



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 159 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i veglova og plan- og
byggningsloven (tildeling av
begrenset myndighet til et statlig
utbyggingsselskap for veg)

Innhold

| | | | | | |
|----------|--|----|----------|---|----|
| 1 | Proposisjonenes hovedinnhold | 5 | 3.5.3 | Høringsinstansenes syn | 11 |
| | | | 3.5.4 | Departementets vurdering | 11 |
| | | | 3.6 | Veglova kapittel V. Byggverk m.m. avkjørsle, gjerde og grind | 11 |
| 2 | Bakgrunnen for endringsforslagene og høringen | 6 | 3.6.1 | Gjeldende rett | 11 |
| 3 | Endringer i veglova | 7 | 3.6.2 | Forslaget i høringsnotatet | 11 |
| 3.1 | Veglova § 1 | 7 | 3.6.3 | Høringsinstansenes syn | 11 |
| 3.1.1 | Gjeldende rett | 7 | 3.6.4 | Departementets vurdering | 12 |
| 3.1.2 | Forslaget i høringsnotatet | 7 | 3.7 | Høringsinstansenes syn til øvrige bestemmelser i veglova | 12 |
| 3.1.3 | Høringsinstansenes syn | 7 | | | |
| 3.1.4 | Departementets vurdering | 7 | 4 | Endringer i plan- og bygningsloven | 12 |
| 3.2 | Veglova § 9 | 7 | 4.1 | Gjeldende rett | 12 |
| 3.2.1 | Gjeldende rett | 7 | 4.2 | Forslaget i høringsnotatet | 12 |
| 3.2.2 | Forslaget i høringsnotatet | 7 | 4.3 | Høringsinstansenes syn | 13 |
| 3.2.3 | Høringsinstansenes syn | 8 | 4.4 | Departementets vurdering | 13 |
| 3.2.4 | Departementets vurdering | 8 | 5 | Administrative og økonomiske konsekvenser | 13 |
| 3.3 | Veglova § 11 | 8 | 6 | Særskilte merknader | 13 |
| 3.3.1 | Gjeldende rett | 8 | 6.1 | Merknader til endringene i veglova | 13 |
| 3.3.2 | Forslaget i høringsnotatet | 9 | 6.2 | Merknader til endringer i plan- og bygningsloven | 14 |
| 3.3.3 | Høringsinstansenes syn | 9 | | | |
| 3.3.4 | Departementets vurdering | 9 | | | |
| 3.4 | Veglova § 20 | 9 | | | |
| 3.4.1 | Gjeldende rett | 9 | | | |
| 3.4.2 | Forslaget i høringsnotatet | 9 | | | |
| 3.4.3 | Høringsinstansenes syn | 9 | | | |
| 3.4.4 | Departementets vurdering | 10 | | | |
| 3.5 | Veglova § 21 | 10 | | | |
| 3.5.1 | Gjeldende rett | 10 | | | |
| 3.5.2 | Forslaget i høringsnotatet | 10 | | | |
| | | | | Forslag til lov om endringer i veglova og plan- og bygningsloven | 15 |



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 159 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i veglova og plan- og bygningsloven (tildeling av begrenset myndighet til et statlig utbyggingsselskap for veg)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 16. september 2016,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonenes hovedinnhold

Et statlig utbyggingsselskap for veg, Nye Veier AS (selskapet), ble etablert med virkning fra 1. januar 2016. Som varslet i Meld. St. 25 (2014–2015) er det behov for enkelte lov- og forskriftsendringer knyttet til opprettelsen av selskapet.

Departementet har gjennomgått og vurdert om etableringen av utbyggingsselskapet gjør det nødvendig eller hensiktsmessig å foreta endringer i veglova med tilhørende forskrifter. I denne sammenheng har departementet også vurdert om det på enkelte områder kan være hensiktsmessig å gi utbyggingsselskapet en begrenset kompetanse til å utøve myndighet i tilknytning til utbygging, drift og vedlikehold av vegene.

Samferdselsdepartementet har utarbeidet forslag til endringer i veglova og plan- og bygningsloven og forskrifter til disse lovene. Endringsforslagene er en konsekvens av regjeringens reformer innenfor vegsektoren og innebærer ikke ny politikk utover hva som tidligere er lagt fram.

Nedenfor følger de mest sentrale lovendringsforslagene i proposisjonen.

Om endringsforslag i veglova

Veglova § 9 gir adgang til å tildele myndighet etter veglova. Utbyggingsselskapet er et operativt organ som skal bygge, drifte og vedlikeholde riksveger, og skal i utgangspunktet ikke være et myndighetsorgan med myndighet til å treffe enkeltvedtak eller gi forskrifter. Dette bør imidlertid ikke være til hinder for at selskapet på enkelte konkrete områder gis myndighet til å treffe enkeltvedtak, når dette bidrar til hensiktsmessig og effektiv gjennomføring av selskapets oppgaver og for øvrig er forsvarlig.

Departementet foreslår at det tas inn en generell bestemmelse i § 9 som gir Samferdselsdepartementet adgang til å legge myndighet etter veglova til et statlig utbyggingsselskap for veg. Myndigheten skal være begrenset til enkeltvedtak som gjelder utbygging, drift og vedlikehold av riksveger selskapet har ansvaret for. Departementet vil fortløpende vurdere innenfor hvilke konkrete områder utbyggingsselskapet skal få kompetanse til å treffe enkeltvedtak.

Når utbyggingsselskapet gis kompetanse til å treffe enkeltvedtak etter § 9, må det fastsettes hvem som skal være klageorgan for selskapets vedtak. Departementet foreslår å endre veglova § 11 slik at Vegdirektoratet, som i dag er klage-

instans for vedtak fattet av regionvegkontoret, også ivaretar denne rollen for selskapet.

Utbyggingsselskapet skal være ansvarlig for utbygging, vedlikehold og drift av utvalgte riksvegstreknings, og vil være den som bærer utgiftene for disse strekningene. Departementet mener at det derfor er nødvendig å endre veglova § 20 slik at utbyggingsselskapet bærer utgiftene for de strekningene selskapet har ansvaret for.

Utbyggingsselskapet er et aksjeselskap, og kan derfor slås konkurs om det ikke kan oppfylle sine forpliktelser. Siden avtalene selskapet vil ha med staten er spesielle og av stor samfunnsmessig betydning, mener departementet at staten ikke bør risikere at selskapets konkursbo trer inn og viderefører avtaleforholdet. Departementet foreslår en ny bestemmelse i veglova (§ 22) som fraviker dekningsloven § 7-3 om konkursboets rett til å tre inn i skyldnerens avtaler, og hindrer at konkursboet trer inn i selskapets utbyggingsavtaler med staten og eventuell avtale om drift og vedlikehold. Bestemmelsen er parallell til veglova § 21 som gjelder avtaler mellom vegmyndighetene og et selskap som skal finansiere og stå for utbygging av en offentlig veg og stå for drift og vedlikehold av vegen i minst ti år etter den er åpnet for trafikk.

Om endringsforslag i plan- og bygningsloven

Samferdselsdepartementet foreslår at utbyggingsselskapet gis myndighet etter plan- og bygningsloven § 3-7 til å varsle oppstart av planarbeid og utarbeide og fremme forslag til planprogram, kommunedelplan og reguleringsplan.

2 Bakgrunnen for endringsforslagene og høringen

Regjeringen la i Meld. St. 25 (2014–2015) fram forslag om å opprette et utbyggingsselskap for veg. Selskapet ble opprettet 4. mai 2015 og gitt navnet Nye Veier AS. Meldingen ble med grunnlag i Innst. 362 S behandlet i Stortinget 15. juni 2015. Stortinget ga sin tilslutning til regjeringens reformarbeid for vegsektoren. Utbyggingsselskapet skal stå for utbygging av utvalgte vegstreknings i riksvegnettet som inngår i TEN-T-vegnettet (Trans-European Transport Network). Utbyggingsselskapet skal etter avtale også gis ansvar for drift og vedlikehold av de vegstrekningene selskapet har bygget ut.

Stortingets vedtok 14. desember 2015 Prop. 31 L (2015–2016) om forslag til lov om overføring

av offentlige og private rettsforhold fra Statens vegvesen til et statlig utbyggingsselskap for veg. Loven trådte i kraft fra 1. januar 2016. Med dette var det formelle grunnlaget for å regulere overgangsspørsmål i tilknytning til overføring av private og offentlige rettsforhold fra Statens vegvesen til utbyggingsselskapet på plass.

I Meld. St. 25 (2014–2015) er det i punkt 2.5.1 lagt til grunn at det er behov for enkelte endringer i veglova med forskrifter i forbindelse med at utbyggingsselskapet blir opprettet og får ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av enkelte riksvegstreknings. I denne proposisjonen legger departementet fram forslag til endringer i veglova og plan- og bygningsloven.

Som redegjort for i Meld. St. 25 (2014–2015) punkt 2.2.2, skal selskapet etter avtale med departementet ha ansvaret for utbygging av utvalgte vegstreknings innenfor TEN-T-vegnettet (Trans-European Transport Network). Selskapet skal etter avtale med departementet også kunne gis ansvar for drift og vedlikehold av vegstreknings selskapet har bygd ut. Statens vegvesen skal fortsatt ha ansvar for å bygge ut de deler av TEN-T-vegnettet som selskapet ikke får ansvar for. Statens vegvesen vil dessuten ha ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av all riksveg som ikke er en del av TEN-T-vegnettet.

Statens vegvesen skal fortsatt være det sentrale myndighetsorganet innen vegsektoren. Utbyggingsselskapet må ha godkjenning og tilatelse fra offentlig myndighet for sin virksomhet, på linje med det andre utbyggere må ha. På enkelte områder kan det likevel være hensiktsmessig at selskapet gis offentlig myndighet og offentligrettslige oppgaver der dette står i nær sammenheng med selskapets ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av veger.

Samferdselsdepartementet sendte 8. februar 2016 endringsforslag på høring, med frist for å gi innspill 21. mars 2016. Høringen ble offentliggjort på departementets hjemmesider og sendt direkte til følgende høringsinstanser:

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Finansdepartementet

Klima- og miljødepartementet

Nærings- og fiskeridepartementet

Justisdepartementet

Arbeids- og sosialdepartementet

Statens vegvesen

Nye Veier AS

KS

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)

Spekter

Virke

Landsorganisasjonen i Norge (LO)
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS)
Unio
Akademikerne
Rådgivende ingeniørers forening (RIF)
Maskinentreprenørenes forening (MEF)

Følgende ga innspill i høringsrunden:
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Statens vegvesen
Vegtilsynet
Nye Veier AS

Finansdepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Justisdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Næringslivets hovedorganisasjon, Spekter, Virke, Landsorganisasjonen i Norge, Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund, Unio, Akademikerne, Rådgivende ingeniørers forening og Maskinentreprenørenes forening hadde ikke merknader til høringen.

3 Endringer i veglova

3.1 Veglova § 1

3.1.1 Gjeldende rett

I veglova § 1 er offentlig veg eller gate definert som «...veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglene i kap. IV.»

3.1.2 Forslaget i høringsnotatet

Utbyggingsselskapet skal gis ansvaret for drift og vedlikehold av riksveger det har stått for utbyggingen av. Departementet foreslo i høringen at definisjonen av offentlig veg i veglova § 1 derfor måtte endres slik at den også omfatter veger som utbyggingsselskapet har drifts- og vedlikeholdsansvaret for. Departementet foreslo at § 1 første ledd første punktum i veglova ble endret slik:

«Offentleg 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.»

3.1.3 Høringsinstansenes syn

Vegdirektoratet støtter ikke endringsforslaget og legger til grunn at det overordnede ansvaret for å

bygge ut, drifte og vedlikeholde riksvegnettet i Norge, bør ligge hos staten også etter at selskapet er etablert. Etter Vegdirektoratets vurdering er det ikke nødvendig å endre definisjonen av offentlig veg i veglova § 1 selv om staten etablerer et selskap til å stå for utbygging, drift og vedlikehold av deler av riksvegnettet. Selskapet er et gjennomføringsorgan, på lik linje med Statens vegvesen, som staten ønsker å bruke til å gjennomføre statlig politikk i vegsektoren. Med dette som utgangspunkt og at staten i langsiktig avtale fastlegger selskapets oppgaver, rammer og finansiering, er det etter Vegdirektoratets oppfatning ikke nødvendig å endre vegloven § 1.

Nye Veier AS er enig i endringsforslaget.

3.1.4 Departementets vurdering

I Meld. St. 25 (2014–2015) punkt 2.4.1 første avsnitt heter det: «Regjeringen legger til grunn at det overordnede ansvaret for å bygge ut, drifte og vedlikeholde riksvegnettet i Norge ligger hos staten». Ved at staten har det overordnede ansvaret for å bygge ut, drifte og vedlikeholde alle riksveger i Norge vil selskapet i den sammenheng være et av statens virkemidler for bygging, drift og vedlikehold av riksvegnettet. 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. Dette kan etter departementets nærmere vurdering tale for at selskapet likevel ikke skal angis i vegloven § 1. Departementet foreslår derfor at vegloven § 1 ikke endres i denne omgang, men legger opp til at det i arbeidet med selskapets samlede ansvar for drift og vedlikehold kan gjøres en fornyet vurdering av behovet for lovendring.

3.2 Veglova § 9

3.2.1 Gjeldende rett

Etter veglova § 9 er Vegdirektoratet den sentrale myndigheten for riksveger. Bestemmelsen gir stor adgang til å delegere myndighet fra sentralt hold til regionale og kommunale organer. Vegdirektoratet kan etter § 9 delegere myndighet til fylkeskommunen, regionvegkontor og kommunen. I tillegg til § 9 har veglova flere bestemmelser der myndigheten er lagt til vegmyndighetene, som i utgangspunktet er Vegdirektoratet for riksveger. Veglova inneholder også en rekke bestemmelser som direkte gir regionvegkontoret myndighet til å treffe vedtak som gjelder riksveger. Dette gjelder spesielt

veglova kapittel V, som inneholder bestemmelser om blant annet byggverk, ledninger, vegetasjon, reklame og avkjørsler. Veglova inneholder i § 62 en generell hjemmel til å gi forskrifter til gjennomføring og utfylling av loven.

3.2.2 Forslaget i høringsnotatet

Utbyggingsselskapet skal være et operativt organ som skal stå for utbygging, drift og vedlikehold av riksveger. Det ligger i dette at selskapet som utgangspunkt ikke skal være et myndighetsorgan med myndighet til å treffe enkeltvedtak eller gi forskrifter. Utgangspunktet bør imidlertid ikke være til hinder for at selskapet på enkelte konkrete områder gis vedtaksmyndighet direkte i lov eller forskrift når dette er hensiktsmessig for gjennomføringen av selskapets oppgaver og for øvrig er forsvarlig.

Departementet har i dag ikke full oversikt over hvilke områder det kan være aktuelt å tildele utbyggingsselskapet myndighet på. For å unngå å gjøre lovendringer hver gang selskapet skal gis ny myndighet, foreslo departementet i høringsnotatet en generell bestemmelse som gir departementet mulighet til å legge myndighet til selskapet etter som erfaringen viser at dette kan være hensiktsmessig for at selskapet skal få løst sine oppgaver.

Det ble i høringsnotatet lagt til grunn at utbyggingsselskapet bare skal få myndighet til å treffe enkeltvedtak, ikke vedta forskrifter. Selskapets myndighet skal være begrenset til enkeltvedtak som gjelder utbygging, drift og vedlikehold av veg selskapet har ansvar for. Det ble videre foreslått at departementet fortløpende vil vurdere innenfor hvilke områder utbyggingsselskapet skal få kompetanse til å treffe enkeltvedtak.

Siden veglova § 9 allerede inneholder flere uttrykkelige bestemmelser om delegering, mente departementet at muligheten til å legge myndighet til selskapet også burde nedfelles i denne bestemmelsen. Departementet foreslo å ta hjemmelen inn i bestemmelsens første ledd, som nytt tredje punktum:

«Departementet kan gi forskrift om at styremakt som Vegdirektoratet eller regionvegkontoret har til å gjøre enkeltvedtak som gjeld utbygging, drift og vedlikehold av bestemte riksvegar, skal leggjast til eit statleg utbyggingsselskap for veg.»

Nåværende tredje punktum i første ledd blir nytt fjerde punktum i samme ledd.

3.2.3 Høringsinstansenes syn

Nye Veier AS mener adgangen til å treffe enkeltvedtak er et skritt i riktig retning og vil gi selskapet styrket mulighet til å gjennomføre vegbygging raskt og effektivt.

Vegdirektoratet påpeker at selskapet må ha godkjenning og tillatelser fra offentlig myndighet for sin virksomhet, herunder også når Statens vegvesen er myndighet. Dette er ikke til hinder for at selskapet på konkrete områder bør kunne gis myndighet direkte i lov eller forskrift, eller ved delegering av myndighet.

Vegdirektoratet savner en omtale i høringsnotatet av når det kan være aktuelt med en delegering 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. Vegdirektoratet mener derfor at det er mer naturlig å vurdere behovet for eventuell delegering av myndighet spesielt i forhold til veglova kapittel V etter at et samlet opplegg for selskapets ansvar for drift og vedlikehold er fastsatt.

I den grad Samferdselsdepartementet foreslår at selskapet allerede nå skal ha myndighet til å fatte enkeltvedtak slutter Vegdirektoratet seg til forslaget i høringsnotatet om ny delegeringshjemmel og forslaget til klagebestemmelse.

3.2.4 Departementets vurdering

Departementet mener i tråd med høringsforslaget at det kan være nødvendig å gi selskapet myndighet til å fatte enkeltvedtak før det endelige opplegget for drift og vedlikehold er fastsatt. Selskapet er allerede i gang med planlegging av flere prosjekter og det kan oppstå behov for å treffe enkeltvedtak allerede i denne fasen og i byggefasen. Departementet opprettholder derfor sitt forslag i høringsnotatet om en generell bestemmelse i § 9 som gir Samferdselsdepartementet adgang til å legge myndighet etter veglova til selskapet.

3.3 Veglova § 11

3.3.1 Gjeldende rett

Departementet er ansvarlig for at veglova med tilhørende forskrifter forvaltes på en forsvarlig måte. Klager etter veglova reguleres av veglova § 11, som i første ledd henviser til reglene i forvaltningsloven. Klageinstans for enkeltvedtak er dermed som hovedregel nærmeste overordnede forvaltningsorgan, jf. forvaltningsloven § 28 første ledd.

Etter veglova § 11 annet ledd er det et unntak fra dette, ved at fylkesmannen er klageinstans for vedtak etter reglene om avkjørsel i veglova §§ 40 til 43. Klagebehandlingen følger for øvrig de alminnelige reglene i forvaltningsloven kapittel VI.

Vegdirektoratet er klageinstans for vedtak om riksveger truffet av fylkeskommunen, regionvegkontoret eller kommunen etter delegert myndighet fra Vegdirektoratet etter veglova § 9 første ledd tredje punktum. Regionvegkontoret er klageinstans for vedtak truffet av kommunen etter delegert myndighet fra regionvegkontoret etter veglova § 9 første ledd fjerde punktum.

3.3.2 Forslaget i høringsnotatet

Når utbyggingsselskapet får myndighet til å treffe enkeltvedtak, jf. forslaget til endring i veglova § 9, er det nødvendig å fastsette hvem som skal være klageorgan for utbyggingsselskapets vedtak. I høringsnotatet la departementet til grunn at klagebehandlingen i saker der utbyggingsselskapet gis vedtaksmyndighet legges til overordnet myndighet. Departementet mente det var naturlig at Vegdirektoratet, som i dag er klageinstans for vedtak som treffes av regionvegkontoret, også er klageinstans for utbyggingsselskapets vedtak. Det sikrer ensartet praksis og likebehandling av berørte parter. Videre ble det foreslått at Fylkesmannen fortsatt bør være klageinstans i avkjørselssaker for riksveger, jf. veglova § 11 annet ledd.

Hvilket organ i den ordinære riksvegforvaltningen som skal være klageorgan for vedtak truffet av utbyggingsselskapet etter delegert myndighet, kan fastsettes i vedtaket om delegering eller fremgå direkte av loven. Departementet foreslo å innta bestemmelsen i loven, siden dette gir best informasjon om hvem som er klageinstans.

Departementet foreslo i høringsnotatet følgende nytt § 11 annet ledd i veglova:

«Vegdirektoratet er klageinstans for vedtak gjort av eit statleg utbyggingsselskap for veg dersom ikkje anna følgjer av tredje ledd. Departementet kan gi føresegner som fråvik føresegna i forrige punktum.»

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

3.3.3 Høringsinstansenes syn

Vegdirektoratet støtter forslaget om å gjøre Vegdirektoratet til klageinstans. Nye Veier AS har ingen innvendinger til at Vegdirektoratet blir klageinstans for enkeltvedtak som treffes av selska-

pet og som rettes mot tredjepart. For det tilfelle at det er Statens vegvesen som klager på selskapets enkeltvedtak, påpeker Nye Veier AS at det kan være prinsipielle betenkeligheter ved at Vegdirektoratet blir klageinstans.

3.3.4 Departementets vurdering

Departementet påpeker at Statens vegvesen/regionvegkontoret og Vegdirektoratet er ulike forvaltningsorganer. I en klage fra Statens vegvesen/regionvegkontoret på Nye Veier AS' enkeltvedtak vil derfor den alminnelige forvaltningsretten her som ellers i forvaltningen sette skranker for, og krav til, Vegdirektoratets klagebehandling. Departementet opprettholder derfor forslaget om å gjøre Vegdirektoratet til klageinstans for utbyggingsselskapets enkeltvedtak.

3.4 Veglova § 20

3.4.1 Gjeldende rett

Veglova § 20 regulerer hvem som bærer utgiftene til planlegging, bygging, utbedring, vedlikehold og drift av veger. Etter bestemmelsen bærer staten disse utgiftene for riksveger, mens fylkeskommunen og kommunen bærer disse utgiftene for henholdsvis fylkesveger og kommunale veger.

3.4.2 Forslaget i høringsnotatet

Utbyggingsselskapet skal være ansvarlig for utbygging, vedlikehold og drift av utvalgte riksvegstrækninger, og vil være den som bærer utgiftene for disse strækningene. Departementet mente at dette burde synliggjøres i veglova og foreslo derfor i høringsnotatet at § 20 første ledd annet punktum ble endret slik:

«Eit statleg utbyggingsselskap for veg ber desse utgiftene for riksvegar som selskapet har ansvaret for, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.»

3.4.3 Høringsinstansenes syn

Vegdirektoratet mener at det ikke er nødvendig å endre veglova § 20. Det påpekes at selskapet er et virkemiddel som staten tar i bruk for å bygge, drifte og vedlikeholde deler av riksvegnettet, og at staten dekker utgifter til selskapet ved årlig bevilgning over statsbudsjettet på tilsvarende måte som staten dekker utgifter til Statens vegvesen.

Dersom departementet likevel finner å ville opprettholde forslaget om endring av vegloven § 20 har Vegdirektoratet noen merknader og innspill til justering av forslaget. For riksvegene 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. Vegdirektoratet påpeker at forslaget ikke tar 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 mener Vegdirektoratet at man først bør 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 utbyggingsselskap 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.»

Nye Veier AS mener forslaget til endring av veglova § 20 er i tråd med føringene i Meld. St. 25 (2014–2015), men påpeker at selskapet kun vil være i stand til å påta seg en slik forpliktelse dersom staten gjennom avtale med selskapet forplikter seg til å dekke alle disse kostnadene. Siden selskapet foreløpig ikke er sikret slik kostnadsdekning, er det uklart om lovteksten kan utformes slik som foreslått. Nye Veier AS ber derfor departementet vurdere følgende endring av ordlyden i veglova § 20:

«Et statlig utbyggingsselskap for veg ber disse utgiftene for riksvegar som selskapet har ansvaret og kostnadsdekning for i henhold til avtale med staten, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.»

3.4.4 Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet mener det er ønskelig å synliggjøre utbyggingsselskapets ansvar for vegutgifter. For strekninger som selskapet gis ansvar for dekker Statens vegvesen utgiftene til planlegging til og med godkjent kommunedelplan. Dette gjelder ikke strekningene hvor selskapet gjennom en forsøksordning er gitt ansvaret for kommunedelplanleggingen. Selskapet har ansvaret for vegutgifter til drift og vedlikehold av selskapets ferdig bygde veger. Statens vegvesen har imidlertid ansvaret for den trafikkmessige driften på riksveger som inngår i selskapets portefølje, og departementet forutsetter at utgifter knyttet til dette ansvaret dekkes av Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet mener Nye Veier AS' forslag med hensyn til kostnadsdekning kan føre til uklare konsekvenser, og tar derfor ikke endringsforslaget til følge. Samferdselsdepartementet foreslår i tråd med Vegdirektoratets innspill å regulere statens ansvar for riksveg først og deretter kommunesektorens ansvar for utgifter til fylkesveg og kommunal veg. Dette gjøres ved å dele den foreslåtte andre setningen i to. Nytt andre punktum vil da lyde:

«*Et statlig utbyggingsselskap for veg ber disse utgiftene for riksvegar som selskapet har ansvaret for*».

Nåværende annet punktum blir nytt tredje punktum.

3.5 Veglova § 21

3.5.1 Gjeldende rett

Veglova § 21 gjelder avtaler mellom vegmyndighetene og et selskap som skal finansiere og stå for utbygging av en offentlig veg og stå for drift og vedlikehold av vegen i minst ti år etter den er åpnet for trafikk. Bestemmelsen gjelder bare dersom det følger av avtalen at minst halvparten av selskapet sitt vederlag skal betales etter at vegen er åpnet for trafikk, og dette vederlaget skal betales i samsvar med avtalen fram til selskapets plikt til å drifte og vedlikeholde vegen tar slutt. For slike avtaler bestemmer tredje ledd at dersom det blir åpnet konkurs hos selskapet, har konkursboet ikke rett til å tre inn i en avtale som nevnt i paragrafen. Utbyggingsselskapet vil ikke være omfattet av veglova § 21, siden selskapet selv skal være økonomisk ansvarlig for drift og vedlikehold av vegen, og ikke vil få halvparten av noe vederlag betalt etter at vegen er åpnet for trafikk. Selskapet finansieres over stats-

budsjettet etter avtaler med departementet på grunnlag av fullmakter departementet er gitt i svar med ordinære statsrettslige regler.

3.5.2 Forslaget i høringsnotatet

Utbyggingsselskapet er et aksjeselskap, og kan derfor slås konkurs om det ikke kan oppfylle sine forpliktelser. Departementet la i høringsnotatet til grunn at det derfor er behov for bestemmelser som fraviker dekningsloven § 7-3 om konkursboets rett til å tre inn i skyldnerens avtaler og hindrer at konkursboet trer inn i selskapets utbyggingssavtaler med staten og eventuelt avtaler om drift og vedlikehold.

Departementet foreslo følgende bestemmelse som ny § 22 i veglova:

«Om det vert opna konkurs i eit statleg utbyggingsselskap for veg, har buet ikkje rett til å tre inn i selskapet sine avtaler med staten om utbygging, drift og vedlikehold av riksvegar.»

3.5.3 Høringsinstansenes syn

Vegdirektoratet etterlyser en begrunnelse for å fravike dekningslovens bestemmelser. Etableringen av selskapet reiser spørsmålet om forholdet til statens interesser fremstår med en slik tyngde at det i tilstrekkelig grad begrunner en begrenning 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.

3.5.4 Departementets vurdering

Departementet er enig med Vegdirektoratet om at den foreslåtte bestemmelsen begrenser kreditorenes dekningsmulighet. Dette vil imidlertid kreditorene være kjent med, og kan etter departementets vurdering ta det i betraktning når de yter kreditt til selskapet. Siden avtalene selskapet vil ha med staten er spesielle og av stor samfunnsmessig betydning, mener departementet at staten ikke bør risikere at selskapets konkursbo trer inn og viderefører avtaleforholdet. Departementet opprettholder derfor forslaget om ny § 22 i veglova.

3.6 Veglova kapittel V. Byggverk m.m. avkjørsle, gjerde og grind

3.6.1 Gjeldende rett

Kapitlet inneholder bestemmelser om byggverk, avkjørsler og gjerder samt bestemmelser om legging av kabler og ledninger med mer, og er utfyllt i forskrifter. Bestemmelsene har tilknytning til utbygging, drift og vedlikehold av veger, og ivaretar også hensynet til trafikksikkerheten. I § 31 første, tredje og femte ledd gis vegmyndighetene kompetanse til å gi pålegg om å fjerne eller skjære ned trær, busker og annen plantevekst innenfor byggegrensene, og eventuelt sørge for at arbeidet blir gjort dersom eier eller rettighetshaver ikke etterkommer påbudet. Etter første ledd kan påbud gis i den grad det blir funnet nødvendig av hensyn til ferdsel eller vegvedlikeholdet. Etter femte ledd er regionvegkontoret kompetent myndighet til å gi slike pålegg for riksveger.

3.6.2 Forslaget i høringsnotatet

Trafikksikkerhet er en overordnet prioritet i utbyggingsselskapets virksomhet. Men myndighetsutøvelse knyttet til trafikksikkerhet er en offentlig oppgave. Departementet påpekte imidlertid i høringsnotatet at for å legge til rette for effektiv gjennomføring av selskapets oppgaver, kan det likevel være hensiktsmessig at det får myndighet til å treffe enkeltvedtak som er knyttet til utbygging, drift og vedlikehold av sine veger.

Departementet vurderte videre at vegmyndighetens kompetanse gitt i veglova § 31 er nært tilknyttet drift og vedlikehold og at det ville være hensiktsmessig for utbyggingsselskapet å ha denne myndigheten. Det ble i høringsnotatet derfor foreslått følgende endring i veglova § 31 femte ledd:

«Påbod etter første ledd gir *eit statleg utbyggingsselskap for veg for riksvegstrekingar selskapet har ansvar for*, regionvegkontoret for *andre* riksvegar og fylkesveger, og kommunen for kommunale vegar.»

Eier eller rettighetshaver har krav på vederlag etter skjønn som følge av påbudet, og for utgifter med borttaking eller nedskjæring. Trærne, buskene og plantevekstene blir skåret ned i det offentlige interesse, og departementet la til grunn at staten vil betale vederlaget. Skjønnen vil foregå etter reglene i skjønnslova, jf. veglova § 60. Departementet la i høringsnotatet til grunn at arbeidsdelingen mellom utbyggingsselskapet og

staten, og partsangivelsen for domstolene, vil bli den samme som ved eiendomsverv.

3.6.3 Høringsinstansenes syn

Vegdirektoratet viser til endringen i veglova § 9 som gir departementet hjemmel til å delegere myndighet til selskapet for veg. Ved å innføre en såpass vid delegeringshjemmel i § 9 mener Vegdirektoratet at departementet vil kunne gi selskapet den myndighet etter bestemmelsene i blant annet i veglova kapittel V, så langt departementet finner det hensiktsmessig og forsvarlig. Vegdirektoratet mener at det derfor ikke er nødvendig å endre bestemmelser i veglova kapittel V slik departementet har foreslått.

Vegdirektoratet viser også til Meld. St. 25 (2014–2015) hvor departementet varsler at det vil arbeide videre med et samlet opplegg for selskapets ansvar for drift og vedlikehold, og komme tilbake til Stortinget med dette i god tid før selskapet har bygd ferdig første vegstrekning. Etter Vegdirektoratets vurdering kan det være hensiktsmessig at departementet ikke fremmer forslag til endringer i veglova kapittel V før selskapets samlede ansvar for drift og vedlikehold er fastlagt.

Vegdirektoratet påpeker at trafikksikkerhet vil være en grunnleggende forutsetning for det arbeidet selskapet skal gjøre innenfor både utbygging, drift og vedlikehold, men støtter høringsnotatets vurdering om at selskapet ikke skal overta myndighetsoppgaver som betyr mye for trafikksikkerheten.

Vegdirektoratet støtter forslaget om at selskapet kan gis kompetanse etter § 31, men foreslår at dette skjer ved delegering.

3.6.4 Departementets vurdering

Det vises til departementets drøftelse i høringsnotatet om veglova § 31, hvor departementet la til grunn at staten skulle betale vederlag til eier eller rettighetshaver for trær, busker og plantevekster som blir skåret ned i det offentliges interesse. Etter en fornyet vurdering mener departementet at vederlag til eier eller rettighetshaver skal dekkes av utbyggingsselskapet.

På bakgrunn av de overordnede hensyn som beskrives i kap. 3.6 og merknader fra høringsinstansene foreslår imidlertid ikke departementet lovendringer i veglova kapittel V i denne omgang. Departementet foreslår i stedet for å legge myndighet til utbyggingsselskapet med hjemmel i veglova § 9. I arbeidet med det endelige opplegget for utbyggingsselskapets ansvar for drift og vedli-

kehold vil departementet vurdere hvorvidt den nye bestemmelsen i veglova § 9 er tilstrekkelig som en permanent ordning eller om det er nødvendig med lovendringer.

3.7 Høringsinstansenes syn til øvrige bestemmelser i veglova

Nye Veier AS framhever at dagens vegnormaler, som er gitt i medhold av veglova § 13, i stor grad er skrevet for Statens vegvesen som organisasjon og at de må omarbeides for å tilpasses selskapets virksomhet. Alternativt foreslår Nye Veier AS at selskapet gis omfattende generelle fravik fra de delene av vegnormalene som beskriver arbeidsflyten i Statens vegvesens organisasjon. Nye Veier AS stiller også spørsmål ved om det er behov for å etablere et system for å kunne anke Vegdirektoratets avgjørelser i fravikssaker knyttet til vegnormalene.

Samferdselsdepartementet viser til arbeidet Vegdirektoratet har satt i gang når det gjelder endring av vegnormalene. Inntil dette arbeidet er gjennomført legger Samferdselsdepartementet til grunn at utbyggingsselskapets behov for endring og tilpasninger i forhold til vegnormalene håndteres gjennom det fastlagte systemet for fravik fra fravikssystemet i vegnormalene, jf. forskrift om anlegg av offentlig veg. Samferdselsdepartementet vurderer at det ikke er behov for å etablere et system for å kunne anke Vegdirektoratets avgjørelse i fravikssaker knyttet til vegnormalene.

4 Endringer i plan- og bygningsloven

4.1 Gjeldende rett

I henhold til plan- og bygningsloven § 3-7 tredje ledd kan myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur etter samråd med planmyndigheten utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike tiltak og beslutte å legge slike planer ut til offentlig ettersyn etter bestemmelsene for vedkommende plantype. Gjeldende kommunale eller regionale planstrategier skal vurderes i forbindelse med planarbeidet.

4.2 Forslaget i høringsnotatet

Utarbeidelse av planer for de vegstrekningene selskapet har fått ansvar for å bygge ut er utbyggingsselskapets kjernevirksomhet. Viktige forhold knyttet til nasjonale og regionale interesser

og hensyn forutsettes avklart på et overordnet nivå gjennom kommunedelplaner. Men i lys av intensjonen med utbyggingsselskapet, påpekte departementet i høringsnotatet at selskapet så langt som mulig skal stilles i samme posisjon som, og være mest mulig likestilt med Statens vegvesen innenfor planlegging og utbygging av veger som selskapet har ansvar for. Departementet mente derfor at det burde lovfestes mulighet til å tillegge selskapet samme myndighet til å utarbeide og fremme forslag til arealplaner som vegvesenet har i dag. Departementet la til grunn at utbyggingsselskapet vil ivareta hensynet til medvirkning, dialog, m.v. i henhold til kravene i plan- og bygningsloven.

Departementet foreslo i høringsnotatet følgende forslag til endring av plan- og bygningslov § 3-7 tredje ledd:

«Myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan etter samråd med planmyndigheten utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike tiltak og beslutte å legge slike planer ut til offentlig ettersyn etter bestemmelsene for vedkommende plantype. *Tilsvarende kan departementet i forskrift legge slik myndighet til et statlig utbyggingsselskap for veg.* Gjeldende kommunale eller regionale planstrategier skal vurderes i forbindelse med planarbeidet».

4.3 Høringsinstansenes syn

Klima- og miljødepartementet mener omtalen tilknyttet pbl. § 3-7 er upresis, og peker på at det ikke eksplisitt framgår at selskapets ansvar for planprogram og kommunedelplan er en forsøksordning som er begrenset til prosjektene E18 Dørdal – Tvedestrand og E18 Arendal – Grimstad. Klima- og miljødepartementet mener derfor forskriftshjemmelen for å delegerer myndighet bare kan benyttes til å delegerer ansvaret for kommunedelplan for disse to prosjektene, og at eventuelt senere ansvar vurderes etter at man har erfaringer fra forsøksordningen.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet ber om at differensiering mellom selskapets ansvar for kommunedelplan og reguleringsplan beskrives tydeligere i proposisjonen enn det som er gjort i høringsnotatet. Departementet slutter seg for øvrig til forslaget om en forskriftshjemmel i pbl. § 3-7 som gir departementet rett til å legge myndighet etter bestemmelsen til selskapet.

Ingen av de andre høringsinstansene har merknader til forslaget.

4.4 Departementets vurdering

Departementet er enig i merknadene fra Klima- og miljødepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet og vil presisere at utbyggingsselskapets ansvar for planprogram og kommunedelplan er en forsøksordning som er begrenset til prosjektene E 18 Dørdal – Tvedestrand og E 18 Arendal – Grimstad.

5 Administrative og økonomiske konsekvenser

Forslagene til lovendringer må ses i sammenheng med at utbyggingsselskapet har fått enkelte oppgaver og plikter som i dag ligger hos Statens vegvesen. Oppgavene som flyttes har tilknytning til selskapets virksomhet med utbygging, drift og vedlikehold av veg og er en naturlig konsekvens av opprettelsen av selskapet. Departementet vurderer at de foreslåtte lovendringene ikke vil medføre statlige merutgifter, men eventuelle statlige merutgifter som følge av lovendringene dekkes innenfor Samferdselsdepartementets gjeldende budsjetterammer. Utbyggingsselskapet er forventet å gi en mer effektiv og helhetlig utbygging av vegnettet enn i dag. Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil samfunnets gevinster knyttet til mer kostnadseffektiv og helhetlig utbygging klart overstige merkostnadene knyttet til opprettelsen av selskapet.

6 Særskilte merknader

6.1 Merknader til endringene i veglova

Til § 9 første ledd tredje punktum

Bestemmelsen gir adgang til å delegerer myndighet fra sentralt hold til regionale og kommunale organer og åpner for at departementet gjennom forskrift kan legge myndighet til utbyggingsselskapet for veg. Utbyggingsselskapet skal bare kunne gis myndighet til å treffe enkeltvedtak som gjelder utbygging, drift og vedlikehold av veg selskapet har ansvar for. Departementet vil fortløpende vurdere innenfor hvilke konkrete områder utbyggingsselskapet skal få kompetanse til å treffe enkeltvedtak.

Til § 11 andre ledd

Klagebehandlingen i saker der utbyggingsselskapet for veg gis vedtaksmyndighet legges til overordnet myndighet. Vegdirektoratet som i dag også

er klageinstans for vedtak som treffes av regionvegkontoret, skal også være klageinstans for utbyggingsselskapets vedtak. Det sikrer ensartet praksis og likebehandling av berørte parter. Fylkesmannen vil som i dag være klageinstans i avkjørselssaker for riksveger, jf. veglova § 11.

Til § 20

Utbyggingsselskapet skal være ansvarlig for utbygging, vedlikehold og drift av utvalgte riksvegstrækninger, og skal bære utgiftene for de oppgavene selskapet har ansvaret. Det vises her til ansvarsfordelingen mellom utbyggingsselskapet og Statens vegvesen i planleggingen og i drift- og vedlikeholdsfasen, slik dette er beskrevet i Meld. St. 25 (2014–2015).

Til § 22

Utbyggingsselskapet er et aksjeselskap, og kan derfor slås konkurs dersom det ikke kan oppfylle sine forpliktelser. Siden avtalene utbyggingsselskapet vil ha med staten er spesielle og av stor samfunnsmessig betydning, bør ikke staten risikere at selskapets konkursbo trer inn i og viderefører avtaleforholdet. Bestemmelsen fraviker derfor dekningsloven § 7-3 om konkursboets rett til å tre inn i skyldnerens avtaler, og hindrer dermed at konkursboet trer inn i selskapets utbyggingsavtaler med staten og eventuelt avtaler om drift og vedlikehold.

6.2 Merknader til endringer i plan- og bygningsloven

Til § 3-7 tredje ledd:

Utarbeidelse av planer for de vegstrækningene utbyggingsselskapet for veg har fått ansvar for å bygge ut vil være en del av selskapets kjernevirksomhet. Formålet med selskapet tilsier at det så langt som mulig skal stilles i samme posisjon som, og være mest mulig likestilt med Statens vegvesen i de deler av planleggingen og utbyggingen av veger som selskapet tillegges ansvar for. Utbyggingsselskapets ansvar for planprogram og kommunedelplan er en forsøksordning som er begrenset til prosjektene E18 Dørdal – Tvedestrand og E18 Arendal – Grimstad. Med denne begrensningen gis selskapet samme myndighet til å utarbeide og fremme forslag til arealplaner som vegvesenet har i dag.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i veglova og plan- og bygningsloven (tildeling av begrenset myndighet til et statlig utbyggingsselskap for veg).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i veglova og plan- og bygningsloven (tildeling av begrenset myndighet til et statlig utbyggingsselskap for veg) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i veglova og plan- og bygningsloven (tildeling av begrenset myndighet til et statlig utbyggingsselskap for veg)

I

I lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar gjøres følgende endringer:

§ 9 første ledd tredje punktum skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om at styremakt som Vegdirektoratet eller regionvegkontoret har til å gjøre enkeltvedtak som gjeld utbygging, drift og vedlikehold av bestemte riksvegar, skal leggjast til eit statleg utbyggingsselskap for veg.

Nåværende tredje punktum blir nytt fjerde punktum.

§ 11 nytt annet ledd skal lyde:

Vegdirektoratet er klageinstans for vedtak gjort av eit statleg utbyggingsselskap for veg dersom ikkje anna følgjer av tredje ledd. Departementet kan i forskrift gi føresegner som fråvik føresegna i første punktum.

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

§ 20 første ledd annet punktum skal lyde:

Eit statleg utbyggingsselskap for veg ber desse utgiftene for riksvegar som selskapet har ansvaret for.

Nåværende annet punktum blir nytt tredje punktum.

Ny § 22 skal lyde:

Om det vert opna konkurs i eit statleg utbyggingsselskap for veg, har buet ikkje rett til å tre inn i selskapet sine avtaler med staten om utbygging, drift og vedlikehold av riksvegar.

II

I lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling skal § 3-7 tredje ledd skal lyde:

Myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan etter samråd med planmyndigheten utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike tiltak og beslutte å legge slike planer ut til offentlig etter-syn etter bestemmelsene for vedkommende plantype. *Tilsvarende kan departementet i forskrift legge slik myndighet til et statlig utbyggingsselskap for veg.* Gjeldende kommunale eller regionale planstrategier skal vurderes i forbindelse med planarbeidet.

III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

