeningstiden i Statens pensjonskasse blir refundert til den fylkeskommunale pensjonsordningen når samlet pensjon skal utbetales fra denne pensjonsordningen. Overføringsavtalen sikrer at ansatte som har vært medlem av flere tjenstepensjonsordninger, får pensjon som om de hele tiden har vært medlem av en og samme pensjonsordning.

6.2.2 Forslaget i høringsbrevet

Bestemmelsen om ansatte i overgangsloven ble foreslått å gjelde ansatte som ikke fra før er omfattet av vilkårene for virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven i henhold til § 16-1 (1). Bestemmelsen var utformet med det utgangspunkt at slike ansatte kan følge oppgaver over i fylkeskommunene etter nærmere avtale mellom staten og fylkeskommunene. Avtalene skal ta utgangspunkt i fylkeskommunenes behov og hensynet til de ansatte det gjelder. Det ble foreslått en bestemmelse som sier at ved ansettelse i en fylkeskommune iht. avtale med staten, gjelder ikke regler om offentlig kunngjøring av stilling og kvalifikasjonsprinsippet. Det ble videre foreslått en bestemmelse som sier at de ansatte som går over

til en fylkeskommune iht. slik avtale skal ha de samme rettigheter og plikter som ved direkte anvendelse av reglene om virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven kapittel 16. Departementet presiserte i høringsbrevet at det ville ta endelig stilling til lovregulering av dette spørsmålet etter høringen. Det ble videre foreslått at Kongen i statsråd blir gitt hjemmel til å fastsette forskrift om hvordan overføring av ansatte i Statens vegvesen skal skje dersom det ikke blir enighet mellom staten og fylkeskommunene.

6.2.3 Merknader fra høringsinstansene

Naturviterne kommenterer at etter deres vurdering kan også ansatte som arbeider med drift av fylkesvei være omfattet direkte av bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven kapittel 16. Forbundet mener også det burde legges inn en omtale av hvor stor del av stillingen som skal være knyttet til fylkesvei for at bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse gjelder direkte.

Tekna er positive til at det er lagt til grunn at ansatte som ønsker det og ikke omfattes av vilkårene for virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven skal kunne følge oppgavene over til en fylkeskommune. *Maskinentreprenørenes Forbund* uttaler at det forutsetter at overføringen av kompetanse, for å ivareta og videreføre oppgavene som Statens vegvesen i dag løser for fylkeskommunene, gjøres på en så trygg og tillitsvekkende måte som mulig. Kompetanseflytting kan ha uheldige sider og føre til at personell med særskilt spisskompetanse velger å søke seg til andre oppgaver. *KS og fylkeskommunene Rogaland, Troms, Vest-Agder og Vestfold* forutsetter i sine uttalelser at reguleringen av de ansatte skal være tilpasset fylkeskommunenes organisasjonsplan og kompetansekrav. *Nordland fylkeskommune* støtter at overføringen av ansatte fra Statens vegvesen til fylkeskommunen skal ta utgangspunkt i fylkeskommunenes behov og hensynet til de ansatte det gjelder.

Statens vegvesen mener det er av avgjørende betydning for å få til en smidig overgang for ansatte i Statens vegvesen at det gis et tydelig unntak fra de ulovfestede reglene om offentlig kunngjøring av ledige stillinger og kvalifikasjonsprinsippet. *KS* er enig i behovet for en egen bestemmelse som sikrer en avtalt fortrinnsrett for ansatte i Statens vegvesen til ansettelse i fylkeskommunen. *Fylkeskommunene Møre og Romsdal, Nordland, Rogaland, Vest-Agder, Vestfold og Troms* uttaler at de er enige i eller ser behovet for en

overføringslov som sikrer en avtalt fortrinnsrett for ansatte i Statens vegvesen til ansettelse i fylkeskommunen. *Forbundet for Ledelse og Teknikk i Statens vegvesen* mener det er helt nødvendig å lovregulere unntaket fra kvalifikasjonsprinsippet.

Når det gjelder rettighetsbestemmelsen i overgangsbestemmelsen om ansatte, støtter *Statens vegvesen* at det gis regler som ivaretar rettighetene til ansatte som i forbindelse med overføringene av fylkesveiadministrasjonen til fylkene får ansettelse i en fylkeskommune. *Tekna* er positiv til at de ansatte som går over til fylkeskommunene gjennom avtale skal ha de samme rettighetene og pliktene etter arbeidsmiljøloven kapittel 16. *Hedmark fylkeskommune* forutsetter at alle ansatte i Statens vegvesen gis like rettigheter og plikter i overgangen fra Statens vegvesen til fylkeskommunen.

KS og de fleste fylkeskommunene og fellesnemndene for de nye fylkene har merknader til spørsmålet om overføring av tariffbestemmelser for de ansatte fra Statens vegvesen som ansettes i en fylkeskommune. *KS* mener at dersom reglene for virksomhetsoverdragelse iht. arbeidsmiljøloven kapittel 16 skal gjøres gjeldende for den avtalebaserte fortrinnsretten, vil dette innebære administrative og økonomiske belastninger for fylkeskommunene med hensyn til forskjellige tariffsystemer. En slik regulering vil gi ansatte de individuelle rettighetene som følger av tariffavtaler med virkning fra og med overføringstidspunktet til de avløses av ny tariffavtale 1. mai 2020. Dette vil etter *KS'* vurdering kreve unødvendig store ressurser for en så kort periode, herunder to parallelle lønnsystemer, mv. *KS* viser til at Statens vegvesens forslag i rapporten *Fra sams og samling* ikke la opp til å gjøre denne delen av reglene for virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven gjeldende for ansatte fra Statens vegvesen som ansettes basert på avtale. *Alle fylkeskommunene og fellesnemndene for nye fylkeskommuner* som har uttalt seg om dette spørsmålet, bortsett fra *Trøndelag fylkeskommune*, viser i sine uttalelser enten direkte til *KS'* vurdering eller har lignende uttalelser om at det ikke må legges opp til en ordning på dette området som pålegger fylkeskommunene unødvendige kostnader til å administrere forskjellige tariffsystemer. Også flere av fylkeskommunene viser til forslaget til Statens vegvesen, som ikke la opp til at de ansatte fra Statens vegvesen skulle få overført eget tariffsystem ved ansettelse i en fylkeskommune. Av disse påpeker eksempelvis *Rogaland fylkeskommune* og *Troms fylkeskommune* i sine uttalelser at hovedintensjonen med forslaget må være å sikre at de ansatte

beholder sine individuelle lønnsvilkår, mv. ved overføringen og å gjøre overføringen av personale så smidig som mulig. Fylkeskommunene viser her til det opprinnelige forslaget til Statens vegvesen i rapporten *Fra sams og samling* og mener man bør unngå henvisningen til arbeidsmiljøloven kapittel 16 i overførgangsloven.

Trøndelag fylkeskommune viker fra de andre fylkeskommunenes uttalelser ved at den støtter forlaget på tariffområdet, slik at de ansatte som overføres går inn i Hovedtariffavtalen fra 1.5.2020. *Trøndelag fylkeskommune* forutsetter imidlertid at alle merkostnader til fylkeskommunene i forbindelse med overføringen dekkes av staten.

Flere av fylkeskommunene legger i sine uttalelser til grunn at pensjonsavtalene løser spørsmålet om overgangen mellom pensjon fra staten til fylkeskommunale pensjonsordninger. *Forbundet for Ledelse og Teknikk i Statens vegvesen* forutsetter at opptjeningstiden i Statens pensjonskasse likestilles med KLP eller annen pensjonsordning i fylket, uavhengig av alder, og at de ansatte ikke taper pensjonsrettigheter ved å skifte arbeidsgiver.

Til forskriftshjemmelen uttaler *Tekna* at de er positive til muligheten for regulering i forskrift dersom det ikke blir enighet mellom staten og fylkeskommunen i avtaleforhandlingene. *Tekna* understreker viktigheten av at en slik forskriftsregulering ikke går ut over stillingsvernet til de ansatte i Statens vegvesen eller fylkeskommunene.

6.2.4 Departementets vurderinger

Departementet bemerker at det ikke legges opp til å regulere ansatte som allerede er omfattet av bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse iht. arbeidsmiljøloven kapittel 16 i lovforslaget. Departementet gir derfor heller ikke nærmere føringer eller vurderinger om utvelgelsen eller behandlingen av de ansatte det gjelder i den nærværende proposisjonen. Slike spørsmål må vurderes og håndteres av de berørte partene.

Departementet legger til grunn at alle høringsinstansene som har uttalt seg om det er positive til at ansatte fra Statens vegvesen kan følge oppgaver over til en fylkeskommune etter nærmere avtale mellom staten og fylkeskommunene. Mange av høringsuttalelsene understreker behovet for lovregulering av muligheten for de ansatte til å gå over til en fylkeskommune basert på avtale, med en regulering som setter til side kvalifikasjonsprinsippet og reglene om offentlig kunngjøring av stillinger. Departementet deler disse vurderingene. Departementet merker seg at

ingen av høringsinstansene har merknader som går imot denne delen av bestemmelsen om ansatte, og legger til grunn at forslaget kan legges fram uten endringer etter høringen.

Når det gjelder rettighetene til de ansatte som går over til en fylkeskommune i henhold til avtale mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene, vurderer departementet høringsuttalelsene slik at ingen har gått imot at loven skal gi de ansatte fra Statens vegvesen de fleste av rettighetene som fremgår av arbeidsmiljøloven kapittel 16 ved ansettelsen i en fylkeskommune. Noen av instansene støtter forslaget eksplisitt, mens i andre uttalelser legges dette til grunn uten merknader. Departementet legger i tråd med dette til grunn at de ansatte fra Statens vegvesen som ansettes i en fylkeskommune skal ha lovregulerte rettigheter i endringsloven.

Når det gjelder spørsmålet om hvordan reguleringen skal gjøres og hvilke rettigheter som skal gis i endringsloven, har flere fylkeskommuner pekt på det opprinnelige forslaget fra Statens vegvesen i rapporten *Fra sams og samling*. Disse fylkeskommunene uttaler at forslaget til bestemmelser om dette var regulert på en bedre måte i rapporten enn forslaget som ble sendt på høring. *KS, de fleste fylkeskommunene og fellesnemndene* er videre imot at fylkeskommunen skal være bundet av tariffavtalen som den tidligere arbeidsgiveren (Statens vegvesen) var bundet av, slik det er regulert i arbeidsmiljøloven § 16-2. Flere av disse høringsinstansene understreker at overføring av tariffavtaler ikke var en del av lovforslaget i rapporten.

Departementet har forståelse for at en regulering som ble foreslått i høringsbrevet vil kunne skape unødvendige administrative kostnader, særlig knyttet til tariffbestemmelsene i arbeidsmiljøloven § 16-2 (2). Vurdert opp mot fylkeskommunenes behov for å håndtere sine ansatte på en mest mulig ensartet måte mht. kollektive ordninger, er det etter departementets vurdering ikke en urimelig byrde for de ansatte i Statens vegvesen å gå over til fylkeskommunens tariffavtale som sådan.

Departementet har på bakgrunn av høringsuttalelsene funnet det hensiktsmessig å vurdere forslaget i høringsbrevet opp mot Statens vegvesens forslag i rapporten *Fra sams og samling* på nytt. Forslaget i rapporten gikk ut på at de ansatte skal beholde sin årslønn og ansiennitet fra Statens vegvesen, i tillegg til en bestemmelse som sier at fylkeskommunene skal håndtere ansatte fra Statens vegvesen på samme måte og med samme rettigheter som øvrige ansatte i fylkeskommunen, herunder også det som gjelder ved sammenslåing av

fylkeskommuner. Departementet vurderer dette forslaget som fordelaktig på den måten at rettighetene reguleres direkte i endringsloven, i stedet for å gi arbeidsmiljøloven kapittel 16. anvendelse. Bestemmelsene i arbeidsmiljøloven kapittel 16 regulerer bl.a. de ansattes rettigheter i alle typer virksomhetsoverdragelser, mellom både små, mellomstore og store virksomheter i privat sektor, til virksomhetsoverdragelser innenfor offentlig sektor og mellom privat og offentlig sektor. I den nærværende delen av regionreformen skal administrative oppgaver overføres fra staten til de nye fylkeskommunene. De ansattes rettigheter er i staten og fylkeskommunene regulert på en likeverdig måte i tariffavtalene. På enkelte områder kan de ansattes rettigheter være regulert ulikt, slik som reisetid, seniorpolitiske tiltak og andre områder. Etter departementets vurdering vil bestemmelsen som ble foreslått i rapporten tilfredsstillende de ansattes behov for å være sikret sine grunnleggende posisjoner i forhold til ny arbeidsgiver, samtidig som det vil sikre en likebehandling med allerede ansatte i fylkeskommunen og dermed bidra til å forhindre ulike ordninger. Løsningen bygger på et grunnleggende prinsipp om at alle ansatte skal behandles likt. Samtidig vil den også være lettere håndterbar for fylkeskommunene, både formelt og i praksis, og vil potensielt kunne bidra til å skape færre konflikter som må håndteres av ny arbeidsgiver og eventuelt i rettsvesenet.

Basert på disse vurderingene og uttalelsene i høringen, legger departementet til grunn at det endelige forslaget til lovtekst endres til slik det ble foreslått av Statens vegvesen i rapporten *Fra sams og samling*.

Departementet merker seg at ingen av høringsinstansene har uttalelser som går imot forslaget til forskriftshjemmel og går videre med denne delen av lovforslaget.

6.3 Kontraktsposisjoner

6.3.1 Oversikt over gjeldende rett

Som omtalt i kapittel 3.1 er ordningen med felles veiadministrasjon i Statens vegvesen for riksveiene og fylkesveiene regulert i de gjeldende bestemmelsene i veglova §§ 10 og 19. Ordningen med sams vegadministrasjon har vært lovregulert i 125 år.

Arbeidet med å administrere fylkesveiene har i praksis vært regulert i avtale mellom regionvegvesen og fylkeskommunen, normalt en flerårig rammeavtale og årlige leveranseavtaler. Statens vegvesen har som en del av oppgaven med å utføre

fylkesveiadministrasjonen for fylkeskommunene inngått kontrakter med tredjeparter relatert til oppgavene med planlegging, prosjektering, utbygging, drift og vedlikehold av fylkesveiene. Mange av avtalene er flerårige. Avtalene er i noen tilfeller avgrenset til ytelser på fylkesvei. Dette gjelder særlig avtaler med entreprenører om utbygging av fylkesvei. I mange tilfeller, særlig for drifts- og vedlikeholdsavtalene og for rammeavtaler for planlegging og prosjektering, gjelder ytelsen både fylkesvei og riksvei. Avtalene Statens vegvesen har inngått som gjelder fylkesvei, er inngått på vegne av fylkeskommunen. Det kan imidlertid ikke utelukkes at det vil kunne være tredjeparter som kan hevde og legge fram dokumentasjon på at riktig kontraktspart, byggherre eller tiltakshaver er staten, selv om saken gjelder fylkesvei. Dette gjelder særlig noen tilfeller fra tiden før 2010, der det i avtaler og andre dokumenter kan fremstå som at det er Statens vegvesen som er part.

6.3.2 Forslaget i høringsbrevet

I høringsbrevet foreslo departementet en egen bestemmelse som regulerer de ulike spørsmålene knyttet til kontraktene som Statens vegvesen har inngått på vegne av fylkeskommunene gjennom sams vegadministrasjon. I første ledd ble det foreslått en bestemmelse som slår fast at fylkeskommunen skal ha de rettigheter og forpliktelser som Statens vegvesen har etablert på vegne av fylkeskommunen iht. avtaler med tredjeparter som en del av sitt arbeid med fylkesveisaker etter veglova fram til lovens ikrafttredelse. Rettigheter og forpliktelser i henhold til slike avtaler kan ikke gjøres gjeldende overfor Statens vegvesen. Departementet presiserte at forslaget ville ta bort tvil om hvem som er riktig part når det gjelder fylkesvei, særlig i eldre saker. I andre ledd foreslo departementet på nærmere vilkår en bestemmelse om deling av slike avtaler i en statlig og en eller flere fylkeskommunale deler. I tredje ledd ble det foreslått en unntaksbestemmelse om statlig oppfølging av avtaler på fylkesvei. I fjerde ledd ble det foreslått en bestemmelse som avskjærer fordringshavere og andre rettighetshavere mot å motsette seg beslutninger om å overføre, dele eller videreføre kontrakter iht. de ulike delene av overgangsbestemmelsen.

6.3.3 Merknader fra høringsinstansene

Nordland fylkeskommune støtter forslaget til overgangsordningene for overføring av kontrakter til fylkeskommunen. Fylkeskommunen uttaler at det

er hensiktsmessig at Statens vegvesen etter avtale kan bistå fylkeskommunene med slutføring av kontrakter. *Hedmark fylkeskommune* påpeker at det er vesentlig at det tilrettelegges for et godt samarbeid og utveksling av spesiell kompetanse mellom partene for å løse oppgavene på fylkesveiområdet uten å komme i konflikt med lov om offentlige anskaffelser. *Tekna* er positive til at Statens vegvesen kan utføre oppgaver for fylkeskommunene. *Tekna* forutsetter at Statens vegvesen sikres tilstrekkelig finansiering for å utføre disse oppgavene på vegne av fylkeskommunene.

Hedmark fylkeskommune ber om at det i forslaget til overgangsbestemmelse tydeliggjøres at også alt utstyr og materiell som på overføringstidspunktet benyttes til drift, vedlikehold og forvaltning av fylkesvei, overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunalt eie. *Møre og Romsdal fylkeskommune* savner en drøftelse og tilrådning om tiltak som kan gi grunnlag for et samarbeid på «smale» enkeltområder, slik som tilrettelegging for at fylkeskommunene kan overta spesialutstyr som Statens vegvesen ikke lenger har behov for og annen type samarbeid. Slik tilrettelegging vil både kunne redusere omstillingskostnadene i form av investeringsbehov knyttet til lokaler og utstyr og spare offentlig sektor for høye, permanente driftskostnader. *Trøndelag fylkeskommune* uttaler også at det kan være nødvendig og ønskelig at fylkeskommunene kan foreta direkteanskaffelse av tjenester fra Statens Vegvesen. Dette er viktig blant annet på grunn av at Statens vegvesen vil ha spesialkompetanse på mindre fagområder, og det vil være nødvendig med samhandling om veinettet uavhengig om det er riksvei eller fylkesvei.

Forbundet for Ledelse og Teknikk i Statens vegvesen reiser bekymring for at det blir en økonomisk diskusjon mellom stat og fylke på overgangskontrakter, herunder usikkerhet for entreprenørene når det gjelder hvem de skal forholde seg til mens overgangskontraktene løper. Det vil være viktig med god datahåndtering underveis i prosessen, herunder hvem som har ansvar for garantiarbeid på nyanlegg, mv. Forbundet savner en omtale av plikten til å stille med ressurser fra både fylke og stat i situasjoner med ulykkesanalyse, mv.

Maskinentreprenørenes Forbund viser i sin uttalelse til at entreprenører og leverandører i mange tilfeller vil måtte omstille sin virksomhet ved oppdeling av kontrakter. Forbundet uttaler at varslingsfristen bør økes til seks måneder. *Norges Lastebileier-Forbund* forutsetter at oppdeling av avtaler mellom Statens vegvesen og fylkeskom-

munene ikke skal medføre negative økonomiske konsekvenser for utøvende kontraktsparter som leverer tjenester enten til Statens vegvesen direkte eller til en hovedentreprenør som har kontrakt med Statens vegvesen.

6.3.4 Departementets vurderinger

Departementet legger til grunn at de fleste høringsuttalelsene gir støtte til lovforslaget slik det var utformet og at det dekker behovet for overgangsbestemmelser om rettigheter og forpliktelser knyttet til avtaler, deling og oppfølging av avtaler, mv. I en endelig gjennomgang av bestemmelsen har departementet kommet til at det i ordlyden bør klargjøres at nr. 3 også gir hjemmel for ekte debitorskifte mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene, ettersom det ikke kan utelukkes at også dette kan være aktuelt i noen få tilfeller. Dette innebærer at rettigheter og forpliktelser etter avtaler inngått av Statens vegvesen kan overføres til fylkeskommunen, så langt de gjelder fylkeskommunens ansvar for fylkesveiene etter lovens ikrafttredelse.

Til høringsuttalelsene fra næringen vil departementet bemerke at bestemmelsen som foreslås i del VII nr. 3 ikke innebærer endringer i kontraktsforpliktelsene for Statens vegvesen, fylkeskommunen, entreprenører eller andre kontraktsparter. I praksis begrenser bestemmelsen i nr. 3 bokstav c) seg til å gjelde at entreprenører og andre parter ikke kan motsette seg å måtte forholde seg til fylkeskommunen for det som gjelder fylkesvei og Statens vegvesen for det som gjelder riksvei, i stedet for bare Statens vegvesen. Dette er etter departementets vurdering en liten endring som i praksis bør være forholdsvis enkel å tilpasse seg for entreprenører og andre som har kontrakter med Statens vegvesen. En utvidelse av forhåndsvarselet fra fire til seks måneder, kan, slik departementet vurderer det, medføre et unødvendig tidspres for Statens vegvesen og fylkeskommunene.

Det er en konsekvens av beslutningen om at fylkesveiadministrasjonen skal overføres at Statens vegvesen må tilpasse sin virksomhet etter oppgavene etaten har ansvaret for å løse. Statens Vegvesen kan fra reformen tre i kraft ikke dimensjonere sin virksomhet for å løse oppgaver for fylkeskommunene. Dette er imidlertid ikke til hinder for at Statens vegvesen kan inngå samarbeidsavtaler med en eller flere fylkeskommuner om å bistand i en overgangsperiode, slik nr. 3 bokstav b) åpner for. Slike samarbeidsavtaler kan

inngås med både en eller flere fylkeskommuner, der den parten som yter tjenestene blir økonomisk kompensert i samsvar med faktiske kostnader og ansvarsdelingen mellom stat og fylkeskommune.

6.4 Arkiverte dokumenter

6.4.1 Oversikt over gjeldende rett

Offentlige arkiv er regulert av arkivlova med forskrifter, jf. særlig forskrift 15.12.2017 nr. 2105 om offentlige arkiv. I forskrift om offentlige arkiv er overføring av arkiv mellom organer regulert i § 17.

6.4.2 Forslaget i høringsbrevet

I høringen ble det foreslått nærmere bestemmelser om fylkeskommunenes tilgang til dokumenter fra Statens vegvesens manuelle og elektroniske arkiver, herunder bestemmelser om hvordan tilgangen skal gis og en bestemmelse som regulerer ansvar for mangler.

6.4.3 Merknader fra høringsinstansene

Nordland fylkeskommune støtter forslaget til overgangsbestemmelse. *Fellesnemnda for Viken fylkeskommune* mener det bør vurderes en undersøkelsesplikt hos Statens vegvesen ved eventuelle feil eller mangler i overførte arkiver. Det bør presiseres at materialet må være organisert i forkant og at det følger med en oversikt over materialet, i tråd med forskrift om offentlige arkiv § 17.

6.4.4 Departementets vurderinger

Departementet vil bemerke at forslaget til regulering av overføring av arkiverte dokumenter i endringsloven er en særbestemmelse som først og fremst er ment å utfylle bestemmelsene om offentlige arkiv slik de følger av arkivlova og forskrifter til loven. Etter departementets vurdering gir forskrift om offentlige arkiv § 17 generelle bestemmelser som gjelder i tillegg til forslaget til overgangsbestemmelse i lovforslaget her. Det er etter departementets vurdering ikke nødvendig å presisere at bestemmelsene i § 17 gjelder. Departementet legger på bakgrunn av høringen til grunn at forslaget til nr. 4 i endringsloven del VII kan fremmes uten materielle endringer. I arbeidet med det endelige lovforslaget er det likevel gjort enkelte språklige endringer i lovteksten for å tilpasse denne til arkivlovas definisjoner.

6.5 Overføring av økonomiske midler

6.5.1 Merknader fra departementet i høringsbrevet

Når det gjelder spørsmålet om økonomisk overføring av midler til oppgaven med å overta veiadministrasjonen i fylkeskommunene, viste departementet i høringsbrevet til at finansieringen av den felles veiadministrasjonen er innrettet slik at fylkeskommunene faktureres for Statens vegvesens arbeid knyttet til investeringstiltak på fylkesveiene. Staten bekoster den øvrige ressursbruken i Statens vegvesen knyttet til fylkesvei, som bevilges over kap. 1320 Statens vegvesen over Samferdselsdepartementets budsjett. I henhold til beregningene fra Statens vegvesen betaler fylkeskommunene for drøye 800 årsverk. Departementet la til grunn at fylkeskommunene skal få overført budsjettmidler for ansatte som blir overført, der staten dekker disse kostnadene før overføringen. Nærmere vurderinger av de økonomiske og administrative konsekvensene er gitt i kapittel 8.1.

6.5.2 Merknader fra høringsinstansene

Forbundet for Ledelse og Teknikk i Statens vegvesen er bekymret for de økonomiske konsekvensene av overføringen og at kostnadene må tas over det ordinære budsjettet. Taperne er veibrukerne i flere år framover. Forbundet mener det må gis en tilleggsbevilgning slik at ikke viktig arbeid med veiinfrastrukturen og trafikksikkerhet svekkes.

KS understreker i sin høringsuttalelse 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. På nasjonalt nivå må derfor den samlede budsjetttrammen, eksklusive omstillingskostnader som blir overført til fylkeskommunene, tilsvare det antallet stillinger som Statens vegvesen har brukt til de aktuelle oppgavene. *Fylkeskommunene Finnmark, Hedmark, Møre og Romsdal, Nordland, Sogn og Fjordane, Troms og Vest-Agder og Fellesnemnda for Vestfold og Telemark* stiller seg bak høringsuttalelsen fra KS eller har uttalelser som går ut på det samme. *Rogaland fylkeskommune* og *Sogn og Fjordane fylkeskommune* uttaler at fullfinansiering er en grunnleggende forutsetning. *Rogaland fylkeskommune* uttaler at de fylkesvise beregningene av ressursbruk (årsverk) som Statens vegvesen har lagt fram, må betraktes som et utgangspunkt og ikke som en fasit for fordelingen av ressurser. Det kan forekomme at kartleggingen gjort i 2018 avviker fra

de faktiske tallene etter normale behov, noe som i så fall må tas hensyn til. For investeringer er framtidige investeringsplaner avgjørende. Det må forutsettes at kommuneproposisjonen for 2020 tar høyde for vurdert behov.

Møre og Romsdal fylkeskommune fremhever at dersom en fylkeskommune tilbyr et antall stillinger som tilsvare det Statens vegvesen har beregnet at etaten har benyttet i fylket, kan ikke fylkeskommunen få redusert rammeoverføringen i det tilfellet fylkeskommunen likevel tar over færre ansatte på grunn av at ansatte takker nei eller reserverer seg mot tilbudet fra fylkeskommunen. Fylkeskommunene må være sikret de økonomiske rammene til å kunne etablere egen organisasjon, uavhengig av valget den enkelte arbeidstakeren tar. *Møre og Romsdal fylkeskommune* trekker i sin uttalelse også fram at fylkeskommunene har ansvar for å betale reguleringspremie til KLP, som utgjør om lag 10 prosent av lønnen til den ansatte. For Statens pensjonskasse trekkes denne kostnaden internt i staten, ikke av Statens vegvesens budsjettmidler. Dette betyr at fylkeskommunenes lønns- og sosiale kostnader vil være høyere enn for Statens vegvesen. *Trøndelag fylkeskommune* uttaler at de budsjetttrammene som overføres til fylkeskommunene reelt må dekke de oppgavene som overføres, herunder både stillinger, utgifter til utstyr, vedlikehold og fornyelse. Det er ikke tilstrekkelig å legge til grunn bare økonomi tilsvarende de ansatte som reelt overføres, dersom noen reserverer seg. Den økonomiske størrelsen må fastsettes minst på samme nivå som det som staten holdt tilbake til sams vegadministrasjon, ved fylkesveioverføringen i 2010, samlet om lag 1285 mill. kroner i 2019-kroner, fordelt på samme måte som fylkesveiutgiftene i inntektssystemet.

KS understreker i sin høringsuttalelse at overføringen av fylkesveiadministrasjonen vil medføre betydelige omstillingskostnader, og at de foreløpige beregningene av disse kostnadene er svært usikre og ufullstendige. KS påpeker at omstillingskostnadene må samlet gjenspeiles i Kommunal- og moderniseringsdepartementets arbeid med inntektssystemet og øvrige budsjettopplegg for fylkeskommunene. Merknadene fra KS knyttet til omstillingskostnader løftes i fylkeskommunenes og fellesnemndene for nye fylkeskommuner sine uttalelser, og de fleste har egne merknader til dette eller tiltrer KS' uttalelse. *Sogn og Fjordane fylkeskommune* mener at omstillingskostnadene som fylkeskommunene står overfor knytter seg til drift og vedlikehold av kontor/bygg og kostnader til innkjøp og drift av verktøy, kontor-

møbler, IKT-utstyr, mobiltelefon, programvare, leasing av biler, profilering, arbeidsklær, mv. *Hordaland fylkeskommune* og *Vest-Agder fylkeskommune* mener at det dreier seg om vesentlige omstillingskostnader, som per i dag er usikre og ufullstendige. Det er viktig å få kartlagt omstillingskostnadene ved overføringen og at disse kostnadene tas hensyn til i budsjetttrammene. *Finnmark fylkeskommune* og *Trøndelag fylkeskommune* mener at dekking av omstillingskostnader må komme i 2019. Trøndelag fylkeskommune utdyper at arbeidet med omstilling er i gang i fylkeskommunen, og kompensasjonen for dette må komme tidlig i 2019.

Kongelig Norsk Automobilklub er bekymret for at store omstillingskostnader kan medføre reduksjon i midler til veiformål, og regner med at omstillingskostnadene blir dekket inn. *Maskinentreprenørenes Forbund* fremhever i sin uttalelse at føringene som legges til grunn i kommunepro-

posisjonen for 2020 må være tydelige hva angår prioriteringene fylkeskommunene forventes å gjøre, og at de må støttes opp med tilstrekkelige budsjettmidler. *Hedmark fylkeskommune* forutsetter at alle tjenester og funksjoner som skal utøves av Statens vegvesen på fylkesvei fremdeles må sikres statlig finansiering.

6.5.3 Departementets vurderinger

Departementet merker seg at mange av høringsinstansene har uttalelser til den økonomiske overføringen til fylkeskommunene og til finansieringen av oppgaver i Statens vegvesen. Departementet legger til grunn at dette er spørsmål som skal håndteres i Prop. 1 S som legges fram høsten før overføringen skal iverksettes, og i Kommunal- og moderniseringsdepartementets kommuneproposisjon. Departementet viser for øvrig til omtalen i kapittel 8.1.

7 Forholdet til EØS-retten

Endringene det legges opp til gjennom endringsloven gjelder den framtidige administreringen av fylkenes ansvar for fylkesveiene, overgangsbestemmelser som skal gjelde for overføringen og reguleringen av Statens vegvesens organisasjon i fire lover.

I henhold til norsk rett er ansvaret for det offentlige veinettet lagt til offentlige myndigheter, dvs. til staten, fylkeskommunene og kommunene.

Offentlige myndigheter står innenfor EØS-retten i utgangspunktet fritt til å administrere oppgaver som iht. den nasjonale retten er forvaltningsoppgaver. Det foreligger ikke rettsakter i EU som regulerer medlemsstatenes administrering av veioppgaver eller de andre delene som departementet legger fram i dette lovforslaget. Etter departementets vurdering reiser ikke lovforslaget EØS-rettslige problemstillinger.

8 Økonomiske, administrative og vesentlige konsekvenser

8.1 Økonomiske og administrative konsekvenser

De økonomiske og administrative konsekvensene av at fylkesveiadministrasjonen overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunene er utredet av Statens vegvesen i rapporten *Fra sams og samling* kapittel 7. I omtalen gjøres det nærmere rede for etatens vurdering av budsjettmessig oppfølging, mulige varige virkninger av overføringen og omstillingskostnader. Som omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), legger departementet 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. De vesentlige konsekvensene av reformen er ellers behandlet i rapporten *Fra sams og samling* kapittel 8.

Når det gjelder den budsjettmessige oppfølgingen av overføringen, legger departementet til grunn at fylkeskommunene i dag dekker utgiftene til fylkesvei, tilsvarende det staten gjør til riksvei og kommunene til kommunal vei, jf. veglova § 20. Dette gjelder med unntak av utgifter til sams vegadministrasjon, som dekkes av staten, jf. veglova § 19.

Hvilke administrative utgifter som skal dekkes etter veglova § 19 er fastlagt gjennom retningslinjer utarbeidet av Vegdirektoratet, basert på prinsipper avklart i ulike stortingsdokumenter. Departementet viser her blant annet til St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010, særlig kapittel 6.2.9, Prop. 1 S (2009–2010) Kommunal- og regionaldepartementet, særlig side 92, flg. om forvaltningsreformen. 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, se blant annet Prop. 1 S (2009–2010) Kommunal- og regionaldepartementet.

Departementet legger i samsvar med dette til grunn at den budsjettmessige overføringen av fylkesveiadministrasjonen vil være knyttet til stillinger som blir overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.

Ettersom fylkeskommunene allerede har dekket utgifter til deler av arbeidet som er utført av Statens vegvesen gjennom sams vegadministrasjon, skal budsjettoverføringen fra staten knyttet til stillinger være avgrenset til de kostnadene som staten har dekket, dvs. lønnskostnader, mv. Som omtalt i Meld. St. 6 (2018–2019) Oppgaver til nye regioner, legger departementet videre til grunn at overføring av oppgaven i utgangspunktet vil følge av rammeoverføringer innenfor en uendret ramme på statsbudsjettet, jf. kap. 18 i Meld. St. 6 (2018–2019) Oppgaver til nye regioner.

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

8.2 Utredningsarbeid

8.2.1 Endringer i forskrifter til veglova, vegtrafikkloven og andre forskrifter

Departementet har startet opp arbeid med å gå gjennom forskriftene som er gitt i medhold av veglova, vegtrafikkloven og andre berørte forskrifter. Forslag til endringer i forskrifter som følge av opphøret av sams vegadministrasjon vil bli sendt på en egen offentlig høring, med påfølgende behandling og fastsettelse.

8.2.2 Nasjonale føringer og utvidelse av Vegtilsynets myndighet

Som omtalt i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2018–2019) mener departementet at beslutningen om å overføre veiadministrasjonen til fylkeskommunene fører til at det er behov for å

utrede forskriftsfestede bestemmelser om utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold for riksveiene og fylkesveiene. Departementet vil også vurdere å utvide Vegtilsynets myndighet til å omfatte tilsyn med fylkeskommunenes ansvar for fylkesveiene. Disse utredningene ble også omtalt i høringsbrevet, med en bemerkning om at utformingen av nasjonale føringer skal vurderes opp mot hensynet til fylkeskommunenes handlingsfrihet, og det skal legges vekt på at reguleringen ikke skal være mer omfattende enn nødvendig, der trafiksikkerhet vektlegges.

Departementet har merket seg at flere av høringsinstansene har synspunkter på dette arbeidet. *Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap*, *Opplysningsrådet for veitrafikken* og *Nye Veier AS* påpeker viktigheten av arbeidet. *Opplysningsrådet for veitrafikken* bemerker at spørsmålet om nasjonale føringer for utbygging, forvalt-

ning, drift og vedlikehold av riksveiene og fylkesveiene er spørsmål som handler om tjenestetilbud og ikke om forvaltningsnivå. *Tekna* uttaler at det er viktig at sikkerhet på norske veier ikke forringes av hensyn til fylkeskommunenes autonomi i dette arbeidet. *Direktoratet for samfunnssikkerhet* mener fortrinnsvis at all fraviksmyndighet etter vegnormalene skal samles hos Statens vegvesen og at Vegtilsynet bør få myndighet til å føre tilsyn med samfunnssikkerhet og beredskap på vei. *Kongelig Norsk Automobilklub*, *Norges Automobil-Forbund* og *Nye Veier AS* mener at Vegtilsynets myndighet må utvides til å omfatte tilsyn med fylkeskommunenes ansvar for fylkesveiene, tilsvarende som for riksveiene.

Departementet har merket seg synspunktene som er tatt opp om nasjonale føringer og utvidelse av Vegtilsynets myndighet i høringen og vil ta med seg dette i det videre arbeidet.

9 Merknader til de enkelte bestemmelsene

9.1 Merknader til endringene i veglova

Til § 9

Endringene i § 9 er i hovedsak knyttet til endring av hvordan Statens vegvesen omtales i veglova og endringer i første og andre ledd om bestemmelser som gjelder delegasjon.

Statens vegvesens oppgaver og myndighet i veglova har i stor grad fram til nå vært lagt direkte til Statens vegvesens regionvegkontorer og Vegdirektoratet. I § 9 første ledd og i de øvrige bestemmelsene i veglova gjøres det endringer der man går bort fra å regulere oppgaver og myndighet direkte lagt til regionvegkontorene og over til å legge oppgavene og myndigheten over riksveiene til etaten Statens vegvesen. Endringen til å benytte etatsnavnet Statens vegvesen i § 9 og de øvrige bestemmelsene i veglova er knyttet til overføringen av fylkesveiadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene og den pågående omorganiseringen av Statens vegvesen. Når fylkesveiadministrasjonen blir overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene, og styringslinjene fra fylkeskommunene til Statens vegvesen bortfaller, er det ikke lenger nødvendig å lovregulere regionvegkontorene som en del av dette. Hensynet til fleksibilitet for endringer tilsier også etter departementets vurdering at det ikke bør være for sterke bindinger om organiseringen av Statens vegvesen i lovverket.

I § 9 første ledd første punktum legges myndigheten som vegstyresmakt for riksveiene til Statens vegvesen med et Vegdirektorat, under ledelsen av en vegdirektør. Riksveimyndigheten legges med dette til etaten Statens vegvesen. Departementet ser det som formålstjenlig at Vegdirektoratet fortsatt er omtalt i § 9 første ledd første punktum, og derfor er «med eit Vegdirektorat» tatt inn. På denne måten er det øverste forvaltningsnivået i Statens vegvesen fortsatt er synlig i loven. «Under leiding av ein vegdirektør», beholdes i bestemmelsen.

I § 9 første ledd første punktum gjøres det ytterligere en endring av styresmaktbegrepet. Før endringen har styresmakten over riksveiene vært

omtalt som «sentralstyremakt». Styresmakten for de fylkeskommunale og kommunale veiene er omtalt som «vegstyremakt», jf. veglova § 9 andre og tredje ledd. Departementet ser det som hensiktsmessig at styresmakten for riksveiene, fylkesveiene og de kommunale veiene benytter den samme betegnelsen, dvs. «vegstyremakt».

Endringene i første ledd første punktum er ikke ment å innebære noen materiell endring av ansvaret for riksveiene i Statens vegvesen og Vegdirektoratet i dag.

I § 9 første ledd andre punktum endres hjemmelen lagt til Kongen til å fastsette nærmere bestemmelser om hvordan Statens vegvesen skal være organisert til departementet. Kongens myndighet har før endringen vært delegert til Samferdselsdepartementet i lang tid gjennom Kronprinsreg.res. 27. mai 2005 nr. 472. Myndighet av denne typen lagt direkte til fagdepartementet er i tråd med andre sammenlignbare områder. Instruks hjemmelen som er en del av gjeldende § 9 første ledd oppheves. Departementet har instruksjons- og kontrollmyndighet over underordnede organer i kraft av å være overordnet forvaltningmyndighet. Dette er en kompetanse som ikke er betinget av særskilt lovfesting.

Veglova § 9 første ledd fjerde og femte punktum og § 9 andre ledd andre, tredje og fjerde punktum gir vegstyresmaktene over riksvei og fylkesvei adgang til å delegerer myndighet til hverandre og til kommunen, jf. § 9 tredje ledd. Endringene i bestemmelsene innebærer visse forenklinger samtidig som at myndighet som tidligere er lagt til regionvegkontoret nå legges til Statens vegvesen for riksveiene og til fylkeskommunen for fylkesveiene. I § 9 første ledd slås bestemmelsene i fjerde og femte punktum sammen til et nytt fjerde punktum, som gir Statens vegvesen, etter nærmere bestemmelser fastsatt av departementet, myndighet til å delegerer styresmakt til fylkeskommunen og kommunen. I andre ledd slås andre, tredje og fjerde punktum sammen til et nytt andre punktum, som gir fylkeskommunen myndighet til å delegerer styresmakt til Statens vegvesen og kommunen. Nytt første ledd fjerde punktum er ment å ivareta behovet for delegasjon fra Statens vegvesen til

fylkeskommunene og kommunene, mens nytt andre ledd andre punktum opprettholder en vid adgang for fylkeskommunen å delegerer styresmakt til Statens vegvesen og kommunen.

Til § 10

Den gjeldende bestemmelsen i § 10 oppheves som en del av endringen av fylkesveiadministrasjonen og erstattes med en ny bestemmelse om ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap og det nasjonale ansvaret for register for veidata og trafikkinformasjon for offentlig vei.

I § 10 første ledd første punktum er det tatt inn en bestemmelse som slår fast at Statens vegvesen, et statlig utbyggingsselskap for vei med oppgaver i medhold av § 9 første ledd, fylkeskommunen og kommunen har et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap for henholdsvis riksvei, fylkesvei og kommunal vei. Bestemmelsen er tatt inn på bakgrunn av uttalelser i høringen av lovforslaget og har som formål å tydeliggjøre vegstyresmaktens og det statlige utbyggingsselskapet som har oppgaver på riksveinettet (Nye Veier AS) ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap for de offentlige veiene etter veglova. Ansvaret er en presisering av ansvaret som vegstyresmakt iht. veglova § 9 og oppgavene lagt til Nye Veier AS, jf. § 9 første ledd tredje punktum. I dette ansvaret ligger blant annet å ha ansvar for å ha en tilfredsstillende beredskapsorganisasjon, krise- og beredskapsplaner og forberedte tiltak for å ta vare på og beskytte kritisk infrastruktur.

I § 10 første ledd andre punktum er det gitt en bestemmelse som sier at Statens vegvesen har ansvar for nasjonale oppgaver knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap, nasjonalt register for veidata og trafikkinformasjon for offentlig vei. Det nasjonale ansvaret for oppgaver knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap er besluttet beholdt som en del av Statens vegvesen innenfor enkelte oppgaver som er ansett ikke kan deles mellom staten og fylkeskommunene, se nærmere Prop. 1 S (2018–2019) Generell del, under omtalen av «Regi-onreformen». Bakgrunnen for dette er knyttet til samfunnets behov for et sikkert, framkommelig og mest mulig velfungerende veisystem.

Opgavene som det legges opp til skal ivaretas av Statens vegvesen som et nasjonalt ansvar gjelder blant annet utføring av kritiske og spesialiserte oppgaver knyttet til bruberedskap (inkludert bruk av statens reservebruer og mobile ferjekaier) og skredhåndtering. Staten tar med dette et ansvar for å stille med sentrale ressurser til felles beredskapsopplegg for riks- og fylkesveiene, med

ressurser organisert innenfor Statens vegvesen. Ressursene dette gjelder er særlig reservebruer, mobile ferjekaier og annet beredskapsutstyr. Dette vil være tilgjengelig for fylkeskommunene etter behov. At Statens vegvesen stiller med felles ressurser endrer likevel ikke det selvstendige ansvaret fylkeskommunen har for samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til fylkesveiene, jf. § 10 første ledd første punktum.

De to øvrige delene som er regulert som et fortsatt nasjonalt ansvar i § 10 første ledd andre punktum er nasjonalt register for veidata og trafikkinformasjon for offentlig vei. Dette er Nasjonal vegdatabank (NVDB) og vegtrafikksentralene (VTS). Nasjonal vegdatabank er en database med informasjon om statlige, fylkeskommunale, kommunale og private veier. Databasen brukes aktivt i forvaltningen av Norges veier, og inneholder blant annet informasjon om veinettet (inkludert informasjon om geometri og topologi), som danner grunnlaget for kartløsninger og ruteberegnerne på internett, oversikt over utstyr og drenering langs veien, ulykker og trafikkmengder (ÅDT) og grunnlagsdata for bruk i støyberegninger og trafikkm modeller. Vegtrafikksentralene er Statens vegvesens fem vegtrafikksentraler som overvåker, styrer og informerer om trafikken i regionene under dagens organisering, herunder overvåker tunneler, styrer variable skilt og tar imot og formidler veimeldinger m.m. Både Nasjonal vegdatabank og vegtrafikksentralene står helt sentralt i det nasjonale arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap som er besluttet skal ivaretas av Statens vegvesen. Noe av ansvaret på disse områdene er i dag regulert i forskrift 3.12.2010 nr. 1525 om innhenting, kvalitetssikring og formidling av data knyttet til offentlig vei, trafikken m.m. (vegdataforskriften), som regulerer innsamling og rapportering av veidata til vegtrafikksentralene og nasjonale registre.

I § 10 andre ledd gis departementet hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om ansvaret og samarbeidsplikten etter første ledd i forskrift. Forskriftshjemmelen gjelder alle delene av ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap etter første ledd og samarbeidsplikten knyttet til dette, og dessuten det nasjonale ansvaret som er lagt til Statens vegvesen.

Til § 19

Som følge av at Statens vegvesen ikke lenger skal ha ansvar for å utgjøre felles veiadministrasjon for staten (riksveiene) og fylkeskommunene (fylkesveiene), oppheves bestemmelsen om statens ansvar for kostnader knyttet til dette.

Til kapittel V og VI

I kapittel V og VI er vedtaksmyndigheten for ulike forhold i gjeldende lov gjennomgående lagt til Statens vegvesens regionvegkontorer i førsteinstans både for riksvei og fylkesvei.

Som en følge av overføringen av fylkesveiadministrasjonen gjøres det endringer i disse bestemmelsene, slik at vedtaksmyndigheten på fylkesvei blir lagt til fylkeskommunen. Dette gjelder §§ 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 40, 41, 42, 43, 48 og 51, som gir hjemler til å fatte vedtak knyttet til byggegrenser, avkjørselsregulering, reklame, legging av ledninger i vei, vegetasjon langs vei, gjerdehold, ferister og iverksetting av eiendomsinngrep mv. I endringene av bestemmelsene legges vedtaksmyndigheten i kapitlet gjennomgående til *vegstyremakta* i tilknytning til vedtaks hjemmelen der det er lovteknisk hensiktsmessig. Bestemmelser som regulerer vedtaksmyndighet i §§ 30 tredje ledd, 31 femte ledd, 32 andre ledd, 34 andre ledd, 36 andre ledd, 37 andre ledd, 41 andre ledd, 42 andre ledd og 51 andre ledd oppheves. I §§ 33 femte ledd, 43 fjerde ledd og 48 sjette ledd reguleres myndigheten til å fatte flere typer vedtak i hver av samlebestemmelsene. Her endres reguleringen av vedtaksmyndighet uten oppheving. Tilsvarende endres vedtaksbestemmelsene i § 40 andre og tredje ledd uten oppheving. Hvilken myndighet som er vegstyresmakt er nærmere regulert i lovens § 9. Det er i tråd med dette ikke gjort endringer i gjeldende bestemmelser der myndighet er lagt til *vegstyremakta*, jf. eksempelvis § 50, mv.

Avgjørelsene iht. de ulike bestemmelsene skal fattes iht. forvaltningslovens bestemmelser, jf. veglova § 11. Dette innebærer at klage over slike vedtak avgjøres av Vegdirektoratet for riksveier og fylkeskommunen for fylkesveier, med unntak i avkjørselsaker, hvor fylkesmannen er klageinstans for riksveier. De fylkeskommunale organene er regulert av kommuneloven.

Til §§ 50 og 62

Samtidig med endringen i delegasjonshjemmelen i § 9 første ledd andre punktum, gjennomføres det endringer i de øvrige forskriftshjemlene i veglova der tilsvarende myndighet lagt til Kongen. Dette er i § 50 fjerde ledd og § 62 første ledd. Forskriftshjemlene her legges direkte til departementet, slik at forskriftshjemlene i loven blir enhetlige og i tråd med nyere lovgivningsteknikk. Endringen i § 50 vil innebære at delegert myndighet iht. forskrift 27.8.2004 nr. 1219 må oppheves. I § 62 første

ledd gjøres det i tillegg en språklig endring av ordet «føreskrifter» til «forskrifter».

Til § 58

Lovdata har gjort departementet oppmerksom på at henvisningen i veglova § 58 andre ledd til beitelova er gitt uten å angi lovens nummer. I § 58 rettes dette opp til at «nr. 12» tilføyes i henvisningen til beitelova, i tillegg til enkelte andre lovtekniske endringer. Endringene er begrenset til å være lovtekniske opprettinger, som ikke er ment å endre det materielle innholdet i bestemmelsen.

9.2 Merknader til endringene i matrikkellova § 22

Endringen i matrikkellova § 22 sjuende ledd fastsetter at departementet, i tillegg til å kunne fastsette forskrift, kan fatte enkeltvedtak eller avgjørelse om føring av matrikkelen og organ som kan utføre matrikkelføringsoppgaver slik det for øvrig fremgår av bestemmelsen.

Den nye unntaksregelen vil gjøre det enklere å endre matrikkelenheter for offentlige veier i tilfeller hvor endringen bare er en følge av administrative endringer. Et eksempel på slike administrative endringer er endring i veiadministrasjonen. Dette er aktuelt for overføringen av fylkesveiadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene, men vil også være aktuelt i tilknytning til Nye Veier AS' portefølje, hvor Statens vegvesen skal registreres som aktuell eier (AE) og Nye Veier AS som kontaktinstans (KE), og eventuelt andre lignende endringer. Et annet eksempel er ved omklassifisering av vei, noe som forekommer ofte ved bygging av ny vei, og i noen andre sammenhenger hvor funksjonen til eksisterende vei endres.

9.3 Merknader til endringene i plan- og bygningsloven § 20-5

Endringen i plan- og bygningsloven § 20-5 tredje ledd første punktum fastsetter at tillatelse for tiltak som nevnt i § 20-1 første ledd bokstav m ikke er nødvendig når eksisterende matrikkelenhet registrert som offentlig vei skal deles, som en del av beslutning om at ansvaret for administrasjonen av offentlige veier skal endres mellom staten, statlig utbyggingsselskap som er gitt oppgaver eller myndighet iht. veglova § 9 første ledd og § 20 første ledd, fylkeskommunen eller kommunen.

Endringen er tatt inn for at delingen av matrikkelenheter mellom riksveier, fylkesveier og kommunale veier kan foretas så effektivt som mulig når administrasjonen av offentlige veier skal endres mellom staten, selskapet som er tildelt myndighet iht. veglova, fylkeskommunen eller kommunen.

9.4 Merknader til endringene i vegtrafikkloven

Til § 4

Bestemmelsen gir bl.a. departementet hjemmel til å fastsette særlige trafikkbestemmelser for en kommune eller del av en kommune, og til å delegerer slik myndighet til regionvegkontoret, kommunen eller lokal politimyndighet. I *andre ledd*, *andre punktum* erstattes myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» med «Statens vegvesen»

Til § 6

Bestemmelsen omhandler fartsregler, herunder fartsgrense i tettbebygd strøk, og gir departementet hjemmel til å delegerer avgjørelsen av om et område skal regnes som tettbebygd strøk til regionvegkontoret, politiet eller kommunen og fastsette grensene for dette. I *andre ledd* erstattes myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» med «Statens vegvesen».

Til § 7

Bestemmelsen omhandler myndighet til å gi særlige forbud mot trafikk, herunder hjemmel til å treffe midlertidig vedtak om forbud mot all trafikk eller annen regulering av trafikk på nærmere vilkår. I *andre ledd* erstattes myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» med «Statens vegvesen».

Bestemmelsen omhandler videre myndighet til å bestemme at transport av visse typer farlig gods kun skal være tillatt på visse veier, til visse tider eller på andre særlige vilkår. Endringen i *tredje ledd* er en omformulering av gjeldende bestemmelse. Omformuleringen skal ikke berøre muligheten til å fastsette unntaksregler.

Til § 7 b

Bestemmelsen omhandler sykkelritt. *Første ledd og andre ledd*: myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» erstattes med «Statens vegvesen». *Fjerde ledd* er en omformulering av gjeldende fjerde ledd som ikke innebærer materielle

endringer. Bestemmelsen slår fast at departementet i forskrift kan gi regler gjennomføring av sykkelritt som nevnt i første ledd, herunder om skiltplan og plan for trafikkregulering og om myndigheten etter første og andre ledd. I *femte ledd første punktum* erstattes myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» med «Statens vegvesen».

Til § 10

Bestemmelsen gir hjemmel for trafikkkontroll for politiet og personell fra regionvegkontoret. Myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» erstattes med «Statens vegvesen» i første punktum. Begrepet «kontrollpersonell» er strøket av hensyn til sammenheng i regelverket. Endringen skal ikke endre kvalifikasjonene til det personell som utfører kontroll på veg.

Til § 11

Bestemmelsen omhandler unntak for utrykningskjøretøy m.m. hva gjelder adgangen til å fravike det som er fastsatt i eller i medhold av lovens §§ 4, 5, 6, 7, 8 og 9. I *andre punktum* erstattes myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» med «Statens vegvesen».

Til § 19

Bestemmelsen omhandler kjøretøykontroll, herunder plikten til å fremstille kjøretøy for kontroll når politiet eller regionvegkontoret krever det. I *første ledd, første punktum* erstattes myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» med «Statens vegvesen».

Til § 19 c

Bestemmelsen omhandler myndighet til kontroll av motorvogner, tilhengere og godkjenningsspliktig utstyr i virksomheter der dette selges, herunder hjemmel for å fastsette nærmere bestemmelser om slik kontroll. Myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» erstattes med «Statens vegvesen».

Til § 36

Bestemmelsen omhandler forbud mot bruk av kjøretøy, inndragning av kjennemerke og vognkort og pålegg om hvile. Myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» i *nr. 1, 3 og 9* erstattes med «Statens vegvesen».

Til § 37

Bestemmelsen omhandler kompetanse til fjerning og forvaring av kjøretøy m.m.

Myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» i *tredje, femte og åttende ledd*, erstattes med «Statens vegvesen».

Til § 39

Bestemmelsen omhandler klage og omgjøring m.m. Endringen i andre ledd nytt tredje punktum er en ren språklig omformulering og innebærer ingen endring av klageadgangen *etter § 36 nr. 1 og § 36 nr. 2 bokstav a og b*.

9.5 Merknader til endringene i yrkestransportloven § 37 h

I yrkestransportloven omtales «regionvegkontoret» i § 37 h første ledd tredje og fjerde punktum. Myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» endres til «Statens vegvesen» i bestemmelsen. Samtidig slås første ledd tredje og fjerde punktum sammen til et nytt første ledd tredje punktum. Bestemmelsen sier at der klagen gjelder krav til førerliget som er avgjort av Statens vegvesen, skal politiet bygge på den endelige avgjørelsen. Sammenlånningen er en lovteknisk forenkling som ikke er ment å endre det materielle innholdet i vedtaksmyndigheten. Bestemmelsen vil med denne utformingen ikke si eksplisitt hvilket organ i Statens vegvesen som er klageinstans, men vil bygge på bestemmelsene om Statens vegvesen i veglova § 9 og vegtrafikklovens bestemmelser om klagebehandling for førerkort.

9.6 Merknader til endringene i skatteforvaltningsloven § 10-8 (3)

I skatteforvaltningsloven § 10-8 (3) endres myndighetsbetegnelsen «regionvegkontoret» til «Statens vegvesen», parallelt med endringene i veglova og de andre lovene der «regionvegkontoret» er regulert, jf. merknadene til veglova § 9.

9.7 Merknader til overgangsbestemmelsene om overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene

Generelle merknader

Gjennom endringene i veglova §§ 9, 10 og 19 oppheves ordningen med sams vegadministrasjon for riksveiene og fylkesveiene. Fylkesveiadministrasjonen overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Dette utløser behov for bestemmelser som reguleres i egne overgangsbestemmelser i endringsloven, jf. endringsloven del VII. Formålet med bestemmelsene er å regulere rettigheter, forpliktelser og andre spørsmål som oppstår som følge av at Statens vegvesen fra loven trer i kraft ikke lenger skal utføre oppgaver for fylkeskommunene på fylkesveinettet som en del av den tidligere felles veiadministrasjonen (sams vegadministrasjon) iht. veglova.

Til nr. 2

Som presisert i Prop. 1 S (2018–2019) krever overføringen av fylkesveiadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene at fylkeskommunene tilføres veifaglig kompetanse. Det er antatt at enkelte grupper ansatte i Statens vegvesen vil falle inn under reglene om virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven kapittel 16 og håndteres i henhold til disse bestemmelsene. Statens vegvesen har i rapporten «*Fra sams og samling – Konsekvenser ved overføring av fylkesvegadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene fra 1.1.2020, og vurderinger av alternativer*» lagt til grunn at dette kan være tilfelle for noen ansatte knyttet til prosjekter på fylkesvei. Hvilke grupper og ansatte det gjelder håndteres i Statens vegvesen etter gjeldende regler og kommenteres ikke nærmere her.

Regjeringen har gjennom Prop. 1 S (2018–2019) lagt til grunn at overføringen av de ansatte i Statens vegvesen som ikke er direkte omfattet av reglene om virksomhetsoverdragelse skal søkes løst gjennom dialog og avtale mellom staten og fylkeskommunene. Dette er tatt inn i nr. 2 første ledd. Bestemmelsen legger rammene for overføring av ansatte fra Statens vegvesen til fylkeskommunene for denne delen av regionreformen.

Avtalene skal ta utgangspunkt i fylkeskommunenes behov og hensynet til de ansatte det gjelder, jf. bokstav a). Bestemmelsen er utformet både av hensyn til at fylkeskommunene på den ene siden skal ha frihet i sin oppgaveløsning og bemanning og at hensynet til de ansatte som har utført fylkes-

veioppgaver og er berørt av overføringen skal ivaretas i omorganiseringen. Overføringen av fylkesveiadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene berører et høyt antall ansatte. Staten har som arbeidsgiver ansvar for å sikre at de ansatte som er aktuelle for stillinger i fylkeskommunene likebehandles i overføringsprosessen. I henhold til føringene som ligger inne i lovbestemmelsen, skal både fylkeskommunenes behov og hensynet til de ansatte ivaretas i avtalene som inngås. Dette vil måtte vurderes konkret i avtalen mellom staten og den enkelte fylkeskommune og opp mot de øvrige avtalene med fylkeskommunene.

Et av formålene med å lovregulere den avtalebaserte overføringen av ansatte er også å sikre at avtalene ikke hindres av reglene om offentlig kunngjøring av stilling og kvalifikasjonsprinsippet, som i utgangspunktet gjelder for ansettelse i alle offentlige stillinger jf. omtalen i kapittel 6.2.1. For at det skal være klart at fylkeskommunene kan avtale å overta ansatte fra Statens vegvesen i denne reformen, er dette presisert i bokstav b). Dette innebærer at de ansatte i Statens vegvesen gis en lovfestet fortrinnsrett til stillinger i fylkeskommunene, basert på fylkeskommunenes behov og hensynet til de ansatte.

For å sikre mest mulig forutsigbarhet og likebehandling av alle de ansatte fra Statens vegvesen som etter oppgaveoverføringen blir ansatt i en fylkeskommune, er det i bokstav c) og d) tatt inn egne bestemmelser om rettighetene til de ansatte fra Statens vegvesen som går over til en fylkeskommune iht. nr. 2 første ledd. I følge bokstav c) skal arbeidstakere som ansettes etter bestemmelsene i første ledd beholde sin årslønn og ansiennitet fra Statens vegvesen. Fylkeskommunene plikter for øvrig å håndtere ansatte fra Statens vegvesen på samme måte og med samme rettigheter som øvrige ansatte i fylkeskommunen, herunder også det som gjelder ved sammenslåing av fylkeskommuner, jf. bokstav d). Bestemmelsene har som formål å sikre at de ansatte den regulerer beholder sine grunnleggende posisjoner (lønn og ansiennitet) fra tidligere arbeidsgiver til ny arbeidsgiver. Med lønn menes årslønn, opptjente rettigheter til feriepenger og ferietid, ettersom dette er inkludert i årsverkkostnadene på 1 060 000 kroner per ansatt, slik det legges til grunn i budsjettoverføringen knyttet til stillingene. Lovreguleringen har også som formål å sikre at de ansatte gis like individuelle rettigheter hos ny arbeidsgiver som de øvrige ansatte har, inkludert ansatte som overføres til nye fylkeskommuner ved sammenslåing av fylkeskommuner.

Dette kan være rettigheter som vern mot oppsigelse i en periode etter sammenslåingen, ordninger som godtgjørelse for pendling, osv. Fylkeskommunene vil i henhold til bestemmelsen ikke bli forpliktet etter statens tariffavtale som sådan. Det er på denne måten et formål med bestemmelsen at gruppen av ansatte som fylkeskommunene ansetter fra staten skal være mest mulig håndterbar for ny arbeidsgiver, både formelt og i praksis. Ved at lovbestemmelsene mest mulig positivt angir de ansattes rettigheter og sier at ansatte skal likebehandles, vil reguleringen også i stor grad kunne motvirke uklarheter om innholdet i og omfanget av individuelle rettigheter hos enkeltansatte og derved også etterfølgende tvister mellom arbeidsgiver og arbeidstaker.

I bokstav e) er det gitt en forskriftshjemmel som gir Kongen i statsråd myndighet til å regulere overføringen av ansatte fra staten til fylkeskommunene i forskrift der det ikke oppnås enighet gjennom avtale. Forskriftshjemmelen åpner for å regulere alle bestemmelser som er nødvendig for gjennomføre overføring av ansatte fra staten til fylkeskommunene. Dette vil her være bestemmelser om hvor mange ansatte en fylkeskommune skal ta over, hvordan utvelgelsen av ansatte skal foretas, bestemmelser om de ansattes rettigheter i forbindelse med overføringen og eventuelt reguleringen av andre bestemmelser som viser seg nødvendige for å få gjennomført overføringen av fylkesveiadministrasjonen. Forskriftshjemmelen åpner for at Kongen i statsråd kan fastsette forskrift som bare gjelder noen av fylkeskommunene, dersom det i dialogen iht. første ledd viser seg at staten ikke kan oppnå avtale med alle fylkeskommunene. Hvorvidt en slik løsning er mulig og hensiktsmessig må eventuelt vurderes konkret, dersom det blir nødvendig.

Til nr. 3

Bakgrunnen for bestemmelsene i nr. 3 er at fylkeskommunene alltid har vært riktig part, byggherre og tiltakshaver i saker som Statens vegvesen har utført gjennom sams vegadministrasjon for fylkeskommunen, i samsvar med fylkeskommunenes ansvar for fylkesveiene etter veglova § 9 andre ledd, jf. § 20. Sams vegadministrasjon har vært byggherrens representant slik det framkommer i dagens byggherreforskrift § 16. Statens vegvesen har gjennom sams vegadministrasjonen fortløpende inngått, og vil fram til lovens ikrafttredelse inngå en rekke avtaler på vegne av fylkeskommunene knyttet til planlegging, erverv av eiendom, bygging, drift, vedlikehold, mm. Mange

av avtalene er flerårige. Avtalene er inngått og følges opp av sams vegadministrasjon for fylkeskommunen. Ytelsene i avtalene gjelder i noen tilfeller bare fylkesvei eller ytelsen gjelder både fylkesvei og riksvei. Felles avtaler for riks- og fylkesvei kan for eksempel være drifts- og vedlikeholdsavtaler og rammeavtaler for planlegging og prosjektering. Separate avtaler for fylkesvei kan eksempelvis være avtaler med entreprenører om bygging av fylkesveianlegg.

Ordningen med sams vegadministrasjon har vært lovregulert i 125 år. Med en så lang historie vil det kunne være tredjeparter som kan hevde og legge fram dokumentasjon om at riktig kontraktspart, byggherre eller tiltakshaver er staten, selv om saken gjelder fylkesvei. Dette gjelder særlig noen tilfeller fra tiden før 2010, der det i avtaler og andre dokumenter kan fremstå som at det er Statens vegvesen som er part. For å ta bort tvil om hvem som er riktig part når det gjelder fylkesvei, særlig i eldre saker, er det gitt en egen bestemmelse som slår fast at det er fylkeskommunen som skal ha rettighetene og forpliktelsene Statens vegvesen har etablert på vegne av fylkeskommunen gjennom sams vegadministrasjon. Det slås også fast at i tilfeller der Statens vegvesen er den reelle kontraktsparten, kan rettighetene og forpliktelsene etter slike avtaler overføres til fylkeskommunen så langt de gjelder fylkeskommunens ansvar for fylkesveiene etter lovens ikrafttredelse. Dette er for at det ikke kan utelukkes at det i noen tilfeller kan være behov for et ekte debitorskifte. Som en del av dette slås det fast at rettigheter og forpliktelser iht. slike avtaler ikke kan gjøres gjeldende overfor Statens vegvesen. Dette skal sikre at både rettigheter og plikter og forholdet til tredjeparter er endelig fastsatt ved lovens ikrafttredelse.

I bokstav a) reguleres deling av felles avtaler som omfatter ytelser på både riksvei og fylkesvei i en statlig avtale og en eller flere fylkeskommunale avtaler. Det er bare staten og fylkeskommunene som har rett til å kreve deling. Avtalemotparten gis etter bestemmelsen ikke adgang til å kreve deling.

Med det store antallet avtaler som det er forutsatt at fylkeskommunen med egen veiadministrasjon skal følge opp fra ikrafttredelsen, vil det kunne oppstå situasjoner der det i praksis må forventes behov for noe oppfølging fra Statens vegvesen etter overføringstidspunktet. Derfor er det i bokstav b)

tatt inn en bestemmelse om at Statens vegvesen kan følge opp avtaler på fylkesvei, dersom fylkeskommunen skriftlig ber om det. Bestemmelsen er tatt inn for å gi rom for at inngåtte avtaler kan følges opp på en hensiktsmessig måte i en overgangsperiode. Statens vegvesens kostnader til slikt arbeid skal i utgangspunktet dekkes av fylkeskommunen, jf. veglova § 20 første ledd.

I bokstav c) gis det en bestemmelse om at fordringshavere og andre rettighetshavere ikke kan nekte at forpliktelser som staten har tatt i saker om fylkesvei tilhører fylkeskommunen alene, selv om det skulle fremstå som at det er staten som har handlet på vegne av seg selv. I henhold til bestemmelsen kan rettighetshavere iht. kontrakt heller ikke motsette seg at avtaler som de har med staten og fylkeskommunen (felles avtaler) deles i en statlig del og en eller flere fylkeskommunale deler, og heller ikke statlig oppfølging av avtaler for fylkesvei iht. avtale mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene.

Deling av kontrakter kan gi merkostnader for både Statens vegvesen og fylkeskommunene, i form av økte administrasjonskostnader og kostnader med nødvendig tilpassing når man endrer fra en felles til to eller flere selvstendige avtaler. Kostnadene knyttet til deling av avtaler skal bæres av staten og fylkeskommunene i henhold til sin relative kostnadsandel av avtalen, uavhengig av hvem som har fremmet kravet om deling.

Til nr. 4

I nr. 4 er det gitt en egen bestemmelse om fylkeskommunenes tilgang til arkiverte dokumenter fra Statens vegvesen. Reguleringen i bestemmelsen gjelder i tillegg til generelle lovpålagte bestemmelser om arkiv og overføring av arkiv, slik det følger av arkivlova med forskrifter, jf. særlig forskrift om offentlige arkiv § 17.

Bestemmelsen i nr. 4 klargjør at fylkeskommunen skal ha tilgang til arkivmaterialet knyttet til fylkesvei, og at Statens vegvesen skal samrå seg med fylkeskommunen om hvordan dette skal skje. For dokumenter som er oversendt Arkivverket forutsettes imidlertid at fylkeskommunene selv henter materiale ved å henvende seg dit. Bestemmelsen klargjør også at fylkeskommunen overtar arkivert materiale i den stand det er når fylkeskommunen overtar eller får tilgang til materialet.

Endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon)

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

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 føresegner 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 føresegner 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 samfunnstryggleik og beredskap for høvesvis riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Statens vegvesen har ansvar for nasjonale oppgåver som gjeld samfunnstryggleik og beredskap, nasjonalt register for vegdata og trafikkinformasjon for offentleg veg.

Departementet kan i forskrift gi nærare føresegner 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 tilsvarende 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 føresegner 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 ferdsla 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 føresegner 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 føresegner 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 vegstyresmakta 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 slik avstand frå veg eller vegkryss som følgjer av føresegnene i §§ 29, 32 eller 33. Innretning plassert i strid med dei føresegnene 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 nytast 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 avkjørsla 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 sjette 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 eigedomsregistrering 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

- a) tiltaket skjer som ledd i jordskifte i samsvar med rettslig bindende plan
- b) tiltaket skjer etter krav som nevnt i matrikkellova § 9 første ledd bokstav g
- c) *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 alminnelig 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 godkjenningspliktig 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 kjøretøyet 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 bruksneking 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 endeleg 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 sammenlåing 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.



