



Forslag til endringer i veglova, mfl. og forslag til lov om overgangsbestemmelser ved overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene

- Endringer i veglova kapittel II, III, V, VI og VIII
- Endring i plan- og bygningsloven § 20-5
- Endring i matrikellova § 22
- Endringer i vegtrafikkloven §§ 4, 6, 7, 7 b, 10, 11, 19, 19 c, 26, 26, 36 a, 36 b, 37 og 39
- Endringer i yrkestransportloven § 37 h
- Endring i skatteforvaltningsloven § 10-8
- Ny lov om overgangsbestemmelser ved overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn, hovedinnhold og formål med lovforslagene	4
2	Oversikt over gjeldende rett.....	6
2.1	Fylkeskommunenes ansvar for fylkesveiene i veglova og bestemmelsene om fylkesveiadministrasjonen i Statens vegvesen	6
2.2	Konsultasjonsplikt iht. sameloven.....	8
2.3	Reglene om virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven	8
3	Nærmere om forslaget	9
3.1	Endringer i veglova	9
3.1.1	§§ 9, 50 og 62	9
3.1.2	§ 10	10
3.1.3	§ 19	12
3.1.4	Kapittel V	12
3.2	Endringer i plan- og bygningsloven og matrikkellova	13
3.3	Endringer i vegtrafikkloven, yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven	14
3.3.1	Vegtrafikkloven.....	14
3.3.2	Yrkestransportloven	15
3.3.3	Skatteforvaltningsloven.....	15
3.4	Lov om overgangsbestemmelser ved overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene	16
3.4.1	Hovedinnhold	16
3.4.2	Merknader til bestemmelsene	16
4	Videre utredningsarbeid.....	20
4.1	Endringer i forskrifter til veglova og vegtrafikkloven	20
4.2	Nasjonale føringer og utvidelse av Vegtilsynets myndighet	20
5	Forholdet til EØS-retten	20
6	Økonomiske, administrative og vesentlige konsekvenser	20
7	Lovforslagene	21
7.1	Endringer i veglova	21
7.2	Endringer i plan- og bygningsloven	24
7.3	Endringer i matrikkellova	24
7.4	Endringer i vegtrafikkloven	25
7.5	Endringer i yrkestransportlova	28
7.6	Endringer i skatteforvaltningsloven	28
7.7	Lov om overgangsbestemmelser ved overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene	28

1 Bakgrunn, hovedinnhold og formål med lovforslagene

I dette høringsnotat legger Samferdselsdepartementet fram forslag til lovendringer i veisektoren knyttet til gjennomføring av den delen av regionreformen som gjelder overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Det foreslås endringer i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova) og ny lov om overgangsbestemmelser ved overføring av fylkesveiadministrasjon (fylkesveidelen av "sams veiadministrasjon") fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Som følge av at departementet i forslaget til endringer i veglova går bort fra en lovfestet regulering av Statens vegvesen i regioner, foreslår departementet samtidig endringer i andre lover som har en slik regulering. Dette er lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven), lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) og lov 27. mai 2016 nr. 14 om skatteforvaltning (skatteforvaltningsloven). For å unngå unødvendige administrative kostnader, foreslår Samferdselsdepartementet endringer i lov 27.6.2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) og lov 17.6.2005 nr. 101 om egedomsregistrering (matrikkellova).

De offentlige veiene i Norge er delt inn i riksveier, fylkeskommunale veier og kommunale veier. Forvaltningen av veiene er regulert av veglova. I henhold til veglova § 9 er Vegdirektoratet sentralstyresmakt for riksveiene, fylkeskommunene er veistyresmakt (veimyndighet) for fylkesveiene og kommunene er veimyndighet for de kommunale veiene. Myndigheten som veistyresmakt innebærer at de respektive offentlige myndighetene har ansvaret for å bl.a. planlegge, bygge, forvalte, drifte og vedlikeholde de respektive offentlige veiene iht. bestemmelsene i veglova og forskrifter til veglova. Det administrative arbeidet med riksveiene og fylkesveiene utføres i dag av Statens vegvesen og er ofte omtalt som "sams vegadministrasjon" iht. veglova §§ 10 og 19.

Ved behandling av Prop. 84 S (2016 – 2017) Ny inndeling av regionalt forvaltningsnivå, jf. Innst. 385 S 2016 – 2017), gjorde Stortinget følgende anmodningsvedtak:

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.

Anmodningsvedtaket er en oppfølging av et vedtak fra våren 2016, jf. Innst. 377 S (2015 – 2016)). En samlet kommunal- og forvaltningskomite stod bak forslag til vedtak om overføring.

Samferdselsdepartementet ga 30. november 2017 Statens vegvesen i oppdrag å kartlegge fylkesveioppgavene som ligger til sams veiadministrasjon, 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 nettsider:

https://www.vegvesen.no/_attachment/2290863/binary/1255706?fast_title=Fra+sams+og+saml+ing.pdf

Statens vegvesen har i rapporten kartlagt faktagrunnlaget for sams veiadministrasjon, utredet kostnader og konsekvenser av en overføring til fylkeskommunene og vist hvordan en overføring kan gjennomføres. Statens vegvesen konkluderte med at dagens ordning med felles veiadministrasjon bør videreføres, men at det bør igangsettes et arbeid for å forbedre fylkeskommunenes styring og mulighet for lokale tilpasninger. Samferdselsdepartementet sendte våren 2018 rapporten fra Statens vegvesen på høring til fylkeskommunene, KS, Oslo kommune, Akademikerne, LO Stat, Unio og YS. Høringen var også åpen for andre som ønsket å uttale seg. Fylkeskommunene og KS uttalte at de ønsker en oppfølging i tråd med Stortingets anmodningsvedtak. De øvrige høringsinstansene og andre som uttalte seg til rapporten uttalte at dagens ordning med sams veiadministrasjon bør videreføres. Vegtilsynet viste til at Nye Veier AS har lyktes med å bygge opp en organisasjon som ivaretar trafiksikkerhet, og at det er grunn til å tro at fylkeskommunene kan lykkes på samme måte.

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 veiadministrasjon 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 veiadministrasjon, skal skal utføres av fylkeskommunene selv i fremtiden. Oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap og ansvar for Nasjonal vegdatabank (NVDB) og vegtrafikksentralene (VTS) skal videreføres som nasjonale oppgaver organisert som en del av Statens vegvesen.

Statens vegvesens utredning har vist at etaten brukte om lag 1600 årsverk, tilsvarende om lag 1650 hele stillinger til fylkesveioppgaver i 2017. 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 lov 17.6.2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven) kapittel 16 om virksomhetsoverdragelse kommer direkte til anvendelse. I henhold til Statens vegvesens utredning vil dette imidlertid ikke gjelde for de fleste av de berørte ansatte i Statens vegvesen. Regjeringen har besluttet at overføring av ansatte i Statens vegvesen som ikke er direkte omfattet av reglene om virksomhetsoverdragelse 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 vil det bli lagt til grunn at de ansatte skal ha rettighetene som gjelder for virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven og at dette skal foreslås i den offentlige høringen. Departementet vil ta endelig stilling til behovet for lovregulering etter høringen.

Finansieringen av sams veiadministrasjon er innrettet slik at fylkeskommunene faktureres for arbeid Statens vegvesen utfører til planlegging og investering. Staten bekoster den øvrige ressursbruken i Statens vegvesen, som bevilges over kap. 1320 Statens vegvesen. Fylkeskommunene betaler i dag for snaut 700 årsverk. 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 veiadministrasjon til fylkeskommunene at det er behov for endringer i veglova og andre berørte lover. Det er behov for en egen lov som regulerer visse overgangsbestemmelser for en hensiktsmessig overføring av fylkesveiadministrasjon 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.

Veglova har opprinnelig i stor grad regulert hvordan Statens vegvesen skal være organisert, med en regulering av regioninndeling og vegdirektøren i kapittel II og med ulike type forvaltningsmyndighet lagt direkte til regionvegkontorene i Statens vegvesen i kapittel V. Når felles (sams) veiadministrasjon opphører, er det 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, noe som bl.a. kan innebære at man går bort fra dagens organisering i regioner. Departementet vil på denne bakgrunn få utredet en ny organisering av Statens vegvesen.

Beslutningen om å overføre fylkesveiadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene fører også til behov for endringer i forskrifter til veglova. Departementet vil komme tilbake til forslag til forskriftendringer i en egen offentlig høring.

2 Oversikt over gjeldende rett

2.1 Fylkeskommunenes ansvar for fylkesveiene i veglova og bestemmelsene om fylkesveiadministrasjonen i Statens vegvesen

Hovedbestemmelsene om fylkeskommunenes ansvar for fylkesveiene i dag og fylkesveiadministrasjonen i Statens vegvesen fremgår av veglova §§ 9, 10, 19 og 20.

§ 9. Sentralstyremakt for riksvegar er eit vegdirektorat under leiing av ein vegdirektør. Kongen gir nærare føresegner om korleis Vegdirektoratet skal vere organisert, og kva styringsområde det skal ha, og gir instruks for vegdirektøren. Departementet kan gi føresegn om at styremakt som Vegdirektoratet eller regionvegkontoret har til å gjere vedtak som gjeld utbygging, drift og vedlikehald av bestemte riksvegar, skal leggjast til eit statleg utbyggingsselskap for veg. Vegdirektoratet kan etter nærare føresegner fastsett av departementet delegere styremakt til fylkeskommunen, regionvegkontor og kommunen. Regionvegkontoret kan etter nærare føresegner gitt av Vegdirektoratet delegere til kommunen styremakt som regionvegkontoret har etter denne lova når det gjeld riksvegar.

Vegstyremakt for fylkesvegar er fylkeskommunen. Fylkeskommunen kan delegere styremakt til regionvegkontoret og kommunen. Dette gjeld òg delegert styremakt etter første ledd. Regionvegkontoret kan etter nærare føresegner gitt av fylkeskommunen delegere til kommunen styremakt som det har etter denne lova når det gjeld fylkesvegar.

Vegstyremakt for kommunale vegar er kommunen.

§ 10. Landet skal vere inndelt i regionar. I kvar region skal det vere eit regionvegkontor under leiing av ein regionvegsjef.

Regionvegsjefen hører under Vegdirektoratet i saker som gjeld riksvegar, og under fylkeskommunen i saker som gjeld fylkesvegar.

Når det gjeld arbeid med saker som gjeld fylkesvegar, er det fylkeskommunen som har ansvaret som arbeidsgjevar etter reglane i skadeserstatningslova § 2-1 for dei tilsette ved regionvegkontoret.

Kongen⁴ gir nærare føresegner om korleis regionvegkontoret skal vere organisert, og om kva styringsområde det skal ha, og kan då fastsette kor mange veganlegg eit regionvegkontor skal planlegge og gjennomføre. Kongen gir instruks for regionvegsjefane.

§ 19. Staten ber utgiftene til den sams vegadministrasjonen i fylka.

§ 20. Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbetring, vedlikehald og drift av riksvegar, her òg utgiftene til eigedomsinngrep. Eit statleg utbyggingsselskap for veg ber desse utgiftene for riksvegar som selskapet har ansvaret for. Fylkeskommunen ber desse utgiftene for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.

Det som er fastsett i første ledd er ikkje til hinder for at vegstyremaktene i særlege høve blir samde om ei nærare fastsett fordeling når det gjeld utgifter til planlegging, bygging og utbetring av veg.

Syter ein kommune for utgifter etter denne paragrafen, gitt med pålegg frå stat eller fylke med heimel i §§ 14, 15, 17 eller 18, skal dei utgiftene kommunen har, refunderast etter retningslinjer som departementet fastset.

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:

<https://www.regjeringen.no/no/dep/sd/org/underliggende-etater/statens-vegvesen/id443412/>

Statens vegvesen består 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 i lov 16.6.2017 nr. 67 om statens ansatte mv. (statsansatteloven), den individuelle arbeidsavtalen og tariffavtalene i statlig sektor. Vegdirektøren og regionvegsjefene har personalansvaret for de ansatte. Ordningen med sams veiadministrasjon gjelder ikke Oslo kommune, som har sin egen veiadministrasjon. For nærmere informasjon om hvordan oppgavene med på riksveiene og fylkesveiene er administrert i Statens vegvesen, se rapporten *Fra sams og samling* punkt 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, bygging/utbedring, drift, vedlikehold, erverv av eiendom, vei-, plan- og eiendomsforvaltning, samfunnsikkerhet, 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 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, plan- og bygningsloven, regelverk om miljø, forurensing, universell utforming og offentlige innkjøp, grannelova, regelverk om HMS, mv.

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 fylkeskommune 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 veiadministrasjonen 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 fylkesveioppgavene Statens vegvesen har utført på vegne av fylkeskommunene, se rapporten fra Sams og samling punkt. 4.3.

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

2.2 Konsultasjonsplikt iht. sameloven

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.

2.3 Reglene om virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven

Arbeidstakernes rettigheter ved virksomhetsoverdragelse er regulert i arbeidsmiljøloven kapittel 16. Vilkårene for virksomhetsoverdragelse fremgår av § 16-1 første ledd:

§ 16-1. Hva kapitlet omfatter

(1) Dette kapittel 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 vil det sannsynligvis bare være noen få prosjekter som er organisert som selvstendige enheter som beholder sin identitet etter overføringen, jf. arbeidsmiljøloven § 16-1 (1). Ved overdragelsen av disse prosjektene vil Statens vegvesens ansatte på prosjektet ha rettigheter og plikter iht. arbeidsmiljøloven kapittel 16.

De øvrige ansatte i Statens vegvesen har etter gjeldende rett ikke lovregulerte rettigheter og plikter når staten skal inngå avtaler med fylkeskommunene om overføring av ansatte, tilsvarende de som gjelder etter arbeidsmiljøloven kapittel 16. De ansatte dette gjelder vil være omfattet av forslaget til loven om overgangsbestemmelser i lovforslaget, se pkt. 7.5 og den nærmere omtalen i punkt 3.4.

3 Nærmere om forslaget

3.1 Endringer i veglova

3.1.1 §§ 9, 50 og 62

Fylkeskommunenes ansvar som veimyndighet er fastsatt i veglova § 9. Etter departementets vurdering innebærer ikke beslutningen om at fylkesveiadministrasjonen i Statens vegvesen skal overføres til fylkeskommunene og opphøre i Statens vegvesen at det er behov for endringer om fylkeskommunenes ansvar som veimyndighet etter § 9.

I henhold til veglova § 9 andre ledd fjerde punktum har regionvegkontoret i Statens vegvesen, etter nærmere bestemmelser gitt av fylkeskommunen, myndighet til å delegere veimyndighet som regionvegkontoret har over fylkesveiene til kommunen. Bestemmelsen ble fastsatt for at det ikke skulle være tvil om det rettslige grunnlaget for eventuell delegering av den myndighet til å fatte vedtak som regionvegkontoret er tillagt direkte i veglova, se omtalen i Ot.prp.nr 49 (1963-1964).

Departementet ber om høringsinstansenes synspunkter på om det fortsatt er behov for delegasjonsbestemmelsene i vegloven § 9 første ledd siste punktum og § 9 andre ledd, eller om disse delegasjonsbestemmelsene bør oppheves i sin helhet.

Som omtalt i merknadene til endringene i veglova kapittel V nedenfor, foreslås det at regionveikontoret ikke lenger skal ha hjemmel til å fatte vedtak etter veglova på fylkesvei. På denne bakgrunn foreslås også bestemmelsen i § 9 andre ledd fjerde punktum opphevet. Av § 9 andre ledd tredje punktum følger det at fylkeskommunen kan delegere riksveimyndighet videre til kommunen som Statens vegvesen har lagt til fylkeskommunen iht. første ledd. Etter departementets vurdering bør eventuelt slik delegasjon legges direkte til kommunen fra Statens vegvesen. Departementet er ikke kjent med at delegasjonsmyndigheten etter tredje punktum er benyttet i praksis. Etter departementets vurdering kan § 9 andre ledd tredje punktum oppheves.

Som nevnt i punkt 1, regulerer veglova i stor grad "regionvegkontoret" og "Vegdirektoratet" i stedet for å bruke etatsnavnet "Statens vegvesen". Det er ikke lenger nødvendig å lovregulere regionvegkontorene som en del av fylkesveiadministrasjonen når denne overføres til fylkeskommunene og styringslinjene fra fylkeskommunene til Statens vegvesen bortfaller. 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. Som omtalt i Prop. 1 S (2018-2019) står Statens vegvesen overfor store endringer, noe som bl.a. kan innebære at man går bort fra organisering i

regioner. Bestemmelsene om Statens vegvesens myndighet over riksveiene er regulert i veglova § 9 første ledd. I bestemmelsen er ikke etatens navn "Statens vegvesen" benyttet. I stedet legger lovbestemmelsen riksveimyndigheten direkte til Vegdirektoratet og regulerer ledelsen av Vegdirektoratet (vegdirektøren) og myndighet til Statens vegvesens regionvegkontorer. Etter departementets vurdering bør etatsnavnet Statens vegvesen i større grad benyttes i § 9 første ledd, slik at der bestemmelsen legger myndighet til "regionvegkontoret" bør denne myndigheten de fleste stedene endres til "Statens vegvesen". Når det gjelder første ledd første punktum ser departementet det likevel som formålstjenlig at Vegdirektoratet fortsatt er omtalt, og foreslår derfor at Statens vegvesen med et Vegdirektorat er sentralstyresmakt for riksveier, under ledelsen av en vegdirektør. På denne måten er organiseringen av det øverste forvaltningsnivået i Statens vegvesen synlig i loven, noe som også er i tråd med andre lovbestemmelser om organisering av statlige forvaltningsorganer som Statens vegvesen kan sammenlignes med. Forslaget innebærer ikke noen materiell endring av ansvaret for riksveiene i Statens vegvesen og Vegdirektoratet i dag. Selv om det ikke kommer eksplisitt til uttrykk i § 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 som regulerer forholdet til forvaltningsloven og Vegdirektoratet som klageinstans.

I henhold til § 9 første ledd andre punktum er Kongen gitt myndighet til å gi nærmere bestemmelser om hvordan Vegdirektoratet skal være organisert. Kongens myndighet er delegert til Samferdselsdepartementet, jf. Kronprinsreg.res. 27. mai 2005 nr. 472. Som en del av endringene i § 9, foreslår departementet at Kongens myndighet iht. første ledd legges direkte til departementet. Denne myndigheten har i lang tid vært delegert til Samferdselsdepartementet iht. nevnte resolusjon, og myndighet av denne typen lagt direkte til fagdepartementet er i tråd med andre sammenlignbare områder. Samtidig med denne endringen, bør tilsvarende myndighet lag til Kongen i § 50 fjerde ledd og § 62 første ledd endres slik at hjemlene legges til departementet. Dette vil være i tråd med nyere lovgivningsteknikk og gi mer enhetlige forskriftshjemler i veglova. Endringene vil ikke endre på departementets praksis ved involvering av berørte departementer før forskrifter og endringer i forskrifter fastsettes, jf. utredningsinstruksen. Endringen i § 50 vil innebære at delegert myndighet iht. forskrift 27.8.2004 nr. 1219 oppheves. Bestemmelsene i § 62 annet ledd og § 66 er historiske og endres ikke.

3.1.2 § 10

Til opphevingen av gjeldende § 10

Veglova § 10 gir i første ledd bestemmelser om organiseringen av Statens vegvesen i regioner, under ledelse av en regionvegsjef. Bestemmelsen må ses i sammenheng med andre ledd, som regulerer regionvegsjefens tilhørighet under Vegdirektoratet i riksveisaker og under fylkeskommunen i fylkesveisaker. Etter departementets vurdering må den delen av andre ledd som sier at regionvegsjefen hører under fylkeskommunen i fylkesveisaker oppheves, ettersom dette er en bestemmelse som regulerer fylkesveiadministrasjonen i Statens vegvesen.

Som omtalt i pkt. 1 regulerer veglova i stor grad hvordan Statens vegvesen skal være organisert ut fra en regulering av regioninndeling og vegdirektøren i kapittel II og med ulik type forvaltningsmyndighet lagt direkte til regionvegkontorene i Statens vegvesen i kapittel V. Etter departementets vurdering er det ikke nødvendig å lovfeste regioninndelingen i § 10 første ledd, den delen av andre ledd som

regulerer regionvegsjefens tilhørighet under Vegdirektoratet og forskriftshjemmelen i tredje ledd. Departementet legger isteden opp til at forvaltningsnivåene vil bli regulert i departementets instruks for Statens vegvesen, eller eventuelt i forskrift til veglova dersom det er nødvendig. Dette vil gjøres med hjemmel i § 9. Departementet ser det som hensiktsmessig at § 10 i sin helhet oppheves i sin nåværende form og erstattes med bestemmelser som tydeliggjør ansvaret for sikkerhet og beredskap og ansvaret knyttet til Nasjonal vegdatabank og vegtrafikksentralene.

Til ny § 10 om nasjonale oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap, Nasjonal vegdatabank og vegtrafikksentralene

Som omtalt i Prop. 1 S (2018-2019) er det besluttet at Statens vegvesen på noen områder knyttet til sikkerhet og beredskap skal beholde et nasjonalt ansvar. Dette gjelder beredskap knyttet til bru og reservebrumateriell og faglig ekspertise knyttet sikkerhet på vei i forbindelse med fare for eller naturhendelser som skred og flom.

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap i veisektoren. Statens vegvesen og fylkeskommunene har selvstendig ansvar for å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap tilknyttet henholdsvis riksvei og fylkesvei. Dette innebærer 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.

Uønskede hendelser på og langs vei kan være utløst av naturen, være et utslag av tekniske eller menneskelige feil eller bevisste handlinger. Alvorlige naturhendelser, slik som flom, skred og kraftig vind, har alltid utgjort en sentral del av risikobildet på riks- og fylkesveinettet, og erfaringene viser at det er nødvendig med effektive og robuste beredskapsorganisasjoner for å unngå uønskede hendelser og redusere skadeomfanget når slike hendelser oppstår.

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. Sikkerhet og framkommelighet for trafikantene, herunder næringslivets transportere er av vesentlig betydning. Når andre transportmidler ikke fungerer som følge av uforutsette hendelser eller annet er det etter departementets vurdering helt avgjørende å ha et mest mulig fungerende veisystem. Overføringen av veiadministrasjonen til fylkene innebærer at det vesentligste av beredskapsfunksjonen i sams veiadministrasjon som utfører oppgaver på fylkesvei for fylkeskommunene skal overføres til fylkeskommunene.

Oppgavene som det legges opp til skal ivaretas av Statens vegvesen som et nasjonalt ansvar er utførelsen av enkelte samfunnssikkerhets- og beredskapsoppgaver som ikke deles mellom staten og fylkeskommunene. Dette gjelder blant annet utføring av kritiske og spesialiserte oppgaver knyttet til bruberedskap (inkludert bruk av statens reservebruer og mobile ferjekaier) og skredhåndtering. Med utgangspunkt i blant annet Samferdselsdepartementets sektoransvar er det staten som tar ansvaret for å stille med sentrale ressurser til felles beredskapsopplegg for riksvei og fylkesvei. Ressursene organiseres innenfor Statens vegvesen. Reservebrumateriell, mobile ferjekaier og annet beredskapsutstyr skal ikke overføres til fylkeskommunene. Departementet legger til grunn at disse ressursene fortsatt blir organisert som en del av Statens vegvesen og er tilgjengelig for fylkeskommunene etter behov. At Statens vegvesen stiller med felles ressurser endrer ikke det

selvstendige ansvaret fylkeskommunen har for samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til fylkesveiene.

Vegtrafikksentralene (VTS) og Nasjonal vegdatabank (NVDB) står helt sentralt i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap. Ved forvaltningsreformen i 2010 ble Statens vegvesens ansvar for VTS og NVDB som nasjonal løsning klarlagt, jf. Ot.prp. nr. 68 (2008-2009):

Statens vegvesen bør etter Samferdselsdepartementets mening fortsatt ha ansvar for fellesoppgaver 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.

Regjeringen har lagt til grunn at det ikke er noe som tilsier at dette ansvaret bør endres nå, men med opphør av felles veiadministrasjon er det behov for å tydeliggjøre det felles ansvaret og samarbeidsplikten Statens vegvesen og fylkeskommunene har for å sikre vegtrafikksentralene og Nasjonal vegdatabank som nødvendige elementer i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap og med trafikkstyring og informasjon til trafikantene. Noe av dette er allerede 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 vil vurdere nærmere om det er behov for avklaringer av ansvar og samarbeidsplikt ut over det som gjelder dataleveranser i forskriften.

I ny § 10 foreslås det at departementet i forskrift kan gi nærmere bestemmelser om ansvar og samarbeidsplikt for Statens vegvesen og fylkeskommunene knyttet til disse oppgavene. Departementet vil se nærmere på behovet for en slik forskrift i arbeidet med endringer i forskrifter, jf. omtalen i pkt. 4.1.

3.1.3 § 19

Ved opphøret av felles veiadministrasjon skal staten ikke lenger bære utgifter til fylkesveiadministrasjonen. 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. Se likevel den nærmere omtalen i pkt. 6 om økonomiske og administrative konsekvenser.

Som en følge av at Statens vegvesen ikke lenger skal utøve fylkesveioppgaver for fylkene oppheves § 19.

3.1.4 Kapittel V

I kapittel V er vedtaksmyndighet 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 er det behov for endringer i disse bestemmelsene slik at vedtaksmyndigheten på fylkesvei blir lagt til fylkeskommunen. Dette gjelder vedtak knyttet til byggegrenser, avkjørselsregulering, reklame, legging av ledninger i vei, vegetasjon langs vei, gjerdehold og ferister.

Avgjørelsene iht. de ulike bestemmelsene skal fattes iht. forvaltningslovens bestemmelser, jf. veglova § 11. Det betyr 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.

Overføring av fylkesveiadministrasjon medfører derfor at det i hver enkelt lovbestemmelse i kapittel V må foretas en lovendring som angir at fylkeskommunen skal treffe vedtak på fylkesvei. Når det gjelder riksvei er det etter departementets vurdering hensiktsmessig at begrepet "regionvegkontoret" endres til "Statens vegvesen" i dette kapittelet, jf. omtalen i punkt 1 og 3.1 om behovet for større fleksibilitet i organiseringen av Statens vegvesen.

I veglova er det i enkelte bestemmelser lagt til "vegstyremakta" å treffe avgjørelser. Et eksempel på dette er veglova § 50, som gir veistyre makta hjemmel til å fatte vedtak om ekspropriasjon. Regionvegkontoret fatter i dag vedtak om ekspropriasjon etter § 50 i henhold til fullmakt fra Samferdselsdepartementet og fylkeskommunene på henholdsvis riks- og fylkesvei. Etter departementets vurdering medfører ikke overføringen av fylkesveiadministrasjonen behov for lovendring i bestemmelser som benytter begrepet "vegstyresmakta". Denne myndigheten er imidlertid regulert av fullmakt knyttet til den enkelte bestemmelse. Departementet legger her opp til at endringene må foretas i fullmaktene.

3.2 Endringer i plan- og bygningsloven og matrikellova

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 samband med overføring av vegmyndighet skjer ved namneendring. Det skal ikkje betales dokumentavgift etter § 6 i lov 12. desember 1975 nr. 59 om dokumentavgift eller rettsgebyr etter § 21 i lov 17. desember 1982 nr. 86 om rettsgebyr ved overføringa.

Hovedregelen er 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 det er noen tilfeller hvor 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 v/regionene registrert som eiers kontaktinstans (KE). Ved opphør av sams veiadministrasjon må Statens vegvesen fjernes som kontaktinstans. Statens vegvesen har forespurt 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 matrikkelmyndighet eller etter særskilt forskrift. En løsning på dette kan være at Kommunal- og moderniseringsdepartementets hjemmel til å fatte enkeltvedtak og administrative avgjørelser om føringen av matrikkelen blir klargjort i en endring av matrikkellova § 22 sjuende ledd. Kartverket vil på denne måten kunne få delegert hjemmel til å gjøre endringer i matrikkelen knyttet til overføring av fylkesveiadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunen.

I en del tilfeller inngår riks- og fylkesvei i samme matrikkelenhet. For å dele matrikkelenheten kreves i dag søknad etter byggesaksbestemmelsene i plan- og bygningsloven, jf. § 20-1 første ledd bokstav m og § 20-2 første ledd. Etter departementets vurdering taler effektivitetshensyn for unntak fra denne søknadsplikten når det bare skjer endring i hvilken myndighet som administrerer offentlige veier. Et slikt unntak foreslås tatt inn som et tillegg i plan- og bygningsloven § 20-5 om tiltak som er unntatt fra søknadsplikt. Gjeldende § 20-5 tredje ledd første setning lyder:

Tillatelse er heller ikke nødvendig for tiltak som nevnt i § 20-1 bokstav m når tiltaket skjer som ledd i jordskifte i samsvar med rettslig bindende plan, eller når tiltaket skjer etter krav som nevnt i matrikkelloven § 9 første ledd bokstav g.

Det foreslås at denne bestemmelsen får følgende tilføyelse: "(...) eller når ansvaret for administrasjonen av offentlige veier endres mellom staten, statlig selskap som er gitt oppgaver eller myndighet iht. veglova § 9 første ledd, fylkeskommunen eller kommunen". En slik unntaksregel vil gjøre det enklere å endre matrikkelenheter for offentlige veier, i tilfeller hvor endringen bare er en følge av administrative endringer. Eksempler på slike administrative endringer er:

- endring i veiadministrasjon
 - Dette er relevant nå for overføring av fylkesveiadministrasjonen, men er også relevant i tilknytning til Nye Veier AS' portefølje, hvor Statens vegvesen skal registreres som AE og Nye Veier AS som KE
- omklassifisering av vei
 - Dette forekommer ofte ved bygging av ny vei og i noen andre sammenhenger hvor funksjonen til eksisterende vei endres

3.3 Endringer i vegtrafikkloven, yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven

3.3.1 Vegtrafikkloven

Vegtrafikkloven bygger på bestemmelsene om organisering av veimyndigheten og oppgavefordeling i veglova kapittel 2.

Vegtrafikkloven §§ 4, 6, 7, 7 b, 10, 11, 19 c, 26, 26, 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.

Som det fremgår av høringsnotatet punkt 3.1.1 tilsier hensynet til fleksibilitet for endringer at det ikke bør være for sterke bindinger om organiseringen av Statens vegvesen i lovverket, jf. at det kan komme endringer som bl.a. kan innebære at man går bort fra organisering av Statens vegvesen i regioner. Det

foreslås derfor at etatsnavnet "Statens vegvesen" i større grad benyttes i veglova der bestemmelsen i dag legger myndighet til "regionvegkontoret" og at nærmere bestemmelser om forvaltningsnivå mv. fastsettes i instruks. Det foreslås likevel at Vegdirektoratet er omtalt, for å synliggjøre organiseringen av det øverste forvaltningsnivået i Statens vegvesen i loven.

Disse hensynene gjør seg også gjeldende for de ovennevnte bestemmelser i vegtrafikkloven, og hensynet til enhetlig lovregulering av Statens vegvesens oppgaver tilsier at det gjøres tilsvarende endringer i vegtrafikkloven.

Departementet foreslår å endre vegtrafikklovens begrep "regionvegkontor" til "Statens vegvesen", jf. det ovennevnte forslaget til endringer i veglova. Intensjonen med forslaget er ikke 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. I forbindelse med endringene foreslås det noen mindre tekniske justeringer i enkelte av bestemmelsene (§§ 7, 7 b, 10 og 39) som ikke er ment å ha materiell betydning. Departementet ber om høringsinstansenes syn på om det er noen åpenbare ulemper ved å gjøre tilsvarende endringer i vegtrafikkloven som i veglova på det nåværende tidspunkt.

Statens vegvesen har i rapporten "Fra sams og samling" pekt på at overføringen av fylkesveiadministrasjonen aktualiserer et mulig behov for endringer i myndighetsforhold i forskrift 7.10.2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften) etter vegtrafikkloven. Departementet vil vurdere dette nærmere i forbindelse med gjennomgangen av forskrifter nevnt i pkt. 4.1.

3.3.2 Yrkestransportloven

Yrkestransportloven benytter begrepet "regionvegkontor" i § 37 h Klage og unntak, i 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.

Departementet vurderer det slik at "regionvegkontor" kan endres til "Statens vegvesen" i bestemmelsen, parallelt med endringene i veglova.

3.3.3 Skatteforvaltningsloven

Skatteforvaltningsloven benytter begrepet "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.

Slik departementets vurderer det, er det ikke av stor praktisk betydning for de skattepliktige at begrepet "regionvegkontoret" endres til "Statens vegvesen" i § 10-8 (3). Departementet foreslår endringer i bestemmelsen parallelt med endringene i veglova.

3.4 Lov om overgangsbestemmelser ved overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene

3.4.1 Hovedinnhold

For å sikre en hensiktsmessig gjennomføring av regjeringens beslutning om å overføre fylkesveiadministrasjonen Statens vegvesen har utført for fylkeskommunene, foreslår departementet en ny lov om overgangsbestemmelser som regulerer enkelte forhold knyttet til overføringen. Bestemmelsene i loven er i hovedsak knyttet til overføring av ansatte og rettigheter og forpliktelser knyttet til igangværende oppgaver og kontrakter som skal videreføres også etter at endringene i veglova settes i kraft. I tillegg foreslås det en bestemmelse som regulerer fylkeskommunens tilgang til arkivmateriale på fylkesvei.

3.4.2 Merknader til bestemmelsene

Til § 1

Endringer i veglova utløser behov for en egen overgangslov. Formålet med en slik lov foreslås fastsatt i § 1 i en egen formålsbestemmelse.

Til § 2

Som presisert i Prop. 1 S (2018-2019) krever overføringen av fylkesveiadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene etter departementets vurdering 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 lagt til grunn at dette hovedsakelig vil dreie seg om ansatte på investeringsprosjekter på fylkesvei. Hvilke grupper og ansatte det gjelder må det tas nærmere konkret stilling til i Statens vegvesen.

Regjeringen legger 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. Avtalene skal ta utgangspunkt i fylkeskommunenes behov og hensynet til de ansatte det gjelder. Departementet ser behov for å foreslå en lovbestemmelse som regulerer dette i § 2. Bestemmelsene i første ledd første og andre punktum er utformet både av hensyn til at fylkeskommunene på den ene siden skal ha frihet i sin oppgaveløsning og bemanning. På den andre siden skal hensynet til de ansatte som har utført fylkesveioppgaver og er berørt av overføringen ivaretas. Overføringen av fylkesveiadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene berører et stort antall ansatte. Det er en kompliserende faktor at det ikke er identitet mellom beregnede antall årsverk (ca. 1 650) og antall ansatte (4 000) som utfører arbeid knyttet til fylkesveiene. 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 både opp mot den enkelte avtalen og avtalene med de øvrige fylkeskommunene.

Et av formålene med å lovregulere avtalene mellom staten og fylkeskommunene for denne overføringen er å sikre av avtalene om overføring av ansatte ikke er hindres av kvalifikasjonsprinsippet som i utgangspunktet gjelder for ansettelse i alle offentlige stillinger. For

statlig sektor er prinsippet lovfestet, jf. statsansatteloven § 3 (og også i opplæringslova § 10-5). For fylkeskommunal og kommunal sektor er kvalifikasjonsprinsippet ulovfestet. For at det skal være klart at fylkeskommunene kan avtale å overta ansatte fra Statens vegvesen i denne reformen, foreslås det i første ledd tredje punktum at de ulovfestede reglene om offentlig kunngjøring av stilling og kvalifikasjonsprinsippet ikke skal gjelde. For nærmere omtale av det ulovfestede kvalifikasjonsprinsippet som gjelder for offentlige stillinger, se bl.a. Sivilombudsmannens uttalelse i SOM-2016-2418.

Bestemmelsene som foreslås at skal avtales mellom staten og fylkeskommunene er i utgangspunktet ment å omfatte det antallet stillinger Statens vegvesen har beregnet at etaten har brukt til å utføre fylkesveioppgaver. I praksis vil det kunne være ulike behov i de forskjellige fylkeskommunene, og det vil kunne være tilfeller der fylkeskommunene har behov for å få overført både færre og flere stillinger og ansatte enn det Statens vegvesen har brukt på fylkesveioppgavene. Departementet forutsetter at lovforslaget ikke er til hinder for at det kan avtales både et høyere og lavere antall stillinger enn det Statens vegvesen har beregnet at det er brukt på fylkesveiene gjennom sams veiadministrasjon. Som omtalt i Kommunal- og regionaldepartementets Meld. St. 6 (2018-2019) Oppgaver til nye regioner, legger departementet til grunn at fylkeskommunene skal få overført midler fra statens budsjett ut fra det antallet som det faktisk blir inngått avtale med staten om å ta over arbeidsgiveransvaret for. Ettersom fylkeskommunene allerede får dekket utgifter til deler av arbeidet som utføres av Statens vegvesen gjennom sams veiadministrasjon, skal budsjettoverføringen fra staten være avgrenset til de kostnadene (lønnskostnader, mv.) som staten har dekket. Dersom det er fylkeskommuner som ønsker å ta over arbeidsgiveransvaret for flere enn det antallet stillinger Statens vegvesen har brukt på oppgavene, legger departementet til grunn at slike stillinger i utgangspunktet skal dekkes av fylkeskommunene selv.

For å sikre mest mulig forutsigbarhet og likebehandling av alle de ansatte fra Statens vegvesen som etter oppgaveoverføringen blir ansatt i en fylkeskommune, foreslår departementet at vernet og rettighetene som gjelder iht. arbeidsmiljøloven kapittel 16 også skal gjelde for de som overføres med bakgrunn i en inngått avtale. Dette er først og fremst bestemmelsene om lønns- og arbeidsvilkår som gjelder iht. § 16-2. Overføringen av de ansattes pensjonsrettigheter er 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, livstrygdslag og lovfestede pensjonsordninger. Overføringsavtalen skal sikre at ansatte som har vært medlem av flere offentlige tjenstepensjonsordninger får pensjon som om de hele tiden har vært medlem av en og samme pensjonsordning. Ansatte som går fra Statens vegvesen til en fylkeskommune får derfor med seg sine pensjonsrettigheter over i fylkeskommunens pensjonsordning. 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.

De ansatte som blir omfattet av avtalene mellom staten og fylkeskommunene vil ha rett til å reservere seg mot at arbeidsforholdet overføres til ny arbeidsgiver, jf. arbeidsmiljøloven § 16-3 første ledd. Som omtalt i forarbeidene til bestemmelsen, er det i norsk rett ansett å være en fundamental rettighet for en arbeidstaker å selv velge hvilken arbeidsgiver han/hun vil jobbe for, jf. Ot.prp. 49 (2004-2005) kapittel 21.4.1. 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. Dette gjelder uavhengig av om bestemmelsen i arbeidsmiljøloven § 16-1 første ledd får direkte anvendelse gjennom § 2 i det

nærværende lovforslaget eller ikke. 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. Disse bestemmelsene vil etter departementets vurdering her gi arbeidstakerne bedre rettigheter enn de generelle bestemmelsene iht. arbeidsmiljøloven § 16-3 andre og tredje ledd, som ikke er tilpasset statens langvarige praksis, valgrett og statens regelverk om fortrinnsrett til ny stilling og ansettelse.

I arbeidsmiljøloven kapittel 16 er det for øvrig gitt bestemmelser om vern mot oppsigelse, bestemmelser om informasjon og drøfting med tillitsvalgte, informasjon til arbeidstakerne og representasjon som vil gjelde de ansatte i Statens vegvesen.

I tredje ledd foreslås det 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. Departementet legger til grunn at 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 i arbeidet med avtalene.

Til § 3

Utgangspunktet for bestemmelsen som foreslås i § 3 er at fylkeskommunene alltid har vært riktig part, byggherre og tiltakshaver i saker som sams veiadministrasjon har utført for fylkeskommunen, og sams veiadministrasjon har vært byggherrens representant slik det framkommer i dagens byggherreforskrift § 16. Statens vegvesen har gjennom sams veiadministrasjonen fortløpende inngått, og vil fram til overføringsdatoen 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 veiadministrasjon 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 veiadministrasjon har vært lovregulert i 125 år. Med en så lang historie kan det ikke utelukkes at det vil 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, ser departementet det nødvendig med en egen bestemmelse i første ledd som slår fast at det er fylkeskommunen som skal ha rettighetene og forpliktelsene Statens vegvesen har etablert på vegne av fylkeskommunen gjennom sams veiadministrasjon. Som en del av dette foreslås det regulert i andre punktum at rettigheter og forpliktelser iht. slike avtaler ikke kan gjøres gjeldende overfor Statens vegvesen. Dette vil sikre at både rettigheter og plikter og forholdet til tredjeparter er endelig fastsatt ved reformens ikrafttredelse.

Ved overføring av fylkesveiadministrasjonen vil de nye fylkeskommunene overta oppfølging av avtaleporteføljen knyttet til fylkesvei fra overføringstidspunktet, eller så snart som mulig etter dette. Dette vil gjelde fylkeskommunens andel av fellesavtaler for riks- og fylkesvei og separate avtaler for fylkesvei. Flerårige (ofte femårige) felles driftskontrakter for vei, elektrokontrakter og fagkontrakter med krav til beredskap bør av økonomiske og praktiske hensyn for både staten og fylkeskommunene videreføres til utløp. I forslag til andre og tredje ledd er det tatt inn bestemmelser som skal sikre muligheten for videreføring i en overgangsperiode. Andre ledd gjelder 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 1.1.2020 eller 1.1.2021, vil det trolig kunne oppstå situasjoner der det i praksis må forventes behov for noe oppfølging fra Statens vegvesen etter overføringstidspunktet. Det foreslås derfor at Statens vegvesen i en overgangsperiode etter avtale med den enkelte fylkeskommune kan følge opp avtaler på fylkesvei. Statens vegvesens kostnader til slikt arbeid skal i utgangspunktet dekkes av fylkeskommunen, jf. veglova § 20 første ledd. Bestemmelsen i overgangsloven er tatt inn for å gi rom for at inngåtte avtaler kan følges opp på en hensiktsmessig måte i en overgangsperiode.

I fjerde ledd foreslås det en bestemmelse om at fordringshavere og andre rettighetshavere ikke kan nekte at forpliktelser som staten har pådratt 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 de 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. Departementet foreslår at merkostnadene ved deling skal bæres av staten og fylkeskommunene i henhold til sin relative kostnadsandel av avtalen uavhengig av hvem som har fremmet kravet om deling. Dette vil eksempelvis økte administrasjonskostnader og kostnader med nødvendig tilpassing når man endrer fra en felles til to (eller flere) selvstendige avtaler. Merkostnadene skal dekkes innenfor gjeldende budsjettammer.

Til § 4

Departementet foreslår en egen bestemmelse i § 4 om fylkeskommunenes tilgang til arkiverte dokumenter fra Statens vegvesen. Første ledd 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 forutsetter imidlertid departementet at fylkeskommunene selv henter materiale ved å henvende seg dit.

Andre ledd klargjør at fylkeskommunen overtar arkivert materiale i den stand det er når fylkeskommunen overtar eller får tilgang til materialet.

4 Videre utredningsarbeid

4.1 Endringer i forskrifter til veglova og vegtrafikkloven

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

4.2 Nasjonale føringer og utvidelse av Vegtilsynets myndighet

Som omtalt i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2018-2019) vil departementet på bakgrunn av overføringen av sams veiadministrasjon til fylkeskommunene 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. Departementet har startet opp arbeidet med å utrede forskrifter og forslag til lovendringer. I utredningen skal utformingen av nasjonale føringer vurderes opp mot hensynet til fylkeskommunenes handlingsfrihet, og det skal legges vekt på at reguleringen ikke skal være mer omfattende enn nødvendig der trafikksikkerhet vektlegges.

5 Forholdet til EØS-retten

Endringene det legges opp til gjennom lovforslagene 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 som veistyresmakter lagt til offentlige myndigheter, 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 av lovforslaget som departementet legger opp til. Etter departementets vurdering reiser ikke lovforslagene EØS-rettslige problemstillinger.

6 Økonomiske, administrative og vesentlige 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. Beregningene som foreligger er imidlertid svært usikre. I tillegg er ikke omstillingskostnader knyttet til overføring av driftskontrakter med i Statens vegvesens anslag. De vesentlige konsekvensene av reformen ellers er behandlet i Statens vegvesens rapport 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 imidlertid med unntak av utgifter til sams veiadministrasjon, som dekkes av staten, jf. veglova § 19.

Hvilke 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) Kommuneproposisjon 2010, særlig kapittel 6.2.9, Prop. S 1 (2009-2010) Kommunal- og regionaldepartementet, særlig sidene 92 og følgende om forvaltningsreformen. Hovedprinsippet i retningslinjene er at staten dekker utgifter til sams veiadministrasjon 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 veiadministrasjon. Oslo kommune gis i rollen som fylkeskommune kompensasjon for at staten ikke stiller med sams veiadministrasjon for noen del av veinettet i Oslo, se blant annet Prop. S 1 (2009-2010) Kommunal- og regionaldepartementet.

Departementet legger i samsvar med dette til grunn at den budsjettmessige overføringen av fylkesveiadministrasjonen vil være knyttet til antallet stillinger som blir overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Som omtalt i Meld. St. 6 (2018-2019) Oppgaver til nye regioner, legger departementet til grunn at fylkeskommunene skal få overført budsjettmidler fra staten for ansatte som det faktisk blir inngått avtale med staten om å ta over arbeidsgiveransvaret for. Ettersom fylkeskommunene allerede har dekket utgifter til deler av arbeidet som er utført av Statens vegvesen gjennom sams veiadministrasjon, skal budsjettoverføringen fra staten knyttet til stillinger være avgrenset til de kostnadene som staten har dekket, dvs. lønnskostnader, mv.. Det vises for øvrig til omtalen til § 2 i punkt 3.4.2.

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

7 Lovforslagene

7.1 Endringer i veglova

§ 9 skal lyde:

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

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

Vegstyremakt for kommunale vegar er kommunen.

Den gjeldende bestemmelsen i § 10 oppheves i sin helhet

Ny § 10 skal lyde:

§ 10. Statens vegvesen har ansvar for nasjonale oppgaver knytt til samfunnstryggleik og beredskap, nasjonalt register for vegdata og trafikkinformasjon for offentlig veg. Departementet kan i forskrift gi nærare føresegner som regulerer ansvar og samarbeidsplikt for Statens vegvesen og fylkeskommunene knytt til disse oppgåvene.

§ 19 oppheves.

§ 30 tredje ledd skal lyde:

Løyve etter første ledd gir Statens vegvesen for riksvegar, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.

§ 31 femte ledd skal lyde:

Påbod etter første ledd gir Statens vegvesen for riksvegar, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.

§ 32 andre ledd skal lyde:

Løyve etter første ledd gir Statens vegvesen for riksvegar, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.

§ 33 femte ledd skal lyde:

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

§ 34 andre ledd skal lyde:

Løyve etter første ledd gir Statens vegvesen for riksvegar, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.

§ 36 andre ledd skal lyde:

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

§ 37 andre ledd skal lyde:

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

§ 40 andre ledd skal lyde:

Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle, må avkjørsle frå riksveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå Statens vegvesen. Tilsvarande må avkjørsle frå fylkesveg og kommunal veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.

§ 40 tredje ledd skal lyde:

Statens vegvesen kan krevje at avkjørsle frå riksveg skal byggast etter ein plan den godkjenner. Tilsvarande plan kan krevjast av fylkeskommunen for fylkeskommunale vegar og kommunen for kommunale vegar.

§ 41 første ledd skal lyde:

Statens vegvesen kan påby avkjørsle frå riksveg flytt eller endra, eller avgrense bruken eller nekte bruken av slik avkjørsle.

§ 41 andre ledd skal lyde:

Fylkeskommunen kan ta tilsvarande avgjerd som etter første ledd for fylkesvegar. Kommunen kan ta avgjerd etter første ledd for kommunale vegar.

§ 42 andre ledd skal lyde:

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

§ 43 første ledd skal lyde:

Avkjørsle skal byggast og haldast ved like i samsvar med reglar som Statens vegvesen fastsetter. Så langt det ikkje er fastsett noko anna, skal desse reglane gjelde i staden for vilkår som tidligare måtte vere sette for løyve til avkjørsle. I reglane kan det fastsettast at det skal gjelde særlege frisiktliner mellom avkjørsle og den offentlige vegen. Om vegstyremakta finn det naudsynt, kan slike frisiktliner òg gjerast gjeldande utanom byggegrensene. Vegstyremaktene kan òg sette som vilkår for løyve til avkjørsle i det einskilde tilfellet at eigaren eller brukaren av avkjørsle syter for å halde fri sikt etter slike liner som er fastsette av vegstyremakta.

§ 43 fjerde ledd skal lyde:

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

§ 45 andre ledd skal lyde:

Statens vegvesen gir nærare reglar om korleis gjerde skal innrettast, settast opp og haldast ved like.

§ 48 andre ledd skal lyde:

Statens vegvesen gir reglar om korleis grinder og ferister skal vere, og om vedlikehaldet av dei.

§ 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 andre ledd skal lyde:

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

§ 62 første ledd skal lyde:

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

7.2 Endringer i plan- og bygningsloven

§ 20-5 tredje ledd første punktum skal lyde:

Tillatelse er heller ikke nødvendig for tiltak som nevnt i § 20-1 bokstav m når tiltaket skjer som ledd i jordskifte i samsvar med rettslig bindende plan, når tiltaket skjer etter krav som nevnt i matrikkelloven § 9 første ledd bokstav g *eller når ansvaret for administrasjonen av offentlige vegar endres mellom staten, statlig utbyggingsselskap som er gitt oppgaver eller myndighet iht. veglova §§ 9 første ledd og 20 første ledd, fylkeskommunen eller kommunen.*

7.3 Endringer i matrikkellova

§ 22 sjuende ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift *og fatte enkeltvedtak eller avgjerd* om føring av matrikkelen og 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.

7.4 Endringer i vegtrafikkloven

§ 4 andre ledd skal lyde:

Departementet kan gi særlige trafikkbestemmelser for en kommune eller del av en kommune. Departementet kan delegere sin myndighet til å gi slike bestemmelser til *Statens vegvesen*, kommunen eller lokal politimyndighet.

§ 6 andre ledd skal lyde:

Dersom ikke annen fartsgrense er fastsatt ved offentlig trafikkskilt, må det i tettbygd strøk ikke kjøres fortere enn 50 km/t, og utenfor tettbygd strøk ikke fortere enn 80 km/t. 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 ledd 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, *herunder gjøre unntak fra slik forskrift*.

§ 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 første punktum 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.

§ 10 første ledd skal lyde:

Fører av kjøretøy skal straks stanse for kontroll når det kreves av politiet eller *Statens vegvesen*. Føreren plikter å vise fram dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen, og straks etterkomme påbud gitt med hjemmel i denne lov.

§ 11 siste punktum skal lyde:

Kongen gir regler om adgang til å fravike det som er fastsatt i eller i medhold av §§ 4, 5, 6, 7, 8 og 9 for fører av utrykningskjøretøy, fører av kjøretøy i polititjeneste og fører av vegarbeidsmaskin eller annet kjøretøy som nyttes til arbeid på eller ved veg. Det samme gjelder for fører av kjøretøy i *Statens vegvesens* tjeneste og offentlig parkeringskontrolltjeneste.

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

§ 36 nr. 3 første punktum skal lyde:

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

§ 36 nr. 9 første punktum skal lyde:

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

36 a andre ledd første punktum skal lyde:

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

§ 36 b første ledd skal lyde:

Dersom motorvognfører ilegges eller antas å ville bli ilagt straff eller gebyr for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, kan politiet, *Statens vegvesen* og tollvesenet treffe avgjørelse om å holde tilbake motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn inntil bot, gebyr og omkostninger er betalt, eller sikkerhet for betaling er stilt. I saker der politiet vurderer å holde tilbake kjøretøy etter anmeldelse, er *Statens vegvesens* og tollvesenets tilbakeholdsrett for å sikre betaling av bot tidsbegrenset til påtalemyndigheten har avgjort påtalespørsmålet eller, dersom påtalemyndigheten har besluttet å utferdige forelegg, til forelegget er meddelt.

§ 37, tredje ledd skal lyde:

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

§ 37, femte ledd skal lyde:

Kjøretøy som er tatt i forvaring etter denne paragraf kan selges dersom det ikke er hentet innen 3 måneder etter at eieren i rekommandert brev er varslet om forvaringen og om at kjøretøyet vil bli solgt dersom det ikke blir hentet. Dersom eieren eller adressen hans ikke er kjent, kan varselet kunngjøres i pressen eller på annen måte. 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 nytt tredje punktum skal lyde:

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

7.5 Endringer i yrkestransportlova

§ 37 h skal lyde:

§ 37 h. Klage og unntak

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

Politidirektoratet kan i særskilde høve gjere unntak frå reglane i kapittelet her.

7.6 Endringer i skatteforvaltningsloven

§ 10-8 (3) 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.

7.7 Lov om overgangsbestemmelser ved overføring av fylkesveiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene

§ 1 Formål

Formålet med denne loven er å regulere rettigheter, forpliktelser og andre spørsmål som oppstår som følge av at Statens vegvesen fra X.X.20XX ikke skal utføre oppgaver for fylkeskommunene på fylkesveinettet iht. veglova som en del av felles veiadministrasjon for riksveiene og fylkesveiene.

§ 2 Ansatte i Statens vegvesen

I forbindelse med endringen av veiadministrasjonen nevnt i § 1 vil ansatte i Statens vegvesen som ikke er omfattet av vilkårene for overdragelse etter arbeidsmiljøloven § 16-1 (1) kunne 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. Ved ansettelse i

en fylkeskommune iht. avtale med staten gjelder ikke regler om offentlig kunngjøring av stilling og kvalifikasjonsprinsippet.

Ansatte fra Statens vegvesen som går over til fylkeskommunene i henhold til avtale etter første ledd skal ha samme rettigheter og plikter som ved direkte anvendelse av reglene om virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven kapittel 16.

Kongen i statsråd kan i forskrift fastsette hvordan overføring av ansatte i Statens vegvesen skal skje dersom det ikke blir enighet mellom staten og fylkeskommunene etter første ledd.

§ 3 Overføring av rettigheter og forpliktelser knyttet til avtaler, deling og oppfølging av avtaler, mm

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 xx.xx.202x. Rettigheter og forpliktelser i henhold til slike avtaler med tredjeparter, kan ikke gjøres gjeldende overfor Statens vegvesen.

Statens vegvesen og fylkeskommunen kan med fire måneders skriftlig varsel til berørte parter kreve at felles avtaler som Statens vegvesen har inngått før xx.xx.20x skal deles i en statlig del og en eller flere fylkeskommunale deler.

Statens vegvesen kan beslutte å følge opp avtaler på fylkesvei for fylkeskommunen, dersom fylkeskommunen skriftlig ber om det.

Fordringshavere og andre rettighetshavere iht. avtaler inngått av Statens vegvesen på vegne av fylkeskommunene kan ikke motsette seg overføring, deling eller videreføring etter første, andre eller tredje ledd eller gjøre gjeldende at overføring, deling eller videreføring utgjør en bortfallsgrunn for rettsforholdet.

§ 4 Overføring av arkiverte dokumenter om fylkesvei fra Statens vegvesen til fylkeskommunen

Fylkeskommunen gis tilgang til dokumenter i Statens vegvesens manuelle og elektroniske arkiver så langt dokumentene kan henføres til arbeid som Statens vegvesen har utført for fylkeskommunen i fylkesveisaker etter veglova. Statens vegvesen avgjør, etter å ha samrådd seg med fylkeskommunen, hvordan dokument/dokumenter skal overføres eller på annen måte gis tilgang til.

Fylkeskommunen kan ikke kreve erstatning for eventuelle feil og mangler som kan tilbakeføres til feil eller mangler i et dokument, i elektroniske eller manuelle arkiver eller som kan knyttes til Statens vegvesens arbeid med å overføre eller stille arkiverte dokumenter til disposisjon for fylkeskommunen. Som mangel regnes også at dokumenter mangler eller ikke kan framskaffes.

§ 5 Ikrafttredelse

Loven ellers gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan bestemme at bestemmelser i loven skal settes i kraft til ulik tid.