



Jernbaneverket

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Henvendelse til: Elling Olav Longva
Tlf.: +47 22 45 53 78
Faks: +47 22 45 54 98
E-post: elling.olav.longva@jbv.no

Dato: 20.04.2016
Saksref.: 201601937-9
Deres ref.: 16/564
Vedlegg:

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jernbaneverket.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

IBAN-NR.
N054769405001888

SWIFT:
DNBANOKK
jernbaneverket.no

Høring – endringer i jernbaneloven og enkelte andre lover som følge av jernbanereformen – høringssvar fra Jernbaneverket

Det vises til brev fra Samferdselsdepartementet datert 8. mars 2016 med høring av endringer i jernbaneloven og enkelte andre lover som følge av jernbanereformen.

Videre vises det til telefonsamtale mellom Erik Syvertsen i Samferdselsdepartementet og Elling Olav Longva i Jernbaneverket hvor departementet innvilget utsatt frist til 20. april 2016.

Jernbaneverket har både noen overordnede kommentarer og kommentarer til enkeltpunkter i høringen, henholdsvis i punkt 1 og 2 nedenfor.

Departementet bør etter vårt syn også innhente synspunkter på høringsforslaget fra Jernbanedirektoratet og Jernbanefrastrukturforetaket SF.

1. Overordnede kommentarer

Revisjon av jernbaneloven

Etter Jernbaneverkets syn bør det vurderes å foreta en full revisjon av jernbaneloven når det gjennomføres en større omorganisering av jernbanesektoren. En slik revisjon er ikke nødvendig for å få gjennomført jernbanereformen, men etter vårt syn er det behov for en gjennomgang av jernbaneloven og vi stiller spørsmål til om det vil være hensiktsmessig å gjennomføre det i forbindelse med reformen. En slik revisjon trenger ikke gjennomføres før jernbanereformen er gjennomført, men kan skje parallelt med eller i etterkant av gjennomføring av reformen.

Hovedgrunnen til at vi mener det bør foretas en full revisjon av jernbaneloven er at i etterkant av at jernbaneloven trådte i kraft i 1993 har det blitt gjennomført et omfattende EU-regelverk om jernbane i norsk rett. EU-regelverket har i hovedsak blitt gjennomført ved forskrifter under jernbaneloven, og hvor loven har blitt endret ved behov for å etablere nødvendige hjemler i loven. Det har ført til mange enkeltstående endringer i loven som står ved siden av de opprinnelige nasjonale bestemmelsene. EU-regelverket har en annen struktur enn de opprinnelige nasjonale bestemmelsene, og etter vårt syn har det ført til uklarheter i loven og at loven har fått en dårlig struktur. I tillegg har det medført at vi har fått et omfattende

forskriftsverk som er strukturert annerledes enn loven. Etter vårt syn er det for øvrig en del uklarheter i jernbaneloven som kan begrunne en revisjon av loven.

Etter Jernbaneverkets syn forsterker jernbanereformen et allerede eksisterende behov for å foreta en revisjon av jernbaneloven.

2. Kommentarer til enkeltpunkter i høringen

Vi følger her samme nummerering som i departementets høringsnotat.

3.3 Lovbestemmelser om erverv av grunn

Jernbaneverket støtter forslagene til endringer i panteloven § 1-11 fjerde ledd, tinglysningslova § 38b første ledd og matrikkellova §§ 9 første ledd bokstav f og 17 første ledd bokstav b.

Jernbaneverket mener imidlertid Samferdselsdepartementet bør vurdere å endre også matrikkellova § 24 fjerde ledd annen setning slik at infrastrukturforetaket får mulighet til å stadfeste eiendomsretten ved egenerklæring i saker som gjelder arealoverføring eller opprettelse av ny matrikkelenhet, jf. nedenfor pkt. 4.3 – 4.5.

Vi kan ikke se at departementet foreslår endringer i jordskifteloven, herunder i jordskifteloven § 1-5 om hvem som kan kreve jordskifte/tiltaksjordskifte. Jordskifteloven § 1-5 tredje ledd lyder som følger: «*Offentleg styresmakt og andre tiltakshavarar med heimel til å ekspropriere til tiltak og anlegg, kan krevje jordskifte etter kapittel 3*».

Forarbeidene til jordskifteloven (Prop.101L (2012-2013) omtaler partstilknytningskravet i lovens § 1-5 knapt og generelt, hvorefter følgende fremgår i pkt. 6.5.3:

«I høve til gjeldande jordskiftelov er det nytt at andre tiltakshavarar kjem på line med offentleg styresmakt når det gjeld å kunne krevje jordskifte. Det avgjerande etter lovforslaget er at det ligg føre ein heimel til å krevje ekspropriasjon. Når tiltaket kan gjennomførast ved ekspropriasjon, spelar det lita rolle for dei tiltaket rammer, om det er i offentleg eller privat regi. Det bør òg vere slik at tiltakshavarar bør kunne velje mellom ekspropriasjon og jordskifte. Som grunneigar har det offentlege same rett som andre til å krevje sak for jordskifteretten. Dersom eit offentleg organ meiner det er nødvendig med jordskifte, kan det overta ein eigedom i det aktuelle området og krevje sak som grunneigar. Det kan òg stillast som vilkår for tilskott at det blir kravd jordskifte.

[...]

Departementet understrekar at offentlege styresmakter ikkje er avhengige av partsstatus for å kunne bruke myndigheit i eit område der det går føre seg eit jordskifte. Alt etter tilhøva og dei lovheimlane som ligg føre, vil offentlege styresmakter kunne velje om dei vil nytte jordskifte, for eksempel makeskifte ved større utbyggingar, eller om dei vil nytte ekspropriasjon og betale erstatningar. Det at eit jordskifte er under behandling, vil ikkje avskjere bruken av offentleg myndigheit, eller tvinge offentlege organ inn i ei partsrolle i jordskiftet for at dei skal kunne ivareta offentlege interesser. Dersom reguleringsvedtak eller vernevedtak gjeld innanfor eit jordskifteområde, må jordskifteretten leggje desse vedtaka til grunn for jordskifteløysinga. Dette gjeld òg i høve til rettar over fast eigedom som er fastsette som vilkår i samband med tillatingar eller dispensasjonar frå ei offentleg styresmakt. Retten kan på den andre sida ta endringar i regulering og planar opp med vedkommande planstyresmakt, om retten meiner at endringar kan vere ønskelege eller nødvendige for å finne ei god jordskifteløysing. Rettar som

er oppretta mellom private, og som altså har ei privatrettsleg forankring, vil retten på den andre sida kunne omforme på vanleg måte som del av eit jordskifte. Eksempel på dette kan vere ved omskiping eller avløyasing». (vår understreking)

Det er infrastrukturforetaket som vil bli eier av kjøreveien. Jernbaneverket legger til grunn at foretaket faller inn under partstilknytningskravet i jordskifteloven § 1- 5 tredje ledd i kraft av å være enten «*offentleg styresmakt*» eller «*andre tiltakshavarar*». Vi anmoder imidlertid departementet om å avklare hvilket av de to alternativene som får anvendelse på foretaket.

Jernbaneverket anmoder videre departementet om å avklare hva som ligger i vilkåret «*med heimel til å ekspropriere til tiltak og anlegg*». Betyr dette at foretaket før krav om jordskifte må ha søkt om ekspropriasjon og fått innvilget slik søknad av direktoratet? Eller er det tilstrekkelig for å kreve jordskifte at mulighetene for å kunne søke om ekspropriasjon er til stede?

Jernbaneverket mener det er viktig å avklare partstilknytningskravet i jordskifteloven § 1-5 tredje ledd før jernbanereformen iverksettes. For flere av strekningene som er under planlegging er det sannsynlig at det må gjennomføres tiltaksjordskifte. I denne sammenheng er det av avgjørende betydning at infrastrukturforetaket har en velfungerende hjemmel til å kreve jordskifte.

Jernbaneverket kan videre ikke se at departementet har fulgt opp vår tidligere anmodning om at foretaket gis tillatelse til å foreta forhåndsundersøkelser i medhold av oreigningsloven § 4.

Oreigningsloven § 4 gir rett til forhåndsundersøkelser av fast eiendom til forberedelse av ekspropriasjonsinngrep. Tillatelse til slik forhåndsundersøkelse gis av lensmannen på landet og politimesteren i byene. Stat eller kommune har en alminnelig rett til å utføre målarbeider og utstikking på offentlig og privat grunn etter matrikkeloven § 41. For slike undersøkelser har Jernbaneverket derfor ikke behov for å benytte oreigningsloven § 4. Infrastrukturforetaket vil derimot ikke kunne påberope seg matrikkeloven § 41. Foretaket vil måtte søke om samtykke til forhåndsundersøkelser etter oreigningsloven § 4 eller søke kommunen om tillatelse etter plan- og bygningsloven § 33-2, med mindre foretaket ved lovendring gis hjemmel til å treffe vedtak om ekspropriasjon og at det fremgår klart at hjemmelen også omfatter forhåndsundersøkelser i forbindelse med forberedelse av ekspropriasjonsinngrepet. Alternativt kan Kongen ved forskrift fastsette at tillatelse til forhåndsundersøkelse etter § 4 første ledd tredje setning til forberedelse av ekspropriasjonsinngrep til jernbaneformål gis til foretaket eller direktoratet.

Når det gjelder forundersøkelser finner vi, i forlengelsen av ovennevnte, grunn til å påpeke det vi oppfatter å være en uheldig – og mulig utilsiktet – forskjell mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen når det kommer til bruken av oreigningsloven § 4. For Statens vegvesens vedkommende er det i dag slik at regionvegsjefen (opprinnelig vegsjefen) har fått delegert fullmakt til å fatte vedtak om forundersøkelser etter oreigningslova § 4, jf. kongelig resolusjon av 15. desember 1972. Etter det Jernbaneverket er kjent med, foreligger ingen tilsvarende fullmakt på Jernbaneverkets hånd, jf. også over. Det var den store utbyggingssatsingen som vi i dag ser på jernbanen, med planlagte prosjekter av nærmest historiske dimensjoner, som gjorde at Jernbaneverket i høringen vedrørende endringen av oreigningsloven § 4 som fant sted 2014/2015 anmodet om at også Jernbaneverket ble utstyrt med fullmakt til å fatte vedtak etter oreigningsloven § 4. Til dette skriver Justisdepartementet i Prop. 67 L (2014-2015) følgende:

«Når det gjeld behovet for delegering av mynde til å treffe vedtak om løyve til førehandsundersøkingar, bør dette fyrst og fremst takast opp med det overordna eller ansvarlege departementet, og det bør avklarast om dette behovet gjeld fleire organ.»

Vi anmoder departementet å vurdere om ikke infrastrukturforetaket gjennom delegasjon bør gis samme fullmakt som Statens vegvesen til å fatte vedtak om forundersøkelser etter oreigningsloven § 4.

4.2.7 Nedleggelse av private planoverganger

Jernbaneverket støtter Samferdselsdepartementets forslag om en egen hjemmel i jernbaneloven for nedleggelse av planoverganger, og har kun to mindre merknader til forslaget.

Den første gjelder at departementet på side 26 femte avsnitt uttrykker at «*[D]ersom nedleggingane medfører infrastrukturtiltak som krev godkjenning etter plan- og bygningslova kan ikkje eigaren av køyrevegen vedta desse.*» Jernbaneverket går ut fra at departementet med dette ikke har ment å innskrenke adgangen for kjøreveiens eier til i et slikt tilfelle å vedta nedlegging i medhold av bestemmelsen *etter* at nødvendig planvedtak er fattet og klagefrist er utløpt.

Den andre gjelder side 15 nest siste avsnitt, hvor det fremgår: «*Det er fyrst når det ligg føre ei krenking av krysningsretten at bruksrettshavar har krav på erstatning. Tolegrensa har i dette høvet vorte overskride, og bruksrettshavar har krav på full erstatning.*» Jernbaneverket går ut fra at det i et slikt tilfelle er tapet som går utover tålegrensen som skal erstattes fullt ut.

4.3 - 4.5 Endringer i panteloven, tinglysingsloven og matrikkellova

Jernbaneverket støtter forslagene til endringer i panteloven § 1-11 fjerde ledd, tinglysingslova § 38b første ledd og matrikkellova §§ 9 første ledd bokstav f og 17 første ledd bokstav b.

Vi kan imidlertid ikke se at Samferdselsdepartementet foreslår noen endring av matrikkellova § 24 fjerde ledd annen setning, som sier følgende: «*Stat, fylkeskommune og kommune kan i sak som gjeld arealoverføring eller oppretting av ny matrikkeleining, stadfeste eigedsretten ved eigenfråsegn for grunn som skal brukast til offentleg veg eller jernbane.*» Infrastrukturforetaket vil ikke være en del av staten, og vil heller ikke være omfattet av ordlyden i denne bestemmelsen. Jernbaneverket vurderer det som hensiktsmessig at foretaket i disse sakene får adgang til å stadfeste eiendomsretten ved egenerklæring, tilsvarende den adgangen Jernbaneverket har i dag. Jernbaneverket mener med dette som bakgrunn at departementet bør vurdere å endre også denne bestemmelsen slik at infrastrukturforetaket får mulighet til å stadfeste eiendomsretten ved egenerklæring etter § 24 fjerde ledd annen setning i loven.

Med hilsen

Elisabeth Enger
jernbanedirektør

Jørn Johansen
direktør Styring og organisasjon

Dokumentet er godkjent elektronisk