

• **DEN NYE PRIVATVEJSLOV SET UDEFRA**

AF ANDERS VALENTINER-BRANTH OG HENRIK SAUER

Folketinget har vedtaget en ny privatvejslov, som for størstedelens vedkommende træder i kraft den 1. januar 2012. Selvom loven i vidt omfang viderefører nugældende regler, så indeholder den dog også en række interessante nyskabelser. Loven har bl.a. til formål at lette det administrative arbejde i kommunerne. Spørgsmålet er så, i hvilket omfang denne mission rent faktisk er lykkedes.

Fortsat særlige regler for private fællesveje på landet

I forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget har det været overvejet, om der skulle udarbejdes fælles regler for private fællesveje i byer og på landet. Man fandt dog forskellene for store til at dette kunne lade sig gøre, så denne opdeling af loven i to regelsæt må man fortsat leve med.

Fire love bliver på sigt til to

Til gengæld har man i den nye lov indarbejdet de dele af vejbidragsloven og vintervedligeholdelsesloven, som omhandler private fællesveje. På sigt skal det samme gøres i lov om offentlige veje. Når denne proces er gennemført, vil det indebære den klare fordel, at man i mange tilfælde vil kunne nøjes med at orientere sig i en enkelt lov fremfor nu i to eller tre love.

Loven har nu en formålsbestemmelse

Loven indeholder som noget helt nyt en formålsbestemmelse i § 1. Formålsbestemmelsen angiver, som det er normalt, en række bredt formulerede formål. Selvom disse formål måske ikke i sig selv indeholder noget nyt i forhold til, hvad der allerede også uden en formålsbestemmelse har været anerkendt som lovens generelle formål, så har det dog alligevel betydning, at formålene nu er lovfæstede. Hvis en borger ønsker at anfægte en konkret afgørelse, der er truffet i medfør af en regel i privatvejsloven, ja så har borgeren nu fået et mere håndfast redskab, hvis borgeren mener, at afgørelsen strider mod de formål, der kan varetages efter loven. Omvendt kan kommunen selvfølgelig også med større styrke påberåbe sig de lovfæstede formål til støtte for sine afgørelser mv. Så det går begge veje.

Længe ventede regler om vejbelysning

Der er kommet nye og længe ventede regler om vejbelysning på private fællesveje. Hidtil har der ikke været lovhjemmel til, at kommuner kunne betale for vejbelysning på private fællesveje. Det har i et vist omfang kunnet ske med hjemmel i de ulovbestemte kommunalfuldmagtsregler, men det har ikke været noget nemt hjemmelsgrundlag at anvende i praksis for kommunerne. Det har f.eks. givet anledning til tvivl om, hvilke hensyn der kunne lægges vægt på, og hvor meget der skulle til, for at en kommune kunne betale for vejbelysningen på en privat fællesvej. Nu er der så skabt hjemmel i den nye lovs § 59, stk. 5, til, at kommuner kan betale for vejbelysningen på de private fællesveje, hvis *almene offentlige hensyn taler derfor*.

Har den nye lov så gjort det enklere for en kommune at betale for vejbelysningen på private fællesveje? Der er i hvert fald skabt et mere sikkert hjemmelsgrundlag. Lovens forarbejder indeholder imidlertid ikke mange bidrag, når man skal vurdere, om almene offentlige hensyn taler for, at kommunen betaler. Hjemlen må dog skulle forstås bredt, og kommunerne vil således f.eks. kunne lægge vægt på trafikssikkerhedsmæssige hensyn, borgernes tryghedsfølelse og kriminalitetsreduktion. Det havde dog været hjælpsomt, at dette var beskrevet mere udførligt i lovens forarbejder, ligesom det ikke gør det enklere, at man samtidig anfører, at kommunalfuldmagtsreglerne fortsat gælder. Man kan jo spørge, i hvilke situationer § 59, stk. 5, ikke kan anvendes og hvor kommunalfuldmagtsreglerne så vil kunne? Det havde været enklere, hvis loven udførligt og udtømmende havde gjort op med, i hvilke tilfælde kommunerne har hjemmel til at betale for vejbelysningen på en privat fællesvej. Det må antages, at der fortsat skal foretages konkrete vurderinger i forhold til de enkelte veje, hvilket dog efter vores vurdering kan ske for grupper af veje under ét, hvis forholdene på de pågældende veje er sammenlignelige.

Når transportministeren i forbindelse med fremsættelsen af lovforslaget udtalte, at *kommunerne får explicit hjemmel til at betale for vejbelysningen på private fællesveje*, så er det jo for så vidt rigtigt nok, men helt så enkelt er det altså ikke.

Man skal også hæfte sig ved, at kommunerne efter en ny regel i § 59, stk. 4, i visse tilfælde har pligt til at betale en forholdsmæssig del af udgifterne til vejbelysningen på private fællesveje. En sådan betalingspligt er helt ny. Betalingspligten indtræder, hvis kommunen kræver en privat fællesvej belyst af hensyn til den almene færdsel på vejen.

I den nye § 7 er reguleret den særlige situation, hvor kommunen bestemmer, at ejeren af et privat areal i byområder skal holde den del af det private areal, der benyttes som offentligt tilgængeligt færdselsareal, belyst. Da der er tale om reguleringen af et privat areal, der typisk ejes af enkeltperson, og da beslutningen om, at det pågældende areal skal belyses, må anses for et indgreb i den pågældende grundejers ret til at bestemme over sin ejendom, vil kommunen formentlig baseret på de almindelige forvaltningsretlige retsgrundsætninger alene kunne træffe denne beslutning, hvis gode almene grunde nødvendiggør dette.

Hertil kommer, at i det omfang kommunen blandt disse gode almene grunde til at kræve arealet belyst også lægger vægt på, at arealet holdes belyst af hensyn til offentlighedens færdsel, så skal kommunen afholde udgifterne til belysningen, jf. det anførte herom i privatvejslovens § 7, stk. 4.

I forhold til betalingsspørgsmålet er det således væsentligt at være opmærksom på, at § 7, stk. 2, 3 og 5, ikke har noget selvstændigt anvendelsesområde i alle de tilfælde, hvor kommunen kræver, at arealet skal holdes belyst også af hensyn til offentlighedens færdsel. Det er under alle omstændigheder uheldigt med en bestemmelse, der

som udgangspunkt giver kommunerne mulighed for at opkræve betaling for en ydelse, når bestemmelsen i stort set alle praktiske tilfælde fører til et andet resultat, nemlig at kommunen skal betale. Derfor skal kommunerne også tænke særligt over deres begrundelse i de tilfælde, hvor de tillige kræver, at grundejeren skal betale for belysningen af det private areal.

Nye nedklassificeringsregler gør det meget svært

Der er også kommet nye regler om nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje. Disse findes i § 90 i lov om offentlige veje, men er vedtaget samtidig med og taget med som § 105, nr. 3 og 4, i den nye privatvejslov, og dermed må også disse bestemmelser anses som en integreret del af den nye privatvejslov. Det er blevet betydeligt vanskeligere at nedklassificere en offentlig vej. Nogen vil nok sige, at det nærmest er blevet umuligt. For det første er der indført en karensperiode, der betyder, at nedklassificeringen tidligst kan få effekt 4 år efter, at beslutningen er truffet. For det andet skal der udarbejdes tilstandsrapporter, som ikke alene skal dokumentere, at vejen lever op til visse krav vedrørende restlevetid, men også at *vejen f.eks. er forsynet med et tilstrækkeligt vejafvandingsystem i forhold til nedbørsmængder*. Det sidste kan godt vise sig svært at dokumentere.

Ikke overraskende er kommuner og borgere begyndt at interesse sig for, om det er muligt at nedklassificere efter aftale uden at skulle overholde denne karensperiode og kravene vedrørende udarbejdelse af tilstandsrapporter mv. Baggrunden herfor er jo bl.a., at det i en række tilfælde er grundejernes ønske, at kommunen overtager vejen som offentlig vej. Vejdirektoratet har i udtalelse af 3. maj 2011 tilkendegivet, at procedurereglerne efter omstændighederne kan fraviges, hvis der er enighed herom mellem grundejerne og kommunen. Vejdirektoratet begrundede dette med, at der ikke ses at være et selvstændigt offentligretligt formål med bestemmelserne. Vejdirektoratet peger dog samtidig på noget meget centralt, nemlig at lovens procedureregler skal beskytte grundejerne. Derfor bør kommunen efter Vejdirektoratets opfattelse give grundejerne grundig information om konsekvenserne ved en fravigelse af reglerne, ligesom kommunen bør indgå en skriftlig aftale med grundejerne og i denne aftale beskrive vejens tilstand på overdragelsestidspunktet.

Vi mener, at kommunerne her overlades til at agere på et retsgrundlag, som er meget usikkert. For det første kan man rejse spørgsmål ved, om Vejdirektoratet har ret i, at reglerne kan fraviges ved aftale. Det er ikke det normale udgangspunkt. I sagen om parkering i de københavnske brokvarterer tog Indenrigs- og Sundhedsministeriet i sin udtalelse af 8. april 2003 på side 48 f. f.eks. udtrykkeligt stilling til, at kommunen ikke kunne indgå aftaler med henblik på at varetage miljø- og færdselsmæssige interesser, da disse hensyn kunne varetages af kommunen efter privatvejsloven og færdselsloven. Ministeriet udtalte herefter, at det ikke var lovligt, at kommunen på privatretligt grundlag havde *"indgået aftaler til varetagelse af formål, der er omfattet af den lovgivning, der gælder for reguleringen af færdselsmæssige foranstaltninger på private fællesveje ..."*

Hertil kommer, at vi anser det som ganske tvivlsomt, om f.eks. en domstol vil nå til samme resultat, som Vejdirektoratet er nået frem til i denne sag. Da der er tale om en helt ny lov, og da vejloven alligevel er under revision, så er det ikke i orden, hvis kommunerne med henblik på at få en hensigtsmæssig administration, skal henvises til at støtte ret på Vejdirektoratets tvivlsomme tilkendegivelse om muligheden for aftale indgåelse. Som blot et eksempel på, at en simpel efterlevelse af administrationens råd indebærer en urimelig usikkerhed for kommunerne, kan vi henvise til sagen, om delegation af myndighedsudøvelse. Også i den sag havde Transportministeriet og en række andre centrale myndigheder tilkendegivet, at der ikke var noget til

hinder for, at kommunerne udførte parkeringskontrol hos hinanden. Da Folketingets Ombudsmand imidlertid valgte at gå ind i netop den sag, var opbakningen fra de centrale instanser til kommuner imidlertid vanskelig at få øje på.

Hertil kommer videre, at Vejdirektoratet jo samtidig angiver, at en række andre krav så skal være opfyldt i forhold til information, aftalegrundlaget osv. Og hvad er konsekvenserne så, hvis der ikke var givet tilstrækkelig information, eller hvis grundejerne ikke helt kunne gennemskue kommunens vurderinger og beskrivelser af vejens tilstand på overdragelsestidspunktet? At overdragelsen vil blive underkendt formentlig. Efter vores opfattelse ville det eneste rigtige have været at lovregulere dette, da der er tale om en problemstilling af stor praktisk betydning, og hvor det forekommer helt urimeligt at overlade det til kommunerne at agere på et så usikkert retligt grundlag.

Nye regler om optagelse af privat fællesveje giver bl.a. borgerne krav på gennemførelse af trafiktællinger

Også i forhold til optagelsen af private fællesveje som offentlige veje er der kommet nye regler. Det følger nu af den nye lovs § 58, stk. 1, at kommunen af egen drift jævnligt skal vurdere, om en vej har sådan betydning for den almene færdsel, at den bør optages som offentlig vej. Samtidig giver loven borgerne krav på, at der foretages trafiktællinger, og hvis disse tællinger viser, at den gennemgående motorkørende færdsel udgør mere end 50 % af den samlede motorkørende færdsel på vejen, er kommunen forpligtet til *enten* at optage vejen som offentlig vej *eller* at nedbringe den gennemgående færdsel til mindre end 50 %. Disse trafiktællinger skal nok give kommunerne masser af udfordringer. Hvor mange tællinger skal foretages, hvor hyppigt, på hvilke tidspunkter af døgnet og kan kommunen undlade at give oplysninger om, hvornår tællingerne foretages med risiko for, at nogen "sørger for" en livlig gennemgående trafik i det pågældende tidsrum? Spørgsmålene er mange, og indtil videre er der kun få svar.

En række tilladelser bortfalder nu efter 2 år, hvis de ikke er udnyttet

I den nye lovs § 56, stk. 2, er der indført en ny regel om, at visse tilladelser efter loven bortfalder, hvis de ikke er udnyttet inden for 2 år. Dette gælder f.eks. de tilladelser, der gives i medfør af lovens § 57, stk. 1, til at foretage færdselsmæssige foranstaltninger på en privat fællesvej. I forhold til tilladelser, der allerede er givet efter den hidtidige lov, gælder 2 års reglen fra lovens ikrafttræden og altså ikke fra tilladelsens udstedelse. Det følger af lovens § 103. Da kommunerne jo i sagens natur ikke har kunnet skrive dette vilkår om en gyldighedsperiode på 2 år ind i de tidligere tilladelser, er modtagerne af disse tilladelser ikke tidligere blevet gjort opmærksom på dette. Kommunerne står derfor over for et valg mellem to onder. Enten kan man vælge at håndhæve loven på den måde, at man uden videre lader tilladelserne udløbe. Dette vil kommunen som udgangspunkt kunne gøre, da ukendskab til loven jo ikke kan give borgeren end bedre retsstilling. Dette vil imidlertid kunne medføre en masse utilfredse borgere og givetvis også en del klager. Den anden mulighed er, at kommunen orienterer de borgere, der tidligere har fået tilladelser, om, at der nu er indført en 2 års gyldighedsperiode, som løber fra lovens ikrafttræden. Dette vil imidlertid medføre en betydelig administrativ opgave for den enkelte kommune. En opgave, der naturligvis lettes noget, hvis kommunen har alle sådanne tilladelser samlet i et tilladelsesregister. Sådan er det dog næppe alle steder.

Nye regler med lempeligere offentliggørelseskrav

Det er også værd at nævne, at den nye privatvejslov indeholder nye regler om offentliggørelse af en række af de afgørelser, der træffes i medfør af loven. Hidtil har der været en række formkrav til offentliggørelsesformen (stedlige blade osv.), men med

den nye lov overlader man det til den enkelte kommune at vurdere, hvordan offentliggørelsen mest hensigtsmæssigt kan ske. Og det fremgår af lovens forarbejder, at en offentliggørelse på kommunens hjemmeside i mange tilfælde vil være tilstrækkelig.

Afslutningsvis kan vi oplyse, at vi i vores indlæg på vejforum også kommer ind på, hvordan kommunerne i praksis skal håndtere den meget vanskelige bevisbyrde-regel, som er taget med i § 44, samt de nye regler om administrationsbidrag.