

Bemærkninger

til

udkast til forslag til lov om offentlige veje

(udkast af 7. juli 2014)

Hestehaven 21J
5260 Odense S
7733 2244
www.le34.dk

René Aggersbjerg
+45 7733 2269 D
+45 2124 5072 M
rag@le34.dk

11-08-2014

Projekt: 1491017
Dokument: D14-178404

LE34 Ekspropriation og Jura har med stor interesse gennemlæst det udkast til forslag til (ny) lov om offentlige veje, der blev sendt i høring den 7. juli 2014. På baggrund af vores daglige arbejde med vejlovgivningen, herunder vores samarbejde med en stor del af landets kommunale vejforvaltninger, har vi nedenstående bemærkninger til det udsendte udkast.

Vi skal indledningsvis bemærke, at vi finder det meget uheldigt at sende et nyt udkast i høring midt i den mest normale sommerferieperiode, når der ikke er tale om et forslag til ændringer i skattelovgivningen, som har en absolut hastende karakter. Her er der tale om et forslag, som tidligere har været sendt i høring ad to omgange, og hvor der nu er gået næsten to år siden seneste høring. Samtidig er forslaget også ændret på en række områder.

Det forekommer ikke rimeligt at sende et så omfattende lovforslag i høring på dette tidspunkt og med denne frist.

På grund af høringstidspunktet og –fristen har vi desværre ikke kunnet nå at samle alle bemærkninger til bestemmelserne i lovens kapitel 10 om ekspropriation og taksation. Disse bemærkninger vil vi snarest muligt eftersende.

Vedrørende lovforslagets almindelige bemærkninger

§§§

Pkt. 1

...

Af de 73.929 km offentlige veje, der findes i Danmark pr. 1. januar 2014, administreres 3.797 km af staten og ca. 70.569 km af kommunerne.

Summen af 3.797 og 70.569 er ikke 73.929, men 74.366.

§§§

Pkt. 2.2.1. Gældende ret

... Kommunevejene, der administreres af vedkommende kommunalbestyrelse efter vejlovens bestemmelser, vil som hovedregel være ejet af kommunalbestyrelsen.

Som det korrekt fremgår af bemærkningerne til § 62, har vejmyndigheden ejendomsretten til en offentlig vejs areal, uanset om vejarealet fortsat måtte fremtræde på et matrikelkort som en del af en matrikuleret ejendom. Der kan, som det fremgår af bemærkningerne til § 63, foreligge særlige forhold, som gør, at vejarealet ikke skal udskilles i matriklen, men i disse situationer vil vejmyndigheden stadig have ejendomsretten til vejens udstyr. Disse forhold, som også kan foreligge, når vejen krydser en jernbane, kan også gøre sig gældende for statsveje.

Uanset om der foreligger sådanne særlige forhold, og om vejen er udskilt, vil vejmyndigheden altid eje vejen, men ikke altid vejarealet. Der bør derfor ikke stå "som hovedregel", når der tales om vejen, mens der bør stå som hovedregel, hvis der tales om vejarealet, som det er tilfældet under pkt. 2.3.1.

§§§

...

2.6. Almene veje

...

2.6.2. Lovforslagets indhold

...

"Det har været drøftet med Kommunernes Landsforening og Kommunalteknisk Chefforening, om der eksisterer et behov for at opretholde begrebet "almene veje". Da dette ikke ses at være tilfældet foreslås det, at begrebet "almene veje" ophæves. Hvis der mod forventning skulle optræde en almen vej eller almen sti, og der måtte være en særlig offentligretlig interesse for disse vejarealer, vil de kunne overtages som offentlige veje eller offentlige stier efter reglerne i dette lovforslags kap. 10 om ekspropriation m.m. eller ved køb."

Hvis begrebet "almene veje" ophæves, er det korrekt, at en kommune vil kunne overtage en eventuel almen vej som offentlig vej ved ekspropriation eller ved køb. I forhold til den tidligere retstilstand, hvor kommunen kunne beslutte at optage den almene vej som offentlig, vil det formentlig betyde, at kommunerne vil være tilbageholdende med at overtage almene veje. De vil derfor i større omfang få lov at blive liggende, og da begrebet ikke længere eksisterer, må de herefter antages at være rent private veje, som herefter ikke er reguleret i vejlovgivningen. Kun naturbeskyttelseslovens regler vil herefter kunne forhindre en nedlæggelse af disse veje, hvilket kan være en utilsigtet konsekvens.

§§§

...

2.9 Reglerne om fordeling af udgifter til vejbidrag til offentlige veje og til samlede arbejder på private fællesveje i byer og bymæssige områder

...

2.9.2. Lovforslagets indhold

...

Som fordelingskriterium anvendes ejendomsværdien i dag kun undtagelsesvist i andre kommuner end København.

Vi har kendskab til flere kommuner, der foretrækker at anvende ejendomsværdien som fordelingskriterium. Vi kan derfor ikke genkende det nævnte billede, men er dog enige i, at benyttelseskriteriet anvendes oftere end ejendomsværdien.

Fra praksis kendes eksempler, hvor vejmyndigheden ønsker at benytte ejendomsværdikriteriet i en situation, hvor ikke alle bidragspligtige ejendomme er sat til ejendomsværdi... Derefter omfordeles bidraget for de ejendomme, der er sat til ejendomsværdi...

Selvom det umiddelbart ovenfor fremgår af bemærkningerne, at ejendomsværdien kun undtagelsesvist anvendes som fordelingskriterium i andre kommuner end København, er der, som anført ovenfor, andre kommuner, der foretrækker at anvende ejendomsværdien som fordelingskriterium. Der vil dog næppe være mange, der er så forhåbende på at bruge ejendomsværdien som kriterium, at de først vil lave en fordeling med benyttelsesmåden som kriterium og derefter omfordele bidraget for de ejendomme, der er sat til ejendomsværdi, ved brug af ejendomsværdien som kriterium. Det forekommer som en overordentlig besværlig fremgangsmåde.

...
Der foreslås ligeledes ændringer i den hidtidige § 11, stk. 5, i vejbidragsloven om reduceret bidrag for ejendomme, der grænser op til anden vej eller sti, end den vej eller sti som er omfattet af vejmyndighedens afgørelse. Det foreslås, at bidraget kun reduceres i de tilfælde, hvor nyt vejbidrag kan komme på tale, og gamle vejbidrag ikke må anses for afskrevet (normalt 20 år). På samme måde skal grundejere, der grænser til en privat fællesvej, kun have krav på et passende reduceret vejbidrag til den offentlige vej, i det omfang de er forpligtede til at vedligeholde den private fællesvej – i almindelighed grænser til og har vejret til den private fællesvej.

Det er efter vores opfattelse ikke normalt, at vejbidrag først anses for afskrevet efter 20 år. Efter de nuværende regler i vejbidragsloven kan vejbidrag afdrages over en periode på 5-15 år, og 15 år har derfor været betragtet som den periode, hvorover vejbidrag afskrives. Vi kan i den forbindelse henvise til Vejdirektoratets udtalelse af 9. februar 2006, hvori direktoratet konstaterer, at vejbidragslovens § 17 ikke kan anvendes på vejbidrag, der er ældre end 15 år, fordi den kun gælder ikke-betalte afdrag, og fordi grundejerne kun har krav på en afdragsordning over 15 år.

§§§

*4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
Lovforslaget forventes at medføre en vis fordyrelse for ledningsejere ved flytning af ledninger...*

Fordyrelsen kommer så vidt ses af muligheden for at stille krav om betaling af bod, hvis gravearbejder ikke afsluttes inden for en fastsat frist. Dermed er det ikke kun ved flytning af (eksisterende) ledninger, men også etablering af (nye) ledninger – generelt ved gravearbejder – at der må forventes en vis fordyrelse.

Vedrørende lovforslagets enkelte bestemmelser og bemærkningerne hertil

§§§

§ 4. Ved lovens administration skal vejmyndighederne først og fremmest varetage trafikale og vejtekniske hensyn. Vejmyndighederne skal også være opmærksomme på miljø, flora, fauna, landskabs- og bymæssige værdier, klimamæssige- og samfundsøkonomiske forhold samt hensynet til vejens naboer.

Som vi tidligere har bemærket, bør "almene hensyn" føjes til opremsningen af de hensyn, som vejmyndigheden skal være opmærksom på, jf. ombudsmandens redegørelse af 9. maj 1978 om plancheudstillinger.

§§§

§ 5. I denne lov forstås ved:

...

6) Adgang: en fysisk etableret adgang fra en ejendom til en vej eller sti til brug for gående, ridende eller kørende færdsel.

Formuleringen i § 5, nr. 6, "en fysisk etableret adgang fra en ejendom til en vej..." synes at udelukke adgange, der bare benyttes, f.eks. en udkørsel direkte fra en græsplæne til en vej. Her vil der ikke være tale om en fysisk etableret adgang, men ikke desto mindre kan der være tale om en adgang, som man har fået tilladelse til – der er bare ikke foretaget fysiske foranstaltninger for at etablere adgangen.

7) Adgangsbestemmelse: Afgørelser truffet efter § 51 om tilgrænsende ejendommers adgange til vejen...

Denne definition bør udvides til "§ 51 eller §§ 72-73 i den hidtidige vejlov".

§§§

§ 17. Kommunalbestyrelsen bestemmer, hvilke nye kommuneveje der skal anlægges, hvilke bestående kommuneveje, der skal flyttes, nedklassificeres, jf. § 123, eller nedlægges...

Begrebet "nedklassificeres" bruges ikke i § 123, hvor det – som det hidtil har været tilfældet – er forudsat, at en kommunevej nedlægges, hvorefter der tages stilling til arealets fremtidige status. Arealet kan opretholdes som privat vej eller privat fællesvej, hvilket tilsammen indebærer en nedklassificering. Da begrebet som nævnt ikke anvendes i § 123, bør det overvejes at definere begrebet nedklassificering i § 5.

I bemærkningerne til bestemmelsen er det flere steder angivet, at kommunalbestyrelsen bestemmer, hvilke nye offentlige veje (ikke kommuneveje) der skal anlægges.

§§§

§ 19. ...

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om udarbejdelse af vej- og stifortegnelser.

Det fremgår blandt andet af bekendtgørelse nr. 454 af 23. maj 2012 om vej- og stiregister, at en række af vejmyndighedernes oplysninger om veje og stier skal indrapporteres til Den centrale Vej- og stifortegnelse. Når der nu findes et centralt sted, hvor oplysningerne skal fremgå, kunne det også fremgå af loven.

§§§

§ 20. *Vejmyndigheden udarbejder for samtlige veje under dens administration vejplaner...*

Nye veje er endnu ikke veje under vejmyndighedens administration.

§§§

§ 22. *Inden et vejanlæg optages på statens vejplan, skal de kommunalbestyrelser, i hvis område vejen forløber, have lejlighed til at udtale sig.*

Da en kommende statsvej kan forløbe i en kommune, men have betydning for vejene i en anden kommune (som eksempel kan nævnes, at Fynske Motorvej ikke kommer ind i Nordfyns Kommune, men derfor alligevel har betydning for de veje, der fører trafik fra Nordfyns Kommune ud på motorvejen). Bestemmelsen bør derfor udvides, så også kommuner, hvis veje vil skære eller få forbindelse med vejanlægget skal have mulighed for at udtale sig, som det er tilfældet i relation til kommuneveje i bestemmelsens stk. 2.

Herved vil bestemmelsen blive bragt i overensstemmelse med bemærkningerne til bestemmelsen, hvoraf fremgår, at *"vejmyndighederne skal, som den foreslåede bestemmelse er affattet, give andre vejmyndigheder adgang til at udtale sig om et planlagt projekt, hvis dette projekt vil få forbindelse til eller skære bestående eller planlagte veje i en anden vejmyndigheds område."* Som bestemmelsen er formuleret, gælder dette ikke for Vejdirektoratet.

§§§

§ 24. *Reglerne i § 22 gælder også, hvis en vejmyndighed ikke ønsker at gennemføre et anlæg, der er optaget på vejplan.*

Det bemærkes, at da der ikke er knyttet nogen frist til gennemførelsen af anlæg, der er optaget på en vejplan, vil vejmyndigheden blot kunne lade være med at udføre anlægget og herved opnå samme resultat uden at lade andre myndigheder udtale sig, jf. § 22.

§§§

§ 26. *Inden der for en kommunevej træffes beslutning om vejens status eller konstruktion, der kan få betydning for vejens kapacitet eller fremkommelighed, skal Vejdirektoratet og de kommunalbestyrelser, i hvis område vejen forløber...*

Det kan anfægtes, om en kommunevej kan forløbe i andre kommuner. Efter forslaget § 17 er det kommunalbestyrelsen, der bestemmer, hvilke nye kommuneveje der skal anlægges. Kommunalbestyrelsen kan ikke bestemme, at der skal anlægges en ny vej i andre kommuner. Det bør derfor overvejes, hvordan det kan præciseres, at det gælder for de nabokommuner, hvis vejnet kan blive påvirket af ændringerne på den pågældende kommunevej.

§§§

§ 28. *Vejbidrag efter dette kapitel finder anvendelse i Københavns Kommune og de områder, der efter lov om planlægning er byzone eller sommerhusområder samt nærmere afgrænsede områder i landzone...*

Bestemmelsen kunne formuleres ”Reglerne i dette kapitel finder anvendelse...”.

Det fremgår af cirkulæret til vejbidragsloven (pkt. 4), at loven finder anvendelse på alle offentlige veje i de områder, der er omfattet af privatvejslovens afsnit III. Derudover fremgår det, at ”*det er en forudsætning for pålæg af vejbidrag, at ejendomme på beslutningstidspunktet er omfattet af bestemmelserne i privatvejslovens afsnit III.*” For at undgå tvivl om, hvorvidt en ejendom i landzone kan pålægges vejbidrag, hvis blot vejen befinder sig i byzone, kan dette med fordel præciseres i loven.

§§§

§ 29. ... Ved vejbidrag kan ejere pålægges helt eller delvist at betale udgifterne til anlæg af nye offentlige veje eller udvidelse af de befæstede arealer af en offentlig vej...

Som det fremgår, vil det fortsat være muligt at pålægge vejbidrag til udvidelse af det befæstede areal på en offentlig vej. Det forekommer umiddelbart underligt, at der ikke vil eksistere en tilsvarende mulighed i forbindelse med opklassificering af private fællesveje til kommuneveje. Det vil betyde, at en kommune vil kunne optage en privat fællesvej som kommunevej og på et senere tidspunkt kunne beslutte, at vejen skal udvides og i den forbindelse pålægge vejbidrag (når vejen er kommunevej), men kommunen vil ikke kræve et nøjagtigt tilsvarende vejbidrag til udvidelse af vejens befæstede arealer i forbindelse med optagelsen. Det vil være den samme kreds af grundejere, der i givet fald skulle betale vejbidraget.

Det fremgår af bemærkningerne, at ”*grundejernes bidrag til udvidelse af de befæstede arealer i offentlige veje til den i forslagets § 29, stk. 2 [skal være § 33, nr. 1], angivne maksimale bredde omfatter også dertil hørende jordarbejder*”. Som forslaget med bemærkninger er formuleret ses det ikke at fremgår noget sted, at denne begrænsning også gælder for nye vejanlæg – dog kan det muligvis sluttes af de generelle bemærkninger, at det er tilfældet, idet det her oplyses, at ”*vedrørende de breddemæssige begrænsninger for pålæg af vejbidrag videreføres alene begrænsningen på 20 m²*”.

Med den nuværende viden om trafiksikkerhed m.v. er det i øvrigt ofte sådan (i modsætning til, hvad der står i bemærkningerne), at nye veje i udstykningsområder udlægges i en større bredde end 20 m for at kunne adskille trafikarterne og dermed forbedre sikkerheden – til størst gavn for de nye beboere i disse områder. Dette betyder normalt ikke, at arealet nødvendigvis befæstes i mere end 20 m bredde, fordi der efterlades brede græsrabatter. Dette burde der tages højde for, idet den større bredde netop er til gavn for de beboere, der i sidste ende skal betale vejbidraget, og idet den større bredde ikke nødvendigvis gør vejanlægget dyrere, fordi den ofte skyldes ønsket om et bredt areal mellem kørebaner og stier. Der kan stadig ikke pålægges vejbidrag til arealerhvervelser, så denne udgift kan ikke pålægges grundejerne.

Stk. 2. Vejbidraget kan kun pålægges, hvis vejmyndighedens beslutning efter stk. 1 er meddelt de bidragspligtige grundejere inden påbegyndelsen af det pågældende anlægsarbejde. ...

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget § 29, at det forhold, at beslutningen om pålæg af vejbidrag skal træffes inden gennemførelsen af arbejdet, er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 3, stk. 2. Dette er ikke i overensstemmelse med bestemmelsens ordlyd, der slår fast, at beslutningen skal meddeles inden påbegyndelsen af det pågældende anlægsarbejde. Efter den gældende vejbidragslov skal beslutningen træffes i forbindelse med gennemførelsen af det pågældende anlægsarbejde. Hvis bestemmelsen ændres, så beslutningen skal være meddelt inden påbegyndelsen af arbejdet, bør det begrundes i bemærkningerne, idet bestemmelsen i givet fald ikke er en videreførelse af den hidtidige bestemmelse.

§§§

§ 31. Til udgifterne efter § 29 kan medregnes et beløb til normal belysning samt udgifter vedrørende vandafledning, herunder til dræn og nedløbsbrønde. Andre udgifter, som er nødvendige for afledning af en vejs overfladevand, kan kun medregnes, når de særskilt er pålagt vejarealet ved kendelse i henhold til vandløbslovgivningen.

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, at den viderefører den gældende vejbidragslovs § 4, stk. 3-4 med en præcisering. Denne præcisering går på, at det er en forudsætning, at belysningen opsættes i forbindelse med et af de arbejder, der er nævnt i forslaget § 28, stk. 1.

Ordet "udelukkende" er udgået af bestemmelsen, som derfor ikke umiddelbart bare er en videreførelse. Det forekommer herefter ikke klart, hvad der er forskellen på "udgifter vedrørende vandafledning" og "andre udgifter, som er nødvendige for afledning af en vejs overfladevand". Det bør præciseres i bestemmelsen eller i hvert fald i bemærkningerne.

§§§

§ 32. ... Administrationstillægget udgør vejmyndighedens dokumenterede administrative udgifter ved de anlæg, der er nævnt i § 29, stk. 1, 2. pkt. Administrationstillægget kan dog højst udgøre 9 pct. af udgifterne efter § 28, medmindre andet er aftalt.

Tilføjelsen om muligheden for at aftale et større administrationstillæg synes umiddelbart overflødig. Det er i hvert fald vanskeligt at forestille sig den grundejer, der skulle være villig til at indgå en aftale om at betale mere end 9 pct., når kommunen ikke har hjemmel til at kræve mere.

Det fremgår af bemærkningerne, at "med den foreslåede bestemmelse sikres det dermed, at grundejerne ikke pålægges udgifter til kommunernes administration, der i væsentlig grad overstiger udgifterne til selve anlægsprojektet". Sammenholdt med afsnittet umiddelbart ovenfor i bemærkningerne, må det forstås således, at dette er noget nyt, hvilket naturligvis ikke er tilfældet, da administrationstillægget hele tiden har været begrænset til 9 pct. af anlægsudgifterne. Derimod er det noget nyt, at grundejerne ikke kan pålægges et administrationstillæg, der overstiger kommunens administrationsudgifter. Med begrænsningen til 9 pct. har grundejerne næppe heller tidligere kunnet pålægges udgifter kommunens administration, der i væsentlig grad overstiger de reelle administrationsudgifter.

§§§

§ 33. *Vejbidrag kan ikke pålægges til dækning af udgifter til*

1) *udvidelse af vejens befæstede arealer, som vedrører en større bredde end 20 m...*

Det fremgår her af bemærkningerne (som berørt ovenfor under bemærkningerne til § 29), at ”*efter den foreslåede bestemmelse kan der herefter ikke kræves bidrag til udvidelse af vejens befæstede arealer for en større bredde end 20 m*”. Dette bestyrker blot, at der godt kan kræves vejbidrag til et nyt vejanlæg i en større bredde.

§§§

§ 34. ...

Stk. 2. En kort privat fællesvej eller fællessti, der alene udmunder i den offentlige vej...

Bemærkningerne angiver, at ”*der er med den foreslåede bestemmelse tilsigtet en indskrænkende præcisering af begrebet ”alene udmunder i” sammenlignet med hidtidig fortolkningspraksis*”. Dette er ikke korrekt, idet præciseringen er i overensstemmelse med Vejdirektoratets fortolkning i de senere år.

§§§

§ 35. *Vejmyndigheden kan ikke opkræve vejbidrag fra ejere af ejendomme, hvor der ikke er adgang til vejen eller stien fra ejendommen, og hvor der ikke planlægges etableret adgang til vejen eller stien.*

Af bemærkningerne til forslaget § 66, stk. 1 (vedrørende vintervedligeholdelse), fremgår, at det ”uanset om vedkommende har adgang til den offentlige vej, må [...] antages, at ejeren af en ejendom, der grænser til en offentlig vej, har en større interesse i, at fortov og sti langs med sin ejendom er vintervedligeholdt og renholdt på forsvarlig måde, end vejens brugere, her fodgængere, i almindelighed”. Det er umiddelbart vanskeligt at se, hvorfor denne større interesse ikke også skulle gøre sig gældende, når det gælder vejbidrag.

En grundejer, hvis baghave ligger på toppen af en skråning til et fortov, og som har vejadgang ad en helt anden vej, kan ikke siges at have stor interesse i, om fortovet neden for skråningen er vintervedligeholdt. Derimod kan en grundejer, hvis ejendom grænser til en stamvej i et boligområde, men som har adgang til en sidevej til stamvejen, sagtens have en betydeligt større interesse i, at stamvejens befæstede areal udvides.

Se også vores bemærkninger til § 66.

Da vejbidragslovens § 17 ikke videreføres, vil der ikke være mulighed for at omfordele vejbidrag. Det kan på den baggrund give uheldige resultater, at en grundejer kan slippe for vejbidrag, når der ikke er adgang eller planlagt adgang til ejendommen, men så (kort tid) senere kan få en ”gratis” adgang til vejen.

§§§

§ 38. *Fordelingen af vejbidrag aftales mellem vejmyndigheden og de grundejere, der er omfattet af fordelingen.*

Det fremgår af bemærkningerne, at dette betyder, at hovedreglen ved bidragsfordelingen fremover vil være aftale mellem de berørte parter. Dette må forstås sådan, at vejmyndigheden får en pligt til at forsøge at indgå en aftale, før der kan træffes afgørelse, hvilket vil indebære en administrativ byrde for vejmyndigheden.

§§§

§ 39. ...

Stk. 2. Vejmyndigheden kan fordele bidraget med et ensartet beløb mellem antallet af husstande, hvis vejmyndigheden skønner, at ejendommene, der grænser til vejen, benyttes på en ensartet måde til boligformål. Samme fordeling kan anvendes, når samtlige ejendomme benyttes til erhvervsformål.

I stk. 2 benyttes udtrykket "husstandene".

Pligtsubjektet for vejbidragsreglerne er ejendomsejerne. En husstand er ifølge Den danske Ordbog: "Gruppe af mennesker, der bor på samme adresse og i samme bolig."

Med den foreslåede formulering, ville kommunen i tilfælde af en vej med f.eks. en boligforeningsejendom med 100 lejligheder og en ejendom med 30 andelsboliger, skulle fordele udgifterne mellem disse 130 enheder og ikke de to ejendommers ejere.

Det forudsættes ikke tilsigtet at foretage en så grundlæggende ændring blot ved brug af ordet "husstand" og uden nærmere begrundelse.

Det foreslås derfor, at bestemmelsen formuleres således: "*Vejmyndigheden kan fordele bidraget mellem grundejerne på grundlag af antallet af boliger på den enkelte ejendom, hvis vejmyndigheden skønner, at ejendommene, der grænser til vejen benyttes på en ensartet måde til boligformål.*"

Det er uklart, hvad der ligger i udtrykket "samme fordeling", når samtlige ejendomme benyttes til erhvervsformål. "Samme fordeling" ville umiddelbart betyde en fordeling på grundlag af antallet af husstande eller med ensartede beløb, idet betingelsen udelukkende er, at ejendommene anvendes til erhvervsformål. Men det er langt vanskeligere at se erhvervs ejendomme blive anvendt på en ensartet måde end boliger. Erhvervs ejendomme kan både være industriejendomme og kontorejendomme, hvor det vil være relevant at fordele med ensartede beløb. Skulle det i givet fald være på grundlag af erhvervsareal/kontorareal eller på grundlag af antallet af ansatte, hvis der f.eks. er tale om to kontorejendomme?

Bemærkningerne til denne bestemmelse gør sig også gældende i forhold til den tilsvarende bestemmelse i forslaget § 141, nr. 34.

Af bemærkningerne til forslaget § 39 fremgår, at ”med ejendommens benyttelse sigtes der ikke til, at vejmyndigheden behøver at have et specificeret, konkret billede af, hvordan hver enkelt ejendom benyttes, f.eks. antallet af køretøjer, der er knyttet til ejendommen. Vejmyndigheden kan efter denne bestemmelse lovligt anlægge en mere generel vurdering af, hvilke krav eksempelvis en en-familieejendom stiller til vejanlægget, herunder hvilken færdsel der typisk betjener en sådan ejendomskategori. Disse betragtninger er ikke til hinder for, at vejmyndigheden ved vurderingen af en ejendoms benyttelse inddrager, at der på en ejendom i perioden op til afgørelsen er foregået ekstraordinære transport i forbindelse med byggeri på ejendommen.”

Den sidste sætning her er næppe relevant i forhold til vejbidrag til offentlige veje, hvor der enten er tale om anlæg af nye veje eller udvidelse af de befæstede arealer. Her vil et slid som følge af transport i forbindelse med byggeri på de enkelte ejendomme ikke have nogen betydning. Det vil det derimod have i forhold til vedligeholdelse af en privat fællesvej, hvor det til gengæld ikke er nævnt (under bemærkningerne til forslaget § 141, nr. 34).

Stk. 3. Ejere af ejendomme, der har adgang til anden offentlig vej eller sti, har krav på en passende nedsættelse af bidraget, hvis denne offentlige vej eller sti ikke er fuldt anlagt, og det er mindre end 20 år siden, at ejeren af ejendommen sidst har betalt vejbidrag.

Med denne formulering bliver det en forudsætning, at den anden offentlige vej er mindre end 20 m bred, og at der er betalt vejbidrag til denne. Hvis vejen er mindre end 20 m bred, kan der stadig kræves vejbidrag til en udvidelse af vejens befæstede arealer, og grundejeren vil derfor stadig have en potentiel økonomisk byrde i forhold til denne vej.

Stk. 4. Ejere har krav på en passende nedsættelse af bidraget, når deres ejendomme grænser til en privat fællesvej eller fællessti, hvortil ejeren har vejret.

Det fremgår ikke af bestemmelsens ordlyd, men forudsætningsvis af bemærkningerne, at der skal være tale om en privat fællesvej i by, idet det nævnes, at ejeren kan pålægges at vedligeholde den private fællesvej efter privatvejslovens § 44, hvis han har vejret. Grundejeren kan også grænse til en privat fællesvej på landet, som grundejeren har pligt til at vedligeholde. Bemærkningerne bør derfor præciseres, så det fremgår, at der også kan være tale om en privat fællesvej på landet.

§§§

§ 42. ...

Stk. 5. Hvis en bygning eller et andet anlæg af blivende art ikke opføres med sin jordlinje i samme højde som den fremtidige vejhøjde, må den ikke opføres i vejbyggelinjen eller i vejlinjen uden vejmyndighedens tilladelse...

Hverken begrebet ”jordlinje” eller begrebet ”vejlinje” fremgår af definitionerne. Det ville gøre det mere klart, hvad der ligger i de to begreber. Desuden synes begrebet ”vejlinje” ikke at have samme betydning i § 42, stk. 5, som i § 44, stk. 3. I § 42, stk. 5, synes begrebet at skulle forstås som skellet mellem en

naboejendom og vejarealet, mens det i § 44, stk. 3, synes at skulle forstås mere bredt som det areal, den kommende vej kan komme til at ligge på.

§§§

§ 45. ... Vejmyndigheden skal endvidere give meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme bliver direkte berørt af pålægget, og hvis rettigheder fremgår af tingbogen.

Formuleringen "ejere og brugere, hvis ejendomme bliver direkte berørt af pålægget" bør ændres til "ejere og brugere af ejendomme, der bliver direkte berørt af pålægget", da en bruger ikke kan eje en ejendom.

Stk. 2. ... Vejmyndigheden skal endvidere underrette kommunalbestyrelsen, i hvis område vejbyggelinjen forløber.

Her bør der stå "Vejdirektoratet" i stedet for "Vejmyndigheden". Dette er i overensstemmelse med, at det i den nuværende § 35, stk. 2, er bestemt, at "forinden bestemmelse træffes efter stk. 1 med hensyn til hovedlandeveje".

§§§

§ 46. ...

Stk. 2. Ejeren af et areal, der ikke i uvæsentligt omfang er pålagt vejbyggelinjer efter §§ 42-43...

Her bør der stå "der i ikke uvæsentligt omfang", svarende til den nuværende § 38, stk. 1, 2. pkt.

§§§

§ 47. ...

I bemærkningerne til bestemmelsen bruges begrebet "fremrykket ekspropriation", men et enkelt sted bruges begrebet "forlods overtagelse".

§§§

§ 49. ...

Ifølge bemærkningerne er det hensigten at bestemmelserne i den gældende vejlovs §§ 39-41 skal videreføres i bekendtgørelsesform, fordi bestemmelserne er meget tekniske og svært tilgængelige, hvorfor det vurderes, at de egner sig bedre til at blive videreført i administrative bestemmelser. Det forhold, at bestemmelserne er svært tilgængelige, kan også tale for at beholde dem i loven, da det så vil være muligt at give fortolkningsbidrag i bemærkningerne.

§§§

§ 50. ...

Ifølge bemærkningerne er formålet med bestemmelsen først og fremmest at bidrage til en større gennemsigtighed og forudsigelighed for parterne (fordi spørgsmålet om overtagelse af en ejendom behandles af Kommissarius). Det fremgår ikke, hvorfor det skulle give en større gennemsigtighed og forudsigelighed for parterne, men det forekommer ikke betryggende, at det åbenbart er vurderingen, at det kommunale taksationssystem ikke indebærer gennemsigtighed og forudsigelighed for parterne!!! I så fald bør dette system vel laves om.

§§§

§ 51. ...

Ifølge bemærkningerne kodificerer forslaget stk. 2 praksis, hvorefter grundejeren afholder udgiften til adgangen, medmindre andet er aftalt mellem grundejeren og vejmyndigheden. Dette forekommer ikke at være den mest almindelige praksis.

§§§

§ 52. ...

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget stk. 3, at "den foreslåede bestemmelse finder ligeledes anvendelse på adgange for en privat fællesvej, når nye ejendomme tildeles vejret til den private fællesvej". Dette er ikke nødvendigvis korrekt. Der er ikke tale om matrikulære ændringer som forudsat i stk. 3, blot fordi en ejendom, der ikke tidligere har haft vejret til den private fællesvej, får tildelt vejret til vejen. Bestemmelsen i stk. 3 kan derimod være relevant i de tilfælde, hvor en ejendom, der har vejret til vejen, udstykkes, idet de nye parceller ikke automatisk og uden vejmyndighedens godkendelse kan benytte adgangen (overkørslen) fra den private fællesvej til den offentlige vej. Dette bør præciseres.

§§§

§ 53. ...

Det fremgår af bemærkningerne, at "efter offentliggørelsen af vejmyndighedens endelige afgørelse om adgangsbestemmelser må de berørte ejendomme udnyttes anderledes i trafikal betydning end forudsat i tilladelsen". Adgangsbestemmelserne indebærer ikke en tilladelse, og der bør derfor i stedet stå: "...end forudsat ved registreringen."

Det fremgår også, Transportministeriet efter forhandling med landbrugets organisationer har fastlagt en række retningslinjer for administrationen af dispensationsbeføjelsen i relation til udnyttelsen af landbrugsbygninger. Disse retningslinjer bør enten optages i bemærkningerne eller på anden måde offentliggøres, så de kommunale vejmyndigheder sikres kendskab til retningslinjerne.

§§§

§ 55. ...

I bemærkningerne er det anført, at bestemmelsen i stk. 1 ”skal sikre, at der sker en koordinering mellem kommunalbestyrelsens overordnede planlægning for kommunen, herunder i vej­mæssig henseende, og Vejdirektoratets ønsker om at fremme trafikafviklingen og trafik­ sikkerheden på statsvejene. Af disse grunde finder forhandlingspligten ikke anvendelse på konkrete afgørelser i ansøgningssager vedrørende en enkelt ejendom, uanset om ejendommen er en kommunalt ejet ejendom.”

Da adgangsbestemmelserne fastsættes for hele vejstrækninger, ikke for enkeltejendomme, må forhandlingspligten gælde, medmindre der er tale om en markoverkørsel, jf. 2. pkt. i forslagetets stk. 1. De konkrete ansøgningssager, hvor forhandlingspligten ikke gælder, må derfor være ”konkrete afgørelser i ansøgningssager vedrørende dispensation for en enkelt ejendom”.

§§§

§ 64. ...

Af bemærkningerne fremgår, at stk. 1 i den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende renholdelseslovs § 2, stk. 1. Stk. 1 viderefører også § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1.

Tilsvarende fremgår det, at stk. 2 viderefører den gældende renholdelseslovs § 2, stk. 2, og § 3, stk. 2. Det er rettelig § 2, stk. 2, 1. pkt., § 3, stk. 2, 1. pkt., og § 4, stk. 2, 1. pkt.

Samme sted i bemærkningerne bemærkes, at ”det er vejmyndigheden, der bestemmer snerydningens og glatførebekæmpelsens omfang og rækkefølge”. Det skal i stedet være ”snerydningens, glatførebekæmpelsens og renholdelsens omfang og rækkefølge”. Ordet renholdelse mangler også to andre steder i samme afsnit.

I relation til stk. 5 i den foreslåede bestemmelse bør det bemærkes, at vejmyndighedens pligt til renholdelse i landzone i overensstemmelse med den foreslåede formulering af bestemmelsen ikke er reduceret når det gælder parkerings- og rastep­ladser samt veje i områder, hvor kommunalbestyrelsen har bestemt at privatvejslovens byregler skal finde anvendelse.

Endelig viderefører forslagetets stk. 6 både den gældende renholdelseslovs § 2, stk. 2, § 3, stk. 2, og § 4, stk. 2.

§§§

§ 66. I byer og bymæssige områder kan vejmyndigheden efter forhandling med politiet bestemme, at grundejere, hvis ejendom grænser op til en offentlig vej eller sti, skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde fortov og sti ud for ejendommen i overensstemmelse med bestemmelserne i §§ 68-70...

Stk. 2. Grundejerne kan kun pålægges at snerydde, glatførebekæmpe og renholde fortov og stiareal langs sin ejendom i en bredde på maksimalt 10 meter. Det skal dog være det til ejendommen nærmest grænsende fortovs- eller stiareal.

Som allerede nævnt i relation til forslagetets § 35 fremgår det af bemærkningerne, at grundejere, uanset om de har adgang til den offentlige vej, har en større interesse i, at fortov og sti er vintervedligeholdt og

renholdt end vejens brugere i almindelighed. Det er vanskeligt at se, hvorfor grundejerne kun har en større interesse i vintervedligeholdelse og renholdelse end vejens brugere i almindelighed, og ikke en tilsvarende interesse i vejen, når det gælder vejbidrag.

Det fremgår af stk. 2, at det skal være det til ejendommen nærmest grænsende fortovs- eller stiareal. Det forekommer overflødigt at lade dette fremgå af lovteksten. Når det er en forudsætning, at ejendommen skal grænse til vejen, og grundejeren kan pålægges at vintervedligeholde eller renholde fortov og sti ud for ejendommen, kan det dårligt være andet end det nærmeste. Hvis denne forudsætning fastholdes, kan den skrives ind i stk. 1, der kunne formuleres: "...hvis ejendom grænser op til en offentlig vej eller sti, skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde det nærmest ejendommen beliggende fortov eller stiareal ud for ejendommen..."

Stk. 2, 1. pkt., er forkert formuleret. Det skal hedde: "Grundejerne kan kun pålægges at snerydde, glatførebekæmpe og renholde for og stiareal langs deres ejendomme i en bredde på maksimalt 10 meter."

§§§

§ 68-70. ...

Det fremgår af bemærkningerne, at de foreslåede bestemmelser viderefører den gældende renholdelseslovs § 11, stk. 1 og 2, § 12, stk. 1 og 2, og § 13, stk. 1 og 2. Dette er forkert, da stk. 2 i de nævnte bestemmelser er videreført i § 65.

Af bemærkningerne til § 69 fremgår desuden, at der med hjemmel i forslagets § 66 kan fastsættes nærmere regler for tidsrummet, hvor pligten til glatførebekæmpelse gælder. For det første ses det at være § 67, der giver vejmyndigheden denne mulighed, og for det andet gælder dette vel også snerydning, hvor muligheden ikke er nævnt. Det forekommer mere relevant at beskrive denne mulighed i bemærkningerne til § 67.

§§§

§ 67. Grundejerens renholdelsespligt efter § 63 omfatter at

- 1) fjerne ukrudt og lignende,
- 2) feje eller på anden måde at renholde fortov eller sti, der er asfalterede, brolagte, flisebelagte eller på anden måde overfladebehandlede færdselsarealer,
- 3) fjerne affald og andet, der er særligt forurenende eller til ulempe for færdslen, og
- 4) renholde grøfter, rendestene, nedløbsriste, rørgennemløb og udløbsrender, som ligger i fortov og sti, for alt, hvad der kan hindre vandets frie løb.

Vi foreslår, at ordene "fortov eller sti, der er" udgår i nr. 2, da det allerede fremgår af § 63, som der henvises til, at grundejerens renholdelsespligt kun kan omfatte fortov eller sti.

Vi mener desuden ikke, at det er relevant at nævne "grøfter" og muligvis heller ikke "rendestene", da disse ikke vil være placeret på et fortov eller en sti. Disse ord må derfor være efterladt fra den tidligere bestemmelse i vintervedligeholdelseslovens § 13, stk. 1, der oprindeligt også omfattede private fællesveje.

§§§

§ 75. ...

Under bemærkningerne til forslaget § 75 er der to afsnit, som handler om bestemmelsen i privatvejslovens § 67 (jf. forslaget § 141, nr. 57). Disse afsnit bør flyttes, så de i stedet medtages under bemærkningerne til forslaget § 141, nr. 57.

Stk. 5. Vejmyndigheden kan lade tilladelser efter disse bestemmelser være betinget af vilkår, herunder vilkår om bod ved forsinkelser. Hvis tilladelsen eller vilkårene ikke overholdes, kan vejmyndigheden meddele påbud om lovliggørelse af forholdet.

I forslaget § 75, stk. 5, nævnes det udtrykkeligt, at vejmyndigheden kan fastsætte vilkår for tilladelser, herunder vilkår om bod ved forsinkelser. Det forekommer unødvendigt, at det skal fremgå af loven, at der kan fastsættes (saglige) vilkår for en tilladelse, og dette fremgår da heller ikke af andre bestemmelser. Det virker ligeledes overflødigt at nævne, at der kan fastsættes vilkår om bod ved forsinkelser. Dette må også være et sagligt vilkår, der vil kunne fastsættes. Og vejmyndigheden vil også ved alle andre tilladelser eller vilkår, der ikke overholdes, kunne meddele påbud om lovliggørelse af forholdet, hvorfor også stk. 5, 2. pkt., må være unødvendigt. Stk. 5 vil derfor kunne føre til, at det modsætningvis må sluttes, at der ikke kan fastsættes vilkår for andre tilladelser, og at der ikke kan meddeles påbud om lovliggørelse i andre tilfælde, hvor tilladelser eller vilkår ikke overholdes. Dette vil være meget uheldigt.

I bemærkningerne vedrørende stk. 5 bruges der meget plads på at fortælle detaljeret om, hvordan vilkåret om bod kan fastsættes, og hvordan bodens størrelse kan beregnes. Disse afsnit er så detaljeret og er formuleret så præcist, at det nærmest må opfattes således, at vilkåret om boden skal fastsættes i overensstemmelse med disse bemærkninger, og at vejmyndigheden ikke har et skøn til at fastsætte vilkåret anderledes.

Der er ikke i disse bemærkninger taget højde for en eventuel prisudvikling. Samtidig efterlades der tvivl om, hvornår årsdøgntrafikken på en strækning er lav. Det må konstateres, at den ikke er lav, når der er tale om 13.400 køretøjer, men at den er lav, når den er på 400 køretøjer. Det er for så vidt ikke mærkeligt. Men hvis årsdøgntrafikken også er lav, når der er tale om 670 køretøjer, hvad den må formodes at være, vil der kunne fastsætte vilkår om en bod af samme størrelse, uanset om årsdøgntrafikken er 13.400 eller 670, hvilket forekommer helt urimeligt.

Stk. 6. Hvis vejmyndighedens påbud og vilkår efter denne bestemmelse ikke efterkommes inden for en af vejmyndigheden fastsat frist, kan vejmyndigheden lade arbejdet udføre eller forlænge fristen. Udgifterne hertil afholdes af modtageren af tilladelsen.

Det må være unødvendigt at nævne, at vejmyndigheden kan forlænge fristen. Den myndighed, der har sat en frist, må altid kunne dispensere fra fristen eller forlænge den. Hvis muligheden for at forlænge fristen specifikt nævnes i loven, vil det blot kunne føre til, at der – stik imod hensigten med det foreslåede stk. 5 – kommer et pres fra ledningsejeren på at få fristen forlænget.

Det forudsættes, at det sidste pkt. i bestemmelsen betyder, at det er modtageren af tilladelsen, der skal betale for vejmyndighedens udførelse af arbejdet. Men med den mellemliggende mulighed for at forlænge fristen, er det uklart, om der også er udgifter – og i givet fald hvilke – i forbindelse med en fristforlængelse, der skal afholdes af modtageren af tilladelsen.

Samtidig foreslås det, at bemærkningerne vedrørende stk. 6 mere forståeligt kunne formuleres således: "...Bestemmelsen regulerer de tilfælde, hvor forsinkelsen allerede er indtrådt, dvs. hvor ledningsejeren ikke har afsluttet sit arbejde inden for fristen i tilladelsen, og heller ikke får det afsluttet inden for en rimelig frist fastsat i et påbud til ledningsejeren."

Stk. 7. I op til 2 år efter, at vejmyndigheden har vedligeholdt en offentlig vej, kan vejmyndigheden betinge en gravetilladelse af, at den, der modtager tilladelsen, dækker ethvert tab, som påføres vejmyndigheden som følge af gravearbejdet. Dette kræver dog, at vejmyndigheden senest 4 måneder før igangsættelse af vedligeholdelsesarbejdet har offentliggjort dette, og at vejmyndigheden har afholdt et møde før igangsættelsen med dem, der har anmodet herom, med henblik på at undersøge mulighederne for at koordinere vedligeholdelsesarbejdet med andre planer vedrørende den pågældende vejstrækning.

Den foreslåede bestemmelse må bygge på en forudsætning om, at vejmyndigheden ikke altid vil kunne kræve ethvert tab dækket, der påføres vejmyndigheden som følge af gravearbejdet. Bestemmelsen kommer på den måde til at indebære en begrænsning for vejmyndigheden, der nu skal opfylde nogle krav for at kunne få sine tab dækket. Samtidig indføres der tilsyneladende en form for objektivt ansvar for den, der graver, når disse krav er opfyldt.

Det fremgår ikke, hvor meddelelsen om den påtænkte vedligeholdelse (der står i øvrigt "istandsættelse" i bemærkningerne) skal offentliggøres, men dette må ligesom andre offentliggørelser kunne ske på kommunens hjemmeside. Hvis kravet om offentliggørelse i denne situation skal give mening i forhold til hensigten med bestemmelsen, forekommer det, at der må ske offentliggørelse et centralt sted. Der vil næppe være mange ledningsejere, der har ressourcer til at følge med i, om kommuner offentliggør påtænkte vedligeholdelser på deres hjemmeside eller eventuelt i den lokale ugeavis.

Bestemmelsen forekommer på den baggrund at indebære et stort administrativt besvær for både vejmyndigheder og ledningsejere, uden at det tilsigtede resultat opnås.

Endelig er det spørgsmålet, hvor meget vedligeholdelse af en vej, der skal til for at bringe forholdet ind under bestemmelsen.

Stk. 9. Uanset modstående bestemmelse i lovgivningen i øvrigt kræves tilladelse fra Vejdirektoratet til anbringelse af langsgående ledninger på eller i arealer af statsveje, der er anlagt eller udbygget som motorveje.

Det er uklart, hvorfor denne bestemmelse fortsat skal være begrænset til statsveje. Historisk kan bestemmelsen, der allerede findes i den gældende vejlov, hænge sammen med, at der ikke har været kommunale motorveje. Men der findes i dag kommunale motorveje, hvor trafikmængden overstiger mange af de statslige motorvejsstrækninger, f.eks. Lyngby Omfartsvej og ved Aalborg. Her vil bestemmelsen kunne være lige så velbegrunderet som ved de statslige motorveje.

Stk. 10. Transportministeren kan fastsætte regler om de krav, der kan stilles i forbindelse med ansøgninger om gravetilladelser, og om at visse typer gravearbejder kan undtages fra kravet om tilladelse efter stk. 1, 3 og 4, til udførelse af gravearbejde mv. ...

Det bemærkes, at en mulighed for, at der ikke skal indhentes tilladelse til gravearbejder fra vejmyndigheden, f.eks. i situationer, hvor der allerede foreligger en gravetilladelse til en anden ledningsejer, ikke kan udelukkes at føre til problemer med fordeling af ansvar, hvis der opstår skader på vejarealet i forbindelse med gravearbejdet. Det fremgår desuden ikke, hvem der i givet fald skal vurdere, om begge arbejder kan udføres indenfor tilladelsens tidsmæssige rammer, når der ikke skal indhentes tilladelse fra vejmyndigheden. Vil det være den ledningsejer, der udnytter muligheden for at benytte sig af, at arealet allerede er åbnet, eller er det den ledningsejer, der har fået gravetilladelsen?

I forbindelse med bemærkningerne til stk. 10 indeholder bemærkningerne en definition af vejarealet. Vejarealet er allerede defineret (mere detaljeret) i det andet afsnit af bemærkningerne til § 75.

§§§

§ 76. Det offentlige vejareal kan med vejmyndighedens tilladelse anvendes til

1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løse genstande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, reklamer, hegn eller lignende,

2) anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udlejning eller

3) anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring eller lignende, når dette sker som led i erhvervsvirksomhed.

Det foreslås, at der indføres et nyt nr. 4 i bestemmelsen, hvorefter det også vil kræve tilladelse at anbringe (parkere eller standse) køretøjer med henblik på salg fra disse. Når anbringelse af køretøjer er udtrykkeligt nævnt i de i nr. 2 og 3 omhandlede situationer må det antages at være ud fra en betragtning om, at anbringelse af køretøjer som udgangspunkt ikke er en særlig råden over vejarealet. Den samme betragtning vil kunne gøre sig gældende for køretøjer, hvorfra der sælges f.eks. fødevarer, herunder Hjem-Is og de nyere biler, der er indrettet med køkken med henblik på salg af varm mad. Den foreslåede bestemmelse vil også kunne bruges i relation til cykler, hvorfra der sælges kaffe, kildevand eller lignende.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan opkræve en passende betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed.

I bemærkningerne til stk. 3 er det nævnt, at vejmyndigheden skal tilstræbe, at betalingen modsvarer vejmyndighedens direkte og indirekte faktiske udgifter i forbindelse med den forretningsmæssige, ikke-trafikkale råden over vejarealet. Dette vil være en voldsom begrænsning af vejmyndighedernes muligheder for at opkræve betaling i forhold til gældende praksis, hvor størrelsen af betalingen har kunnet fastsættes på markedsvilkår. Vejmyndigheden har næppe mange udgifter som følge af en sådan råden over vejarealet.

§§§

§ 80. ...

Det fremgår af bemærkningerne, at der indføres en præcisering i stk. 1 om ophængning af valgplakater over motorveje og motortrafikveje. Det må rettelig være stk. 4, nr. 1.

§§§

§ 83. ...

Af bemærkningerne fremgår, at der findes en tilsvarende (som stk. 1) hjemmel i § 61 i lov om private fællesveje. Dette er ikke helt korrekt, idet privatvejslovens § 61 ikke giver vejmyndigheden mulighed for at stille krav i forhold til beplantning ved vejarealet, kun på, over og i vejarealet.

Stk. 3. Stk. 1 og 2 gælder for såvel egne hegn som fælleshegn, jf. lov om hegn. ...

Det ses ikke at være korrekt, at stk. 1 og 2 gælder såvel egne hegn som fælleshegn. Efter stk. 2 kan vejmyndigheden lade arbejde, der ikke udføres rettidigt, udføre for ejerens regning, mens vejmyndigheden efter stk. 3, 2. pkt., skal afholde udgifterne til de pålagte arbejder, hvis der er enighed om, at hegnet er et fælleshegn, eller dette fastslås ved et hegnssyn.

§§§

§ 84. ...

Stk. 4. ... Vejmyndigheden kan kræve selv at udføre de i stk. 3 omhandlede foranstaltninger på tilladelsesindehavers regning.

Der bør findes et andet begreb end "tilladelsesindehaver". Den, der skal betale foranstaltningerne, ses ikke at have fået en tilladelse endnu, men er ansøger. Det vil måske være mere korrekt at bruge et begreb som "tilladelsesmodtager".

§§§

§ 86. ...

Ifølge bemærkningerne er den foreslåede § 86 en videreførelse af den gældende vejlovs § 106. Dette er ikke helt korrekt. Bestemmelsen er en videreførelse af vejlovens § 106, stk. 1 og 2, og af § 20. Den gældende lovs § 106, stk. 3, videreføres i § 88, stk. 1 og 2. Den gældende lovs § 106, stk. 5, er videreført i § 75, stk. 9 (se bemærkninger hertil). Den gældende lovs § 106, stk. 4, ses derimod ikke videreført, og der ses ikke en forklaring på, hvorfor denne bestemmelse ikke videreføres.

Af bemærkningerne fremgår, at det i vejlovens lovfæstede gæsteprincip er en anerkendelse af ledningsejerens forventning om at kunne placere sine ledninger i eller over vejarealet, da såvel vejen som ledningen skal føres til slutbrugeren, borgeren.

Vi mener ikke, at gæsteprincippet, der blev lovfæstet i først vejbestyrelsesloven, siden vejloven, er udtryk for en anerkendelse af ledningsejerens forventning om at kunne placere sine ledninger i vejarealet. Det er naturligvis korrekt, at det forhold, at ledninger og veje er to former for infrastruktur, der fører til ejendomme rundt om i landet, og at vejene derfor bliver den nærmeste adgang til den bebyggelse, der skal betjenes af ledningerne. Men derudover har gæsteprincippet den historiske oprindelse, at det også var naturligt at placere offentlige ledninger i offentlige veje i stedet for private ejendomme. Dette har ændret sig i dag, hvor en stor del af ledningerne er privatejede.

Der er naturligvis efterhånden opstået en vis forventning hos ledningsejerne om at kunne placere sine ledninger i vejarealet, men gæsteprincippet indebærer ikke en generel anerkendelse af, at ledninger kan placeres i vejarealet, og det vil være uheldigt, at der gives det indtryk, idet vejmyndigheden kan – og bør – nægte en ledningsejer at placere sine ledninger i vejarealet, hvis f.eks. trafikale eller vejtekniske forhold taler imod placeringen.

Det fremgår desuden af bemærkningerne, at formuleringen i forslagets stk. 1 er ændret, så det præciseres, at gæsteprincippet finder anvendelse ved ethvert arbejde, som vejmyndigheden udfører inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage. Dette er i tråd med Højesterets afgørelser vedrørende støjskærmen ved Greve Centervej (UfR 2006.1391 H) og Toppevad Bro (UfR 2010.570 H), men det er alligevel spørgsmålet om denne præcisering alligevel kan indebære en begrænsning af gæsteprincippets rækkevidde på vejområdet. Højesteret har i sagen om M3 (UfR 2009.2978 H) slået fast, at det ulovbestemte gæsteprincip følger med, når et areal skifter anvendelse og overgår fra et privatejet areal til et offentligt vejareal. Der er ikke taget stilling til, om det modsatte (at gæsteprincippet følger med fra et offentligt vejareal, når det nedlægges og ikke længere skal være vejareal) også gør sig gældende. Når loven ændres efter Højesterets afgørelse og det præciseres, at bestemmelsen gælder arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, kan det muligvis føre til den – utilsigtede? – slutning, at vejlovens gæsteprincip er indskrænket til at kunne finde anvendelse, når der er tale om vejformål. Til støtte for denne fortolkning kan anføres, at ledningsejeren har placeret sin ledning i et vejareal i tillid til, at det er vejlovens gæsteprincip, der finder anvendelse på ledningen, og at ledningen derfor er fredet, når vejarealet skifter anvendelse. En erhverver af det nedlagte vejareal vil ikke få bedre retsstilling end vejmyndigheden, og ledningen vil derfor kun kunne flyttes, når der er tale om vejformål.

Endelig fremgår det af bemærkningerne, at det er *"klart fastslået i bl.a. ekspropriationskendelse af 6. maj 2004 vedrørende Østamagerbanen, at 'hvor ledningsejeren ikke er identisk med vejbestyrelsen, må ledningsejeren selv afholde udgifterne i forbindelse med ledningsomlægningen som følge af nye vejanlæg.'*

Denne retsopfattelse ses ligeledes at være kommet til udtryk i aftaler mellem ledningsejeren til vejbelyningsanlæg og vejbestyrelser, hvor det i en række kommuner siden 1980'erne har været sædvanligt, at ledningsejeren har aftalt sig ud af gæsteprincippet.

Det er således uden betydning, om ledningen alene tjener et snævert privat formål, et forsyningshensyn eller om den er en del af vejens udstyr, f.eks. ledning til vejbelysning eller vejafvanding. Afgørende for anvendelsen af princippet er, at ledningen ejes af en anden juridisk person end vejejereren (vejmyndigheden), og at gæsteprincippet ikke er fraveget ved aftale m.v.”

Den nævnte passage i ekspropriationskommissionens kendelse af 6. maj 2004 står ikke i sammenhæng med betragtninger om vejudstyr, men derimod i sammenhæng med betragtninger omkring den gældende vejlovs § 20, der omhandler kommunalt ejede ledninger i forbindelse med hovedlandevejsanlæg (statsvejsanlæg). Passagen gælder således spørgsmålet om, hvorvidt staten skal betale for en ledningsflytning, fordi der er tale om kommunalt ejede ledninger i kommuneveje (=kommunen har selv kunnet indrette sine vejprojekter efter ledningernes placering), eller om ledningsejeren skal betale for flytningen, fordi ledningsejeren ikke er kommunen.

Vi mener ikke, at denne passage kan tages til indtægt for, at gæsteprincippet kun omfatter vejudstyr (vejbelysning), når vejmyndigheden selv ejer dette. Heller ikke selvom kommissionen senere i kendelsen fra 6. maj 2004 bemærker, at ”hvor der er tale om ledninger til gadebelysning må dette føre til, at gæsteprincippet ikke kan gøres gældende. Anlægsmyndigheden må betale for disse ledningsflytninger. Det samme gælder flytning af vejbelysningsmaster og andet vejudstyr.”

Vi er derfor enige i Vejdirektoratets senere praksis, hvor direktoratet har slået fast, at gæsteprincippet kun omfatter ledninger, der er gæster i vejen, og dermed ikke tjener vejæssige formål, og at gæsteprincippet derfor ikke omfatter ledninger til hverken vejafvanding eller vejbelysning.

Det er nævnt, at det i en række kommuner siden 1980'erne har været sædvanligt, at ledningsejeren har aftalt sig ud af gæsteprincippet i aftaler om drift af vejbelysning. At nogle ledningsejere og vejbestyrelser i deres aftaler evt. har beskrevet udgiftsfordelingen i forskellige situationer, beviser ikke, at gæsteprincippet i modsat fald gælder for vejbelysning. På trods af vores brede kontakt til kommuner og ledningsejere har vi aldrig hørt om sådanne aftaler, som efter vores opfattelse i givet fald ikke er udtryk for den sædvanlige situation.

§§§

§ 87. ...

Stk. 4. Vejdirektoratet kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 3, udføre for ledningsejerens regning. Vejdirektoratet kan i dette tilfælde opkræve et administrationstillæg efter § 32.

Efter det foreslåede stk. 4 kan Vejdirektoratet i særlige tilfælde udføre de påbudte ledningsarbejder for ledningsejerens regning. Det fremgår ikke af bemærkningerne, hvornår der er tale om ”særlige tilfælde”. Bemærkningerne bør som fortolkningsbidrag angive, hvilke situationer der er tænkt på. Derudover er det nærliggende at spørge, hvorfor det kun er Vejdirektoratet, der skal have mulighed for at lade ledningsarbejder udføre for ledningsejers regning i disse særlige tilfælde. Der kan også være kommunale veje, hvor det er ligeså generende for vejmyndighedens arbejde, at en ledningsejer ikke udfører de krævede ledningsarbejder.

I bestemmelsens 2. pkt. må der skulle stå "Vejdirektoratet kan i disse tilfælde...".

§§§

§ 88. ...

Stk. 3. Vejdirektoratet kan lade ledningsarbejder udføre på ledningsejerens regning, når ledningsejeren trods indskærpelse af vilkårene for gravetilladelsen ikke overholder disse...

Igen må der spørges, hvorfor det kun er Vejdirektoratet, der skal have mulighed for at lade ledningsarbejder udføre for ledningsejers regning, når der også er kommunale veje, hvor hensynet til at undgå forsinkelser på andre arbejder eller vanskeliggørelse af hensigtsmæssig trafikafvikling, kan være ligeså påtrængende.

§§§

§ 89. Vejmyndigheden kan kræve betaling for benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser og -anlæg for motorkøretøjer til dækning af udgifterne ved indretningen og driften af sådanne pladser og anlæg samt til tilsyn med de parkerede motorkøretøjer.

Af bemærkningerne til den foreslåede bestemmelses stk. 1 fremgår, at de omhandlede særligt indrettede offentlige parkeringspladser og -anlæg typisk indrettes i forbindelse med større indkøbscentre, trafikknudepunkter, idrætsanlæg eller seværdigheder mv. Det er efter vores opfattelse meget sjældent, at der etableres særligt indrettede parkeringspladser på offentligt vejareal i forbindelse med større indkøbscentre. Parkeringspladserne vil i disse tilfælde langt oftere blive indrettet på indkøbscentrets ejendom.

Stk. 3. Vejmyndighedens beslutninger om betalingen for parkering skal offentliggøres og være offentligt tilgængelige.

Det fremgår af bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse, at det skønnes rimeligt og hensigtsmæssigt, at vejmyndighedens beslutninger om betaling for parkering (efter stk. 1 og 2?) skal offentliggøres og være offentligt tilgængelige. Uden noget nærmere krav til offentliggørelse forekommer det udelukkende at indebære en administrativ opgave at offentliggøre disse beslutninger, der i princippet kan være "gemt" et sted langt væk på en hjemmeside. Hvis kravet skal give mening, bør der være tale om offentliggørelse et centralt sted, hvor bilister kan få et samlet overblik over bestemmelserne om betalt parkering.

§§§

§ 95. Når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, kan vejmyndigheden ekspropriere til offentlig vej eller sti. Det samme gælder, når en ekspropriation til private veje og stier er nødvendig på grund af

1) anlægsarbejder mv. på offentlig vej, jf. §§ 50 og 96.

2) beslutninger om oprettelse eller benyttelsen af adgange til offentlige veje, jf. § 52, stk. 4, § 56, stk. 1, og § 58, stk. 1, eller

3) beslutninger om vejadgang på grund af nedlæggelse af offentlige veje, jf. kap. 11.

Bestemmelsen i den gældende vejlovs § 79, stk. 1, om, at vejbestyrelsen skal udarbejde forslag til tilvejebringelse af anden passende adgang til arealet, hvis den finder et krav efter lovens § 78 berettiget, foreslås ikke videreført (jf. forslaget bemærkninger til § 60). Hverken den foreslåede bestemmelse i § 56,

stk. 1, eller i § 58, stk. 1, indebærer, at vejmyndigheden kan beslutte at tilvejebringe anden passende adgang til ejendom. Der vil herefter ikke kunne eksproprieres i disse tilfælde.

§§§

§ 123. ...

Stk. 2. Vejen skal opretholdes helt eller delvist som vej, hvis den efter matrikelkort er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af ejendommens lodder, og der ikke samtidig etableres anden vejadgang. Vejen skal endvidere helt eller delvist opretholdes som vej, hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at vejen er vigtig for en ejendom.

Den foreslåede formulering, hvorefter vejen skal opretholdes som vej, hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at vejen er vigtig for en ejendom, er en ændring i forhold til den gældende vejlovs § 90, stk. 2, hvorefter vejen skal opretholdes, hvis den i øvrigt er af vigtighed for en ejendom. Den foreslåede formulering vil indebære, at det kommer til at bero på kommunens vurdering, om vejen er vigtig for en ejendom, og vil umiddelbart kunne indebære, at taksationsmyndighedernes muligheder for at prøve dette skøn begrænses.

§§§

§ 125. § 123, stk. 3, og § 124, stk. 1, kan fraviges ved aftale, når kommunalbestyrelsen og samtlige berørte grundejere er enige herom.

Sammenholdt med bemærkningerne til forslagets § 124 forekommer den nye bestemmelse problematisk i forhold til de aftaler, der måtte være indgået i tillid til udtalelser fra Vejdirektoratet om, at der også tidligere kunne indgås sådanne aftaler. Af de nævnte bemærkninger til forslagets § 124 fremgår, at der som noget nyt vil være mulighed for at fravige den fastlagte procedure.

Det bør i stedet fremgå, at det er nyt, at denne mulighed fremgår af loven, men at det i øvrigt er en fortsættelse af hidtidig praksis.

§§§

§ 126. ...

Stk. 4. Ledningsejere kan ved nedlæggelse af vejarealer kræve, at kommunalbestyrelsen lader en ledningsdeklaration tinglyse på arealet.

Det kan muligvis være en hjælp for vejmyndighederne, at det fremgår af bemærkningerne, at denne deklaration alene skal fortælle, at der ligger en ledning. Deklarationen bør ikke kunne medføre en bedre retsstilling for ledningsejeren, f.eks. ved at der skabes tvivl om de vilkår, der har været gældende for ledningens placering.

§§§

§ 132. ...

Det noteres, at ophævelsen af den gældende adgang til en fuld prøvelse af de tilstandsrapporter, der udarbejdes i forbindelse med nedklassificering af offentlige veje, indebærer at prøvelsen af disse

rapporter nu er begrænset til at gælde spørgsmålet om, hvorvidt rapporten er udformet efter de regler, der er fastsat om udformningen af tilstandsrapporter.

§§§

§ 133. ...

Stk. 6. Sager, der kan indbringes for transportministeren efter stk. 1 og 2, kan ikke indbringes for domstolene, før denne tvistbestemmelse er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt inden 6 måneder efter, at transportministerens afgørelse i tvisten er meddelt.

Forslag til formulering af det 1. pkt. i det foreslåede stk. 6: "Sager, der kan indbringes for transportministeren efter stk. 1 og 2, kan ikke indbringes for domstolene, før denne mulighed er udnyttet.

§§§

§ 134. ...

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for etablering, administration og drift af særlig servicevejvisning.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for etablering, administration og drift af vejvisning til seværdigheder, idrætsanlæg mv., når vejvisningen ikke er trafikalt begrundet.

Det er umiddelbart tvivlsomt, om det er nødvendigt at indføre bemyndigelsen i det foreslåede stk. 4, da der så vidt ses vil være tale om vejvisning, der kan rummes inden for bemyndigelsen i stk. 3. Særlig servicevejvisning er netop karakteriseret ved, at den ikke er trafikalt begrundet. Bemyndigelsen i stk. 3 ses ikke at forhindre, at der også fastsættes regler for de vejvisningsmål, der er nævnt i stk. 4.

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte regler om, at en klage kan afvises, hvis gebyret ikke er betalt inden nærmere fastsat frist.

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget stk. 5, at der som noget nyt foreslås en bemyndigelse til at fastsætte regler om, at en klage eller ansøgning kan afvises som for sen, eller afvises, hvis et gebyr, der opkræves efter loven, ikke er betalt inden for en af vejmyndigheden nærmere fastsat frist. Af bestemmelsen fremgår imidlertid ikke, at der kan fastsættes regler om afvisning af en ansøgning, hvis et gebyr ikke betales rettidigt.

Stk. 7. Hvis betalingen efter to erindringskrivelser ikke er modtaget rettidigt, kan vejmyndigheden uden yderligere varsel fratage virksomheden retten til vejvisning, jf. stk. 3 og 4, og nedtage vejvisningen.

For så vidt angår den vejvisning, der er nævnt i stk. 4, vil der ikke være tale om, at man kan fratage virksomheden retten til vejvisning.

...

Af bemærkningerne fremgår, at de nærmere regler om gebyrer forudsættes fastsat efter drøftelse med kommunerne og grundejernes organisationer. Der kan også tænkes at være andre organisationer, som kan tænkes at have relevante holdninger til disse regler.

§§§

§ 135. Med bøde straffes den, der

1) overtræder § 42, stk. 2, §§ 43, 57 og 80,...

Det må mere præcist være § 43, stk. 2, og § 57, stk. 1 og 4, der kan overtrædes.

Den foreslåede bestemmelse er ikke, som det fremgår af bemærkningerne, en videreførelse af den gældende vejlovs § 115, men § 113.

§§§

§ 138. ...

Den foreslåede bestemmelse viderefører ifølge bemærkningerne den gældende vejlovs § 112 og renholdelseslovens § 18. Bestemmelsen viderefører også vejbidragslovens § 18.

§§§

§ 140. Ved lovens ikrafttræden ophæves følgende love:

1) Lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som ændret ved lov nr. 613 af 18. juni 2012 og lov nr. 169 af 26. februar 2014

Den gældende vejlov er også ændret ved lov nr. 552 af 2. juni 2014.

§§§

§ 141. ...

Nr. 1.

Efter § 2 indsættes:

"§ 2 a. Vejmyndigheden for en offentlig sti kan bestemme, at en privat fællesvej skal have status som offentlig sti, men i øvrigt bibeholdes som privat fællesvej. Vejmyndigheden for den offentlige sti afholder en forholdsmæssig andel af udgifterne til den private fællesvejs vedligeholdelse."

Af bemærkningerne fremgår, at den foreslåede bestemmelse, der er en videreførelse af den gældende vejlovs § 97, 2. pkt., og § 99, 2. pkt., antages især at få betydning for private fællesveje i byer og bymæssige områder, fordi den er et supplement til bestemmelserne i lov om naturbeskyttelse, der sikrer offentlighedens adgang til veje og stier i det åbne land.

I modsætning hertil fremgår det af cirkulæret om den gældende vejlov (pkt. 49), at "reglen er af størst betydning på landet, idet private fællesveje i byerne ikke må afspærres uden vejmyndighedernes samtykke, og offentligheden derfor frit kan benytte sidstnævnte veje til såvel gående som kørende færdsel."

Dette har efter vores opfattelse stadig gyldighed, selvom naturbeskyttelsesloven nu sikrer offentlighedens adgang til veje og stier i det åbne land. Bestemmelsen vil derfor formentlig først og fremmest have betydning i forhold til de veje og stier, der er beliggende i landzone, men ikke i det åbne land, som vil kunne afspærres af vejejerer og vejberettigede.

Det fremgår desuden af bemærkningerne, at adgangen til at kræve uenighed om et eventuelt erstatningskrav som følge af, at den private fællesvej samtidig bliver offentlig sti, prøvet af

taksationsmyndighederne opretholdes. En sådan adgang ses hverken at fremgå af den gældende vejlov eller af de foreslåede bestemmelser i høringsudkastet.

Nr. 2 og 3.

I bemærkningerne til de foreslåede bestemmelser nævnes, at det er gældende ret, at sommerhusområder i landzone administreres efter landreglerne. Det er korrekt, at sommerhusområder som udgangspunkt administreres efter landreglerne, men sommerhusområder ligger ikke i hverken landzone eller byzone, men er sommerhusområder.

Nr. 7.

Forslag til ændret formulering af bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse:

"§ 141, nr. 7, og stk. 4 i nr. 13 er en konsekvens af nr. 64, hvorved den gældende privatvejslovs § 84 ophæves, idet det foreslås, at kommunalbestyrelsen ikke fremover skal godkende grundejernes overdragelse af pålagte pligter om vintervedligeholdelse og renholdelse til en anden fysisk eller juridisk person. Det må være den forpligtede grundejers opgave og ansvar, at aftaler om overdragelse af pålagte pligter indgås med en person eller et selskab m.m., som kan løfte opgaven. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.12.2."

Nr. 9.

I § 10 indsættes som nummer 17 og 18:

"17) Valgplakater: Valgagitoriske meddelelser på en vejrbestandig plade, der ikke er større end 0,8 m².

18) Fordelingsvej: En privat fællesvej, som andre grundejere end de vedligeholdelsespligtige, jf. § 44, har vejret til og må benytte for at komme til deres ejendomme."

I den foreslåede definition af en fordelingsvej (jf. nr. 18) bør der tilføjes ordet "nødvendigvis" mellem "og" og "må". Af bemærkningerne til den foreslåede definition fremgår, at begrebet anvendes i lovens § 45, stk. 7 (jf. lovforslagets § 141, nr. 26). Dette er med den foreliggende høringsudgave ikke korrekt, idet er i stedet skal stå "§ 45a".

Der bør også indsættes en definition på begrebet "adgang", svarende til den definition, der foreslås indsat i vejloven, og definitionerne på begreberne "overkørsel" og "overgang" bør i stedet ophæves.

Nr. 10.

§ 11, stk. 2-5, ophæves og i stedet indsættes:

"Stk. 2. Private fællesveje kan udlægges og tages i brug som private fællesveje uden kommunalbestyrelsens godkendelse."

Af bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse fremgår, at kravet om kommunalbestyrelsens godkendelse af udlæg af private fællesveje på landet ophæves, bl.a. fordi en offentligretlig, navnlig vejteknisk og trafikalt, godkendelse af disse arealreservationer (vejudlæg) ikke er videre påkrævet.

Ejendomme på landet betjenes også af post og renovation. Der kan derfor godt være en offentligretlig interesse i vejudlægget, selvom de private parter må antages i fornødent omfang at kunne og ville sikre

sig, at udlægget er tjenligt til de færdselsmæssigt formål, der ligger bag ved aftalerne. Når først de private – nu uden kommunens godkendelse – har udlagt vejen og taget den i brug, vil kommunen ikke kunne sikre, at der er et tilstrækkeligt vejudlæg til opfyldelse af disse formål. Kommunen mister derfor muligheden for at sikre, at vejene er teknisk forsvarlige i forhold til færdslen til de vejberettigedes ejendomme, f.eks. brede nok til renovationskøretøjer, olieleverancer mv., jf. lovens formålsbestemmelse.

Det fremgår da også af bemærkningerne til nr. 12, at kommunen i en række tilfælde kan have behov for af egen drift at kunne tage stilling til spørgsmålet om vejens vedligeholdelse med henblik på at varetage de vejberettigedes behov for f.eks. renovationsafhentning og madudbringning. Dette kan være svært, hvis der på grund af det manglende krav om godkendelse af vejudlægget ikke er udlagt tilstrækkelig meget vej.

Nr. 11.

Det foreslås, at private fællesveje på landet fremover ikke må nedlægges uden kommunalbestyrelsens godkendelse. Det er imidlertid ikke helt enkelt, da kommunalbestyrelsen med ophævelsen af kravet om kommunal godkendelse af vejudlægget og ibrugtagningen. Kommunen kan derfor i nogle situationer ikke vide, at der er udlagt en privat fællesvej, og heller ikke, om den er taget i brug. Kommunen har således ikke noget offentligretligt grundlag for at kende en vejs udlægsbredde og vil i tilfælde af nedlægelse af en del af en vej (indsnævring af vejbredden) uden foreskrevne godkendelse ikke kunne lade vejen retablere for de vejberettigedes regning.

I bemærkningerne nævnes det, at det er kommunalbestyrelsens vigtigste opgave i relation til private fællesveje på landet at sikre, at der adgang for de vejberettigede til deres ejendomme og lodder ad veje, der er i god og forsvarlig stand. Dette harmonerer ikke med, at kommunen ikke længere skal godkende vejudlægget, da kommunen kun kan kræve vejen istandsat inden for vejudlægget.

Nr. 12.

...
§ 13. De vejberettigede er ansvarlige for, at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsels art og omfang.

Hvis dette i overensstemmelse med ordlyden skal forstås som de vejberettigede, uanset om de bruger vejen, foreslås det tydeliggjort, jf. at det hidtil kun har været vejberettigede, der bruger vejen, som har skullet pålægges vedligeholdelse eller udgifter hertil.

§ 14. En vejberettiget kan anmode kommunalbestyrelsen...

Umiddelbart er der med de foreslåede bestemmelser ikke længere en pligt for kommunen til at tage stilling til, om en vej er i god og forsvarlig stand. I den gældende § 14, er det bestemt, at kommunalbestyrelsen skal tage stilling til spørgsmålet, når en vejberettiget gør gældende, at vejen ikke er i god og forsvarlig stand.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan pålægge den, der efter stk. 1 har anmodet kommunen om at tage stilling til vejens vedligeholdelsesstand eller om at fastsætte en ny udgiftsfordeling vedrørende vejens fremtidige vedligeholdelse, at afholde kommunens dokumenterede administrative udgifter, når dette efter kommunalbestyrelsens skøn er rimeligt.

Den foreslåede bestemmelse giver kun kommunalbestyrelsen mulighed for at pålægge den, der har anmodet kommunen om at tage stilling til vejens vedligeholdelsesstand, at afholde kommunens dokumenterede administrative udgifter, når dette efter kommunens skøn er rimeligt. I mange situationer vil det imidlertid være mere rimeligt, at udgifterne også kan pålægges andre end den, der har bedt kommunen om at tage stilling. Det kan f.eks. have været vedkommendes eneste mulighed, fordi en nabo ikke vil være med til at vedligeholde vejen. Og det kan også på andre måder have været andre, der er årsag til, at kommunen skal tage stilling til spørgsmålet, hvorfor udgifterne burde kunne fordeles mellem flere grundejere.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen fordeler arbejderne og udgifterne til de arbejder, som kommunen efter stk. 1 og 2 kræver udført, efter de vejberettigedes brug af vejen. Kommunalbestyrelsen afholder dog udgifterne til de arbejder, der kræves udført med henblik på at sikre offentlighedens adgang til vejen efter reglerne i naturbeskyttelsesloven.

Det har hidtil været sådan, at kommunerne ikke ved brug af privatvejsloven har kunnet kræve private fællesveje vedligeholdt af hensyn til en sådan færdsel.

Det er nu nævnt i bemærkningerne til forslaget § 14, at kommunerne i "begrænsede tilfælde" vil kunne stille sådanne krav.

En så grundlæggende ændring af reglerne, bør fremgå af selve lovteksten og ikke kun af bemærkningerne, ligesom ændringen bør begrundes, gerne med angivelse af eksempler på sådanne situationer af hensyn til forståelsen.

§ 15. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at en privat fællesvej skal vedligeholdes, så den er i god og forsvarlig stand i forhold til færdselens art og omfang. Kommunalbestyrelsen kan samtidig træffe bestemmelse om den fremtidige vedligeholdelse af vejen.

...

Den foreslåede bestemmelse synes at kunne forstås således, at der kun kan tages stilling til fremtidig vedligeholdelse, hvis der også er et behov for aktuel vedligeholdelse.

Af bemærkningerne til det foreslåede stk. 3 fremgår, at fristen foreslås ændret til 4 uger med henblik på at ensrette lovens fristbestemmelser. Det bemærkes i den forbindelse, at i hvert fald fristen i § 48, stk. 3, ikke er foreslået ændret fra de gældende 3 uger.

Af bemærkningerne til det foreslåede stk. 4, 2. pkt., fremgår, at der findes en tilsvarende bestemmelse i privatvejslovens § 49, stk. 3 (skal være stk. 5), som foreslås videreført i ændret affattelse, jf. forslaget § 141, nr. 44 (skal være nr. 31).

§ 18. I udgifterne, der fordeles efter dette kapitel, indgår både dokumenterede anlægsudgifter og dokumenterede administrative udgifter for kommunen.

Både anlægsudgifterne og de dokumenterede administrative udgifter fordeles efter brug. Der kan imidlertid være behov for at kunne fordele de administrative udgifter anderledes end efter brug, som det er muligt efter den gældende bestemmelse i § 15, stk. 2, nr. 3.

§ 19. Hvis vedligeholdelsespligtige grundejere, der ved en fordeling efter reglerne i § 15, stk. 4, er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til vejens vedligeholdelse, anmoder om det, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at den helt eller delvis påtager sig vedligeholdelsen, herunder den fremtidige vedligeholdelse, af vejen for samtlige vedligeholdelsespligtiges regning.

Af bemærkningerne til den foreslåede § 19 fremgår, at "det nærmere omfang af kommunens forpligtelse må bero på den konkrete aftale mellem kommunalbestyrelsen og de vedligeholdelsespligtige". Der er imidlertid kun tale om en aftale, hvis der er enighed om aftalen, men kommunen kan efter anmodning fra 2/3 af grundejerne bestemme, at kommunen helt eller delvis påtager sig vedligeholdelsen.

Nr. 13.

§ 23. ...

Af bemærkningerne til den foreslåede § 23 fremgår, at "bestemmelsen vil dog navnlig få betydning for de veje, hvor intern uenighed medfører, at adgangsforholdene til de vedligeholdelsespligtiges ejendomme vanskeliggøres i en sådan grad, at andre offentligtretlige serviceforanstaltninger, f.eks. afhentning af renovation, hjemmehjælp m.m. ikke kan gennemføres fysisk, eller hvor anden lovgivning, herunder arbejdsmiljøregler, stiller særlige krav til vejens vinterstandard."

Her pålægges kommunerne muligvis en indirekte forpligtelse til at foretage vintervedligeholdelse på nogle offentlige veje, idet private fællesveje ikke kan kræves vintervedligeholdt i bedre standard end kommunens egne veje.

Med forslaget ophæves kommunens forpligtelse til at forhandle med politiet, inden der træffes afgørelser efter privatvejsloven om vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje på landet. Dette er ifølge bemærkningerne udslag af den beskedne offentligtretlige interesse i dette vejnet. Dette er muligvis rigtigt for så vidt angår de fleste traditionelle private fællesveje på landet, men der kan sagtens knytte sig en offentligtretlig interesse i en del private fællesveje i landsbysamfund.

Nr. 14.

I § 26, stk. 3, ændres "større istandsættelser" til: "forbedringer".

Dette er en indskrænkning, da begrebet "forbedringer" må opfattes således, at der er tale om arbejder, der forbedrer vejen. Hidtil har også udgifterne til større vedligeholdelsesarbejder (jf. den foreslåede nye terminologi) kunnet kræves dækket.

Nr. 27.

§ 46 affattes således:

"§ 46. I det omfang det efter tinglyste servitutter påhviler andre end de grundejere, der er nævnt i §§ 44 og 45 a, stk. 2 og 3, at vedligeholde en privat fællesvej, kan kommunalbestyrelsen forlange, at de pågældende opfylder deres forpligtelser, før kommunalbestyrelsen kræver vejen vedligeholdt efter §§ 45, 45a, jf. §§ 47-52."

Der er ikke noget stk. 3 i forslaget til ny § 45a.

Nr. 31.

§ 49 affattes således:

"§ 49. Kommunalbestyrelsen fordele udgifter til et samlet arbejde mellem ejerne af de tilgrænsende ejendomme med vejret efter § 51, medmindre der foreligger privatretlige aftaler, vedtægter eller lignende mellem grundejerne.

Formuleringen kan forstås således, at kommunen – i modsætning til, hvad der gælder efter den gældende § 49, stk. 4 – skal fordele efter aftaler, vedtægter el. lign. forud for fordelingsreglerne i § 51. Hvis dette er tilsigtet, savnes der en begrundelse for denne ændring.

Der er ingen begrundelse for, at den nuværende § 49, stk. 2, tilsyneladende ophæves.

Nr. 34.

§ 51 affattes således:

"§ 51. Hvis der ikke kan opnås enighed mellem grundejerne om en udgiftsfordeling, fordele vejmyndigheden udgifterne mellem de bidragspligtige grundejere efter måden, hvorpå ejendommene benyttes eller må forventes at blive benyttet.

...

Af bemærkningerne til den foreslåede ændring fremgår, at ændringen vil indebære store administrative lettelser for kommunalbestyrelsen. Det er vores opfattelse, at der ikke vil være tale om en stor administrativ lettelse, fordi udgifterne nu udelukkende skal fordeles på grundlag af ejendommens benyttelsesmåde – og ikke som hidtil tillige efter facadelængde og areal. Det har som udgangspunkt ikke været administrativt besværligt at fastslå ejendommens facadelængder og arealer. Den øgede mulighed for at fordele ensartet, der fremgår af stk. 2, vil indebære en vis lettelse, men der kræves til gengæld fortsat nærmere undersøgelser af antallet af boliger eller husstande på den enkelte ejendom (vi henviser i den forbindelse til bemærkningerne ovenfor vedrørende forslaget § 39 og de tilsvarende regler om fordeling af vejbidrag til offentlige veje).

Nr. 39.

§ 55 affattes således:

"§ 55. Når kommunalbestyrelsen bestemmer, at en vedligeholdelse af en eller flere private fællesveje skal udføres som et samlet arbejde, jf. § 45, stk. 4-6, skal kommunalbestyrelsen give grundejerne en rimelig frist til at gennemføre de påbudte arbejder. Hvis arbejdet ikke er gennemført senest ved fristens udløb, udfører kommunalbestyrelsen de påbudte arbejder for grundejernes regning.

Bemærkningerne giver ikke nogen forklaring på det forhold, at grundejerne nu kan pålægges at udføre samlede arbejder, cfr. den gældende § 55, stk. 1.

Stk. 2. Hvis vedligeholdelsespligtige grundejere, der ved en fordeling efter reglerne i § 49 er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til vejens vedligeholdelse, anmoder om det, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at den helt eller delvis påtager sig vedligeholdelsen, herunder den fremtidige vedligeholdelse, af vejen for samtlige grundejeres regning.

Det fremgår af bemærkningerne, at den gældende bestemmelse i § 55, stk. 2, ophæves, fordi muligheden for at aftale med kommunen, at kommunen overtager den fremtidige vedligeholdelse er indeholdt i den foreslåede § 55, stk. 2. En selvstændig regel om enighed blandt grundejerne er således ifølge bemærkningerne ikke nødvendig.

Dette er efter vores opfattelse ikke rigtigt. Med den foreslåede bestemmelse vil der altid være tale om en afgørelse fra kommunen – også selvom der er enighed – idet kommunen kun kan "bestemme". Det vil således ikke længere kunne aftales med alle eller et kvalificeret flertal af grundejerne, at kommunen overtager den fremtidige vedligeholdelse.

Nr. 44.

§ 59 affattes således:

"§ 59. ...

Stk. 6. Hvis kommunalbestyrelsen kræver forbedringer i vejbelysningen af hensyn til den almene færdsel på vejen, skal kommunen afholde anlægsudgifterne og en dertil svarende andel af driftsudgifterne.

..."

Formuleringen af det foreslåede stk. 6 forudsætter, at kommunalbestyrelsen har krævet forbedringer i vejbelysningen af hensyn til den almene færdsel, før kommunen skal bidrage til udgifterne. Dermed vil kommunen – i modsætning til den gældende § 59, stk. 4 – ikke skulle betale til eksisterende vejbelysning, selvom den er krævet af hensyn til den almene færdsel.

Der kan være behov for en præcisering af, hvilke udgifter kommunen skal afholde. Den foreslåede formulering må indebære, at kommunen skal betale alle anlægsudgifter til forbedring af vejbelysningen, hvis forbedringen skyldes hensyn til den almene færdsel. Det er derimod ikke helt klart, hvad "og en dertil svarende andel af udgifterne" dækker. Den umiddelbare forståelse vil være, at de samlede anlægsudgifter skal opgøres, og at kommunen derefter skal betale en andel af de løbende driftsudgifter, der svarer til den andel, som "forbedringsudgiften" udgør af de samlede anlægsudgifter. Det er imidlertid langt fra sikkert, at forbedringen af vejbelysningen medfører en øget driftsudgift, der svarer til forholdet mellem "forbedringsudgiften" og de samlede anlægsudgifter. Forbedringen kan både føre til en væsentligt øget driftsudgift, men afhængig af hvori forbedringen består, vil den også kunne gennemføres uden en forøgelse af driftsudgifterne, hvis f.eks. belysningskilderne udskiftes i forbindelse med forbedringen.

Det kunne derfor være mere rimeligt, at kommunen skulle "afholde anlægsudgifterne (til forbedringen) og en eventuelt deraf følgende øget driftsudgift".

Nr. 52.

I det nye stk. 3 ændres: "1" til: "1 og 2".

Hermed får stk. 3 følgende formulering: "Før godkendelse efter stk. 1 og 2 skal kommunalbestyrelsen forhandle med politiet."

Kun hvis kommunens generelle regler for de omhandlede former for råden over vejarealet betragtes som en godkendelse, vil der være tale om godkendelser efter stk. 2. Bestemmelsen kan på den baggrund have følgende formulering: "Før godkendelse efter stk. 1 eller beslutninger efter stk. 2 skal kommunalbestyrelsen forhandle med politiet."

Nr. 67.

Efter § 87 indsættes:

"§ 87 a. ...

Stk. 2. Tvister mellem vedligeholdelsespligtige og et forsyningsselskab om ledninger i og over vejareal, jf. § 70, stk. 1, § 72 a og §§ 67-69, afgøres af vejmyndigheden.

Stk. 3. Fristen for at indbringe en tvist efter stk. 1 og 2 er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt. For beslutninger, der skal offentliggøres, regnes klagefristen fra offentliggørelsen. Tvisten kan indbringes for transportministeren, før der foreligger en formel afgørelse, når det står klart for en af sagens parter, at den anden part ved fortsatte drøftelser ikke er villig til at ændre sit projekt. Når der er særlig grund dertil, kan transportministeren dog se bort fra overskridelse af fristen.

De vedligeholdelsespligtige kan ikke træffe en afgørelse, der skal meddeles i forvaltningsrettens forstand. Det er derfor uklart, hvornår fristen på 4 uger for indbringelse af tvisten skal regnes fra, når der er tale om en tvist mellem de vedligeholdelsespligtige og et forsyningsselskab. Spørgsmålet er, om der kan fastsættes et tidspunkt, hvorfra fristen for indbringelse begynder at løbe.

Tvister mellem vedligeholdelsespligtige og et forsyningsselskab kan ikke indbringes for transportministeren, så 3. og 4. pkt. i stk. 3 er ikke relevante for disse tvister.

Det fremgår af bemærkningerne, at bestemmelsen i den foreslåede § 87a, stk. 2, regulerer tvister mellem en ledningsejer (ikke alle ledningsejere er nødvendigvis forsyningsselskaber, som er nævnt i bestemmelsen) og de vedligeholdelsespligtige, når sidstnævnte udfører arbejder på vejen for at bringe den i god og forsvarlig stand, uden at kommunalbestyrelsen har truffet en egentlig afgørelse herom. Bestemmelsen er efter formuleringen ikke begrænset til disse tilfælde, men må gælde i alle situationer, hvor der er en tvist mellem grundejerne og forsyningsselskabet.

Kommunens afgørelse af tvisten, jf. stk. 2, må være en afgørelse, som kan påklages (til Vejdirektoratet), men som kun kan prøves for så vidt angår retlige spørgsmål.

Nr. 69.

§ 88 affattes således:

"§ 88. Adgangen til at klage over en afgørelse, jf. § 87, eller adgangen til at indbringe en sag som en tvist for transportministeren, jf. § 87 a, skal være udnyttet, før afgørelsen kan indbringes for domstolene."

Tvister mellem vedligeholdelsespligtige og et forsyningsselskab, jf. § 87a, stk. 2, ses ikke at være omfattet af denne bestemmelse, og der gælder derfor ikke en begrænsning for disse tvister efter § 88, og heller ikke en frist for indbringelse for domstolene efter den foreslåede § 88a (jf. nr. 70).

Nr. 74.

Efter § 99 indsættes:

Konkurrenceudsættelse af arbejder, som vejmyndigheden udfører for borgernes regning.

§ 99 a. Når vejmyndigheden træffer bestemmelse om, at den sørger for at udføre arbejder for borgernes regning, herunder juridiske personers regning, skal den sikre, at arbejdet udføres billigst muligt. Dette skal ske ved at indhente 3 tilbud, medmindre udbudslovgivningen foreskriver en anden fremgangsmåde. Dette gælder dog ikke for arbejder, hvor vejmyndigheden skønner, at den samlede udgift til arbejdet ikke vil overstige 10.000 kr.

...

Med den foreslåede bestemmelse er der ikke længere et krav om, at vejmyndigheden på forlangende skal fremlægge dokumentation for, at arbejdet er udført billigst muligt.