



Statens vegvesen
Vegdirektoratet

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Tore Elnæs - 22073548

Vår dato
1997-01-14

Vårt ark nr.
033

Vår referanse
97/- Vegrett
Deres referanse

Statens vegvesen
Vegkontorene

NA-RUNDSKRIV NR. 97/01

Private veger - vegloven kap. VII

Vegloven ble revidert ved lovendring av 1. mars 1996. Bestemmelsene i lovens kap. VII, Private veger, trådte ikraft 1. juli 1996. Reglene slik de lyder etter endringen, følger som vedlegg til dette rundskriv.

Dette rundskrivet er ment som en orientering til vegkontorene, og behandler først og fremst endringene i lovens kap. VII.

Vegkontorene og Vegdirektoratets avdelinger er holdt orientert om revisjonsarbeidet, og følgende materiale ligger til grunn for endringsarbeidet:

“Innstilling fra Vegdirektoratets veglovutvalg av 1991” datert 1991-12-11
Kapitlet om private veger er her omtalt på side 88 til 98.

Vegdirektoratets høringsnotat datert 1994-04-28. Kapitlet om private veger er her omtalt på side 53 til 60.

Endringsforslagene ble fremmet av Samferdselsdepartementet ved Ot. prp. nr. 60 (1994-95), se spesielt side 10 og 11. Øvrige stortingsdokumenter er Innst. O. nr. 14, (1995-96), og Besl. O. nr. 17, 1995.

Privat veg, vegrett

Vegloven § 1, første ledd gir en negativ definisjon av hva som er privat veg, - alle veger som ikke er offentlige er private. Vær oppmerksom på at paragrafens annet ledd også gjelder private veger, det vil si at til privat veg hører opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, kai, m.m. som står i direkte forbindelse med vegen. Dette kan f. eks. ha betydning for virkeområdet for offentlig skiltregulering. Fra ordlyden i § 53 forstår vi også at begrepet privat veg er vidtfavnende, idet også gangsti og kløvveg o.l. kan regnes med.

En privat veg vil foreligge når en ferdselsrett har materialisert seg og viser seg i en oppbygging av noe slag. Det kan være en kjøreveg, gangveg, trappeveg, bru, eller annet. Vegretten vil materialisere seg, eller vise seg, ved en eller annen form for byggverk eller spor i terrenget.

Vegretten i seg selv er immateriell. Spørsmålet om en påstått vegrett overhode eksisterer, eller hva vegretten nærmere består i, er ikke løst i vegloven. En slik rett over fremmed grunn som vegretten representerer, kalles en bruksrett eller en servitutt. For å finne ut av rettens nærmere innhold, må man først og fremst søke støtte i stiftelsesgrunnlaget for retten, som regel en avtale, og gjennom alminnelige fortolkningsregler. Spørsmålene i denne sammenheng er mange og kompliserte, og tas ikke nærmere opp her.

Grunneier, vegeier og vegbruker

Som et teoretisk utgangspunkt kan de økonomisk interessentene i en privat veg deles inn i tre grupper: I) Eieren av grunnen som vegen ligger på, II) eier av selve vegbygget, og III) vegens brukere. Interessene er sjelden skarpt adskilt. Veglovens kapittel VII bør leses i lys av denne inndeling, selv om man ikke finner uttalt noe slikt skille i lovteksten. Loven inneholder allikevel elementer som viser dette skille; § 53, første ledd gir hjemmel for eiendomsinngrep til nødvendig veggrunn. Vi finner regler om "inngangsbilletten" både i § 53, tredje ledd og i § 55, tredje ledd, og dette gjelder nettopp verdiskapningen nedlagt i vegbygget. Paragraf 54 gjelder brukergruppen, og ansvaret brukerne imellom.

Veglovens regler om privatveger og vegfelleskap er først og fremst regler gitt for å sikre dekning av et ferdselsbehov, og for å regulere et driftsfelleskap.

Vegbyggets eiere må ha nødvendige rettigheter eller tillatelse fra grunneieren før vegbygget anlegges. Vegens brukere må ha sin bruksrett ordnet i forhold til vegbyggets eiere, og det er også ofte nødvendig med tillatelse eller vegrett/ bruksrett fra grunneieren.

På den annen side kan eieren av grunnen som vegen ligger på, ikke uten videre gå ut fra at han selv kan ta i bruk en veg som er bygget opp av andre, eller tildele nye brukere rett til å bruke vegen.

Eierskapet til veggrunnen er i praksis ordnet på svært forskjellig vis. Gamle veger vil som regel krysse de eiendommer som vegen betjener, og grunneierne vil også være vegbyggets eiere og samtidig veiens brukere.

Moderne veger i landbruk og skogbruk organiseres ofte som et sameie når det gjelder innskudd og investeringer i vegbygget, og brukerkretsen er ofte større enn sameierkretsen.

I villastrøk er det vanlig at veien krysser de eiendommer som den betjener, og ligger i grensen mellom tomtene. Vegfelleskapet er her ofte organisert som et vel, der vellet gjerne representerer både eierskapet til vegbygget, til grunnen og brukerfelleskapet. I moderne regulerte boligstrøk er ofte veggrunnen sammen med andre fellesanlegg skilt ut med et eget gård- og bruksnummer, og den enkelte boligeier har da hjemmel til vegen med en ideell part eller en bestemt brøk, sammen med de øvrige grunneiere i området. Det er også vanlig i regulerte områder at hjemmelen til veg- og andre fellesanlegg ligger til resteiendommen, og at oppsitterne er sikret med en tinglyst bruksrett.

En veg kan også være underlagt eierskap av en enkelt person eller et selskap etter selskapslovene, som innkrever et ensidig fastsatt vederlag av brukerne for bruken.

Det private vegfellesskap er ikke underlagt noe tvungent organisasjonsmønster. Veglovens regler om hvorledes brukerfellesskapet skal organiseres er i hovedsak deklarasjonsmessig eller fravikelig, og får anvendelse der annen ordning ikke er etablert, eller intet annet er avtalt. Dette viser seg i lovteksten. Antagelig er de aller fleste vegfellesskap organisert etter veglovens system for deling av kostnader.

Åpen for almann ferdsel

Svært mange private veger er åpne for almann ferdsel i den forstand at de er åpne og kan trafikkeres av hvem helst som måtte ha interesse av det, og som eventuelt betaler de bompenger som blir krevet. Man kan oppleve at det i enkelte sammenhenger påberopes at det skal tillegges spesielle rettsvirkninger at en privat veg er åpen for almann ferdsel. I forhold til vegtrafikklovens regelverk er dette relevant, men ikke i forhold til vegloven.

I tettbygde strøk og i boligstrøk er det vanlig at deler av gatenettet eller boligvegnettet er organisert som private veger, uten at det forekommer spesielle stengsler, varsler eller skilter som viser dette. Trafikanten vil sjelden være seg bevisst om han er på en offentlig eller privat veg. Uttrykket "åpen for almann ferdsel" gir ikke noen spesiell veiledning når det gjelder rettsforholdet til private veger mellom brukere, vegeier og grunneier. Man bør være varsom med å knytte rettslige virkninger til dette uttrykket. Vegloven benytter ikke dette uttrykket i forbindelse med omtalen av private veger.

Private veger, offentlig vegmyndighet og øvrige offentlige styringsorganer

Den offentlige vegmyndighet har i utgangspunktet ingen kompetanse for myndighetsutøvelse over private veger. Men den offentlige, spesielt kommunen, kan likefullt utøve sin innflytelse på forskjellig vis. I tilfeller der privatvegen er eller vil bli integrert i et alminnelig gatenett, eller er/ vil bli en viktig forbindelseslinje i distriktet, kan den offentlige ha reelle interesser å gjøre gjeldende allerede på planleggingstadiet. Privat vegplanlegging eller -bygging kan allikevel ikke den offentlige sette vilkår for, eller bestemmelser, utover de alminnelige rammer gitt i lovgivningen, hovedsaklig gjennom plan- og bygningsloven. Det eksisterer ingen særregler for planlegging av private veger, selv om det planlegges en privat bro eller tunnelforbindelse som tenkes integrert i det offentlige vegnettet.

Veger inngår som reguleringsformål i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan, jfr. plan- og bygningsloven § 25. Bygging av privat veg må trolig betraktes som meldepiktig tiltak etter bestemmelsene i § 84. Det er imidlertid vedtatt nye byggesaksbestemmelser i kapittel XVI i plan- og bygningsloven. Endringen innebærer at private veger ikke kan bygges før kommunen har gitt tillatelse til det på bakgrunn av søknad etter § 93. Endringene forventes å tre i kraft i 1997.

Det er og vanlig at kommunen yter et vedlikeholdstilskudd eller brøytetilskudd til private veger. Slike tilskudd kan ytes ut fra bestemte forutsetninger og på avtalemessige vilkår. Man kan også se eksempler på at kommunen har sikret seg eiendomsretten til veggrunnen eller til vegbygget, og derigjennom utøver en medinnflytelse.

Generelt sett vil en kommune kunne utøve innflytelse gjennom den alminnelige praktisering av reglene gitt i plan- og bygningsloven, først og fremst ved å sette normer for vegbyggingen i regulert område. Da vil også den ferdige vegen, måtte påregnes å bli opptatt til kommunal veg.

En tidligere offentlig veg som er nedklassifisert til privat veg vil ofte forbli vegmyndighetens eiendom, - både eiendomsretten til grunnen og til vegbygget. Det er klart at vegmyndigheten i et slikt tilfelle har anledning til å øve innflytelse på forvaltning og drift av privatvegen.

Revisjonen av 1996

Lovrevisjonen av 1996 var først og fremst drevet frem av et ønske om modernisering av reglene og en bedre tilpasning til dagens forhold. Lovgiver har erkjent at det private vegnettet er omfattende, at det stilles store standardkrav til det åpne privatvegnettet, og at kravet til ordnet organisasjon av privatvegene har vokst frem sammen med utviklingen av til dels omfattende økonomiske krav og meget store brukergrupper.

Hovedelementene i de nye reglene er:

Man har styrket skjønnsrettens mulighet til å finne helhetsløsninger ved eiendomsinngrep (§§ 53 og 54). Det er innført et nytt mønster for organiseringen av brukerfellesskapet. Det er innført et nytt begrep "veglag" og nye regler som gjelder veglagets evne til å treffe rettslig bindende avgjørelser (§ 55). Det er innført en ny bestemmelse om innkreving av bompenger på privat veg (§ 56).

Nærmere om § 53

Bestemmelsen gir hjemmel for ekspropriasjon til private vegformål, både til ekspropriasjon av rettigheter og av grunn.

Endringene gjelder to forhold: Nye bestemmelser om sekundærekspropriasjon, (annet ledd), og ny regel om at skjønnen kan treffe avgjørelse i en påstand om at en vegrett allerede eksisterer (første ledd).

Sekundærekspropriasjon:

Den nye regelen om sekundærekspropriasjon har sitt forbilde i tilsvarende bestemmelse i § 50. Lovgiver har erkjent at privatvegnettet skal dekke et omfattende trafikkbehov, og at det mange steder stilles like høye standardkrav til privatvegnettet som til det offentlige vegnettet. Det kan forsåvidt vises til at det mange steder i landet eksisterer boligområder med opptil flere hundre boliger som utelukkende betjenes gjennom et privat drevet gatenett. Likeledes kan privatvegnettet i enkelte fjellområder ha en sesongmessig meget intens trafikkbelastning.

Lovendringen gir skjønnnet mulighet til å finne bedre helhetsløsninger for tilfelle der en enkelt eiendom skulle bli spesielt hardt rammet av veganlegget.

Utvidet kompetanse for skjønnnet:

Paragraf 53 gir i første ledd hjemmel for ny bruker til å ekspropriere vegrett på eksisterende privatveg, og tredje ledd fastslår at vederlaget da også skal inneholde part av de investeringer som allerede er nedlagt i vegbygget. Dette kan gjerne omtales som "inngangsbilletten" til vegen for ny bruker.

Også veglaget som sådan kan fremstå som ekspropriant i sak om utvidelse eller standardheving av privatveg som gjelder vegfellesskapets beste, jfr. § 55, femte ledd som uttrykkelig uttaler at veglaget kan fremme krav om ekspropriasjon. Dette gjelder selv om ekspropriaten også er medlem av veglaget. Slik sak kan være aktuell der veglaget ønsker å flytte vegen, gjennomføre en omlegging ved å gå utenom gårdstun og bebyggelse, gjennomføre kurveutrettinger, breddeutvidelser, bortledning av vann, osv.

Det nye ved bestemmelsene ligger i at etter lovendringen kan skjønnnet i samme sak avgjøre om vegretten allerede eksisterer. Situasjonen som kan forekomme er altså at en part som har behov for rett til privat veg, pretenderer at vegretten eksisterer fra før. Hvis vegrettens eksistens eller dens nærmere innhold var omtvistet, var saksøkeren tidligere henvist til å føre denne saken for de alminnelige domstoler. Om han ikke skulle få medhold i spørsmålet om vegrettens eksistens, måtte han deretter fremme ekspropriasjonsskjønn etter § 53. Endringen innebærer at man kan spare en runde for domstolene.

Etter den nye regelen vil man f.eks. kunne få avgjort i samme sak hvilken betydning det skal ha for vederlagets fastsettelse om f.eks. en eksisterende vegrett fastslåes til gangadkomst, og etter vedtak om eiendomsinngrep av skjønnsretten blir utvidet til å omfatte kjøreadkomst.

Det primære i bestemmelsen er fremdeles ekspropriasjonshjemmelen. En sak som åpenbart bare gjelder å få fastsatt om en vegrett eksisterer eller ikke, eller å få fastsatt vegrettens nærmere innhold, må som før fremmes for de alminnelige domstoler.

Den nye regelen om at skjønn til fastsetting av vederlaget kan kreves av begge parter, gjør det mulig for veglaget å spille en mer aktiv rolle enn tidligere, og er ikke avhengig av brukernes initiativ for å få avgjort tvister.

Nærmere om § 54

Paragraf 54 regulerer fordelingen av felleskostnader mellom brukerne. Bestemmelsen er deklarasjonsrett, og reglene som her oppstilles gjelder bare hvor annet ikke er avtalt, eller fastsatt ved jordskifte o.a. Paragraf 54 regulerer ikke hvilke bruksrettigheter de enkelte brukere har, og regulerer ikke eventuelle kryssende rettigheter mellom brukerne.

Endringen går ut på at veglaget nå med bindende virkning kan fastsette fordelingsbrøken for felleskostnadene blandt brukerne, og den såkalte "inngangsbilletten" for nye brukere. Dersom noen av brukerne er uenige i veglagets fordelingsavgjørelse, så kan de kreve

skjønn over spørsmålet innen tre måneder. Etter fristutløpet er veglagets avgjørelse bindende.

Veglagets bindende avgjørelse kan gjelde de forhold som omtales i § 54, dvs. fordelingen av kostnader til vedlikehold og utbedring, samt de forhold som er omtalt i § 53 tredje ledd, dvs. "inngangsbilletten" - vederlag for bruksrett til eksisterende veg. Henvisningen til § 55 gjelder spesielt denne bestemmelses tredje ledd, der det er forutsatt at fordelingsfastsettelsen skal treffes av veglaget.

Tre-måneders fristen begynner å løpe når mottakeren fikk avgjørelsen eller kunne gjort seg kjent med den. Mottakeren må også være orientert om fristen og om konsekvensene av fristutløpet. Det må sees som en forutsetning at veglagets beslutninger er truffet etter betryggende forhåndsbehandling med saksinformasjon og møteinnkallinger slik at ingen blir overrumplet av et vedtak i laget.

Regelen i siste ledd innebærer at såvel brukerne som veglaget kan forlange ny avgjørelse etter 5 år, eller kreve nytt skjønn etter 5 år. Dermed kan man unngå å bli hengende ved avgjørelser som tiden har løpt fra, og tvister om gamle skjønnsavgjørelses rettskraftsvirkning. Også veglaget har fått muligheten til å treffe prinsipielle avgjørelser om fordelingsgrunnlaget for 5 år av gangen. Hvis de som beslutningen angår er enige, er de selvsagt ikke bundet av fristen.

Nærmere om § 55

Bestemmelsen gir organisasjonsform og styringsorganer til vegfellesskapet. Lovteksten er helt ny. Regelen er i hovedsak deklatorisk, det vil si at den ikke gjelder der det eksisterer andre ordninger, se siste ledd. Den nye bestemmelsen introduserer begrepet "veglag." Det mønster for en organisasjon som gis i § 55, er den kjente organisasjonsform fra vel, lag og foreninger.

Denne organisasjonsform passer for de aller fleste vegfellesskap hvor vegen drives i samvirke mellom brukerne. Det vanlige i disse tilfelle er at grunneierfunksjonen er temmelig passiv eller har en helt underordnet betydning. Brukerfellesskapet forvalter daglig drift, og brukerfellesskapet vil også fylle funksjonen som vegeier og foreta nødvendige reparasjoner og vedlikehold på vegen, og holde vegbygget inntakt med grøfter, bekkegjennomløp, skjæringer og murer.

Styringsmyndighet som gis i § 55 gjelder de praktiske daglige forhold, og den type regulering som er nødvendig for at fellesskapet skal kunne fungere. Dette kan gjelde organisasjonen av snøbrøyting, grusing, høvling, grøfning, innkreving av penger, organisering av dugnad, osv. Hvis bruksretthaverne har kryssende interesser, og veglaget ikke klarer å regulere delt bruk eller megle frem en løsning, så må de tvistende parter til syvende og sist søke tvisten avgjort av domstolen.

Veglaget består av alle som har plikt til å delta i vedlikehold og utbedring i henhold til § 54. Man kan ikke melde seg ut av et veglag, - man måtte i så fall også opphøre med bruken. Medlemmenes avstemning skjer etter graderte stemmer. Den som betaler mest,

får størst innflytelse. Alternative avstemningsregler kan følge av kontrakt eller vedtekter.

I tredje ledd uttrykkes regelen om at det først og fremst er laget selv som fastsetter driftstilskuddet som skal kreves inn. Man må forstå regelen slik at laget også med bindende virkning kan fastsette fordelingsbrøken, jfr. § 54, fjerde ledd.

Også i tidligere § 55 hadde man en tilsvarende bestemmelse som regelen i fjerde ledd

De forholdene som er ramset opp i femte ledd, er ikke å oppfatte som begrensninger i beslutningsmyndigheten til laget, men er eksempler på hva man kan ta avgjørelser om. Henvisningen til § 59 må ikke oppfattes som en rett for laget til å ta direkte utlegg hos den gjenstridige vegbruker. Opprinnelig var det fremmet et forslag om endring av § 59 slik at laget skulle få rett til å ta direkte utlegg hos den som ikke utførte sine plikter. Forslaget som gjaldt § 59 ble tatt ut under sluttbehandlingen av lovforslaget uten at man også rettet opp § 55. Uttrykket "ta utlegg" må derfor forstås som en beslutning om å effektivere realisasjonen på grunnlag av f.eks. en dom.

Regelen i siste ledd bør leses slik at bestemmelsene i § 55 får anvendelse for den enkeltes rettigheter og plikter så langt de passer, der vegholdet er organisert på en annen måte enn etter det mønster som er gitt i § 55.

Forholdet mellom brukere, vegeier og grunneier kan være vidt forskjellig alt etter eierforholdet til vegen, og den organisasjonsform som er brukt for driften er ofte en følge av hvorledes eierforholdet til vegbygget er. Om veien styres av et borettslag, et sameie, et andelslag, et aksjeselskap, en individuell vegeier, eller av et vegvel, så skal ingen tvinges inn i det mønster som § 55 gir.

Et eksempel er skogeieren som med tillatelse fra naboen bygger vegen på fremmed grunn, og stiller den til disposisjon for hytteeiere som har festetomter i skogen mot et årlig vederlag som han selv fastsetter. Regelen i siste ledd må forstås slik at den enkelte bruker, selv om han står utenfor ethvert eierforhold til vegen og til grunnen, plikter å betale det brukervederlaget som kreves. Samtidig skal han ikke være avskåret fra å kunne få prøvet rimeligheten av det pålagte vedlikeholdstilskuddet for skjønnsretten. Man skal også være oppmerksom på den mulighet at vegholders krav er basert på kontrakt, og at skjønnsretten ikke alltid er rette domstol i slike saker.

Nærmere om § 56

Bestemmelsen er ny. Tidligere gjaldt § 56 vegvesenets kontroll av at private broer var trygge nok. Den gamle regelen ble ansett som uaktuell nå som kommunene selv sitter med en godt utbygget teknisk forvaltning.

Det var tidligere ingen hjemmel eller regel i vegloven om bompenginnkreving på private veger, jfr. § 27 som gjelder bompenger på offentlig veg. Praksis omkring bompenginnkreving på privat veg har i nyere tid vært basert på friluftsløven § 5, der kommunen hadde hjemmel til å gi tillatelse til innkreving av bompenger på alle private veger og broer. Friluftsløven fikk etterhvert en anvendelse som lå noe utenfor lovens

område, som var utøvelse av friluftslivet. I revisjonsarbeidet var det derfor naturlig å foreslå regelen overført fra friluftslivets lov til vegloven. I Ot. prp. nr. 27 (1995-96), Om lov om endringer i lov av 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet, har Miljøverndepartementet foreslått § 5 opphevet. Bestemmelsen ble opphevet ved lov av 21. juni 1996 som trådte i kraft fra 1. juli 1996.

Utgangspunktet for retten til å kreve bompenger er eiendomsretten til vegbygget. Hvis det ikke er i strid med noens rettigheter kan privat veg avstenges ved bom for utenforståendes bruk. Man kan også se bompengerregelen i lys av § 54 om brukerbidrag.

Det er først og fremst på fjelloverganger og i utkantstrøk med et visst omfang i turisttrafikk og gjennomgangstrafikk at bompengordninger har praktisk anvendelse. Det er upraktisk å tenke seg bompengordning etablert i et villastrøk. Det har forekommet eksempler på privat bompengeneinnkreving ved ferdsel på en privat bygget bro eller i privat bygget tunnel i et vegnett som ellers er offentlig. Da har broen eller tunnelen blitt opptatt til offentlig veg, etter at den var nedbetalt.

Det kreves samtykke fra kommunen. Kommunens vurdering kan neppe forventes å være spesielt omfattende, men vil nok gjelde en prøving av rimeligheten av å foreta bompengeneinnkreving på denne konkrete vegstrekning og størrelsen av bompengene.

Dette vil være anderledes ved prosjekter som forutsettes å finansieres gjennom bompengeneinnkrevingen. "Bestemt bruk" kan gjelde et krav om at alt eller deler av bompengene f.eks. skal gå til vegomlegginger eller ny bro.

Realiteten i bestemmelsen er at kommunen kan avslå søknaden. Årsaken kan være at kommunen yter støtte nettopp for at vegen skal være åpen og en integrert del av et større lokalvegnett, eller rett og slett en konkret vurdering av at bompengeløsningen slik som den er foreslått er uegnet.

Annet ledd om tilleggsavgift, kan neppe forstås slik at den er uttømmende for hvilke virkemidler man har overfor "snik-kjørere." Normalt vil tilleggsavgiften bli innkrevet av kjøretøyets fører. Slik regelen er utformet kan avgiften kreves fra kjøretøyets eier, uavhengig av hvem som har kjørt. Dette stiller krav til identifikasjon av kjøretøy ved passering av bommen.

Juridisk avdeling
Med hilsen



Harald Håkonsen
avdelingsdirektør



Tore Elnæs
kontorsjef

vedlegg

TOE/AGT