



Innst. 94 L

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 143 L (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren)

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram lovendringar som er naudsynte ved gjennomføringa av Meld. St. 27 (2014–2015) På rett spor – Reform av jernbanesektoren.

Departementet gjer i proposisjonen framlegg om endringar i jernbanelova som går ut på å presisere kven som har ansvaret for å ta vare på tryggleiken, stille opp krav om likeverdige vilkår for konkurranse, styrke lovheimlane for tilsynsmyndigheiten, verne om dei som varslar om moglege brot på jernbanelova og for å trygge den nasjonale vernebuinga. Det vert òg gjort framlegg om endringar i pantelova, tinglysingslova og matrikkellova for å syte for at dei nye einingane som vert oppretta med jernbanereforma, får effektive og gode prosessar, særleg knytt til erverv av grunn.

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

Meldinga skildrar ei reform av dagens jernbanesektor. Strukturelle hovudtrekk ved reforma er at Jernbaneverket vil bli omdanna til eit statsføretak som følgjer statsføretakslova (infrastrukturføretaket) og eit direktorat. Infrastrukturføretaket skal ha ansvar for operative oppgåver som drift, vedlikehald og bygging av jernbaneinfrastruktur, trafikkstyring mv.

Direktoratet vil ha ansvar for strategiske og styrande oppgåver, dvs. langsiktig planlegging av infra-

struktur, bestilling av togtilbod, koordinering av trafikktilbodet på jernbanen og samordning av tilbodet med annan kollektivtransport. Vidare vil direktoratet ha eit overordna og heilskapleg ansvar for tryggleik og vernebuing for jernbanen som del av eit samla transportsystem.

Reforma legg opp til meir konkurranse om persontransport med tog. Utføring av fleire byggje-, drifts- og vedlikehaldsoppgåver skal gradvis utsetjast for konkurranse.

NSB-eigde Mantena, som driv vedlikehaldstjenester på rullande materiell, vil bli eit sjølvstendig selskap direkte under Samferdselsdepartementet. Eigedomsselskapet ROM Eiendom AS vil bli overført til det nye infrastrukturføretaket. Vidare vil rullande materiell bli overført frå NSB AS og overteke av eit nyoppretta aksjeselskap underlagd Samferdselsdepartementet. Dette togmateriellet vil brukast av dei togselskapa som vinn konkurranse om trafikkpakkane.

Behova for lovendringar er for det første knytt til den nye organiseringa av Jernbaneverket, som i dag er ein statleg etat under Samferdselsdepartementet. Dei langt fleste lovregulerte oppgåvene som Jernbaneverket gjer i dag, vil bli tatt over av eit statsføretak skilt ut frå staten som eige rettssubjekt.

Reforma vil føre til ei organisering av jernbanesektoren som opnar for fleire aktørar, nemleg fleire persontogselskap og leverandørar. I ein reformert sektor er det av den grunn eit særskild behov for å gjere tydeleg jernbaneverksemdene sitt ansvar for å ta vare på tryggleika for sin del av jernbanesystemet.

Konkurranseutsetting og opprettinga av eit statsføretak med ansvar for den operative drifta vil kunne svekkje moglegheitene staten har til å løyse dei nasjonale vernebuingsomsyna gjennom styring av aktørane. For å oppretthalde den naudsynte graden av vernebuing og samtidig sikre likebehandling av

dei ulike aktørane som driv aktivitet knytt til jernbane, har Samferdselsdepartementet, i samråd med Forsvarsdepartementet, kome til at det er naudsynt å innføre ein nasjonal vernebuingsheimel i jernbanelova.

I kapittel 3 gjer departementet greie for høyringa som er gjennomført i samband med den foreslåtte lovendringa.

I kapittel 4 greier departementet ut om innhaldet i jernbanelova, og korleis lova er foreslått endra.

I kapittel 5 greier departementet ut om lovføresetnader om erverv av grunn.

I kapittel 7, 8, 9 og 10 gjer departementet greie for korleis den foreslåtte lovendringa vil påverke plan- og bygningslova, forvaltningslova, offentleglova, mållova og arkivlova.

I kapittel 11 drøfter departementet dei økonomiske og administrative konsekvensar av den foreslåtte lovendringa.

Departementet har vurdert dei gjeldande lovene i lys av målsetjinga om at reforma m.a. skal medføre effektiv ressursbruk og ein fornuftig arbeidsdeling mellom aktørane i sektoren. Fleire av dei nemnde lov- og forskriftsendringane kjem av eit ønskje om å sikre effektive og rasjonelle prosessar for infrastrukturselskapet, på lik line med dei prosessane som Jernbaneverket har i dag. Dersom desse lovendringane blir vedtekne, er det rimeleg å forvente at dei administrative og økonomiske konsekvensane blir små. Dette følgjer av at både private partar og offentlege styresmakter vil vere i stand til å kommunisere og samhandle med infrastrukturforetaket på liknande vis som det i dag vert gjort med Jernbaneverket. På denne måten kan dei forventane enkelt bli realisert. Dette gjeld fyrst og fremst framlegga som er omtala i kapittel 5.

Det er ei tydeleg uttalt målsetjing at tryggleiken ved jernbanen ikkje bør svekkast ved gjennomføringa av reforma. Dette gjeld òg den nasjonale samfunnstryggleiken og vernebuinga. Tilsvarande er det ønskjeleg å leggje til rette for ein vel fungerande konkurranse på likeverdige og ikkje-diskriminerande vilkår. Desse målsetjingane er det teke omsyn til i forslaga som er gjennomgått i kapittel 4.

Vernebuingsoppgåver og aktivitetar aktørane kan bli pålagde etter den framlagde heimelen i jernbanelova § 6 b, vil berre i liten grad få økonomiske og administrative konsekvensar for dei det gjeld. I dag gjer Jernbaneverket mange av dei oppgåvene som følgjer av den framlagde heimelen. Etter reforma vil desse oppgåvene fordelast mellom det nye infrastrukturforetaket og jernbanedirektoratet, og samla sett vil desse aktørane ikkje bli pålagde nye oppgåver. Departementet legg til grunn at dei etablerte private aktørane har tilfredsstillande vernebuing i dag, og desse vil difor ikkje bli pålagde nokon vesentlige

byrder av administrativ eller økonomisk art. Fører eit pålegg til vesentlege kostnader for dei private aktørane, og kostnadene ikkje vart oppveia av motsvarande fordelar, skal departementet fastsetje eit rimeleg vederlag. Departementet legg likevel til grunn at pålegg berre blir nytta i dei tilfella der det ikkje er mogeleg å nå fram til frivillige ordningar med dei private aktørane.

Dei andre endringsforslaga fører med seg minimale konsekvensar for dei aktørane som er gjenstand for tilsyn, samstundes som tilliten til jernbanen som ei trygg transportform vert styrka. Vidare vil desse endringane m.a. forenkla gjennomføringa av tilsyn for Statens jernbanetilsyn og gjere rettstilstanden for dei som nyttar seg av leverandørar, så vel som for leverandørane sjølve, føreseieleg. Endringane vil truleg òg ha positive verknadar for korleis jernbanemarknadane fungerer.

Å oppheve føresegnene som er nemnde i kapittel 4.4–4.6, vil òg kunne gje ein klårare rettstilstand. Dette har samanheng med innføring av andre føresetnader som følgje av gjennomføring av direktiv 2012/34/EU om eit felles europeisk jernbaneanråde. Samla sett vil desse endringane ha positive effektar for korleis jernbanemarknadane fungerer, ettersom dei gir eit heilskapleg regelverk for tilgang til jernbanenett og relaterte tenester, strukturelle krav til sektoren som m.a. hindrar kryssubsidiering, eit velfungerande marknadsovervakingsorgan mv.

I kapittel 12 kjem departementet med særskilde merknader til nokre paragrafar i jernbanelova.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til proposisjonen.

Komiteen viser til at lovendringsforslaget er en oppfølging av Meld. St. 27 (2014–2015) På rett spor – Reform av jernbanesektoren, som ble vedtatt i Stortinget 15. juni 2015.

Komiteen har merket seg at proposisjonen inneholder viktige grensdragninger og avklaringer og vil fremheve noen av disse.

Komiteen har merket seg at hjemmelen til å ekspropriere skal ligge i Jernbanedirektoratet. Komiteen har merket seg problemstillingen knyt-

tet til nedlegging av private planoverganger. Det er viktig at hensynet til bruksrettshaver ivaretas på en god måte, og vil understreke betydningen av å videreføre viktige prinsipper i det ordinære ekspropriasjonsinstituttet.

Komiteen legger stor vekt på at ansvaret for sikker drift blir ivaretatt i ny struktur, og viser i denne sammenheng til departementets omtale av dette.

Komiteen har for øvrig merket seg grenseoppgangen mellom direktoratet og statsforetaket i forhold til plan- og bygningsloven og vurderingene knyttet til forvaltningsloven, offentlighetsloven, målloven og arkivloven.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, ønsker at jernbanen skal være et konkurransedyktig transportalternativ og spille en langt viktigere rolle – særlig for pendlertrafikken rundt de største byene og for godstransporten mellom landsdelene. Dette er fulgt opp i denne regjeringssperioden gjennom en historisk satsing og gjennom arbeidet med jernbanereformen.

Flertallet viser til Meld. St. 27 (2014–2015) På Rett spor og formålet for reformen:

- Det skilles klart mellom styrende og utførende enheter ved at myndighetsoppgaver er samlet i rene forvaltningsorganer uten tjenesteproduksjon.
- Det tilstrebes at statlig eide selskaper ikke gis fordeler i konkurransen gjennom særfordeler eller kontroll over strategiske innsatsfaktorer.
- Kundens behov (privatpersoner og næringsliv) blir bedre ivaretatt enn i dag gjennom at infrastrukturforvalter vil gis hensiktsmessige rammebetingelser, operasjonell frihet og et tydelig definert ansvar overfor togselskapene, og at det blir konkurranse om å kjøre persontog, noe som vil komme privatpersoner og næringsliv til gode gjennom bedre tjenester.

Flertallet viser til at jernbanen skal være sentral i løsningen på transportutfordringene, og videre til målet om at norsk jernbane i fremtiden skal kjennetegnes ved følgende egenskaper:

- Jernbanen som et offentlig ansvar.
- Kunden i sentrum.
- Langsiktige mål som styrende for utviklingen.
- En sektor som er attraktiv for ansatte og leverandører.
- Sterk statlig koordinering kombinert med aktører som har operasjonell frihet og hensiktsmessige rammebetingelser.
- Sikkerhet og beredskap.

Flertallet viser til at bevilgningene til jernbanen er økt med rundt 50 prosent etter regjeringsskiftet i 2013. Dette innebærer blant annet at det akkumulerte vedlikeholdsetterslepet reduseres for første gang på ti år. Med gjennomføring av jernbanereformen og økte bevilgninger vil jernbanens kunder gradvis oppleve et bedre tilbud gjennom økt forutsigbarhet, bedre materiell og flere avganger.

Flertallet viser til statsrådets brev av 30. oktober 2016 med svar på anmodning fra partene i togstreiken. Det fremgår her at myndighetene vil ta initiativ til at det fastsettes en nasjonal standard for oppfyllelse av førerforskriftens krav til opplæring av lokførere. I brevet nevnes også opprettelse og videre involvering av en bransjeorganisasjon som kan bidra til å oppdatere en nasjonal standard som nevnt. Videre viser flertallet til rapport om en risikoanalyse av jernbanereformen, lagt frem av Safetec 17. oktober 2016. Flere av de risikoforholdene som er nevnt i Safetecs rapport, anbefales avhjulpet ved en bransjeforening. Flertallet slutter seg til at det kan være hensiktsmessig med en bransjeforening for jernbane som særlig kan arbeide med felles utfordringer for å ivareta og helst styrke det gode sikkerhetsnivået vi har i dag. I denne forbindelse bør også spørsmål knyttet til kjøre- og hviletid vurderes. Dette er særlig viktig for fremføring av godstog over lange avstander. Flertallet vil i den forbindelse understreke nødvendigheten av å tilstrebe felles regler med EU, slik at grensekryssende transport ikke støter på unødvendige hindringer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil påpeke at de foreslåtte lovendringene er en følge av den såkalte jernbanereformen. Disse medlemmer er svært skeptiske til den oppsplitting og privatisering som nå foretas av norsk jernbane, og frykter ansvarspulverisering og oppbygging av et stort administrasjonsapparat som følge av alle enheter og selskaper som nå opprettes.

Disse medlemmer viser til sine merknader ved behandlingen av Meld. St. 27 (2014–2015) På rett spor – Reform av jernbanesektoren, jf. Innst. 386 S (2014–2015), der Arbeiderpartiet og Senterpartiet blant annet uttalte følgende:

«Etter komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet sin oppfatning bør en i stedet for å splitte opp Jernbane-Norge enda mer, ha en mer samordnet jernbane.»

Og videre:

«Erfaringer fra så å si alle europeiske land er at det ikke først og fremst er organisatoriske endringer, men viljen til å bruke penger på jernbanen, som avgjør om jernbanen går bra eller ei. Erfaringene fra

storstilt privatisering, som i Storbritannia, er ikke positive. Privatisering medfører et komplisert system, og det er stor fare for at de negative konsekvensene blir større enn de positive: sikkerhet, uoversiktlig tilbud og prisstruktur, dyrere for de reisende, manglende helhet i tilbudet til de reisende og forringelse av de ansattes lønns- og arbeidsvilkår.»

Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn.

Disse medlemmer har merket seg at flere av høringsinstansene hadde til dels store innvendinger mot lovforslaget i høringsrunden som ble gjennomført, uten at regjeringen har tatt det til følge. Disse medlemmer viser blant annet til at Norsk Lokomotivmannsforbund og LO har foreslått at det bør være et uavhengig, overordnet organ som har ansvaret for å sertifisere lokomotivførere. Disse medlemmer viser også til brev fra samferdselsministeren til komiteen av 27. oktober 2016, der han på nytt argumenterer mot at det bør opprettes en uavhengig sertifiseringsordning for lokomotivførere. Disse medlemmer deler ikke regjeringens syn i denne saken, og mener det bør opprettes en nasjonal sertifiseringsordning for lokomotivførere.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en nasjonal sertifiseringsordning for lokomotivførere.»

Disse medlemmer har videre merket seg at Norsk Lokomotivmannsforbund og LO har foreslått at det bør innføres bestemmelser om kjøre- og hviletider for topersonell, lignende det som gjelder for tungtransport på veg. Disse medlemmer er enig i dette, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at det innføres bestemmelser om kjøre- og hviletider for topersonell.»

Disse medlemmer viser til de pågående diskusjonene om pensjonsrettigheter for ansatte i jernbanesektoren. Den såkalte jernbanereformen medfører usikkerhet og press på pensjonsrettigheter for en rekke jernbaneansatte. Disse medlemmer mener det ikke bør være tvil om fremtidig pensjonssystem for ansatte i jernbanesektoren, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre et felles regelverk for pensjon for ansatte i selskaper i jernbanesektoren.»

Disse medlemmer har for øvrig også merket seg at mange av høringsinstansene hadde synspunkter på det som har med nedlegging av private plan-

overganger, styrking av tilsynshjemmel og varslervern å gjøre, og at Jernbaneverket i høringen mente det bør foretas en helhetlig gjennomgang av jernbaneloven.

Komiteens medlemmer fra Venstre og Kristelig Folkeparti mener det er viktig at det føres en god dialog med fagforeningene om pensjon i forbindelse med gjennomføringen av jernbanereformen. Disse medlemmer viser til prosessene som har foregått i Oslo ved omorganiseringen av Sporveien og Ruter, hvor partene har klart å komme til enighet.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen innføre en nasjonal sertifiseringsordning for lokomotivførere.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at det innføres bestemmelser om kjøre- og hviletider for topersonell.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen innføre et felles regelverk for pensjon for ansatte i selskaper i jernbanesektoren.

Komiteens tilråding

Tilrådingen fremmes av komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Komiteen viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren)

I

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. vert det gjort følgjande endringar:

§ 2 skal lyde:

Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak helt eller delvis unnta fra loven *jernbane som i hovudsak har et annet formål enn transport, eller*

som ikke vil utgjøre en vesentlig trafikk sikkerhetsrisiko.

§ 6 annet og nytt tredje ledd skal lyde:

Den som har tillatelse til å drive kjørevei eller trafikkvirksomhet etter første ledd, skal sørge for at virksomheten drives sikkert, og at vilkårene som er satt for virksomheten i eller i medhold av loven, er oppfylt. Dette gjelder selv om deler av driften utføres av én eller flere leverandører.

Den som har tillatelse til å drive kjørevei eller trafikkvirksomhet, skal stanse driften dersom hensynet til sikkerheten tilsier det.

Noverande annet ledd blir nytt fjerde ledd.

Ny § 6 b skal lyde:

§ 6 b (Nasjonal beredskap)

For å sikre nødvendig samfunnssikkerhet og beredskap i ekstraordinære situasjoner, kriser og krig, kan departementet pålegge den som driver aktivitet knyttet til jernbane, å utføre oppgaver i form av

- a) beredskapsplanlegging,*
- b) rapportering eller utveksling av informasjon,*
- c) fysisk og logisk sikring av viktige anlegg og systemer,*
- d) transporttjenester i alle ledd av transportkjeden,*
- e) samarbeid med andre nasjonale eller internasjonale aktører, og*
- f) gjennomføring av eller deltagelse i øvelser og militære operasjoner.*

Medfører et pålegg vesentlige kostnader for den det er rettet mot, og disse ikke oppveies av tilsvarende fordeler, skal departementet fastsette et rimelig vederlag for dette.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om pålegg etter første ledd og vederlag etter annet ledd, herunder hvilke virksomheter som skal omfattes, koordinering av oppgaver mellom virksomheter, regler for utmåling av vederlag, og forholdet til beredskapsplanlegging etter annen lovgivning.

§ 8 a skal lyde:

Departementet gir forskrifter om tilretteleggelse for og gjennomføring av konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane, herunder utfylling av bestemmelsene i §§ 8 b til 8 d.

§ 8 c vert oppheva.

§ 8 d vert oppheva.

§ 8 e vert oppheva.

§ 8 f blir ny § 8 c.

§ 8 g blir ny § 8 d.

§ 10 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

Departementet er klageinstans for vedtak etter første punktum.

§ 11 skal lyde:

Departementet eller den myndighet som departementet bestemmer, fører tilsyn med at bestemmelser gitt i eller i medhold av loven overholdes.

Enhver skal etter pålegg fra tilsynsmyndigheten gi de opplysninger den krever for å utføre sine oppgaver. Tilsynsmyndigheten kan bestemme i hvilken form opplysningene skal gis.

Tilsynsmyndigheten skal til enhver tid ha uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven. En representant for virksomheten har rett til, og kan pålegges, å være til stede under tilsynet. Tilsynsmyndigheten kan likevel bestemme at representanter for virksomheten ikke skal være til stede ved intervjuer av arbeidstakere. Det samme gjelder hvis tilstedeværelsen ikke kan skje uten vesentlig ulempe, eller hvis formålet med tilsynet kan settes i fare.

Alle som utfører tjeneste eller arbeid for tilsynsmyndigheten, har taushetsplikt om innholdet i dokumenter som inneholder meldinger, tips eller lignende om lovbrudd, og om opplysninger om slike dokumenter, når slik informasjon kan bidra til å identifisere avsenderen. Taushetsplikten gjelder også overfor den som opplysningene omhandler. Slik taushetsplikt er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre dersom særlige grunner tilsier det.

Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om korrigerende tiltak.

Tilsynsmyndigheten kan påby stans av driften helt eller delvis når sikkerhetsmessige hensyn krever det. Om nødvendig kan den kreve politiets hjelp til å gjennomføre påbudet.

Departementet kan videre tilbakekalle tillatelse gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten.

Uten hinder av lovbestemt taushetsplikt kan tilsynsmyndigheten og politiet, Nasjonal sikkerhetsmyndighet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap eller tilsvarende myndigheter gjensidig og etter forespørsel utveksle de opplysninger som er nødvendige for å sikre jernbanen mot tilsiktede uønskede handlinger.

§ 11 a første ledd skal lyde:

Departementet fører tilsyn med og kontrollerer at kravene fastsatt i eller i medhold av §§ 7 b og 8 b til 8 d i denne lov er oppfylt, herunder tilsyn med avtaler mellom virksomhet som tildeles avtale om persontransport med jernbane og det offentlige, samt mellom slike virksomheter.

II

I lov 8. februar 1980 nr. 2 om pant skal § 1-11 fjerde ledd fyrste punktum lyde:

Panterett i fast eiendom som erverves av stat, *statsforetak*, fylkeskommune eller kommune til veg- eller jernbaneformål, faller bort ved ervervet.

III

I lov 7. juni 1935 nr. 2 om tinglysing skal § 38 b fyrste ledd fyrste punktum lyde:

Matrikkelenhet ervervet til veg- eller jernbaneformål som eies av stat, *statsforetak*, fylkeskommune eller kommune, kan vedkommende myndighet få grunnbokshjemmel til som eier, når vedkommende myndighet erklærer å være eier.

IV

I lov 17. juni 2005 nr. 101 om egedomsregistrering vert det gjort følgjande endringar:

§ 9 fyrste ledd bokstav f skal lyde:

f) staten, *statsforetak*, fylkeskommunen eller kommunen når grunnen er tileigna til offentlig veg- eller jernbaneformål,

§ 17 fyrste ledd bokstav b skal lyde:

b) staten, *statsforetak*, fylkeskommune eller kommune.

§ 17 annet ledd skal lyde:

Departementet kan i forskrift gi nærare reglar om klarlegging av eksisterande grense *og om kven som*

kan krevje dette, under dette frita frå krav om oppmålingsforretning.

§ 24 fjerde ledd annet punktum skal lyde:

Stat, *statsforetak*, fylkeskommune og kommune kan i sak som gjeld arealoverføring eller oppretting av ny matrikkeleining, stadfeste eigedomsretten ved eigenfråsegn for grunn som skal brukast til offentlig veg eller jernbane.

§ 24 sjette ledd skal lyde:

Departementet kan i forskrift gi nærare reglar om melding til *tinglysing, utferding av martikkelbrev og høve til å stadfeste eigedomsrett ved eigenfråsegn*, og kan under dette fastsetje rutinar som sikrar samsvar mellom matrikkelen og grunnboka.

§ 41 fyrste ledd tredje punktum skal lyde:

Tilsvarande gjeld for andre måleoppgåver som blir utførde på oppdrag av stat, *statsforetak* eller kommune, eller under rettleiing av kommunen eller staten sitt geodetiske fagorgan.

§ 41 sjette ledd skal lyde:

Departementet kan i forskrift gi nærare reglar om oppmålingsarbeid, under dette kva for andre lover retten til å utføre oppmålingsarbeid skal gjelde tilsvarande for *og kven som har rett til å utføre oppmålingsarbeidet*.

V

Lova gjeld frå den tida Kongen fastset.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. november 2016

Nikolai Astrup

leder

Nils Aage Jegstad

ordfører

