

Justis- og Beredskapsdepartementet
Postboks 8005 Dep.
0030 OSLO
Norge

Vår ref.
25/05169-2

Vår dato:
10.10.2025

Deres ref.
25/4209 - IRJ

Deres dato:
09.07.2025

Vår saksbehandler:
Eirik Dale

Avinor AS - Høring - Ny samleforskrift til oreigningslova

Det vises til departementets brev om høring av forslag til ny samleforskrift til oreigningslova.

1. Innledning

Avinor AS (Avinor) støtter forslaget om en samleforskrift til lov 23. oktober 1959 nr. 3 om oreigning av fast eiendom (oreigningslova), som bl.a. samler gjeldende delegeringer og forskrifter etter oreigningslova i én forskrift. Det vurderes som positivt at man gjennom dette vil sikre oppdatert oversikt over hvem som har eller skal ha myndighet til å vedta eller samtykke til oreigningsinngrep (ekspropriasjon) etter oreigningslova.

Oreigningslova § 2 første ledd lister opp virksomheter, innretninger og tiltak som det etter loven kan eksproprieres til fordel for. Myndigheten til å vedta eller samtykke til ekspropriasjon ligger i loven til Kongen (i statsråd).

Kongens myndighet etter oreigningslova § 2 er etter § 5 delegert i vid utstrekning, og dette videreføres i forskriftsforslaget. Myndighet til eiendomsinngrep til fordel for «luftferdsle» etter oreigningslova § 2 første ledd nr. 16 er imidlertid ikke delegert i dag, og også dette foreslås videreført uendret i samleforskriften. Det er dette forholdet Avinor ønsker å kommentere nærmere i denne høringsuttalelsen.

2. Avinors ervervsbehov

Avinor sin oppgave er å drive et landsdekkende nett av 43 statlige lufthavner, samt flysikringstjenestene. Avinor er tildelt et operativt sektoransvar på samme måte som for eksempel Jernbaneverket og Vegvesenet, og som disse utløser Avinors virksomhet stadig behov for å erverve grunn og rettigheter.

Avinors behov kan grovt sett deles i to:

- Behov for utvidelse av flyplassarealet, eller rettigheter i direkte fysisk sammenheng med lufthavnarealet
- Behov for grunn og rettigheter utenfor lufthavnene (hinderlys, kraftfremføring, navigasjonsinstrumenter etc.).

Lufthavntilknyttede arealbehov formaliseres som regel gjennom en reguleringsplan, mens det ikke er hensiktsmessig, vanlig eller mulig å benytte reguleringsplan for spredte installasjoner.

3. Hjemmel for grunn- og rettighetserverv

Arealutvidelser ved lufthavnene vil typisk skje i samsvar med en reguleringsplan vedtatt av kommunen. Dersom forhandlinger med grunneierne ikke lykkes, vil Avinor normalt anmode kommunestyret å treffe et gjennomføringsvedtak etter pbl. § 16-2. Denne fremgangsmåten adskiller seg vesentlig fra Vegvesenets og Jernbaneverkets grunnerverv ved at disse (selv) treffer gjennomføringsvedtak i medhold av særlov.

Avinor har opplevd at kommuner finner det ubekvemmt å treffe ekspropriasjonsvedtak til fordel for et statlig tiltak. Kommunene betrakter Avinor som «staten» og blir gjerne overrasket over at kommunen bes treffe slike vedtak. Det er eksempler på at kommuner lar være å legge sak om vedtak frem for kommunestyret til vedtak.

Avinors erfaring er derfor at vi ikke kan basere gjennomføringen av fremdriftskritiske tiltak på at kommunen fatter ekspropriasjonsvedtak i medhold av pbl. § 16-2.

Ved erverv av grunn og rettigheter for tiltak der det ikke foreligger reguleringsplan og det heller ikke er naturlig eller mulig å utarbeide reguleringsplan, er Avinors eneste mulighet for ekspropriasjon at det treffes et vedtak etter oreigningslova § 2 nr. 16 av Kongen.

4. Behov for ekspropriasjon

Avinor løser i hovedsak sitt grunn- og rettighetserverv gjennom minnelige avtaler. Den høye avtaleandelen står bl.a. i sammenheng med manglende delegasjon og høy terskel for vedtak etter oreigningslova § 2 nr. 16.

Avinor vil som konsekvens av dagens innretning ofte måtte strekke seg langt for å inngå en minnelig avtale, og dermed måtte betale mer enn det som er korrekt erstatning etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper og rettspraksis. Det anses som uheldig at Avinor er nødt til å føre en noe annen erstatningspraksis enn for eksempel Vegvesenet, både ut fra det likhetshensyn som bør tilstrebes i behandlingen overfor grunneiere som blir utsatt for arealavstøelser til samferdselsformål, og de problemer Avinors prisnivå vil kunne medføre ved senere offentlige arealerverv.

Manglende eller tungvinte alternativer for ekspropriasjon innebærer også betydelige problemer med å praktisere likebehandling mellom de grunneiere som berøres av saker som Avinor selv håndterer.

Det er ellers slik at uansett erstatning som tilbys, vil det alltid være noen tilfeller hvor det ikke er mulig å oppnå frivillige avtaler. Det er derfor et reelt behov for en delegasjon som kan gjøre at oreigningslova § 2 nr. 16 blir en bestemmelse som kan anvendes, noe den ikke er i dag.

5. Behov for regelendring

Avinor anser ut ifra ovennevnte at gjeldende regelverk for ekspropriasjon er lite tilpasset behovet til Avinor og de statlige lufthavnene. Ekspropriasjonsvedtak etter oreigningslova

§ 2 nr. 16 ("luftferdsle") bør være den normale fremgangsmåten uavhengig av om tiltaket er nedfelt i reguleringsplan eller ikke. Slik vi ser det bør Staten selv inneha hjemmel til å treffe ekspropriasjonsvedtak på et hensiktsmessig nivå, og det er derfor behov for å delegerer myndighet etter denne bestemmelsen.

Det er flere mulige steder å legge denne myndigheten. Den kan f.eks. delegeres til Samferdselsdepartementet, Statsforvalteren eller til Luftfartstilsynet. Etter en samlet vurdering har Avinor kommet til at det mest hensiktsmessige vil være å delegerer myndighet til Samferdselsdepartementet.

6. Konklusjon/anbefaling

Avinor anbefaler etter dette at det i forbindelse med behandlingen av samleforskrift til oreigningslova besluttet at myndighet til å vedta eiendomsinngrep til fordel for «luftferdsle» etter § oreigningslova § 2 nr. 16 delegeres til Samferdselsdepartementet.

For ordens skyld nevnes at Samferdselsdepartementet ikke er forelagt synspunktene Avinor gjør rede for i denne høringsuttalelsen.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Eirik Dale
Advokat

Dokumentet er godkjent, og krever ikke en digital signatur.

Kopi til: Samferdselsdepartementet