



## Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Olav Sætre / 22073573

Vår referanse:  
16/20997-2

Deres referanse:  
16/227

Vår dato:  
18.03.2016

### Svar på alminnelig høring – Forslag til endringer i lov 21.juni 1963 nr 23 veglova med forskrifter og lov 27.juni 2008 nr 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) med forskrifter

Viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 8. februar 2016 med forslag til endring i vegloven med forskrifter samt plan og bygningsloven med forskrifter som følge av etablering av et utbyggingselskap for riksveg, Nye Veier AS.

#### 1. Noen utgangspunkt og generelle merknader

Vegdirektoratet har i sin uttalelse lagt til grunn sentrale forutsetninger som fremkommer av Meld. St. 25 (2014–2015), jf Innst. 362 S (2014–2015). Vi vil spesielt nevne meldingens punktene 2.2 om selskapets oppgaver og portefølje og 2.4 om selskapsform, styring av selskapet og avtaler mellom staten og selskapet.

I meldingen punkt 2.2 heter det innledningsvis: «Regjeringen legger opp til at utbyggingselskapet, med de unntak som er nevnt i omtalen nedenfor, gis et helhetlig ansvar for å prioritere og gjennomføre utbygging innenfor utbyggingsporteføljen som selskapet gis ansvar for». Hva det helhetlige ansvaret omfatter og hvilke unntak som er gjort fra selskapets helhetlige ansvar, er slik vi oppfatter meldingen utdypet både i innledningen i pkt 2.2 og bl.a. i punktene 2.2.1 – 2.2.7.

I meldingen punkt 2.4.1 heter det innledningsvis: «Regjeringen legger til grunn at det overordnede ansvaret for å bygge ut, drifte og vedlikeholde riksvegnettet i Norge ligger hos staten. Det er av betydning at det velges en organisering som ivaretar myndighetens styrings- og kontrollbehov. Samtidig er det viktig at selskapsformen gir selskapsledelsen den ønskede selvstendigheten som har betydning for gjennomføringen av de konkrete riksvegprosjektene som legges til selskapet». Med dette som utgangspunkt og ramme la

regjeringen opp til at selskapet ble etablert som et aksjeselskap etter aksjelovens bestemmelser med 100 pst. statlig eierskap.

Vi har videre merket oss at statens eierskap skal utøves innenfor rammene av aksjelovens bestemmelser og statens prinsipper for god eierstyring. Vi har også merket oss omtalen av statens praktisering av eierstyring (meldingen punkt 2.4.2), herunder omtalen av statens praktisering av aksjelovens § 5–1 og at det i selskapets vedtekter ikke er inntatt en «paragraf 10 bestemmelse» slik det er i enkelte andre selskaper med statlig eierskap. Vi legger også til grunn i våre vurderinger og kommentarer til departementets høringsnotat at selskapets oppgaver og rammene og finansieringen av disse skal hjemles i en egen langsiktig avtale mellom selskapet og staten, jf meldingen punkt 2.4.4.

Med utgangspunkt i meldingen er det vår vurdering at selskapet har et helhetlige ansvar for å finansiere utbyggingen av vegstrekninger i porteføljen som det er gitt ansvar for, herunder å dekke alle utgifter bl.a. til eiendomserverv. Dette omtaler vi nærmere i våre kommentarer til høringsnotatets forslag tilknyttet veglovens § 50. Finansiering av selskapets samlede ansvar for drift og vedlikehold, herunder finansiering, er det i meldingen lagt opp til at departementet kommer tilbake til.

Det overordnede ansvaret for å bygge ut, drifte og vedlikeholde riksvegnettet i Norge, skal ligge hos staten også etter at selskapet er etablert. Med dette som utgangspunkt og at staten i langsiktig avtale fastlegger selskapets oppgaver, rammer og finansiering, er det etter Vegdirektoratets oppfatning ikke nødvendig eller ønskelig å endre bestemmelsene i vegloven §§ 1 og 20. Dette omtaler vi nærmere i våre kommentarer til høringsnotatets forslag på disse punktene.

I høringsnotatet er det drøftet eventuelle endringer i bestemmelsene i veglovens kapittel V. I meldingen legger departementet opp til å arbeide videre med et samlet opplegg for selskapets ansvar for drift og vedlikehold, herunder finansiering. Etter vår vurdering vil avklaringen av selskapets ansvar for drift og vedlikehold som det skal arbeides videre med, kunne ha betydning for hvilken myndighet det eventuelt kan være hensiktsmessig at selskapet gis. Dette omtaler vi nærmere i våre kommentarer til høringsnotatets forslag tilknyttet veglovens § 9 og kapittel V.

Vegdirektoratet har i tillegg følgende merknader til høringsnotatet.

## **2. Til høringsnotat kapittel 3 om endringer i veglova med forskrifter**

### **2.1. Forslag til endring av definisjonen av offentlig veg i vegl. § 1 – høringsnotatet punkt 3.2.**

I vegloven § 1 er offentlig veg definert slik: *«Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV.»*

I høringsnotatet punkt 3.2.2 foreslår departementet å endre definisjonen av veglova § 1 slik at den også omfatter veger som utbyggingsselskapet har drifts- og vedlikeholdsansvaret for. Endringsforslaget lyder: *«Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, eit statleg utbyggingsselskap for veg, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV».*

Etter Vegdirektoratets vurdering er det ikke nødvendig å endre definisjonen av offentlig veg i veglova § 1 fordi om staten etablerer et selskap til å stå for utbygging, drift og vedlikehold av deler av riksvegnettet. Selskapet er et gjennomføringsorgan, et virkemiddel, parallelt med Statens vegvesen som staten ønsker å bruke til å gjennomføre statlig politikk i vegsektoren. Denne rolledelingen synes for det første å framgå klart av meldingens punkt 2.4.1 første avsnitt hvor det under valg av selskapsform bl.a. heter: *«Regjeringen legger til grunn at det overordnede ansvaret for å bygge ut, drifte og vedlikeholde riksvegnettet i Norge ligger hos staten.»* Slik vi forstår meldingen gjelder det for hele riksvegnettet, også for den delen av riksvegnettet som selskapet gis i oppdrag å bygge ut, drifte og vedlikehold. For det andre finansieres selskapets virksomhet på tilsvarende måte som Statens vegvesens virksomhet med statlige midler bevilget årlig over statsbudsjettet og bompenger. For det tredje legges det i meldingens punkt 2.4.4 opp til at selskapet oppgaver, rammer og finansiering vil bli hjemlet i en langsiktig avtale mellom selskapet og staten.

Ved at staten har det overordnede ansvaret for å bygge ut, drifte og vedlikeholde alle riksveger i Norge og utbyggingsselskapet i den sammenheng bare er et virkemiddel som staten tar i bruk for å bygge, drifte og vedlikeholde deler av riksvegnettet, vil det etter vår vurdering ikke være nødvendig å endre veglovens § 1 slik det legges opp til i høringsnotatet. At selskapet er et virkemiddel for staten til å bygge ut, drifte og vedlikeholde deler av riksvegnettet, understrekes også av at selskapet får sine oppgaver, rammer og finansiering gjennom avtale med staten. På mange måter er dette en parallell til ordningen med Offentlig Privat Samarbeid (OPS) der staten ved Statens vegvesen i avtale setter bort oppgaven med å bygge ut, drifte, vedlikeholde en del av riksvegnettet.

Begrepet offentlig veg benyttes flere steder i lov, forskrift og annet regelverk, basert på dagens definisjon av offentlig veg i veglovens § 1. Etter vår vurdering bør man derfor ikke endre definisjonen av veglovens § 1 uten etter en grundig vurdering av konsekvensene en slik endring kan få for myndighetsutøvelse etter annet regelverk. En slik vurdering har ikke vært tidsmessig mulig å gjennomføre som del av høringen.

## **2.2. Forslag til endring av vegl. § 20 første ledd, andre punktum – høringsnotatet pkt. 3.6.1.**

Gjeldende bestemmelser i vegloven § 20 første ledd lyder:

*«Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbetring, vedlikehald og drift av riksvegar, her òg utgiftene til eigedomsinngrep. Fylkeskommunen ber desse utgiftene for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.»*

I høringsnotatet foreslås det endring i denne bestemmelsen tilsvarende forslaget til endring i definisjonen av offentlig veg i veglovens § 1. I notatet foreslås at vegloven § 20 første ledd annet punktum endres slik:

*«Et statlig utbyggingselskap for veg ber disse utgiftene for riksvegar som selskapet har ansvaret for, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.»*

Etter Vegdirektoratets vurdering er det som nevnt ikke nødvendig å endre definisjonen av offentlig veg i veglova § 1 fordi om staten etablerer et eget selskap til å stå for utbygging, drift og vedlikehold av deler av riksvegnettet, jf omtale foran. Med samme begrunnelse er det etter Vegdirektoratets vurdering heller ikke nødvendig å endre veglovens § 20. Selskapet er bare et virkemiddel som staten tar i bruk for å bygge, drifte og vedlikeholde deler av riksvegnettet, og staten dekker utgifter til selskapet ved årlig bevilgning over statsbudsjettet på tilsvarende måte som staten dekker utgifter til Statens vegvesen.

Gitt at departementet finner å ville opprettholde forslaget om endring av vegloven § 20 har vi følgende kommentarer til forslaget:

- For riksveger som selskapet gis ansvar for er det lagt opp til at Statens vegvesen over sitt budsjett, dekker utgiftene til planlegging til og med godkjent kommunedelplan. Selskapet har med unntak for de to strekningene som selskapet etter meldingen også skal ha ansvar for kommunedelplan på, ansvaret fra og med oppstart av reguleringsplan. Forslaget tar ikke opp i seg at utgiftene til planlegging er delt mellom Statens vegvesen og selskapet. Forslaget tar heller ikke opp i seg at utgiftene til drift vil være delt mellom selskapet og Statens vegvesen innenfor selskapets portefølje, jf at det i meldingen er lagt opp til at Statens vegvesen har ansvar for den trafikkmessige drift på riksveg som inngår i selskapets portefølje.
- Slik § 20 første ledd er bygd opp bør man først regulere statens ansvar for utgifter til riksveg, deretter kommunesektorens ansvar for utgifter til fylkesveg og kommunal veg. Dette kan hensiktsmessig gjøres ved å dele den foreslåtte andre setningen i to. Ny andre setning vil da lyde: *«Et statlig utbyggingselskap for veg ber disse utgiftene for riksvegar som selskapet har ansvaret for»*. Ny tredje setning vil lyde: *«Fylkeskommunen ber disse utgiftene for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.»*

### **2.3. Delegering av myndighet etter veglova – høringsnotatet punkt 3.3 og 3.4**

Nye Veier AS må ha godkjenning og tillatelser fra offentlig myndighet for sin virksomhet. Dette gjelder også godkjenning, tillatelser, dispensasjoner m.m som Statens vegvesen er tillagt myndighet til å fatte vedtak om. Dette er ikke til hinder for at selskapet på konkrete områder bør kunne gis myndighet direkte i lov eller forskrift, eller ved delegasjon av myndighet.

Dersom Nye Veier AS skal ha myndighet til å fatte enkeltvedtak slutter Vegdirektoratet seg til forslaget i høringsnotatet om ny delegasjonshjemmel og forslaget til klagebestemmelse.

Ved å legge delegasjonshjemmelen til Samferdselsdepartement åpner dette for en mulighet til løpende å vurdere behovet for slike myndighetsoppgaver hos selskapet. Dette gjelder spesielt når selskapet tildeles ansvar for drift og vedlikehold av de veger som de planlegger og bygger innenfor den til enhver tid gjeldene oppdragsportefølje.

Det følger av Meldingen punkt 2.2 at Nye Veier AS, med de unntak som omtales i Meldingen, gis et helhetlig ansvar for å prioritere og gjennomføre utbygging innenfor utbyggingsporteføljen som selskapet gis ansvaret for. Det uttales videre i Meldingen punkt 2.2.4 at Nye Veier AS skal gis ansvar for drift og vedlikehold for de vegene de bygger. Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med et samlet opplegg for selskapets ansvar for drift og vedlikehold og komme tilbake til dette i god tid før selskapet har bygd ferdig sin første vegstrekning.

Vi savner en omtale i høringsnotat av når det kan være aktuelt med en delegasjon av myndighet. Den foreslåtte hjemmelen er aktuell både ved bygging av ny veg men særlig i forbindelse med drift og vedlikehold av vegen i tilknytning til veglova kapittel V, § 57 mm. Vegdirektoratet mener at det er mer naturlig å vurdere behov for eventuell delegasjon av myndighet spesielt i forhold til veglova kapittel V etter at en samlet vurdering som nevnt er fremlagt og vurdert, se punkt 2.4.

Vi slutter oss til forslaget om å gjøre Vegdirektoratet til klageinstans. Vegdirektoratet er i dag klageinstans for de vedtak som fattes av regionvegkontoret i første instans med unntak i avkjørselssaker hvor Fylkesmannen er klageinstans. Dette vil ivareta hensynet til likebehandling av berørte parter på en tilfredsstillende måte.

#### **2.4. Veglova kapittel V. Byggverk mm, avkjørsle, gjerde og grind med forskrifter – høringsnotatet punkt 3.7**

I høringsnotatet punkt 3.3 foreslås en endring i veglovens §9 som gir departementet hjemmel til å delegere myndighet til et statlig utbyggingselskap for veg, se omtale i punkt 2.3 foran.

Slik vi leser forslaget vil den foreslåtte delegasjonsbestemmelsen, dersom den blir vedtatt, gi departementet hjemmel til ved delegasjon å gi selskapet myndighet etter bestemmelsene i bl.a. veglovens kap V, så langt departementet finner det hensiktsmessig og forsvarlig. Gitt at vår forståelse av høringsnotatets forslag på dette punkt er riktig, er det etter vår oppfatning derfor ikke nødvendig å eventuelt endre bestemmelser i veglovens kapittel 5. Ved å innføre en så vid delegasjonshjemmel i § 9 som høringsnotatet legger opp til, vil departementet kunne gi selskapet den myndighet etter bestemmelsen i bl.a. kapittel 5 som anses nødvendig å forsvarlig.

I meldingen punkt 2.2.4 er det uttalt at Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med et samlet opplegg for selskapets ansvar for drift og vedlikehold, herunder finansiering, og komme tilbake til Stortinget med et slikt opplegg i god tid før selskapet har bygd ferdig første vegstrekning. Etter vår vurdering kan innholdet i selskapets samlede ansvar for drift og vedlikehold ha betydning for om og i tilfelle hvilken myndighet selskapet bør gis. Etter Vegdirektoratets mening bør departementet uansett ikke fremme forslag til endring i bestemmelsen i veglovens kapittel V før selskapets samlede ansvar for drift og vedlikehold er fastlagt.

Gitt at departementet finner å ville opprettholde forslaget om endring av bestemmelser i veglova kapittel V har vi følgende kommentarer til forslaget:

- Innledningsvis i høringsnotatet punkt 3.7.1 er det en omtale av trafiksikkerhet (TS). Det heter i notatet bl.a.:  
*«Kapitlet inneholder bestemmelser om byggverk, avkjørsler, gjerder og grunder, og er utfylt i forskrifter. Bestemmelsene har både tilknytning til utbygging, drift og vedlikehold av veger, men ivaretar også hensynet til trafiksikkerheten. Det er ikke naturlig at selskapet skal få myndighet til å treffe vedtak som har med trafiksikkerheten å gjøre, da dette er en offentlig oppgave».*

Utgangspunktet om at utbyggingsselskapet skal unntas ansvar og beslutninger som vedrører trafiksikkerhet, er ikke i tråd med slik vi oppfatter meldingen. Trafiksikkerhet vil være viktig for det aller meste av det som selskapet skal levere – både innenfor bygging, drift og vedlikehold av del av riksvegnettet. Samferdselsdepartementet bruker dette resonnementet på flere temaer i høringsnotatet. Etter vårt syn må trafiksikkerhet være en grunnleggende forutsetning for det arbeidet selskapet skal gjøre. Trafiksikkerhet er også en del av selskapets virksomhet slik det er utformet i selskapets vedtekter. At selskapet ikke skal overta myndighetsoppgaver som betyr mye for trafiksikkerheten, siden de er et aksjeselskap og ikke myndighetsorgan, er vi derimot enige i.

- I høringsnotatets omtale av § 29 byggegrenser i kryss og langs veg heter det i høringsnotatet bl.a.:  
*«Etter departementets vurdering er byggegrenser ved kryss noe som først og fremst handler om trafiksikkerhet, og er en oppgave som har tilknytning til eiendomsretten til vegen. Departementet foreslår derfor ikke å gi utbyggingsselskapet kompetanse til å fastsette byggegrenser for vegkryss.»*

Henvisningen i høringsnotatet om at byggegrenser i kryss «... først og fremst handler om trafiksikkerhet ..» er etter vår vurdering ikke dekkende. Byggegrenser skal bl.a. bidra til at det er et visst handlingsrom for senere endringer av veganlegget uten å måtte rive/komme i konflikt med byggverk. Byggegrense både i og utenfor kryss er selvstendige grenser som ikke er knyttet til vegens eiendomsgrense, og bestemmes ut ifra vegens funksjon og de begrensninger dette bør medføre på utviklingen langs vegen.

Det er etter vår mening viktig/nødvendig at selskapet besørger innarbeiding av byggegrenser i kryss i reguleringsplaner som fremmes, i tråd med de retningslinjer som gjelder. I høringsnotatet sies det ikke noe om byggegrenser langs veg. Det er viktig/nødvendig at selskapet på tilsvarende måte som for kryss, besørger innarbeidet i reguleringsplanen byggegrenser langs vegen.

- Veglova § 30a er ikke slik det står i høringsnotatet, en bestemmelse om fastsettelse av erstatning. Bestemmelsen er en prosessuelle regel med enkelte vilkår for å kunne kreve erstatning.
- Vi er enige i høringsnotatets forslag i punkt 3.7.9 om at utbyggingselskapet ikke gis myndighet til å behandle spørsmål om avkjørselsetablering.

I notatet åpnes det imidlertid for at «Utbyggingselskapet kan gi tillatelse til avkjørsel som blir vedlikeholdt av selskapet», begrunnet med analogi til at «SVV kan delegere slik kompetanse til kommunen» mm. Det burde framgå tydeligere avgrensninger for hvilke avkjørsler/formål selskapet kan tillate, og hva som likestiller selskapet med kommunen. Vi går ut fra at dette kun skal gjelde for avkjørsler som ikke er til almen benyttelse, men avkjørsler som etableres av hensyn til eksempelvis driften av vegen og som vedlikeholdes av selskapet.

- I punkt 3.7.11 foreslår departementet bl.a. å frita selskapet fra «å holde vannløp under avkjørsler åpne». Det heter:  
*«Siden departementet går inn for at utbyggingselskapet ikke får kompetanse til å gi tillatelse til avkjørsel etter § 40, er det ikke aktuelt at utbyggingselskapet får kompetanse til å sette vilkår. Videre mener departementet at avkjørsler først og fremst er en offentlig oppgave, og det er derfor ikke naturlig å gi utbyggingselskapet kompetanse eller plikter etter denne bestemmelsen».*

At selskapet ikke skal kunne gis kompetanse eller plikter etter vegloven § 43 kan etter vår vurdering bl.a. skape en upraktisk arbeidsdeling mellom selskapet og Statens vegvesen. Det er imidlertid vanskelig å kommentere høringsnotatets forslag til bestemmelse ytterligere før selskapets samlede ansvar for drift og vedlikehold er nærmere fastlagt.

- I høringsnotatet foreslås endring i vegloven § 31 som skal gi selskapet kompetanse til å gi pålegg om å fjerne ev. skjære ned vegetasjon. I forslaget heter det:  
*«Etter departementets vurdering har dette tilknytning til drift og vedlikehold, og utbyggingselskapet bør derfor få delegert kompetanse til å gi slike påbud.»*

Vegdirektoratet er enige i forslaget i høringsnotatet om at selskapet kan delegeres slik kompetanse.

Videre heter det i høringsnotatet: «... Trærne, buskene og plantevekstene blir skåret ned i det offentliges interesse, og departementet legger til grunn at staten vil betale vederlaget.»

Etter vår vurdering er selskapets ansvar for å besørge fjerning av trær, busker og plantevekster en del av selskapets driftsansvar som selskapet skal dekke utgiftene til. Det vises for øvrig til omtalen under punkt 2.7 om eiendomserviv.

### **2.5. Konkurs og kreditorenes dekningsrett – høringsnotatet punkt 3.6.2**

Det foreslås en ny bestemmelse i veglova § 22 med forbud mot at konkursbo kan tre inn i avtalen mellom staten og utbyggingsselskapet dersom selskapet går konkurs. En konkursbehandling innebærer en avvikling av utbyggingsselskapets virksomhet.

Vi savner en begrunnelse for å fravike dekningslovens bestemmelser på dette punkt. Etableringen av selskapet reiser spørsmålet om forholdet til statens interesser fremstår med en slik tyngde at det i tilstrekkelig grad begrunner en begrensning i boets inntredelsesrett. En slik bestemmelse er et inngrep i den mulighet boet har på vegne av kreditorene til å sikre dekning for sine utestående krav. Dette vil kunne være en valgt mulighet for boet til å sikre seg midler til kreditorene ved for eksempel å holde vegen åpen for trafikk for på den måten å sikre seg vederlag etter avtalen med staten. En slik situasjon der selskapets konkursbo kan være ansvarlig for å oppfylle avtalen med staten kan berøre de offentlige interesser som utbyggingsselskapet skal ivareta ved å holde riksvegen åpen for trafikk.

Vegdirektoratet har ut over dette ikke merknader til høringsforslagets forslag om at konkursboet ikke skal ha rett til å tre inn i utbyggingsselskapets avtaler med Staten om bygging, drift og vedlikehold av riksveg.

### **2.6. Vegsikkerhetsforskriften og tunnelsikkerhetsforskriften – høringsnotatet punktene 3.5.2 og 3.5.3**

Vegdirektoratet har ingen merknader til forslagene.

Vi peker imidlertid på at det i ny § 14 (side 9) vises til §2, fjerde ledd. Ettersom tredje ledd i § 2 foreslås opphevet, må referansen endres og vise til «tredje ledd».

Videre heter det i kapittel 3.5.3.1 Gjeldende rett på side 7 at Tunnelsikkerhetsforskriften gjelder TEN-T vegnettet. Dette er feil, – «og på andre riksveger» må også inngå her.

### **2.7. Veglova kap. VI Eiendomsinngrep mm med forskrifter – høringsnotatet punkt 3.8**

#### ***Vedtak om/tillatelse til ekspropriasjon***

I punkt 2.2 i meldingen framgår at utbyggingsselskapet har et helhetlig ansvar for å prioritere og gjennomføre utbygging innenfor utbyggingsporteføljen som selskapet gis ansvar for.

Innenfor eiendomserverv er det lagt til grunn at hjemmel til å fatte selve ekspropriasjonsvedtaket skal beholdes hos offentlig myndighet. Det er forutsatt at myndighet til å fatte vedtak om eller gi selskapet tillatelse til ekspropriasjon skal være en myndighetsoppgave som ligger til Statens vegvesen eller kommunen, jf meldingen punkt 2.2.6.

Når vedtak om eller tillatelse til å ekspropriere eiendom foreligger, er det i meldingen lagt opp til at selskapet har ansvar for å begjære skjønn og stå som part til rettskraftig skjønn



foreligger. Slik vi oppfatter meldingen på dette punkt innebærer det bl.a. at det tilligger selskapet å vurdere og eventuelt benytte rettsmidler som overskjønn og anke. Det er også selskapet som vil være part fram til rettskraftig skjønn foreligger, dersom motparten benytter rettsmidler.

Når det gjelder bakgrunnen for forslaget er det i høringsnotatet tredje avsnitt under punkt 3.9.2 (trykkfeil, skal nok være 3.8.2) uttalt:

*«I praksis vil dette innebære at selskapet utarbeider grunnlag for at Statens vegvesen eller kommunen kan fatte vedtak om/gi selskapet tillatelse til å ekspropriere. Når tillatelse til å ekspropriere eiendom er gitt, legger departementet opp til at utbyggingsselskapet har ansvar for å begjære skjønn, og opptre på vegne av staten (lovlig stedfortreder) i skjønnssaken til rettskraftig skjønn foreligger.»*

Ut fra ordlyd og forslaget for øvrig er det i høringsnotatet ikke uten videre klart hvilken ordning det legges opp til.

Å fatte vedtak om ekspropriasjon er eksempelvis ikke det samme som å gi tillatelse til å ekspropriere. Det førstnevnte, som er ordningen etter dagens veglov § 50, innebærer at det er vedtaksmyndigheten som selv eksproprierer og skaffer seg eiendomsretten, mens det sistnevnte, som er ordningen etter blant annet oreigningsloven, innebærer at det er en annen enn vedtaksmyndigheten som blir ekspropriant, eksproprierer og får eiendomsretten.

Opplegget i meldingen og høringsnotatet når det gjelder de veger selskapet skal bygge, er at staten skal ha eiendomsretten. Gitt dagens bestemmelser i vegloven § 50 kan dette bare skje ved at staten v/ vegmyndighet for riksveg fatter vedtak om ekspropriasjon og står som saksøker (ekspropriant) i ekspropriasjonssaken. Selv om ordlyden i høringsnotatet kan være litt uklar, legger notatet, så vidt vi kan se, også opp til en slik løsning. Selskapets rolle i disse sakene skal være å opptre på vegne av vegmyndigheten etter særskilt fullmakt. For å gjøre det klart at selskapet har den nødvendige fullmakt, er det foreslått tatt inn en særskilt bestemmelse om dette i forskriften til vegloven § 50.

Etter vår vurdering er forslaget som det legges opp til i høringsnotatet med at Statens vegvesen fatter vedtak om ekspropriasjon og står som saksøker (ekspropriant) og at selskapet gis fullmakt til å opptre på vegne av Statens vegvesen som saksøker, en mulig løsning.

Ut fra at selskapet i henhold til meldingen skal ha ansvar fram til rettskraftig skjønn foreligger, må imidlertid fullmakten omfatte at selskapet kan benytte rettsmidler som overskjønn og anke, samt stille som part dersom motparten benytter slike rettsmidler. Det må også tas med en fullmaktshjemmel til at selskapet kan søke om forhåndstiltredelse etter oreigningslova § 25 og til å begjære tvangsfullbyrdelse.

Etter vår vurdering er det behov for å bearbeide forslaget som ligger i høringsnotatet med sikte på å klargjøre selskapets rolle og ansvar samt tydeliggjøre innholdet i selskapets fullmakter til å opptre på ekspropriantens vegne som beskrevet ovenfor. I fullmakten bør

også inngå at selskapet har fullmakt til å opptre på ekspropriantens vegne når motparten bruker rettsmidler. Vi er enige i at utformingen av en slik fullmakt gis i forskrifts form.

I stedet for ordningen med at Statens vegvesen fatter vedtak om ekspropriasjon og selskapet gis nødvendige fullmakter til å opptre på saksøkers (ekspropriantens) vegne fram til rettskraftig skjønn foreligger, kan veglovens § 50 endres slik at vegmyndigheten for riksveg kan gi selskapet tillatelse til å ekspropriere til de formål som følger av § 50 første og andre ledd. I dette tilfellet vil selskapet bli ekspropriant med de rettigheter og plikter som følger med det. Man følger i realiteten prinsippene som er nedfelt i oreigningsloven. Det bør i dette tilfellet framgå av lovbestemmelsen at staten blir eier av eiendom som selskapet erverver, slik meldingen legger opp til. Selskapets stilling som ekspropriant gjør at selskapet kan bruke rettsmidler som overskjønn og anke, samt søke om forhåndstiltredelse og begjære fullbyrdelse hos namsmyndighetene.

Det antas at selskapet i likhet med Statens vegvesen vil inngå avtaler om forhåndstiltrede og i den forbindelse avtale at dersom partene ikke blir enige om erstatningen ved senere forhandlinger, så skal erstatningen avgjøres ved skjønn (avtaleskjønn). Da dette er forhold som ikke vil inngå i arbeidet med endring av vegloven § 50 med forskrifter, kommenterer vi ikke dette nærmere nå.

#### ***Selskapets økonomiske ansvar ved eiendomsinngrep.***

I første avsnitt under pkt. 3.9.2 i høringsnotatet står det følgende:

*«Som det fremgår av Meld. St. 25 (2014–2015) punkt 2.2.4, foreslår departementet at staten, og ikke selskapet, skal eie vegene og veggrunnen. Eventuell eiendomsavståelse skjer derfor til fordel for staten, og i det offentliges interesse. Det er derfor staten som skal betale en eventuell erstatning.»*

Vi forstår høringsnotatet slik at det er staten v/Samferdselsdepartementet som skal betale utgiftene med grunnerverv for de veger som selskapet skal bygge, drifte og vedlikeholde. Vi mener dette ikke er i tråd med det helhetlig ansvaret som selskapet er forutsatt å ha, jf meldingens punkt 2.2. Slik vi leser meldingen skal selskapet ha det hele og fulle økonomiske ansvaret for utbyggingen av porteføljen som det er gitt ansvar for, herunder alle utgifter til eiendomserverv. Etter vår vurdering kan det for øvrig ikke være noe formelt til hinder for at selskapet gjennom avtale eller bestemmelser ellers betaler alle utgifter til erverv av eiendom selv om statens skal eie den.

Det kan også synes som det i høringsnotatet ikke er fullt samsvar mellom forslaget om at staten skal betale utgifter til eiendomserverv og forslaget til nye bestemmelser i vegloven § 20, jf. punkt 3.6.1.2 i notatet. Utformingen av § 20 innebærer at utbyggingselskapet skal dekke alle utgifter for de vegene selskapet har ansvaret for. Erstatninger til eiere som må avstå eiendom er en ordinær utgift ved bygging, og som selskapet – slik forslaget til endringer i veglovens § 20 lyder – skal dekke.

Hvis forslaget om at staten skal dekke kostnadene til eiendomserverv opprettholdes, må dette følges opp budsjettmessig. Departementet må også bygge opp nødvendig administrasjon. Vi legger til grunn at dette i så fall er en ordning som departementet administrerer som del av avtalen mellom departementet og selskapet. Ordningen må etter vår vurdering i tilfelle omfatte utgifter til eiendomserverv, og eventuelle saksomkostninger mm, enten erstatningen fastsettes gjennom avtale, i avtaleskjønn eller skjønn i tilknytning til ekspropriasjon. Det må også omfatte utgifter forbundet med at motparten benytter ulike rettsmidler.

Ordningen med at staten skal utbetale erstatning mm for eiendomserverv som selskapet har stått for, vil pådra staten ikke uvesentlige utfordringer, i tillegg til at staten må bygge opp en administrasjon. Erfaringsmessig melder det seg flere spørsmål knyttet til utbetalingene som bare de som har inngått avtalene om erverv av eiendom kan gi svar på. Nærhet mellom oppgjørs- og ervervsfunksjonen er derfor nødvendig. Denne nærheten mister man hvis de to funksjonene blir adskilt organisatorisk og ansvarsmessig. Det vil også kunne medføre en merbelastning for den det er ervervet eiendom fra, panthavere m.fl. fordi det kommer en saksbehandler til inn i eiendomservervet.

At ansvar for å betale erstatninger ligger hos andre enn den som inngår avtalen, kan også ha andre utilsiktede virkninger. Eksempelvis vil selskapet mangle et viktig incitament til å holde erstatningene på et forsvarlig nivå ut fra tanken om at den som i tilfelle inngår avtalen ikke har ansvar for å dekke utgiftene. Dette vil ikke være et problem når erstatningen fastsettes ved skjønn.

Som det framgår av beskrivelsen over omfatter utgifter til erverv av eiendom mer enn bare erstatninger. Lønn og øvrige utgifter for det personell som utfører oppgavene, utgifter til domstolsbehandling og advokatsalærer, er eksempelvis også en del av ervervsutgiftene. Disse utgiftene er ikke omtalt i lovforslaget. Hvis det er forutsetningen at selskapet skal dekke disse, vil ansvaret for utgifter til eiendomserverv i realiteten bli delt mellom selskapet og staten ved Samferdselsdepartementet.

### **3. Til høringsnotat kapittel 4 om endringer i plan og bygningsloven med forskrifter**

Vi har ikke merknader til forslaget i punkt 4.1.1 i høringsnotatet.

Høringsnotatets punkt 4.2.1 inneholder forslag om at unntaket for ansvar og kontroll i forskrift om byggesak § 4-3 bokstav a utvides til også å omfatte det statlige utbyggingsselskapet.

Vi har ingen innvendinger til selve forslaget til forskriftsendring, men legger til grunn at kravene til vegbygging etter vegnormalene mv også skal gjelde for selskapet.

Vi forstår det slik at dette også er forutsatt fra departementets side. Følgende setning i høringsnotatet (s 18 nest siste avsnitt) kan imidlertid gi inntrykk av at det er aktuelt å etablere et alternativt regelverk til vegnormalene:

*«Ved et eventuelt fravik fra reglene som gjelder for Statens vegvesen må det gjennomføres risikovurderinger som godtgjør at det alternative regelverket er minst like godt som det man søker fravik fra.»*

Vi går ut fra at man med «reglene som gjelder for Statens vegvesen» mener vegnormalene. De gjelder ikke bare for Statens vegvesen, men for alle offentlige veger, hjemlet i forskrift til vegloven. Dette inkluderer all riksveg, også de riksveger som utbyggingselskapet for veg er gitt i ansvar å bygge ut. Vi foreslår her følgende omformulering:

*«Ved eventuelt fravik fra krav i vegnormalene skal det sendes søknad til Vegdirektoratet etter fastsatte rutiner. I søknaden skal konsekvensene av fraviket dokumenteres og avbøtende tiltak for å minimalisere ev. negative konsekvenser av fraviket foreslås»*

Styring- og strategistab  
Med hilsen

Lars Aksnes  
Direktør

Sætre Olav  
Fagdirektør

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*