



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet: Vegdirektoratet	Saksbehandler/telefon: Olav Sætre / 22073573	Vår referanse: 16/35448-2	Deres referanse: 16/484	Vår dato: 22.04.2016
---------------------------------------	---	------------------------------	----------------------------	-------------------------

Alminnelig høring – Forslag til endring i lov 21.juni 1963 nr 23 om vegar – nytt kapittel om statlig tilsyn med riksveginfrastrukturen for offentlig veg – Vegdirektoratets svar.

Det vises til Samferdselsdepartementets brev av 4. mars 2016, vedlagt høringsnotat med forslag til endringer i vegloven.

A. Grunnlaget for dagens vegtilsyn

Under overskriften «*Nytt kapittel II A Statleg tilsyn med verksemd knytt til riksveginfrastrukturen for offentleg veg*», sies i selve høringsbrevet: «*Vegtilsynets oppgaver og myndighet er i dag regulert i instruks fastsatt av Samferdselsdepartementet i forskrift 15. juni 2012 nr 523 med hjemmel i veglova § 9 første ledd. Departementet foreslår å flytte hjemmelen for Vegtilsynets virksomhet til et nytt kapittel II A i veglova.*»

Plikt for Statens vegvesen til å ha og bruke tilfredsstillende og effektive styringssystemer for å ivareta sikkerhet i veginfrastrukturen for transport på riksveg, ble innført gjennom Samferdselsdepartementets tildelingsbrev av 21.12.2011 til Statens vegvesen, og er ikke en del av Samferdselsdepartementets instruks for Vegtilsynet. Hjemmel for Vegtilsynet til å føre tilsyn med at Statens vegvesen som pliktsubjekt har og bruker slike styringssystem, og andre oppgaver for tilsynet mm, ble fastsatt av Samferdselsdepartementets i instruks for Vegtilsynet den 15. juni 2012, slik det framgår av høringsnotat. Vegdirektoratet er enig i at plikt for Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg til å ha og bruke styringssystem for å ivareta sikkerhet i infrastrukturen for transport på riksveg og bestemmelser om tilsynets virksomhet, hjemles i nytt kapittel II A i vegloven. I pkt C nedenfor foreslår vi at fylkeskommunene og utvalgte kommuner omfattes av bestemmelsene.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

B. Det statlige tilsynet foreslås å være et risikobasert systemtilsyn som i dag.

I høringsnotatet punkt 1 «*Hovudinnhald i høyringsnotatet*» fjerde avsnitt sies det at «*Tilsynet skal gjennomføre risikobasert systemtilsyn på same måte som Vegtilsynet fører tilsyn i dag.*»

Vegdirektoratet er enig i at Vegtilsynet skal være bygd opp som et risikobasert systemtilsyn og føre tilsyn på samme måte som i dag.

Etter vår vurdering er dette en effektiv og formålstjenlig innretning av tilsynet, med sikte på at tilsynsvirksomheten skal bidra effektivt til å forbedre sikkerhet i veginfrastrukturen for transport på offentlig veg. Et risikobasert systemtilsyn er en effektiv tilsynsmetode for forbedring og læring i hele organisasjonen til pliktsubjektene, og som dermed vil bidra effektivt til å bedre sikkerhet i veginfrastrukturen ved transport på hele det vegnettet som pliktsubjektene har ansvaret for. Et tilsyn rettet mot konkrete vegobjekter og/eller hendelser har også verdi, men forbedring og læring vil med en slik tilsynsmetodikk kunne bli mer avgrenset til det konkrete objektet og/eller hendelsen som det er ført tilsyn med.

C. Tilsyn med fylkeskommuner og kommuner

Det er i dag ikke etablert statlig tilsyn med fylkeskommunenes og kommunenes arbeid for å ivareta sikkerhet i veginfrastrukturen for transport på fylkesveg og kommunal veg.

I høringsnotatet sies at «*Fylkesveg og privat veg fell som tidlegare utanfor Vegtilsynets virkeområde*». Kommunene som vegmyndighet for kommunal veg er heller ikke omfattet av Vegtilsynets virkeområde. Avgrensing av det statlige tilsynets virkeområde til bare å gjelde Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg når det gjelder sikkerhet i veginfrastrukturen for transport på riksveg, er ikke drøftet i høringsnotatet.

I vedlegg 1 er inntatt en oversikt over ulykkessituasjonen på riks-, fylkes- og kommunalt vegnett. For å jamne ut at fordelingen av antall drepte og hardt skadde kan variere litt fra år til år, er det i oversikten oppgitt sum ulykker i 5-årsperioden 2010–2014.

Som oversikten viser er antallet hardt skadde og drepte i vegtrafikken høyest på fylkesveg, dernest riksveg og kommunal veg. Sett i lys av at framtidige vekst i persontransporten i de større byområdene er forutsatt løst ved at flere går, sykler eller reiser med kollektive transportmidler, bør det høye antallet hardt skadde og drepte fotgjengere på kommunal veg vies økt oppmerksomhet også i tilsynssammenheng.

Det høye antallet hardt skadde og drepte i vegtrafikken på fylkesveg og i noen kommuner på kommunal veg, gjør det nødvendig å ta i bruk et bredt spekter av virkemidler for å redusere

det samlede ulykkestallet på offentlig veg, jf nullvisjonen. Etter vår vurdering er Vegtilsynet et virkemiddel som er egnet for å føre tilsyn med pliktsubjekter med ansvar for sikkerhet tilknyttet veginfrastrukturen både for riks-, fylkes- og kommunal veg. Vegdirektoratet mener derfor at Vegtilsynets virkeområde bør utvides til å omfatte alle fylkeskommuner inkludert Oslo kommune og kommuner for øvrig hvor risikoen for antall hardt skadde og drepte på kommunalt vegnett er størst.

I de etterfølgende knytter vi våre kommentarer til departementets forslag hvor de avgrensner Vegtilsynets virksomhet til bare å føre tilsyn med Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg når det gjelder sikkerhet i riksveginfrastrukturen for transport på riksveg.

D. Plikt for pliktsubjektet til å ha og bruke tilstrekkelige og effektive styringssystem

I høringsnotatet er det som nevnt foreslått at Vegtilsynet skal være et risikobasert system-tilsyn som fører tilsyn med at pliktsubjektet har og bruker tilstrekkelige og effektive styringssystem for å ivareta sikkerhet i veginfrastrukturen for transport på riksveg. Dagens veglov har ikke bestemmelser som pålegger utbyggingsselskapet for veg og Statens vegvesen å ha slike styringssystemer, noe som er nødvendig for at Vegtilsynet kan føre tilsyn med selskapet. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at det i et nytt kapittel II A i vegloven inntas bestemmelser om at utbyggingsselskapet for veg og Statens vegvesen er pliktige til å ha og bruke tilstrekkelige og effektive styringssystemer som ivareta sikkerhet knyttet til veginfrastrukturen for transport på riksveg. Vegdirektoratet er enige i forslaget.

Tilsynsobjekt – det Vegtilsynet skal føre tilsyn med – er følgelig at pliktsubjektet har og bruker tilstrekkelige og effektive styringssystemer som ivaretar sikkerhet i veginfrastrukturen for transport på de veger som pliktsubjektet har ansvaret for.

I høringsnotatet er det gitt en beskrivelse av tilsynsobjektet som dels definerer hva styringssystemet er, hvilken funksjon det har og systemets innhold. Til beskrivelsen har vi følgende merknader:

- Etter vår vurdering er beskrivelsen noe ujamn med hensyn til detaljeringsgrad, litt fragmentert og på enkelte punkter litt uklar med hensyn til krav til innhold i styringssystemet. Eksempler på dette kommer vi tilbake til nedenfor, men generelt hadde det etter vårt syn vært ønskelig med en mer entydig definisjon, og beskrivelse og avgrensning, av pliktsubjektets styringssystem og hvilke overordnede krav til innhold som stilles. Dette vil være til god nytte for pliktsubjektene i arbeidet med å ha og bruke tilfredsstillende og effektive styringssystemer som lovforslaget forutsetter.
- I høringsnotatet andre avsnitt under overskriften «*Plikt til å ha og bruke tilstrekkelige og effektive styringssystemer*», heter det bl.a.: «*Vegtilsynet skal som tidlegare rette tilsyn mot*

at pliktsubjektet kan dokumentere at dei har bygd opp eit internkontrollsystem, og at det fungerer i praksis. Hensikta er å finne fram til svake punkt i systemet i staden for å fokusere på enkeltstående feilgrep.»

Etter vår mening er pliktsubjektets internkontrollsystem en viktig, men bare en del av pliktsubjektets helhetlige styringssystem. Slik vi har oppfattet Vegtilsynets arbeid til nå – og som vi er enige i – har tilsynet normalt tatt utgangspunkt i og rettet tilsynene mot pliktsubjektets helhetlige styringssystem for det som har vært gjenstand for tilsyn. Vår erfaring er at Vegtilsynet også har hatt en mer omfattende hensikt med tilsynsvirkomheten enn å finne fram til «svake punkt». Vår erfaring er at Vegtilsynets virksomhet har vært innrette både på å påvise mangler og forbedringsområder og tilrettelegge for læring. Parallelt peker Vegtilsynet på områder hvor det bør vurderes å forbedre regelverket. Det er etter vår oppfatning dette mer omfattende grepet som i dag er målet med Vegtilsynet (se Samferdselsdepartementets instruks av 15.6.2012 for Vegtilsynet) og som det etter vårt syn er ønskelig at legges til grunn og videreføres i det forestående lovarbeidet.

- I høringsnotatet fjerde avsnitt under overskriften *«Plikt til å ha og bruke tilstrekkelege og effektive styringssystem»*, er styringssystem beskrevet (definert) slik: *«Med styringssystem meinas eit system for styring av tryggleik og kvalitet tilsvarande dei systema det er krav om i andre transportsektorar, til dømes for jernbaneverksemder gjennom sikkerheitsstyringsforskrifta»*.

Vi er enige i at det er fellestrekk og er endel å lære av hverandre innenfor veg-, bane- og andre transportsektorer når det gjelder å ha og bruke tilfredsstillende og effektive styringssystemer for å ivareta sikkerhet ved transport på henholdsvis veg-, bane- og annen transportinfrastruktur. Vi er imidlertid usikre på hvor langt styringssystemer utviklet for å ivareta sikkerhet i infrastrukturen for transport på eksempelvis jernbane kan brukes for å utforme styringssystemer som er optimale for å ivareta sikkerhet i veginfrastrukturen for transport på riksveg. Så selv om man skal legge opp til å lære av hverandre, vil det etter vår mening være nødvendig at det utvikles egne styringssystemer innenfor vegområdet for effektivt å ivaretar sikkerhet i veginfrastrukturen, tilpasset de forutsetninger, regelverk mm som til enhver tid gjelder for offentlig veg.

Henvisningen til sikkerhetsstyringsforskriften for nasjonale jernbanenett reiser et prinsipielt spørsmål i tilsynssammenheng, nemlig skillet mellom pliktsubjektets plikt til å ha og bruke et tilfredsstillende og effektivt styringssystem for å ivareta sikkerhet i veginfrastrukturen, og det regelverk som Storting, departement eller annet myndighetsorgan beslutter og som har betydning for sikkerhet i veginfrastrukturen for transport på vegen. Vegtilsynets tilsyn og eventuelle pålegg opp mot pliktsubjektet vil være knyttet til at

ppliktsubjektet har og bruker styringssystem som nevnt, herunder at styringssystemet sikrer at relevant gjeldende regelverk blir fulgt. Dersom Vegtilsynet under tilsyn ser behov for at det utvikles nye eller at gjeldende regelverk bør endres (eksempelvis vegsikkerhetsforskrift, tunnelsikkerhetsforskrift, vegnormal, skiltnormal, NS-standard mm), vil ikke Vegtilsynet etter vårt syn kunne pålegge pliktsubjektet å utvikle nytt eller endre gjeldende regelverk. Vegtilsynet må i tilfelle melde opp slike behov på egne måte utenom selve tilsynssaken.

Skillet omtalt i forestående avsnitt framstår i høringsnotatet som uklart. Høringsnotatet kan enkelte steder leses som at standarder anses som en bestanddel av pliktsubjektets styringssystem, mao utgør en del av tilsynsobjektet. Det er i så fall etter vårt syn ikke riktig. Standarder gitt gjennom regelverk (eksempelvis vegnormaler, skiltnormaler, NS-standarder mm) er ikke en bestanddel av pliktsubjektets styringssystemet (tilsynsobjektet), men styringssystemet skal sørge for at relevant gjeldende regelverk blir fulgt.

- I høringsnotatet femte avsnitt under overskriften: *«Plikt til å ha og bruke tilstrekkelege og effektive styringssystem»*, heter det bl.a.: *«Kva som konkret omfattast av kravet til styringssystem vil kunne variere og Vegtilsynet må avgjere dette i den enkelte tilsynssak på bakgrunn av kva som er føremålet med tilsynet.»* Vegdirektoratet er enig i forslaget på dette punkt. De krav som beskrives til styringssystemet i lovforarbeidene bør derfor være på et overordnet nivå, jf foran.
- En betydelig del av arbeidet som pliktsubjektet har ansvar for å få utført med planlegging, utbygging, drift, vedlikehold mm av veg som det har ansvaret for, blir utført av konsulenter, entreprenører mm. Vegdirektoratet er enig i forslaget i høringsnotatet om at pliktsubjektets styringssystem må omfatte systemer for innkjøp og oppfølging av tjenester fra leverandører, så langt styringssystemene har betydning for sikkerhet for transport på veginfrastrukturen som pliktsubjektet har ansvaret for.
- Pliktsubjekta har ifølge høringsnotatet ansvar for å implementere og bruke styringssystemene i sin organisasjon. Vegdirektoratet er enig i forslaget i høringsnotatet.

E. Opplysningsplikt

I høringsnotatet er det beskrevet og fremmet forslag om at pliktsubjektene og deres leverandører har plikt til å utlevere de opplysningene som er nødvendige for å utføre tilsynsarbeid effektivt. I beskrivelsen i høringsnotatet brukes imidlertid ordet «bør» om leverandørenes plikt til å gi opplysninger. I forslaget til lovtekst er leverandørene – slik vi forstår teksten – pålagt samme plikt som pliktsubjektet til å legge fram opplysninger når

Vegtilsynet krever det. Vegdirektoratet mener forslag til lovtekst bør legges til grunn for pliktsubjektets og leverandørenes opplysningsplikt.

F. Oppfølging av tilsyn og tilsynsreaksjoner

Vi har merket oss at det på bakgrunn av Vegtilsynets erfaringer hittil, i utgangspunktet ikke synes å være behov for å innføre bestemmelser om forvaltningsreaksjoner eller sanksjoner. Vi kommentere ikke begrunnelsen i høringsnotatet om å innføre et opplegg med pålegg og sanksjoner, bortsett fra at Statens vegvesen like lojalt som nå, ville ha fulgt opp tilrådninger fra Vegtilsynet når det blir organisert som et forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet.

Vi har ellers følgende kommentarer til forslaget i høringsnotatets punkt om «Oppfølging av tilsyn og bruk av tilsynsreaksjoner»:

- I høringsnotatet gis to omtaler av bruk av tvangsmulkt som kan synes å være noe i strid med hverandre.

I avsnitt syv heter det: *«Departementet foreslår at Vegtilsynet gis myndighet til å vedta pålegg og tvangsmulkt for å sikre at avvik lukkast på tilfredstillande måte. Vedtak om pålegg og tvangsmulkt er i sin natur retta framover i tid ved at det skal bidra til at pliktsubjekta lojalt rettar seg etter dei plikter som følger med ansvaret for utvikling, drift og vedlikehald av vegnettet. Vedtak om pålegg og tvangsmulkt kan vedtakast på objektivt grunnlag utan omsyn til skuld. Det følger også forvaltningslovens krav til sakshandsaming og til vedtakets form og innhald. Det kan på vanleg måte klagast på vedtaket etter forvaltningslovens system, og gyldigheita av vedtaket kan også prøvast for domstolane.»*

I avsnitt tolv heter det: *«Bruk av tvangsmulkt har også blitt vurdert. Det sentrale vilkåret for å ta i bruk denne typen sanksjonar er at ein lovregel, ei forskrift eller eit enkeltvedtak er brote. Plikt til å betale tvangsmulkt krev vedtak. Denne sanksjonstypen har klare likskapstrekk med bøtestraff. Til forskjell frå dei ordinære forvaltningsreaksjonane kjenneteiknast tvangsmulkt ved at det har eit straffeføremål sjølv om det ikkje reknast som straff i straffelova sin forstand. Tvangsmulka er forutan å ha eit straffeføremål, tilbakeskodane og føreset at den som skal ileggjast eit slik gebyr har brote gjeldande reglar forsetteleg eller aktlaust. Tvangsmulka rettar seg mot det som har skjedd mens tvangsmulka er ei reaksjon som føreset manglande retting for å skape eit framtidig oppfyllingspress. Departementet er av den oppfatning at det ikkje er behov for forvaltningsreaksjonen tvangsmulkt for å sikre lojalitet til etterleving av vilkår som gjeld for vegvesenet og Nye Veier AS. Forvaltningsreaksjonane som foreslås – pålegg om retting og tvangsmulkt – bør vere tilstrekkeleg effektive.»*

Framstillingen i de to avsnittene synes som nevnt å stå noe i motstrid til hverandre. Bruken av tvangsmulkt framstår som uklar. Vi regner med at departementet i det videre lovarbeidet ser nærmere på framstillingen på dette punkt.

- Den uklare framstillingen viser imidlertid at vi beveger oss i et grenseland mellom det som kan oppfattes som straff for foretatte handlinger i strid med gjeldende regelverk og det som kan oppfattes som et insentiv for pliktsubjektet til lojal oppfølging av Vegtilsynets konstatering av at avvik fra et regelverk foreligger. Gitt at Vegtilsynet gis myndighet til å vedta sanksjoner, må den økonomiske sanksjonen tydelig ha karakter av et insentiv der plikten til å betale ikke inntre før pliktsubjektet eventuelt har oversittet pålagt frist for retting og at Vegtilsynet i den situasjonen har fulgt opp slik som beskrevet i høringsnotatet.

Hvorvidt insentivet bør kalles tvangsmulkt eller gebyr kan det være grunn til å vurdere nærmere. I og med tvangsmulkt har et straffeformål, se høringsnotatet, vil vi foreslå at man benytter ordet gebyr i stedet. Hvorvidt gebyret skal fastsettes som et fast beløp eller som et dagsgebyr, bør etter vår mening ikke reguleres i loven, men inngå i departementets utfyllende bestemmelser. Fastsettes dagsgebyr må det også gis bestemmelser om når et gebyrpådrag skal opphøre. Å ha klare bestemmelser i regelverket for når gebyrpådrag opphører er viktig bl.a. i de situasjoner der pliktsubjektet og Vegtilsynet er uenige om et avvik er å anse for rettet eller ikke, jf pkt G nedenfor.

- I høringsnotatet heter det (se sitat over): *«Vedtak om pålegg og tvangsmulkt er i sin natur retta framover i tid ved at det skal bidra til at pliktsubjekta lojalt innrettar seg etter dei plikter som følger med ansvaret for utvikling, drift og vedlikehald av vegnettet.»*

Etter vårt syn er denne formuleringen uklar i forhold til den kompetanse som det er forutsatt at Vegtilsynet har. Pliktsubjektenes «..plikter som følger med ansvaret for utvikling, drift og vedlikehald av vegnettet» omfatter vesentlig mer enn plikt til å ha styringssystemer for å ivareta sikkerhet i infrastrukturen for transport på vegnettet. Vi går ut fra at meningen ikke er at Vegtilsynet skal ha kompetanse til å føre tilsyn og eventuelt gjøre vedtak med pålegg om retting og gebyr, i det omfang som høringsnotatet på dette punkt legger opp til.

- Vi er enige i forslaget i høringsnotatet om at Vegtilsynet ikke gis myndighet til å pålegge øyeblikkelig stans av virksomhet hos pliktsubjektene.

G. Økonomiske og administrative konsekvenser.

I høringsnotatet omtales meget kort lukking av avvik knyttet til en ordning med at Vegtilsynet avgir tilrådninger. Saksbehandling, hvem som skal lukke avvik mm knyttet til den foreslåtte ordning med at Vegtilsynet vedtar pålegg om retting og eventuelle sanksjoner, er ikke omtalt.

Spørsmålet om saksbehandling, hvem som skal lukke avvik mm synes mest aktuelt i de tilfeller pliktsubjektet og Vegtilsynet ikke er enige om at pliktsubjektet har oppfylt Vegtilsynets pålegg, og særlig dersom det løper et dagsgebyr. Ved at Vegtilsynet skal føre tilsyn både med utbyggingsselskapet for veg som selvstendig rettssubjekt og Statens vegvesen som statlig forvaltningsorgan, og Vegtilsynet gis myndighet til å fatte vedtak om retting og sanksjoner, bør spørsmålet om lukking omtales nærmere i det videre arbeidet.

H. Klageorgan

Dersom Vegtilsynet får kompetanse til å vedta pålegg om retting i form av enkeltvedtak skal forvaltningslovens bestemmelser om klage følges.

Veglova har i dag en egen bestemmelse om klage i § 11 som henviser til forvaltningsloven. Dette medfører at Samferdselsdepartement som overordnet organ blir klageinstans på de enkeltvedtak som Vegtilsynet måtte fatte. Etter Vegdirektoratets oppfatning taler dette for å plassere bestemmelser om klage i tilknytting til tilsynets virksomhet i veglova § 11.

Plassering av klagebestemmelser forskjellige steder i lova bidrar ikke til nødvendig klarhet, i det man må lese seg til hvilke eventuelle regler som gjelder vedrørende klage knyttet til de forskjellige vedtak. Ved å samle alle klagebestemmelser et sted i lova oppnår man en samlet oversikt som gir bedre informasjon om lovens klagebestemmelser som helhet.

I. Kommentar til selve lovforslaget

Overskriften på nytt kapittel II A bruker uttrykket «..*tilsyn med verksemd (understreket av oss) knytt til riksveginfrastrukturen..*» Denne formuleringen er også benyttet i forslaget til ny § 11a der det heter: «*Vegtilsynet er Samferdselsdepartementet si fageining som skal kontrollere og føre tilsyn med Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg si verksemd knytt til riksveginfrastrukturen for transport på offentlig veg*».

Tilsyn med virksomhet knyttet til riksveginfrastrukturen eller kontroll og tilsyn med Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg sin virksomhet, vil være å tillegge tilsynet vesentlig andre og betydelig mer omfattende kompetanse og oppgaver enn tilsynet har i dag. Slik vi oppfatter forslaget i høringsnotatet ellers er ikke det meningen. For at overskriften på en bedre måte skal gjenspeile hva nytt kapittel II A inneholder foreslår vi at overskriften endres til eksempelvis:

«Kap II A Statleg tilsyn, styringssystem mm for å taka vare på sikkerheit i veginfrastrukturen for transport på riksveg».

Med henvisning til at spørsmålet om hjemlingen også bør omfatte fylkeskommunene og utvalgte kommuner, kan eksempelvis overskriften være:

«Kap II A Statleg tilsyn, styringssystem mm for å taka vare på sikkerheit i veginfrastrukturen for transport på offentlig veg»

Med bakgrunn i ovennevnte, og gitt at Vegtilsynet bare skal føre tilsyn med Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg slik som foreslått i høringsnotatet, vil lovtekst kunne lyde:

Kap II A Statleg tilsyn, styringssystem mm for å taka vare på sikkerheit i veginfrastrukturen for transport på riksveg.

§ 11a Vegtilsynet

Vegtilsynet er Samferdselsdepartementet si fageining som skal føre tilsyn med at Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg oppfyllar plikter som dei er pålagt i § 11 b.

Departementet fastset instruks for Vegtilsynet.

§ 11b Plikt til å ha styringssystem mm

Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg har plikt til å ha og bruke tilstrekkelege og effektive styringssystem som tek vare på tryggleik knytt til sikkerheit i veginfrastrukturen for transport på riksveg

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

§ 11c Opplysningsplikt

Dei som er underlagt tilsyn etter denne lov er pliktig til innanfor fastsett frist å gi dei opplysingane som Vegtilsynet krev og la tilsynet få innsyn i og utlevert naudsynte dokument. Vegtilsynet kan bestemme i kva for form opplysingane skal gis. Det same gjeld entreprenørar, konsulentar og andre som utfører oppgåver eller som elles samhandlar med Statens vegvesen eller utbyggingsselskapet for veg innan Vegtilsynet sitt ansvarsområde.

Opplysningsplikta gjeld berre dei opplysningane som er naudsynte for at Vegtilsynet skal kunne utføre sine oppgåver etter lova.

§ 11d Pålegg om retting

Vegtilsynet kan treffe vedtak om retting innan ein fastsett frist dersom tilsyn viser avvik frå plikta til å ha styringssystem i § 11 b.

Pålegget skal vere skriftleg og innehalde ein frist for når det skal vere utført. Det skal rettast til verksemda som er ansvarleg for forholdet. Kostnadane ved å gjennomføre pålegget skal dekkast av den ansvarlege verksemda.

§ 11e Gebyr

Dersom retting ikkje er gjort innan gjeven frist, kan Vegtilsynet fastsetje eit gebyr. Endeleg vedtak om betaling av gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdsloven § 7-2 (e).

Storleiken på gebyret skal fastsetjast med omsyn til kor viktig det er at pålegget blir gjennomført og kva for kostnader det truleg fører med seg.

Departementet kan gi utfyllande reglar om fastsetting, ilegging og inndrivning av gebyret.

Endringer i veglova § 11:

Nytt annet ledd lyder:

Samferdselsdepartementet avgjer klager over vedtak treft av Vegtilsynet etter kapittel II A.

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

J. Noen andre kommentarer

I høringsnotatet er brukt dels utbyggingsselskap for veg og dels Nye Veier AS. Det bør vurderes å bruke betegnelsen utbyggingsselskap for veg både i beskrivelse og lovforslag. Navnet Nye Veier AS kan selskapet selv endre når det finner det ønskelig.

Vegtilsynet vil ha grenseflater opp mot Statens havarikommisjon for transport (SHT), andre statlige tilsyn og fylkesmannens samordning av virksomheten til statlige tilsyn. Det bør vurderes om man i proposisjonen kort bør omtale disse grenseflatene.

Med hilsen

Terje Moe Gustavsen
Vegdirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

VEDLEGG 1

Ulykkessituasjonen på riks-, fylkes- og kommunalt vegnett 2010–2014.

Fordelingen av antall drepte og hardt skadde på riks-, fylkes- og kommunal veg kan være litt ulik fra år til år. For å jamne ut årlige variasjoner oppgis derfor sum drepte og hardt skadde i 5 års perioden 2010-2014. Fordelingen av antall drepte og hardt skadde på riks-, fylkes- og kommunal veg var i sum i denne 5-års perioden, slik:

Periode 2010-2014 (5 år)	Riks - og europaveg		Fylkesveg		Kommunal veg		SUM
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall
Antall drepte og hardt skadde til sammen på 5 år	1555	38	1864	46	640	16	4059

I tabellen nedenfor er antall drepte og hardt skadde til sammen i perioden 2010-2014, fordelt etter uhellskode på riks-, fylkes- og kommunal veg.

Uhellskode	Riks – og europaveg		Fylkesveg		Kommunal veg		SUM
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall
Utforkjøringsulykker	436	34	735	57	121	9	1292
Møteulykker	719	58	483	39	44	3	1246
Fotgjengerulykker	75	15	191	37	246	48	512
Kryssulykker	120	24	251	49	140	27	511
Påkjørsel samme kjøretning	151	55	100	36	26	9	277
Andre uhell	54	24	104	47	63	29	221
SUM	1555	38	1864	46	640	16	4059

Noen hovedtrekk fra statistikken over antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken i perioden 2010-2014, er:

- Av drepte og hardt skadde i vegtrafikken ble 46 % drept og hardt skadet på fylkesveg, 16 % på kommunal veg og 38 % på riks- og europaveg.
- Antallet drepte og hardt skadde er høyt i alle uhellskoder på fylkesveg, særlig gjelder dette utforkjørings- og kryssulykker. Nærmere 60 % av de som ble drept eller hardt skadet ved utforkjøringsulykker på offentlig veg, ble drept eller hardt skadet ved utforkjøring på fylkesveg. Tilsvarende ble ca. 40 % drept eller hardt skadet i møte-ulykker og ca. 35 % ved påkjørsel i samme kjøretning, drept eller hardt skadet i ulykker på fylkesveg.
- Antallet drepte og hardt skadde ved fotgjengerulykker var høyest på kommunal veg (48 % av de som ble drept eller hardt skadet i denne uhellskategorien).
- På riks- og europaveg var antallet drepte og hardt skadde høyest ved møteulykker og deretter utforkjøringsulykker. Av alle som ble drept og hardt skadet i vegtrafikkuulykker på riksveg, ble nærmere 3 av 4 drept eller hardt skadet i møte- eller utforkjøringsulykker.