

8. september 2016

**Udkast**  
til  
forslag til

lov om ændring af vejloven og privatvejsloven

**§ 1.** I lov nr. 1520 af 27. december 2014, som ændret ved lov nr. 1895 af 29. december 2015 og lov nr. 658 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 3, nr. 7, ændres »§ 49« til »§ 51«.

**2.** I § 3 indsættes efter nr. 11 som nyt nr.:

»12) Administrationstillæg: Ved administrationstillæg forstås i denne lov det tillæg, som vejmyndigheden kan opkræve til dækning for sine dokumenterede, administrative udgifter, eksklusiv renter. Administrationstillægget kan højst udgøre 9 pct. af de dokumenterede projekterings- og anlægsudgifter.«

**3.** §§ 26 til 39 ophæves.

**4.** I § 49, stk. 7, 2. pkt., § 72, stk. 2, 2. pkt., § 78, stk. 3, 2. pkt., § 79, stk. 4, 2. pkt., udgår »efter § 30«.

**5.** § 87, stk. 1, affattes således:

»§ 87. Når det er nødvendigt af hensyn til vejens vedligeholdelse, hensynet til færdslen eller hensynet til ledninger i, på eller over vejarealet, kan vejmyndigheden kræve træer og anden beplantning på, i eller over vejens areal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset.«

**6.** § 92, stk. 1, nr. 4, affattes således:

»4) foranstaltninger og indretninger til belysning af vejen, vejafmærkning og vejnavneskilte m.v.,«

**7.** § 92, stk. 1, nr. 5, affattes således:

»5) master, barduner og bæretråde til brug for forsyningsanlæg og offentlige samfærdselsmidler, og«

**8.** I § 124 indsættes som nyt stk. 3:

»Stk. 3. Kommunalbestyrelsen skal offentliggøre sine planer om, hvilke kommuneveje der overvejes nedklassificeret til privat fællesvej eller privat vej, ligesom kommunalbestyrelsen skal meddele sine planer til ejerne af de ejendomme, der vil blive direkte berørt af planerne om nedklassificering.«

Stk. 3 til 7 bliver herefter til stk. 4 til 8.

**9.** I § 124, stk. 6, ændres »stk. 1 og 5« til »stk. 1, 4 og 5«

**10.** I § 124 indsættes som *stk. 9*:

»Stk. 9. De første 10 år efter nedklassificeringen afholder vejmyndigheden forlods følgende andel af udgifterne til den private fællesvejs påbudte og løbende vedligeholdelse, bortset fra arbejder vedrørende beplantning og træer i, over eller på vejen, samt til den påbudte og vintervedligeholdelse og renholdelse af vejen, bortset fra fortov og sti, og til den påbudte vejbelysning:

- 0 – 2 år: 90 pct.
- 2 – 5 år: 75 pct.
- 5 – 8 år: 25 pct.
- 8 – 10 år: 15 pct.

Herudover finder § 15, stk. 4, 2. pkt., og § 49, stk. 3 og 5, anvendelse på vejmyndighedens pligt til at bidrage til vejens vedligeholdelse.«

**11.** I § 128 indsættes som *stk. 2*:

»Stk. 2. § 124, stk. 8, finder ligeledes anvendelse, når en kommunevej eller strækning heraf i forbindelse med en ekspropriation efter stk. 1 nedklassificeres til privat fællesvej, og § 125, stk. 1 og 4, finder tilsvarende anvendelse, når en kommunevej eller strækning heraf i forbindelse med en ekspropriation efter stk. 1 nedklassificeres til privat fællesvej eller privat vej.«

**12.** I § 131 indsættes som *stk. 2*:

»Stk. 2. Transport- og bygningsministeren kan bemyndige Vejdirektoratet eller en anden under Transport- og Bygningsministeriet oprettet styrelse til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt transport- og bygningsministeren.«

**§ 2.** I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, foretages følgende ændringer:

**1.** § 10, nr. 11, affattes således:

»11) Adgang: En fysisk etableret adgang fra en ejendom til en privat fællesvej eller privat fællessti, eller fra en privat fællesvej eller privat fællessti til en anden privat fællesvej eller privat fællessti, for gående, cyklende, ridende eller kørende færdsel.«

2. § 10, nr. 12, ophæves. Nr. 13-18 bliver herefter nr. 12-17.

3. I § 10, nr. 16, § 61, stk. 2, § 68, stk. 2, nr. 1, og § 69, stk. 3, ændres »istandsættelse« til »vedligeholdelse«.

4. § 17 ophæves.

5. I § 27, stk. 2, nr. 8, ændres »overkørsel« til »adgang«.

6. § 42 ophæves.

7. Overskriften til kapitel 9 affattes således:

»Vedligeholdelse«

8. I § 45, stk. 4, ændres »istandsættelsen« til »vedligeholdelsen«.

9. I § 45, stk. 6, ændres »istandsættes« til »vedligeholdes«.

10. § 49, stk. 2, ophæves. Stk. 3-5 bliver herefter stk. 2-4.

11. § 50, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) Offentlige veje, offentlige stier, private fællesveje og private fællesstier.«

12. § 51, stk. 3, ophæves. Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 3 og 4.

13. I § 52, stk. 2, udgår efter »49« », 51 og 52« og i stedet indsættes »og 51«.

14. I § 55, stk. 2, indsættes før »§ 49« »§ 45 a eller«.

15. Efter § 55 indsættes:

#### **»Grundejerforeningers eller vejlaugs udførelse af arbejdet**

**§ 55 a.** Hvis vedligeholdelsesforpligtigede grundejere, der ved en fordeling efter reglerne i §§ 45 a og 49 er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til vejens vedligeholdelse, anmoder om det, kan kommunalbestyrelsen efter aftale med vedkommende grundejerforening eller vejlaug træffe afgørelse om, at vedligeholdelsen, herunder

den fremtidige vedligeholdelse af vejen, udføres af grundejerforeningen eller vejlauget for samtlige vedligeholdelsesforpligtigede grundejeres regning.

*Stk. 2.* Ved afgørelse om vedligehold efter stk. 1 skal kommunalbestyrelsen fastsætte den andel af udgifterne, som skal afholdes af grundejere, der ikke er medlem af grundejerforeningen eller vejlauget, efter reglerne i § 45 a og § 49.

*Stk. 3.* § 99 a finder tilsvarende anvendelse på de arbejder, der er omfattet af kommunalbestyrelsens afgørelse truffet efter stk. 1.«

**16.** § 56 affattes således:

»**§ 56.** En godkendelse eller tilladelse efter § 57, stk. 1, § 60, jf. §§ 86, 88, 92 og 93 i lov om offentlige veje, § 61, stk. 1, § 62, stk. 1 og 2, § 63, stk. 1-4, § 66, stk. 1 og 2, og § 67, jf. § 73, i lov om offentlige veje, er udtryk for, at almene offentligretlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte eller tilladte.

*Stk. 2.* En godkendelse eller tilladelse efter de i stk. 1 nævnte bestemmelser bortfalder, hvis det arbejde m.v., som tilladelsen vedrører, ikke er påbegyndt inden 2 år fra tilladelsens dato. Vejmyndigheden kan fastsætte en kortere frist, ligesom den kan forlænge fristen.

*Stk. 3.* Vejmyndigheden har kun pligt til at behandle ansøgninger efter de i stk. 1 nævnte bestemmelser, når ansøgning fremsendes med en skriftlig erklæring fra vejarealets ejer om, at denne er indforstået med det ansøgte.

*Stk. 4.* Er vejejerer ukendt, skal ansøger dokumentere sin ret til at udnytte en eventuel tilladelse ved at fremsende en erklæring fra 2/3 af de vejberettigede om, at disse er indforstået med det ansøgte.

*Stk. 5.* Hvis et ulovligt forhold efter vejmyndighedens opfattelse kan retligt lovliggøres, jf. § 99, fastsætter vejmyndigheden en rimelig frist for den, der har skabt den ulovlige tilstand eller ejeren af den tilgrænsende ejendom, til hvem forholdet kan henføres, til at fremlægge den i stk. 3 eller 4 beskrevne dokumentation. Er dokumentationen ikke fremlagt inden udløbet af den fastsatte frist, foranlediger vejmyndigheden, at forholdene fysisk lovliggøres for de forpligtigedes regning.«

**17.** I § 57 indsættes som *stk. 7*:

»*Stk. 7.* Politiets afslag på samtykke kan påklages til transport- og bygningsministeren efter § 87, stk. 2.«.

**18.** Efter § 57 indsættes før § 58:

»Parkering på private fællesveje i byer og bymæssige områder

**§ 57 a.** I det omfang etablering af parkeringspladser og parkeringsordninger ikke er i strid med færdselslovens regler om standsning og parkering, kan parkeringspladser indrettes uden vejmyndighedens og politiets tilladelse, herunder etablering af parkeringspladser forbeholdt særlige køretøjer eller brugere.

*Stk. 2.* Politiet skal godkende afmærkningen af parkeringspladserne samt afmærkningen af eventuelle parkeringsordninger. Eventuelle opgravninger i forbindelse med etablering af afmærkningen skal godkendes efter § 67.

*Stk. 3.* Uanset stk. 1 kan vejmyndigheden med politiets samtykke bestemme, at der skal indrettes parkeringspladser forbeholdt handicappede, herunder forbeholdt bestemte køretøjer med lovligt ærinde til vejen. Udgifterne til etablering af disse parkeringspladser afholdes af vejmyndigheden.

*Stk. 4.* Myndighedernes afgørelser kan påklages til transport- og bygningsministeren, jf. privatvejslovens § 87, stk. 1. Den i § 87, stk. 4, nævnte klagefrist beregnes fra modtagelse af afgørelsen, dog senest fra den dag, hvor afmærkningen for foranstaltningen er etableret.«.

**19.** I § 58 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»*Stk. 4.* Viser en trafiktælling, at kommunalbestyrelsens færdselsregulering efter stk. 3 ikke har nedbragt den gennemgående, motorkørende trafik på vejen til mindre end 50 pct. af den samlede motorkørende trafik senest 2 år efter den i stk. 2 nævnte trafiktælling, skal kommunalbestyrelsen optage vejen som offentlig vej, jf. § 15 i lov om offentlige veje m.v.«.

Stk. 4 bliver herefter stk. 5 og affattes således:

»*Stk. 5.* Ansøgerne afholder udgifterne til trafiktællingen efter stk. 2, hvis resultatet af tællingen viser, at den gennemgående færdsel udgør mindre end 25 pct. af den samlede motorkørende færdsel på vejen. Kommunalbestyrelsen kan kræve, at ansøgerne stiller sikkerhed for udgifterne til trafiktællingen efter stk. 2, inden den udføres.«.

**20.** I § 58 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Kommunalbestyrelsen afholder udgifterne til trafiktællingen efter stk. 2, hvis resultatet af tællingen viser, at den gennemgående færdsel udgør mere end 25 pct. af den samlede motorkørende færdsel på vejen. Kommunalbestyrelsen afholder udgifterne til den afklarende trafiktælling efter stk. 4.«.

**21.** Efter § 58 indsættes:

»*Private fællesveje der betjener offentligt ejede institutioner*

**§ 58 a.** Kommunalbestyrelsen skal gennemføre en trafiktælling til belysning af, hvor stor en del af den samlede motorkørende færdsel der betjener en offentligt ejet institution på en ejendom med vejret til vejen, hvis de vedligeholdelsespligtige grundejere, der ved en fordeling efter § 49 er eller vil kunne blive pålagt mindst 2/3 af de samlede udgifter til en privat fællesvejs vedligeholdelse, anmoder om det. Grundejerne kan ikke stille krav om en sådan undersøgelse, medmindre der er gået mindst 4 år fra sidste trafiktælling.

*Stk. 2.* Viser den i stk. 1 nævnte trafiktælling, at mere end 50 pct. af den samlede motorkørende færdsel med lovligt ærinde til en vejberettiget ejendom langs vejen betjener offentligt ejede institutioner, skal kommunalbestyrelsen optage vejen som offentlig vej, jf. § 15 i lov om offentlige veje m.v.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen afholder udgifterne til trafiktællingen efter stk. 1, hvis resultatet af tællingen viser, at den motorkørende færdsel til de offentligt ejede institutioner langs vejen udgør 25 pct. eller mere af den samlede motorkørende færdsel med lovligt ærinde til vejberettigede ejendomme langs vejen.«

**22.** § 59 affattes således:

»§ 59. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at private fællesveje skal holdes belyst for de vedligeholdelsesforpligtigede grundejeres regning, når det er nødvendigt af hensyn til færdslen på vejen eller for at tilgodese andre almene offentligretlige hensyn.

*Stk. 2.* § 45 a og §§ 48 - 55 finder anvendelse på kommunens beslutning efter stk. 1.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsens udgiftsfordeling kan ikke forlanges genoptaget af en grundejer i en periode på 5 år efter fordelings meddelelse, medmindre grundejeren sandsynliggør, at der er sket væsentlige ændringer i forhold til det oprindelige fordelingsgrundlag.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning af udgifter til belysning, herunder om aconto-opkrævninger.«.

**23.** I § 68 indsættes som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Forud for tilladelsen skal kommunalbestyrelsen indhente oplysninger om vejens tilstand. Kommunalbestyrelsen hæfter direkte over for de vedligeholdelsesforpligtigede for eventuelle tab som følge af manglende tilsyn med opgravning og manglende eller mangelfuld retablering.«.

**24.** I § 69 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Forud for tilladelsen skal kommunalbestyrelsen indhente oplysninger om det udlagte vejareals tilstand. Kommunalbestyrelsen hæfter direkte over for grundejeren for eventuelle tab som følge af manglende tilsyn med opgravning og manglende eller mangelfuld retablering.«.

**25.** § 79, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. De nærmere bestemmelser om vintervedligeholdelse og renholdelse, jf. § 80, stk. 3, § 81, stk. 3, og § 82, stk. 3, skal træffes særskilt for private fællesveje i byzone, private fællesveje i sommerhusområder, private fællesveje, der efter lovens § 3, stk. 2, skal administreres efter byreglerne, og private fællesstier i de ovennævnte områder.«.

**26.** I § 79 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Der kan ikke fastsættes mere vidtgående regler for private fællesveje, end der gælder for kommunevejene i sammenlignelige områder. Hvis særlige forhold af trafikikkerhedsmæssig karakter gør det nødvendigt, kan der dog for nærmere angivne private fællesveje eller vejstrækninger heraf fastsættes videregående bestemmelser om vintervedligeholdelsen.«.

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

**27.** I § 87 a indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Tvister mellem kommunalbestyrelsen og de vedligeholdelsesforpligtigede om, hvorvidt et vedligeholdelsesarbejde er omfattet af den løbende vedligeholdelse af vejen og dermed af kommunalbestyrelsens pligt til at afholde en del af udgifterne, jf. § 124, stk. 8, i lov om offentlige veje, afgøres af transport- og bygningsministeren.«.

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.

**28.** I § 94, stk. 1, 1. pkt., udgår »§ 13, stk. 1, og« og »eller istandsættelsen«.

**29.** Efter § 99 a indsættes:

»Udgifter

**§ 99 b.** Ved udgifter som nævnt i § 12, stk. 3, § 14, stk. 3, § 16, stk. 2, § 35, stk. 4, 2. og 3. pkt., § 55, stk. 2 og 3, § 56, stk. 4, § 57, stk. 4 og 5, § 58, stk. 4, § 61, stk. 3, § 66, stk. 4 og 5, § 66 b, stk. 6, § 76, stk. 1, § 85, stk. 2, § 86 og § 99 forstås udgifterne til det påbudte arbejde, herunder projekteringsudgifter, og vejmyndighedens dokumenterede administrative udgifter i forbindelse med behandlingen af sagen.

**Stk. 2.** I forbindelse med udgifter efter § 2a, § 15, stk. 2 og 4, § 45 a, § 49, stk. 1 og 4, § 55, stk. 1, § 57, stk. 3, § 59, stk. 2, og § 61, stk. 4, kan vejmyndigheden pålægge de vejberettigede brugere af en privat fællesvej på landet eller de bidragsforpligtigede grundejere for en privat fællesvej i by eller bymæssigt område, jf. § 3, at afholde administrative udgifter, der svarer til højst 30 pct. af udgifterne til selve vejarbejdet, herunder projekteringen af dette.

*Stk. 3.* I forbindelse med udgifter efter § 7, stk. 3 og 5, § 9, § 24, § 49, stk. 3, § 59, stk. 6, § 62, stk. 4, og § 83 kan vejmyndigheden ikke medregne administrative udgifter.«.

**§ 3.** Loven træder i kraft den 1. august 2017, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* § 1, nr. 11 og nr. 12, samt § 2, nr. 11 og nr. 21, træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

*Stk. 3.* Sager, der ved lovens ikrafttræden verserer i en kommune, eller som er indbragt for Vejdirektoratet, færdigbehandles efter de hidtidige regler.

**§ 4.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.



## BEMÆRKNINGER TIL LOVFORSLAGET

### *Almindelige bemærkninger*

#### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1. Ændring af reglerne for op- og nedklassificering
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Lovforslagets indhold
  - 2.2. Forlods afholdelse af andel af vedligeholdelsesudgifter til nedklassificerede veje
    - 2.2.1. Gældende ret
    - 2.2.2. Lovforslagets indhold
  - 2.3. Ophævelse af reglerne om vejbidrag til anlæg og udvidelse af offentlige veje
    - 2.3.1. Gældende ret
    - 2.3.2. Lovforslagets indhold
  - 2.4. Loft over administrative udgifter, kommunerne kan pålægge grundejere
    - 2.4.1. Gældende ret
    - 2.4.2. Lovforslagets indhold
  - 2.5. Indhentelse af oplysninger om vejens tilstand forud for tilladelse til gravearbejder på private fællesveje
    - 2.5.1. Gældende ret
    - 2.5.2. Lovforslagets indhold
  - 2.6. Særlig regulering af parkering på private fællesveje
    - 2.6.1. Gældende ret
    - 2.6.2. Lovforslagets indhold
  - 2.7. Grundejerforenings eller vejlaugs håndtering af drift og vedligehold af private fællesveje
    - 2.7.1. Gældende ret
    - 2.7.2. Lovforslagets indhold
  - 2.8. Ændring af reglerne om offentligretlige tilladelser
    - 2.8.1. Gældende ret
    - 2.8.2. Lovforslagets indhold
  - 2.9. Ensretning af krav til vintervedligeholdelse
    - 2.9.1. Gældende ret
    - 2.9.2. Lovforslagets indhold
  - 2.10. Ophævelse af reglerne om fordeling af udgifter på private fællesveje
    - 2.10.1. Gældende ret
    - 2.10.2. Lovforslagets indhold
3. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
5. De administrative konsekvenser for borgerne
6. De miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

### *1. Indledning*

Af de 74.456 km offentlige veje, der findes i Danmark pr. 1. januar 2016, administreres 3.801 km af staten v/Vejdirektoratet og 70.654 km af kommunerne som kommuneveje.

Offentlig veje er veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter lov om offentlige veje (vejloven).

Udover offentlige veje udgøres det danske vejnet af ca. 24.000 km private fællesveje og endelig en række rent private veje. Ved private fællesveje forstås veje, gader, broer og pladser, der ikke er offentlige veje, jf. ovenfor, og som tjener som færdselsareal for en anden ejendom end den ejendom, som vejen ligger på. Det er desuden en betingelse, at ejendommene ikke ejes af samme ejer/personkreds.

Den gældende vejlov, lov nr. 1520 af 27. december 2014, som ændret ved lov nr. 1895 af 29. december 2015 og lov nr. 658 af 8. juni 2016, trådte i kraft den 1. juli 2015. Dog trådte bestemmelserne i lovens kap. 8 om snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse og § 90, stk. 4, i kraft allerede den 31. december 2014.

Tilsvarende er private fællesveje reguleret i lov om private fællesveje (privatvejsloven). Den gældende privatvejslov, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, trådte i kraft den 1. januar 2012. Loven er senest gennemgribende revideret ved lov nr. 1520 af 27. december 2014. For en grundejer har det stor betydning, om ens ejendom grænser op til en offentlig vej eller en privat fællesvej. Den væsentligste forskel er, at den pågældende kommune har ansvaret for vedligeholdelse m.m. af offentlige veje, mens ansvaret for vedligehold m.m. på private fællesveje grundlæggende påhviler de grundejere, hvis ejendom grænser op til vejen. Denne forskel ønsker regeringen udlignet i højere grad, end det er tilfældet efter gældende ret.

Regeringen har således som ambition i højere grad at styrke retsstillingen for de borgere, der enten i dag bor på en privat fællesvej, eller som i dag bor på en offentlig vej, der af vedkommende kommunalbestyrelse påtænkes nedklassificeret til privat fællesvej. Initiativerne i dette lovforslag er derfor først og fremmest rettet mod den gruppe af borgere.

Hensigten med lovforslaget er derudover at forenkle og tydeliggøre lovgivningen samt at gennemføre visse administrative lettelser for staten og kommunerne, der som vejmyndighed administrerer henholdsvis statsvejene og kommunevejene. Således indeholder lovforslaget få række tiltag, der skal medvirke til, at grundejerne påtager sig det daglige ansvar for de private fællesveje.

### *2. Lovforslagets hovedpunkter*

## *2.1. Ændring af reglerne for optagelse af private fællesveje og nedklassificering af kommuneveje*

### *2.1.1. Gældende ret*

Det følger af vejlovens § 15, at kommunalbestyrelsen bestemmer, hvilke nye kommuneveje der skal anlægges, hvilke bestående kommuneveje, der skal flyttes, nedklassificeres eller nedlægges, jf. vejlovens § 124, og hvilke private fællesveje, der skal optages som kommuneveje. Beslutninger herom træffes på baggrund af en samlet trafikl vurdering og må ikke kun være begrundet i økonomiske forhold.

Efter vejlovens § 124, stk. 3, kan kommunalbestyrelsen tidligst træffe beslutning om at nedklassificere kommuneveje til private fællesveje eller private veje 4 år efter, at kommunalbestyrelsen har offentliggjort sine planer om, at den overvejer at nedklassificere de pågældende veje eller vejstrækninger. Kommunalbestyrelsen skal have truffet beslutning senest 6 år efter offentliggørelsen.

Efter privatvejslovens § 58, stk. 2, kan grundejere til en privat fællesvej i byzone, der ved en fordeling af udgifter er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til vejens vedligeholdelse, kræve, at kommunen gennemfører en trafiktælling med henblik på at fastslå, hvor stor en del af den motorkørende færdsel på vejen der er almen færdsel. Med almen færdsel menes færdsel, der ikke har lovligt ærinde til en vejberettiget ejendom og heller ikke er lokaltrafik i området.

Hvis denne trafiktælling viser, at mere end 50 pct. af den motorkørende færdsel på vejen er almen færdsel, skal vejmyndigheden enten træffe afgørelse, jf. privatvejslovens § 57, stk. 2, om færdselsregulerende foranstaltninger, der nedbringer den almene færdsel til under 50 pct., eller træffe afgørelse om at optage vejen som kommunevej, jf. vejlovens § 15. Dette følger af privatvejslovens § 58, stk. 3.

### *2.1.2. Lovforslagets indhold*

Det foreslås i § 1, nr. 8, at kommunen – når den har offentliggjort sin plan om nedklassificering af en privat fællesvej – skal meddele berørte grundejere direkte om kommunalbestyrelsens planer om nedklassificering. Det foreslåede krav om direkte orientering af de berørte borgerere skal således supplere det allerede gældende krav om, at kommunalbestyrelsen skal offentliggøre sine planer om nedklassificering.

Forslaget skal sikre, at de berørte borgere med sikkerhed får lejlighed til at gøre sig bekendt med kommunalbestyrelsens planer om nedklassificering allerede fra det tidspunkt, hvor 4-års fristen for, hvornår kommunalbestyrelsen tidligst kan træffe endelig afgørelse om nedklassificering, begynder at løbe, jf. § 124, stk. 3.

Det foreslås endvidere i § 2, nr. 19, at hvis en trafiktælling viser, at kommunens færdselsregulerende tiltag efter privatvejslovens § 58, stk. 3, ikke har haft den ønskede effekt, således at andelen af den almene motorkørende færdsel fortsat er over 50 pct., skal kommunen optage vejen som offentlig kommunevej, jf. vejlovens § 15. Kommunen har indledningsvist to år fra trafiktællingen, som nævnt i § 58, stk. 2, til at iværksætte de fornødne færdselsregulerende foranstaltninger.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at de færdselsregulerende tiltag, kommunen har mulighed for at indføre i stedet for at optage vejen som offentlig, også rent faktisk følges op inden for en frist på 2 år. Det bagvedliggende hensyn er, at en vej bør være offentlig kommunevej og dermed vedligeholdes af kommunen for kommunens regning, hvis størstedelen af færdslen på vejen er almen, da det i det tilfælde ikke forekommer rimeligt at lade beboerne på vejen om at afholde udgifter til vejens vedligehold.

Tilsvarende foreslås det i § 2, nr. 21, at kommunen skal optage en privat fællesvej som offentlig kommunevej, hvis vejen primært betjener offentligt ejede institutioner med vejret til vejen. Dette afgøres ved en trafiktælling, hvor det afgørende vil være, om mere end 50 pct. af den motorkørende færdsel betjener disse institutioner.

Med offentligt ejede institutioner forstås institutioner, der drives direkte eller efter en driftsoverenskomst med kommunen, regionen eller staten med henblik på at varetage almene, offentligretlige formål – herunder fritids- og kulturelle formål. Bestemmelsen kan således anvendes på private fællesveje, der er adgangsvej til offentligt ejede børneinstitutioner, skoler, sportsanlæg, plejehjem, teatre, kirker, kirkegårde og lignende.

Som det er tilfældet med den foreslåede § 2, nr. 19, skal bestemmelsen sikre, at grundejere ikke skal forestå vedligeholdelse af en vej, der overordnet anvendes af udefrakommende færdsel. Hvis størstedelen af den motorkørende færdsel på vejen direkte kan henføres til disse institutioner, forekommer det rimeligt, at vejen får status som offentlig kommunevej.

## *2.2. Forlods afholdelse af andel af vedligeholdelsesudgifter til nedklassificerede veje*

### *2.2.1. Gældende ret*

Vejlovens § 124 indeholder regler om proceduren m.m. i forbindelse med nedlæggelse af kommuneveje – herunder proceduren i forhold til nedklassificering af kommunevej til privat fællesvej.

§ 124 indeholder ikke bestemmelser, der pålægger kommunalbestyrelsen at bidrage til en nedklassificeret vejs vedligeholdelse. Kommunalbestyrelsens forpligtigelse til at bidrage til vejens vedligeholdelse ophører ved vejens overgang fra kommunevej til privat fællesvej eller rent privat vej.

Kommunalbestyrelsen kan eller skal dog i særlige tilfælde bidrage til en privat fællesvejs vedligeholdelse, når vedligeholdelsen delvist eller hovedsageligt sker til varetagelse af offentligretlige hensyn. Der henvises til bestemmelserne i privatvejslovens § 15, stk. 4, 2. pkt., og § 49, stk. 3 og 5.

### *2.2.2. Lovforslagets indhold*

Forslaget indebærer, at kommunalbestyrelsen i den nedklassificerede kommunevejs første 10 år som privat fællesvej skal bidrage med en fast andel af udgifterne til den private fællesvejs vedligeholdelse. Det gælder også udgifterne til den vejbelysning, som vejmyndigheden efter privatvejslovens § 15, stk. 1, og § 59, stk. 1, kræver etableret, vedligeholdt og forbedret, og udgifter til den påbudte vintervedligeholdelse og renholdelse af den private fællesvej, dog ikke for sti eller fortov.

Baggrunden for forslaget er at sikre, at kommuneveje, der nedklassificeres til private fællesveje, overdrages i god og forsvarlig stand. Hensigten er således at styrke kommunernes incitament til ikke at nedklassificere offentlige veje med et aktuelt eller et i de nærmeste år forventeligt vedligeholdelsesbehov. Derudover har forslaget til formål at lette overgangen fra kommunevej til privat fællesvej for de vedligeholdelsesforpligtigede.

Der foreslås konkret en fordelingsnøgle, hvor kommunens andel af vedligeholdelsesomkostningerne er størst de første år og dernæst falder støt for helt at ophøre 10 år efter nedklassificeringen. Den foreslåede fordelingsnøgle skal netop ses i lyset af bestemmelsens formål om at øge kommunernes incitament til kun at nedklassificere offentlige veje, der er i god og forsvarlig stand. Forslaget supplerer således vejlovens § 125, hvorefter kommunalbestyrelsen ved tilstandsrapport skal dokumentere, at vejen med udstyr er i god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik på vejen.

Som det følger af vejledning til tilstandsrapporter ved nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje, forudsættes det ved en vej i god og forsvarlig stand, at vejens elementer i almindelighed har en restlevetid på mindst 25 % af vejelementets såkaldte tekniske levetid, og at der i øvrigt ikke forefindes skader på vejen, der er trafikfarlige. Slidtagen på vejens belægning er i sagens natur meget afhængig af trafikmængden og i særdeleshed andelen af tunge køretøjer på vejen. På en privat fællesvej med normal trafik må den tekniske levetid dog forventes at være mindst 25 år, hvorfor en vej i god og forsvarlig stand som minimum må forventes at have en levetid på 5-10 år – dog lavere for grusveje. Den valgte fordelingsnøgle skal netop ses i dette lys.

## *2.3. Ophævelse af reglerne om vejbidrag til anlæg og udvidelse af offentlige veje*

### *2.3.1. Gældende ret*

I vejlovens kap. 4, §§ 26 til 39, findes de særlige bestemmelser om vejbidrag.

Med henvisning til disse bestemmelser kan vejmyndighederne for offentlige veje – kommuneveje og statsveje – ved vejbidrag helt eller delvist pålægge ejere af ejendomme, der grænser til eller

kommer til at grænse til en offentlig vej at afholde udgifterne til vejens anlæg eller udvidelse af det befæstede areal. Vejbidraget kan dog maksimalt udgøre udgifterne til en samlet vejbredde på 20 meter.

Bestemmelserne om vejbidrag er en undtagelsesbestemmelse til vejlovens § 8, stk. 2, hvorefter hovedreglen er, at vejmyndigheden for den offentlige vej afholder udgifterne til de vejarbejder, som efter vejmyndighedens vurdering er nødvendige, for at vejen er i god og forsvarlig stand.

Pålægning af vejbidrag til anlæg og udvidelse af offentlige veje benyttes ikke i vidt omfang. Sandsynligvis fordi anlæg af nye offentlige veje og udvidelse af eksisterende vejes befæstede områder kun sker i få tilfælde. Vejdirektoratet anvender ikke reglerne på statsvejene.

### *2.3.2 Lovforslagets indhold*

I forslaget til § 1, nr. 3, foreslås vejlovens kapitel 4 (§§ 26-39) om vejbidrag ophævet. Forslaget er motiveret af den grundlæggende opfattelse, at grundejere langs med offentlige veje ikke skal kunne pålægges at afholde udgiften til anlæg eller udvidelse af de offentlige veje ved et særskilt bidrag.

Der er så væsentlige forskelle mellem offentlige veje og private fællesveje med hensyn til den trafik, som disse veje skal betjene, at vejbidrag ikke umiddelbart synes at kunne retfærdiggøre en sammenligning eller henvisning til det forhold, at grundejerne skal afholde udgifterne til etablering og drift af de private fællesveje. Da trafikken på offentlige veje formodes primært at være af mere generel karakter, bør udgifterne herved ikke dækkes af de enkelte grundejere på den pågældende vej.

Vejlovens § 30, der sammen med de øvrige bestemmelser i vejlovens kapitel 4 foreslås ophævet, indeholder regler om administrationstillæg. Da der henvises til denne bestemmelse flere steder i vejloven, foreslås bestemmelsen i stedet for indsat i vejlovens § 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

## *2.4. Loft over administrative udgifter, kommunerne kan pålægge grundejere*

### *2.4.1. Gældende ret*

I henhold til privatvejslovens § 17 indgår både kommunens dokumenterede anlægsudgifter og dokumenterede administrative udgifter i de udgifter, der efter bestemmelserne i lovens kap. 6, navnlig § 15, stk. 4, fordeles mellem de vejberettigede i forhold til deres brug, når der er tale om vedligeholdelse af private fællesveje på landet.

§ 17 gælder ligeledes udgifter omfattet af bestemmelserne i privatvejslovens § 12, stk. 3, og § 24.

I henhold til privatvejslovens § 49, stk. 2, og § 59, stk. 3, indgår både dokumenterede vedligeholdelses- og driftsudgifter og dokumenterede administrative udgifter for kommunen i de udgifter, kommunen fordeler mellem de bidragsforpligtigede i forbindelse med påbudte

vedligeholdelsesarbejder, der skal udføres som samlede arbejder under kommunens kontrol, og udgifter til den påbudte vejbelysning.

Bestemmelsen i § 49, stk. 2, finder ligeledes anvendelse på udgifterne til andre samlede arbejder, som kommunen efter reglerne i lovens afsnit III kan pålægge grundejerne.

Efter gældende ret er der principielt ikke noget loft over de administrative udgifter, der nævnes i de ovenfor anførte bestemmelser, som kommunerne kan påføre grundejerne i de nævnte tilfælde. De administrative udgifter kan således i enkelte tilfælde udgøre langt størstedelen af vejmyndighedens samlede udgift ved de pågældende arbejder..

#### *2.4.2. Lovforslagets indhold*

Med forslaget sikres grundejerne i en række tilfælde et loft over de administrative udgifter, kommunen kan pålægge de vejberettigede brugere af en privat fællesvej på landet eller de bidragsforpligtede grundejere på en privat fællesvej i by eller bymæssigt område, idet der i de tilfælde, der nævnes i den foreslåede nye § 99 b, stk. 2, jf. forslaget § 2, nr. 29, anføres, at administrative udgifter højst kan udgøre 30 pct. af udgifterne til selve anlægsarbejdet.

Det vurderes ikke i alle tilfælde at være rimeligt over for grundejerne, at den kommunale vejmyndighed efter gældende ret kan få dækket *alle* sine administrative udgifter ved myndighedsudøvelsen. Der er således set eksempler på afgørelser om udgiftsfordeling, hvor eksterne rådgivere har sendt regninger på 70.000 – 80.000 kr. for administration, hvor selve vejarbejdet – herunder projektering, materialer, lønudgifter og tilsyn med arbejdet – udgjorde mellem 8000 og 9000 kr. Selvom visse sager er komplicerede og kræver særlige, fagkyndige undersøgelser m.m., forekommer dette at udgøre en uforholdsmæssig administration af private fællesveje.

Det bemærkes, at forslaget ikke er til hinder for, at det pågældende arbejde udføres, selvom udgifter til diverse undersøgelser m.m. måtte betyde, at de administrative udgifter oversiger loftet på højst 30 pct. af udgifterne til selve arbejdet. De resterende udgifter til administration skal i så fald afholdes af kommunen.

Forslaget skal desuden ses i sammenhæng med forslagene i § 2, nr. 4, 10 og 22.

### *2.5. Indhentelse af oplysninger om vejens tilstand forud for tilladelse til gravearbejder på private fællesveje*

#### *2.5.1. Gældende ret*

De gældende bestemmelser i privatvejslovens §§ 68 og 69 om placering, omlægning m.m. af ledninger i, over og på henholdsvis private fællesveje, der er taget i brug som private fællesveje, og udlagte private fællesveje, der endnu ikke er taget i brug som private fællesveje, pålægger ledningsejeren at indhente vejmyndighedens tilladelse, inden de omhandlede arbejder

igangsættes. Vejmyndigheden skal som hovedregel partshøre vejarealets ejer, inden der træffes afgørelse, men vejerejen kan ikke modsætte sig, at en ledningsejer gennemfører de tilladte arbejder.

Det fremgår af privatvejslovens § 68, stk. 2, og § 69, stk. 2, at vejmyndigheden bl.a. skal betinge en tilladelse af, at ledningsejeren retablerer vejarealet og arbejdsarealet efter endt arbejde.

Vejmyndighedens behandling af spørgsmålet, om vejen er retableret efter endt gravearbejde, giver ofte anledning til utilfredshed blandt de grundejere, der skal vedligeholde vejen.

I henhold til standardvilkårene for ledningsarbejder i og over veje skal ledningsejeren, jf. § 18, stk. 2, umiddelbart efter afslutningen af arbejdet færdigmelde dette til vejmyndigheden. Hvis vejmyndigheden ikke senest 10 arbejdsdage efter modtagelse af færdigmeldingen gør indsigelser vedrørende det udførte arbejde, overtager vejmyndigheden ansvaret for arealerne, jf. § 18, stk. 4. Ledningsejeren hæfter herefter i de næste 2 år for fejl og mangler, jf. standardvilkårenes § 20.

Standardvilkårene er ofte udtrykkeligt nævnt som et af flere vilkår i forbindelse med tilladelser efter privatvejslovens § 68, stk. 1, og § 69, stk. 1.

#### *2.5.2. Lovforslagets indhold*

I § 2, nr. 23 og 24, stilles forslag om, at vejmyndigheden skal indhente oplysninger om vejens eller det udlagte vejareals tilstand, inden der meddeles tilladelse til ledningsarbejder.

Baggrunden for forslaget er, at grundejerne ikke har mulighed for at modsætte sig, at en gravetilladelse udnyttes. Da grundejerne heller ikke umiddelbart er parter i gravetilladelsen, som er et mellemværende mellem ledningsejeren og vejmyndigheden, vurderes det nødvendigt at styrke de vedligeholdelsesforpligtigede grundejeres retsstilling, idet det gravearbejdet netop skal udføres på en vej, de pågældende grundejere har vedligeholdelsesansvaret for.

Hensigten med forslaget er således at sikre, at vejmyndigheden – når den meddeler tilladelse til gravearbejde på en privat fællesvej – fremover vil spille en større og mere aktiv rolle, idet vejmyndigheden skal indhente oplysninger om vejens tilstand. Dokumentationen har først og fremmest til formål at afværge potentielle tvister mellem grundejerne og den ledningsejer, der har modtaget gravetilladelsen, om i hvilket omfang vejarealet er korrekt retableret. Forslaget vil således styrke grundejerne, idet kommunerne forpligtes til i højere grad at varetage grundejernes økonomiske interesser.

Det foreslås desuden, at vejmyndigheden fremover vil hæfte direkte over for grundejerne for eventuelle tab som følge af manglende tilsyn med opgravning og manglende eller mangelfuld retablering af vejen.



Spørgsmålet, om hvorvidt kommunens vilkårsfastsættelse i forbindelse med en tilladelse er mangelfuld, og om der kan gøres ansvar gældende over for kommunalbestyrelsen, skal afgøres efter dansk rets almindelige erstatningsregler og henhører derfor under domstolene.

## *2.6. Særlig regulering af parkering på private fællesveje*

### *2.6.1. Gældende ret*

Hvis der ønskes fastsat særlige bestemmelser om standsning og parkering på private fællesveje i byer og bymæssige områder, jf. privatvejslovens § 3, sker dette med hjemmel i privatvejslovens § 57, som er den specielle regel om færdselsregulering på private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Grundejere må ikke etablere eller ændre på færdselsregulerende foranstaltninger, herunder etablere parkeringspladser, forbeholde parkeringspladser for bestemte køretøjer/ejere eller indføre privat parkeringskontrol, på en privat fællesvej uden kommunens tilladelse. Og kommunen kan ikke give sin tilladelse uden først at have indhentet politiets samtykke. Det fremgår af privatvejslovens § 57, stk. 1.

I forbindelse med en sådan ansøgning skal kommunen vurdere, om almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske og trafikale hensyn, taler imod det ansøgte.

Hvis vejtekniske og trafikale hensyn ikke taler imod det ansøgte, men kommunen er bekendt med en uenighed mellem sagens parter, kan kommunen lovligt træffe afgørelse efter at have afvejet de modstridende interesser blandt vejejer og de vejberettigede.

En tilladelse efter privatvejslovens § 57, stk. 1, er en offentligretlig tilladelse, der indebærer, at kommunen og politiet ikke vil modsætte sig, at det ansøgte etableres. Om tilladelsen rent faktisk kan udnyttes, er et privatretligt spørgsmål, som i tilfælde af uenighed – typisk mellem indehaveren af tilladelsen og vejarealets ejer - må afgøres ved domstolene.

Uanset de privatretlige aftaler mellem vejejer og de vejberettigede og uanset en tidligere offentligretlig tilladelse kan kommunalbestyrelsen med politiets samtykke bestemme, at der på en privat fællesvej skal etableres eller foretages ændringer i lovlige færdselsregulerende foranstaltninger på vejen, herunder parkeringsforhold. Kommunen afholder udgifterne hertil. Det fremgår af privatvejslovens § 57, stk. 2.

Kommunen kan træffe en sådan afgørelse, når almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske eller trafikale hensyn, taler for denne løsning.

Der er intet til hinder for, at en afgørelse efter § 57, stk. 2, træffes på baggrund af en ansøgning fra en borger.

Reglerne i § 57, stk. 1 og 2, betyder bl.a., at vejmyndigheden ikke kan bestemme, at der skal indføres en betalingsordning for parkering på den private fællesvej. Vejmyndigheden kan derimod give tilladelse til, at grundejerne indfører en betalingsordning for parkering.

Da en afgørelse efter stk. 2 kun kan træffes, hvis almene, offentligretlige hensyn taler for, skal foranstaltningen endvidere afmærkes med autoriseret afmærkning, og eventuelle parkeringsrestriktioner skal håndhæves efter færdselslovens regler.

### *2.6.2 Lovforslagets indhold*

I § 2, nr. 18, foreslås, at der indføres en særlig bestemmelse i privatvejsloven om etablering af parkeringspladser og parkeringsordninger på private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Forslaget betyder, at der kan indrettes parkeringspladser på private fællesveje uden vejmyndighedens og politiets tilladelse, i det omfang etablering af parkeringspladser og parkeringsordninger ikke er i strid med færdselslovens regler om standsning og parkering. Dette omfatter bl.a. etablering af parkeringspladser forbeholdt særlige køretøjer eller brugere, idet den konkrete afmærkning af parkeringspladsen dog skal godkendes af politiet.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er først og fremmest at understrege, at private fællesveje i princippet er privat ejendom, der ejes af vejejer(ne). Så længe en parkeringsordning er inden for rammerne af færdselsloven, vurderes der ikke at være tilstrækkelige hensyn bag, at kommunen skal godkende de enkelte ordninger.

I hvilket omfang der kan etableres sådanne ordninger på den private fællesvej, vil herefter bero på de private vejretsaftaler eller bestemmelserne i vejmyndighedens beslutning om at nedklassificere den pågældende vej fra kommunevej til privat fællesvej. Uenighed mellem de vejberettigede indbyrdes eller med vejejeren om vejrettens indhold må afgøres af domstolene. Vejmyndigheden skal ikke tage stilling til dette spørgsmål.

Da der uanset vejens karakter som vejejerens private ejendom og som vejareal for en række bestemte grundejere kan være tungtvejende offentligretlige hensyn til handicappede bilister med lovligt ærinde til en vejberettiget ejendom, stilles der desuden forslag om, at vejmyndigheden med politiets samtykke kan bestemme, at der skal indrettes parkeringspladser forbeholdt handicappede, herunder forbeholdt bestemte køretøjer, der benyttes af handicappede, når disse køretøjer har lovligt ærinde på vejen. Udgiften til etablering af disse parkeringspladser afholdes af vejmyndigheden.

## *2.7. Grundejerforenings eller vejlaugs håndtering af drift og vedligehold af private fællesveje*

### *2.7.1. Gældende ret*

I henhold til § 44 i privatvejsloven har ejerne af de ejendomme, der grænser op til en privat fællesvej, hvortil de har vejret, pligt til at sørge for, at den private fællesvej er i god og forsvarlig stand i forhold til færdselsens art og omfang.

Denne generelle forpligtelse løftes i mange tilfælde af grundejerforeningen eller et vejlaug på de forpligtede grundejeres vegne.

Som det fremgår af privatvejslovens § 45, kan kommunalbestyrelsen som vejmyndighed for de private fællesveje bestemme, at en privat fællesvej skal vedligeholdes, når kommunen konstaterer, at vejen ikke er i god og forsvarlig stand i forhold til den færdsel, som efter kommunens skøn skal benytte vejen.

I den situation kan kommunalbestyrelsen bestemme, at de påbudte arbejder enten skal udføres af de enkelte grundejere ud for deres ejendomme som enkeltstående arbejder eller skal udføres som et samlet arbejde under kommunens kontrol. Kun i den sidstnævnte situation – altså samlede arbejder – udfærdiger kommunalbestyrelsen en udgiftsfordeling.

Kommunalbestyrelsen kan med andre ord ikke udfærdige udgiftsfordelinger for det arbejde, som grundejeren eller grundejerforeningen løbende udfører for at opfylde forpligtelsen i § 44, eller for de påbudte enkeltstående arbejder.

Det kan give anledning til gnidninger mellem medlemmer af en grundejerforening og de grundejere, der ikke er medlemmer af foreningen, at den økonomiske udligning af udgifterne til den løbende vedligeholdelse ikke er eller kan fastsættes af vejmyndigheden med hjemmel i privatvejsloven.

En konsekvens af en sådan uenighed kan være, at grundejerforeningen bevidst undlader løbende at vedligeholde vejen, således at kommunalbestyrelsen til sidst må gå ind i sagen og bestemme, hvordan vejen skal vedligeholdes, og bestemme, om vejen skal vedligeholdes ved enkeltstående arbejder eller som et samlet arbejde. Dermed opnår grundejerforeningens medlemmer, at alle tilgrænsende grundejere med vejret til vejen inddrages i byrdefordelingen.

Den manglende enighed om at bidrage til vejen kan således resultere i, at vejens tilstand forværres, og at vedligeholdelsesarbejderne bliver dyrere. Det vurderes at være en offentligretlig interesse at undgå værditab på de private fællesveje og at undgå, at kommunalbestyrelsen skal inddrages i sager, hvor formålet alene er at afbøde virkningerne af friheden til at organisere sig i grundejerforeninger og vejlaug eller stå uden for disse foreninger.

#### *2.7.2. Lovforslagets indhold*

Der stilles i § 2, nr. 15, forslag om, at et kvalificeret flertal svarende til 2/3 af fordelingsbyrden ved samlede arbejder, jf. privatvejslovens § 49, kan anmode kommunalbestyrelsen om at træffe bestemmelse om, at en konkret fastsat vedligeholdelse eller fremtidig vedligeholdelse udføres af grundejerforeningen eller vejlauget på samtlige vedligeholdelsespligtige grundejeres regning. Dette vil således også omfatte grundejere, der ikke er medlem af den pågældende grundejerforening. En sådan ordning forudsætter, at grundejerforeningen eller vejlauget er villig til at påtage sig opgaven.

Hvis der træffes bestemmelse i overensstemmelse med ovenstående, skal kommunalbestyrelsen i givet fald beskrive nærmere, hvad der er omfattet af afgørelsen, herunder hvordan vejen fremover skal vedligeholdes.

Hensigten med forslaget er at sikre, at enkelte grundejere på en privat fællesvej, der vælger at stå uden for grundejerforeningen eller vejlaugget, ikke kan blokere for et kvalificeret flertal blandt samtlige vedligeholdelsesforpligtigedes ønske om at stå for løbende vedligeholdelse af vejen. Enkelte grundejere kan dermed heller ikke undsige sig at bidrage til vejens vedligehold.

Forslaget vil bidrage til, at værdispil ved vedligeholdelse af private fællesveje mindskes, idet forslaget vil give grundejere større incitament til løbende at vedligeholde vejene i stedet for at afvente, at vejens stand bliver så dårlig, at kommunen må foretage en forholdsmæssig dyrere total-renovation af vejen på grundejernes regning. På længere sigt vil forslaget med andre ord betyde, at vejvedligehold i mange tilfælde vil udgøre en mindre økonomisk belastning for samtlige de vedligeholdelsespligtige grundejere.

Det bemærkes, at de vedligeholdelsespligtige grundejere efter gældende ret har mulighed for at anmode kommunen om, at kommunen påtager sig vedligeholdelsen, herunder den fremtidige vedligeholdelse, af en privat fællesvej for de forpligtigedes regning, jf. privatvejslovens § 55, stk. 2. Nærværende forslag er et supplement hertil, således at grundejerne samlet set får flere muligheder for at tilpasse vedligeholdelsen af vejen efter eget ønske.

## *2.8. Ændring af reglerne om offentligretlige tilladelser*

### *2.8.1. Gældende ret*

I privatvejslovens § 56, stk. 1, omtales, hvilke tilladelser og godkendelser, der er offentligretlige tilladelser, ligesom begrebet defineres som tilladelser eller godkendelser, der er udtryk for, at almene, offentligretlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte eller tilladte, men at godkendelsen eller tilladelsen ikke indebærer (nye) rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede.

Sidstnævnte betyder, at den, der har fået en offentligretlig tilladelse, kun kan udnytte tilladelsen, hvis den pågældende i henhold til aftalerne om de vejberettigedes brug af vejen (vejretsaf-talen) har ret til at gøre det, som den offentligretlige tilladelse går ud på.

I privatvejslovens § 56, stk. 2 og 3, findes bestemmelser om frister, inden for hvilke en tilladelse eller godkendelse skal være udnyttet eller arbejdet hermed være påbegyndt.

Offentligretlige tilladelser kan give anledning til frustrationer hos dem, der får tilladelserne, og lejlighedsvist også hos andre vejberettigede på vejen, da tilladelsen netop ikke tager stilling til, i hvilket omfang tilladelsen rent faktisk kan udnyttes. Hvis tilladelsesindehaver vælger at udnytte

tilladelsen, og de andre vejberettigede eller vejens ejer er uenig, kan denne afklaring af vejretsaftalen i sidste ende kun ske ved domstolene.

Set fra vejmyndighedens side betyder den nuværende ordning, at vejmyndigheden skal tage stilling til ansøgninger, som muligvis ikke kan udnyttes, altså et unødvendigt administrativt arbejde. Vejmyndigheden vil efter gældende ret være forpligtet til at behandle en ansøgning fra enhver, der må antages at have en retlig interesse i at få behandlet ansøgningen.

### *2.8.2. Lovforslagets indhold*

Med § 2, nr. 16, foreslås bestemmelsen i § 56 omformuleret, så der fremover stilles krav om, at ansøgeren om en tilladelse skal kunne dokumentere, at vedkommende rent faktisk har ret i privatretlig forstand til at gennemføre det, der søges om.

Forslaget har til formål først og fremmest at sikre, at vejmyndighedens tilladelser ikke blot er udtryk for, at ingen offentligretlige hensyn er til hinder for det ansøgte, men at ansøgningen også kan udnyttes i praksis. Dette vil skabe en mere klar retstilstand for både tilladelsesindehaver og de øvrige vejberettigede.

De nuværende regler om offentligretlige tilladelser fører ofte forvirring og konflikter med sig, da indehaveren af en tilladelse typisk føler sig berettiget til at gennemføre det ansøgte på baggrund af tilladelsen alene. Forslaget vil afhjælpe disse potentielle konflikter, idet en ansøger på forhånd som udgangspunkt netop skal indhente en skriftlig erklæring fra vejarealets ejer om, at denne er indforstået med det ansøgte. Hvis vejejerer er ukendt, kan dokumentationskravet løftes ved at indhente en skriftlig erklæring fra to tredjedele af de vejberettigede.

## *2.9. Ensretning af krav til vintervedligeholdelse*

### *2.9.1. Gældende ret*

Det følger af privatvejslovens § 79, at kommunalbestyrelsen kan bestemme for et bestemt område, efter forhandling med politiet, at ejerne af de ejendomme, der grænser til en privat fællesvej, og som har vejret, skal rydde vejen for sne, træffe foranstaltninger mod glat føre på vejen og renholde vejen på den del af vejen, som ligger nærmest ejendommen.

Reglerne om vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje forholder sig ikke eksplicit til en sammenligning af den krævede standard mellem private fællesveje og kommuneveje, der er boligeveje. Der er efter gældende ret således principielt intet til hinder for, at den pågældende vejmyndighed kræver en højere standard for vintervedligeholdelse af private fællesveje, end hvad der gælder for sammenlignelige offentlige veje. Dette kan give anledning til klager, hvis vejmyndigheden fx kræver private fællesveje sneryddet og glatførebekæmpet på tidspunkter, hvor nærliggende offentlige veje ikke ryddes.

Vejmyndighedernes beslutninger om vintervedligeholdelse og renholdelse skal såvel på de offentlige veje som på de private fællesveje træffes på baggrund af en vejteknisk og trafikalk

afvejning af behovet for, at vejen skal være vintervedligeholdt og renholdt, således at vejen kan indgå i et net af trafiksikre veje til afvikling af færdslen. Disse afgørelser må ikke være truffet alene på baggrund af økonomiske hensyn.

Det er således principielt uden betydning for vurderingen af, om vejmyndigheden skal kræve en vej vintervedligeholdt og i hvilket omfang, om vejen er en kommunevej eller en privat fællesvej. Det afgørende er vejens funktion i det samlede kommunale vejnet og de særlige hensyn til trafikikkerheden på den pågældende vej.

#### *2.9.2. Lovforslagets indhold*

Med forslaget i § 2, nr. 26, ønskes det tydeliggjort, at der som udgangspunkt ikke kan fastsættes mere vidtgående bestemmelser om vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje, end hvad kommunen har fastsat for sammenlignelige kommuneveje i boligkvarterer og industrikvarterer.

Det kan ikke udelukkes, at der på enkelte private fællesveje er særlige hensyn til den almene færdsel i forhold til ellers sammenlignelige offentlige veje, der tilsiger, at den private fællesvej og tilhørende fortov skal ryddes og glatførebekæmpes kort tid efter snefald etc., men generelle trafikafviklingshensyn og trafikikkerhedshensyn kan ikke alene retfærdiggøre en forskelsbehandling af sammenlignelige vejnet. Derfor stilles der tillige forslag om, at der kun kan undtages fra den foreslåede hovedregel, hvis det er nødvendigt af hensyn til særlige trafikikkerhedsmæssige forhold.

Det bemærkes, at der uanset det stillede forslag ikke vil være noget til hinder for, at grundejerne af egen drift sørger for en højere standard for vintervedligeholdelse, end hvad vejmyndigheden kræver. I så fald vil det ikke være vejmyndighedens opgave at tilsikre dette og føre tilsyn hermed.

#### *2.10. Ophævelse af reglerne om fordeling af udgifter til anlæg af private fællesveje*

##### *2.10.1. Gældende ret*

I henhold til privatvejslovens § 42 skal kommunalbestyrelsen fordele udgifterne til anlæg af en privat fællesvej, når en grundejer med den fornødne interesse i spørgsmålet anmoder kommunen om det. Anmodningen efter § 42 skal være fremsat, inden de egentlige anlægsarbejder påbegyndes. Anlægsarbejderne må i så fald først igangsættes, når kommunalbestyrelsen har truffet endelig afgørelse om fordelingen af udgifterne.

Udgifterne fordeles efter de almindelige fordelingsregler i privatvejslovens kap. 9, §§ 45 a og 49 til 55.

Der er tale om grundejerens eget vejanlæg og således ikke et anlægsarbejde, som kommunen kræver udført efter privatvejslovens § 39, stk. 1. Derfor vedrører udgiftsfordelingen en situation, hvor de private parter er uenige, eller hvor aftalen er uklar vedrørende vejens anlæggelse og udgiftsfordelingen herfor.

### *2.10.2. Lovforslagets indhold*

I § 2, nr. 6, stilles forslag om ophævelse af privatvejslovens § 42.

Forslaget skal ses i lyset af, at udgiftsfordelingen vedrører private anlæg af udlagte private fællesveje, der således er rent privatretlige anliggender. Det er Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at der ikke er offentligretlige grunde til, at kommunalbestyrelsen i de tilfælde skal pålægges at udfærdige udgiftsfordelinger.

Desuden vil den udgiftsfordeling, som kommunalbestyrelsen efter gældende ret skal udfærdige, ikke nødvendigvis kunne gøres umiddelbart gældende mellem aftaleparterne. Spørgsmålet om aftalefortolkningen, modkrav, modregning osv. er privatretlige problematikker, der i tilfælde af uenighed henhører under domstolene.

### *3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget indeholder en række ændringer, der forventes at medføre en mindre administrativ belastning for staten og kommunerne, der er vejmyndigheder for henholdsvis statsvejene og kommunevejene. Lovforslaget indeholder samtidig ændringer, der forventes at medføre administrative lettelser for kommunerne.

Først og fremmest indeholder lovforslaget forslag, der betyder, at kommunerne pålægges at optage private fællesveje som offentlige, når mere end 50 pct. af den samlede motorkørende færdsel på vejen betjener offentligt ejede institutioner på ejendomme med vejret til vejen. Det er herunder en betingelse, at mere end 50 pct. af de berørte grundejere anmoder herom. I forlængelse heraf stilles der forslag om, at kommunen – hvis kommunen forsøger at nedbringe mængden af almen færdsel på en privat fællesvej til mindre end 50 pct. af den samlede færdsel ved færdselsregulerende foranstaltninger – skal dokumentere, at reguleringen har haft den ønskede effekt. Hvis det ikke er tilfældet, skal vejen optages som offentlig vej.

Samlet set indebærer dette, at kommunerne må forventes at optage et vist antal private fællesveje, hvilket udover at indebære direkte udgifter til vejens drift og løbende vedligehold også vil medføre begrænset administrativt merarbejde.

Desuden indføres der en skærpet høringspligt for kommunerne ved påtænkte nedklassificeringer, hvilket også vil medføre administrativt merarbejde, hvilket dog vurderes at være meget begrænset, ligesom der stilles krav til kommunerne om afholdelse af dele af omkostninger til en privat fællesvejs løbende vedligeholdelse i en periode på 10 år fra nedklassificering af vejen.

Med lovforslaget foreslås også indføres et loft over de administrative udgifter, kommunerne i forbindelse med en række bestemmelser i privatvejsloven kan pålægge de bidragspligtige grundejere. Sidstnævnte vurderes dog kun at have betydning for meget få sager. Endelig indføres pligt for kommunerne til at indhente oplysninger om vejens tilstand, før der meddeles gravetilladelse til gravearbejder på en privat fællesvej.

Heroverfor foreslås som nævnt forslag, der forventes at medføre administrative lettelser for kommunerne. Således foreslås privatvejslovens § 42 ophævet, hvilket betyder, at kommunen ikke længere kan blive anmodet om at udarbejde udgiftsfordeling for et anlægsarbejde, der er igangsat på en eller flere grundejeres eget initiativ. Desuden foreslås en ændring af privatvejslovens § 56 om offentligretlige tilladelser, hvorefter en grundejer på forhånd skal dokumentere, at vedkommende har ret i privatretlig forstand til at gennemføre det ansøgte. Dette forventes at medføre færre ansøgninger, der skal behandles.

Desuden foreslås en ny regel, hvorefter en grundejerforening eller et vejlaug selv kan beslutte at stå for drift og vedligehold af en privat fællesvej, hvis to tredjedele af de vedligeholdelsesforpligtede anmoder herom. Med denne regel vil kommunerne blive involveret i færre sager om udgiftsfordeling, hvilket vil medføre en administrativ lettelse.

Endelig foreslås en særlig regulering af parkering på private fællesveje indført. Forslaget betyder, at kommunerne fremover ikke længere skal godkende ansøgninger om parkeringsbegrænsninger, hvilket i den forbindelse betyder, at kommunerne fremover ikke skal bruge administrative ressourcer på sagsbehandling af disse sager.

Det er Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at lovforslagets administrative lettelser og byrder for kommunernes vedkommende samlet set udligner hinanden, og at det samlede lovforslag derfor ikke vil have hverken negativ eller positiv betydning for kommunernes administration.

Hertil er det ministeriets vurdering, at forslaget vil medføre øgede udgifter relateret til drift og vedligehold af veje, kommunerne som følge af forslagets initiativer skal optage som offentlige.

#### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

I forhold til erhvervslivet, infrastruktursektoren, kan lovforslaget indebære, at erhvervslivet må påregne længere sagsbehandlingstid af ansøgninger om tilladelse til at grave i private fællesveje.

Forslaget til ændring af parkeringsbestemmelserne på private fællesveje kan indebære en udvidelse af et marked for erhvervslivet. Det nøjagtige omfang er usikkert, idet udvidelsen af markedet for erhvervslivet beror på private aftaler og initiativ.

Lovforslaget pålægger i øvrigt ikke erhvervslivet ny pligter.

#### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har bl.a. til formål at gøre lovgivningen om offentlige veje mere klar og tydelig, således at lovforslaget forventes at gøre det lettere for borgerne at forstå og indrette sig på lovgivningen. Lovforslaget indeholder enkelte initiativer, hvorefter grundejere på private fællesveje i højere grad skal søge tvister løst internt uden kommunens involvering. Dette



forventes dog ikke at medføre reelle administrative konsekvenser for borgerne.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen konsekvenser for miljøet

#### 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Lovforslaget har i perioden 9. september – 21. oktober 2016 været offentliggjort på Høringsportalen.dk og sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Advokatsamfundet, Brancheforeningen Danske Advokater, COWI Danske Boligadvokater, Den Danske Landinspektørforening, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dong Energy, Dansk Erhverv, Dansk Industri, De Ledende Landinspektører, Dansk Logistik og Transport – DTL, Dansk Industri, Dansk Ledningsejerforum, Danske Regioner, Danske Speditører, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vejforening, Energinet.dk, FDM, Fritidshusejernes Landsforening, Grundejeren.dk, HK Trafik & Jernbane, HMN I/S, Institut for planlægning – Aalborg Universitet, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, Kommunernes Landsforening, Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunal Vejteknisk Forening, Geodatastyrelsen, Københavns Universitet – Institut for geografi og geologi, Landbrug og Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyer i Danmark, Parcelhusejernes Landsforening, Rigspolitiet, SEAS NVE, Rambøll, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Teknologisk Institut, Sammenslutningen af Danske Småøer, Videncentret for landbrug, Aalborg Universitet – sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning, Femern Sund A/S, Sund & Bælt A/S og Øresundforbindelsen A/S.

#### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner		Øgede udgifter til vedligeholdelse af veje
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Lovforslaget indeholder enkelte forslag, der forventes at medføre administrative lettelser for kommunerne.	Lovforslaget indeholder enkelte initiativer, der forventes at medføre negative administrative konsekvenser for kommunerne.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Potentielt øget adgang for parkeringsselskaber på private fællesveje.	Ingen.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Længere forventet sagsbehandlingstid for behandling af graveansøgninger på private fællesveje men til gengæld færre efterfølgende sager.
Administrative konsekvenser for borgerne	Lovforslaget medfører klarere regler og en forbedret retsstilling for beboere på private fællesveje.	
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

#### Til nr. 1

I den gældende definitionsbestemmelse i § 3, nr. 7, af adgangsbestemmelser henvises til afgørelser truffet efter § 49. Dette er en fejl, idet den korrekte hjemmel for at træffe afgørelser om adgangsbestemmelser er § 51. Der er derfor tale om en redaktionel rettelse, som ikke ændrer på gældende ret.

#### Til nr. 2

Som det fremgår af de særlige bemærkninger til § 1, nr. 5, stilles der forslag om at ophæve bestemmelserne i lovens kap. 4 om vejbidrag, §§ 26-39. Som en konsekvens af dette forslag foreslås det i § 1, nr. 3, at definitionen af administrationstillæg indsættes i definitionsbestemmelsen i § 10.

Bestemmelser om administrationstillæg findes i lovens § 49, stk. 4, § 72, stk. 2, § 78, stk. 3, og § 79, stk. 4. Da det vurderes rimeligt, at vejmyndigheden i de beskrevne tilfælde kan beregne sig et administrationstillæg, er det nødvendigt at bevare definitionen af administrationstillægget, som i den gældende vejlov findes i § 30. Dette sker mest hensigtsmæssigt i lovens almindelige definitionsbestemmelse i § 3.

I forslaget til ny § 10, nr. 12 er der i forhold til den gældende § 30 alene foretaget redaktionelle ændringer for så vidt angår omtalen af renter. Forslaget viderefører således vejmyndighedens adgang til at beregne sig et administrationstillæg til delvis dækning af dokumenterede administrative udgifter, herunder lønudgifter til medarbejdere, der har været tilknyttet opgaven. Administrationstillægget kan dog højst udgøre uændret 9 pct. af de samlede udgifter til selve vejarbejdet, herunder projektering. Denne begrænsning kan konkret fraviges ved aftale mellem vejmyndigheden og de bidragspligtige grundejere.

Principielt indebærer bestemmelsen om administrationstillæg ikke begrænsninger i vejmyndighedernes ret til at benytte ekstern bistand til at løfte administrative opgaver. Bestemmelsen begrænser heller ikke vejmyndighedens almindelige forvaltningsretlige undersøgelsespligt til at undersøge en sag så langt, som det er nødvendigt for at træffe en lovlig og forsvarlig afgørelse. Bestemmelsen tilskynder derimod til, at det administrative arbejde i forbindelse med løsning af en af de nævnte opgaver holdes inden for rammerne af, hvad opgaven og myndighedsrollen tilsiger.

#### Til nr. 3

I § 1, nr. 3, stilles der forslag om ophævelse af vejlovens kapitel 4 om vejbidrag m.v. Det drejer sig specifikt om §§ 26-39.

§ 30, der sammen med resten af kapitel 4 foreslås ophævet, indeholder regler om administrationstillæg. Denne bestemmelse henvises der til flere steder i vejloven, hvorfor bestemmelsen videreføres i vejlovens § 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.3.

Til nr. 4

De foreslåede ændringer er konsekvens af forslaget i nr. 5. Der skal fremover ikke henvises til § 30, når administrationstillæg omtales.

Til nr. 5

Med forslaget i § 1, nr. 10, tydeliggøres gældende ret. Vejmyndigheden kan således også kræve træer og anden beplantning på, over, i og ved vejarealet fjernet, beskåret m.v., når hensynet til ledninger i vejens areal kræver det.

I henhold til den gældende bestemmelse i § 87, stk. 1, kan vejmyndigheden kræve træer og anden beplantning på, over, i og ved vejarealet fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, når vejens vedligeholdelse eller hensyn til færdslen gør det nødvendigt.

Som bekendt ligger der store samfundsmæssige værdier i vejene i form af anden infrastruktur. Det er en del af det almindelige gæsteprincip, der er lovfæstet i vejlovens § 77, at ledningsejeren skal have adgang til at tilse og vedligeholde sine ledninger og installationer i vejens areal. Dette kan i visse tilfælde medføre, at beplantning må fjernes eller beskæres, således at ledningsejeren kan komme til sine ledninger m.m.

Til nr. 6

Der er med den nye vejlovs § 92, stk. 1, nr. 4, ikke tilsigtet indholdsmæssige ændringer i forhold til den tidligere gældende bestemmelse i vejlovens § 108, stk. 1, nr. 4, men den manglende omtale af foranstaltninger til vejens belysning giver anledning til usikkerhed med hensyn til, om dette ikke længere skal være muligt. På denne baggrund foreslås § 92, stk. 1, nr. 4, affattet således, at der ikke er tvivl om, at foranstaltninger, herunder barduner m.v., til brug for vejbelysning, som er nødvendig efter vejmyndighedens vurdering, kan etableres og vedligeholdes på ejendomme langs offentlige veje.

Til nr. 7

Med § 1, nr. 12, foreslås § 92, stk. 1, nr. 5, affattet således:

”5) master, barduner og bæretråde til brug for forsyningsanlæg og offentlige samfærdselsmidler og”

Herved undgås den fejlagtige slutning, at forsyningsanlæggene skal være offentlige – i betydningen offentligt ejede. Tidligere var der relativt få aktører inden for de enkelte typer

infrastruktur, og de fleste former for infrastruktur blev ejet og drevet som en del af den offentlige forvaltning. Dette er ikke længere tilfældet.

Det afgørende ved forsyningsanlæggene er ikke, hvordan de ejes, men at de leverer infrastruktur til fællesskabet eller til gavn for fællesskabet.

Til nr. 8

Med forslaget til nyt stk. 3 videreføres kommunalbestyrelsens ret til selv at bestemme, hvordan kommunen mest hensigtsmæssigt offentliggør sine planer om nedklassificering af kommuneveje.

Men samtidig indføres som nyt, at kommunalbestyrelsen skriftligt skal meddele sine planer til ejerne af de ejendomme, der vil blive direkte berørt af de planlagte nedklassificeringer.

Forslaget pålægger ikke kommunalbestyrelsen en pligt til efterfølgende at orientere nye ejere i tilfælde af ejerskifte i perioden frem til den i stk. 6 nævnte partshøring over kommunens planlagte beslutninger og foreløbige tilstandsrapport. Det vil være en del af sælgers loyale oplysningspligt at orientere eventuelle købere om kommunens nedklassificeringsplaner.

Til nr. 9

Med forslaget i § 1, nr. 9, præciseres, at vejmyndighedens høring efter stk. 5 også gælder i den situation, hvor vejmyndigheden agter at nedklassificere en kommunevej eller strækning heraf til privat vej. Også i denne situation er der behov for en offentliggørelse. Andre grundejere kunne mene, at vejen ikke kan nedklassificeres til privat vej for en bestemt grundejer af de i § 124, stk. 2, nævnte grunde, og disse andre grundejere skal derfor have mulighed for at gøre deres synspunkter kendt for kommunalbestyrelsen, ligesom de skal oplyses om klageadgangen i § 124, stk. 7. Vejmyndigheden har i forvejen pligt til at offentliggøre sin foreløbige tilstandsrapport og sende den i høring, jf. § 125, stk. 2, også når der er tale om nedklassificering til privat vej.

Den foreslåede ændring indebærer derfor ingen ændringer i praksis.

Til nr. 10

Det foreslås i § 1, nr. 10, at vejmyndigheden, når den har truffet afgørelse om nedklassificering af en offentlig vej til privat fællesvej, jf. vejlovens § 124, stk. 3, forlods skal afholde en fast andel af udgifterne til den private fællesvejs løbende vedligeholdelse samt til den påbudte vintervedligeholdelse og renholdelse af vejen og til den påbudte vejbelysning, de første 10 år efter nedklassificeringen. Forslaget omfatter dog ikke udgifter til vedligeholdelse mm. af sti og fortov.

At kommunalbestyrelsens forpligtelse også gælder for udgifter til påbudt vintervedligeholdelse og renholdelse, skyldes, at grundejerne allerede efter vejlovens § 64, stk. 1, kan pålægges pligter til vintervedligeholdelse og renholdelse af sti og fortov langs med ejendommen, og i langt de fleste tilfælde vil være pålagt sådanne pligter. En nedklassificering af vejen fra kommunevej til privat fællesvej øger således ikke grundejernes pligter for disse dele af vejarealet.

Af samme grunde finder bestemmelsen i den foreslåede § 124, stk. 8, ikke anvendelse på de beskæringsarbejder, som vejmyndigheden for den private fællesvej kræver udført, jf. privatvejslovens § 15, stk. 1, og § 61, stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan som vejmyndighed for en kommunevej kræve, at den tilgrænsende grundejer fjerner, nedstammer, studser og beskærer træer og anden beplantning på, i, over og ved vejens areal, når det er nødvendigt af hensyn til færdslen eller vejens vedligeholdelse, jf. vejlovens § 87, stk. 1. Der er dermed ikke tale om, at grundejerne pålægges en ny vedligeholdelsesbyrde i forbindelse med vejens nedklassificering til privat fællesvej.

Kommunalbestyrelsens forpligtelse gælder ikke alene udgifterne til de arbejder, som kommunalbestyrelsen kræver udført efter privatvejslovens § 15, stk. 1, § 45, stk. 2, og § 59, stk. 1, men også de efter privatvejslovens §§ 13, 44 og 46 forpligtigede grundejeres løbende vedligeholdelse af vejen. Uenighed mellem de vedligeholdelsesforpligtigede og kommunalbestyrelsen om, hvorvidt et konkret arbejde vedrørende vejen kan anses som løbende vedligeholdelse, kan indbringes for transport- og bygningsministeren som en tvist, jf. forslaget i § 2, nr. 30.

Til nr. 11

Med forslaget i § 1, nr. 14, foreslås indført en udtrykkelig bestemmelse, der fastslår, at der også skal udfærdiges en tilstandsrapport efter de af transport- og bygningsministeren fastsatte regler om udformning og indhold af tilstandsrapporter i forbindelse med ekspropriationsbeslutninger, hvorved en offentlig vej omlægges og strækning af en offentlig vej opretholdes som privat fællesvej eller privat vej.

I henhold til den gældende § 128 kan vejmyndigheden bestemme, hvad der skal ske med de arealer, der nedlægges som offentlig vej i forbindelse med beslutninger om ekspropriation til vejflytning eller vejomlægning.

Det fremgår ikke udtrykkeligt af vejlovens § 128 eller de særlige bemærkninger til bestemmelsen, om vejmyndigheden i denne situation skal udfærdige en tilstandsrapport, hvis det offentlige vejareal efter ekspropriationen skal opretholdes som privat fællesvej eller privat vej.

De samme grunde, som taler for at sikre de vedligeholdelsesforpligtigede imod at overtage vedligeholdelsesbyrden for en tidligere offentlig vej med et aktuelt vedligeholdelseefterslæb, taler for at beskytte de vedligeholdelsesforpligtigede i den situation, hvor en vejstrækning nedklassificeres i forbindelse med en ekspropriationsbeslutning om omlægning af en offentlig vej.

De eksisterende regler om fuld erstatning for tab, der lides i forbindelse med ekspropriation, vurderes ikke at være tilstrækkelige.

De samme hensyn gør sig gældende for forslaget om, at forslaget til ny § 124, stk. 8, også skal finde anvendelse på private fællesveje, der opstår ved nedklassificering af en offentlig vej i forbindelse med ekspropriation til omlægning af offentlig vej.

Til nr. 12

Der stilles forslag om, at der i § 131 indsættes et nyt stykke, hvorefter transport- og bygningsministerens adgang til at bemyndige Vejdirektoratet til at udøve de beføjelser, der i vejloven er tillagt ministeren, tydeliggøres.

*Til § 2*

Til nr. 1

Med forslaget i § 2, nr. 1, udgår begreberne ”overkørsel” og ”overgang”, jf. privatvejslovens § 10, nr. 11 og 12, og erstattes af den samlede betegnelse ”adgang”.

Den gældende sondring er udtryk for henholdsvis kørende adgang (”overkørsel”) og gående/cyklende adgang (”overgang”). Denne sondring vurderes dog at være overflødig og unødigt forvirrende. Der vurderes med andre ord ikke at være behov for sprogligt at sondre mellem, hvilke type færdsel der må benytte adgangen. Forslaget tilsigter således ikke at føre materielle ændringer med sig. Hvis der opstår konkret behov for en sondring mellem de forskellige typer af færdsel, kan den sondring i stedet fremgå udtrykkeligt af den konkrete adgangstilladelse.

Tilsvarende ændring blev indført i vejloven i forbindelse med vedtagelse af lov nr. 1520 af 27. december 2014. Dette forslag vil således betyde, at begrebet ”adgang” fremover forstås og anvendes på samme måde i henholdsvis vejloven og privatvejsloven.

Til nr. 2

Det foreslås med § 1, nr. 2, at begrebet ”overgang” udgår af privatvejslovens definitioner. Forslaget er en konsekvens af forslaget i § 2, nr. 1, jf. bemærkningerne hertil.

Til nr. 3

Det foreslås i § 2, nr. 3, at begrebet ”istandsættelse” i loven ændres til ”vedligeholdelse”. Sondringen mellem vedligeholdelse og istandsættelse har ikke været anvendt konsekvent hverken i vejmyndighedernes sprogbrug eller i administrativ praksis, og sondringen har således givet anledning til utilsigtet fortolkningstvív.

Forslaget er en redaktionel konsekvensændring af ændringerne i lov om private fællesveje i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., hvor sondringen mellem vedligeholdelse og istandsættelse blev opgivet, idet der ikke var tale om en klar og entydig forståelse af forskellen mellem disse to begreber. Udfasningen af begrebet ”istandsættelse” blev dog ved den lejlighed ikke gennemført konsekvent for alle bestemmelser i privatvejsloven, hvilket der med dette forslag rettes op på. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 2, nr. 8 og 9.

Til nr. 4

I § 2, nr. 4, foreslås privatvejslovens § 17 om udgifter ophævet. Forslaget er en konsekvens af forslaget i § 2, nr. 29. Der henvises til bemærkningerne hertil samt til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.4.

Til nr. 5

Forslaget til § 2, nr. 5, indebærer, at begrebet ”overkørsel” ændres til ”adgang” i overensstemmelse med det ovenfor anførte til forslaget til § 2, nr. 1. Der er således alene tale om en redaktionel ændring. Der henvises til bemærkningerne til § 2, nr. 1.

Til nr. 6

I § 2, nr. 6, stilles forslag om ophævelse af privatvejslovens § 42.

Uenighed om forståelsen af aftaler og udfyldende fortolkninger af aftaler henhører i alle andre sammenhænge under domstolene. Der ses ikke at være offentligretlige grunde til, at kommunalbestyrelsen skal pålægges at udfærdige udgiftsfordelinger i forbindelse med private anlæg af udlagte private fællesveje, da sagerne vedrører grundejernes egne vejanlæg og dermed ikke er et offentligretligt anliggende.

Til nr. 7-9

Det foreslås, at begrebet ”istandsættelse” udgår af privatvejsloven og erstattes af begrebet ”vedligeholdelse”. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 3.

Til nr. 10

I § 2, nr. 10, foreslås bestemmelsen i § 49, stk. 2, om udgifter ophævet. Forslaget er en konsekvens af forslaget i § 2, nr. 29. Der henvises til bemærkningerne hertil samt til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.4.

Til nr. 11

Med forslagets § 2, nr. 11, foreslås det, at privatvejslovens § 50, stk. 1, nr. 2, affattes, så det fremover udtrykkeligt fremgår af bestemmelsens ordlyd, at denne bestemmelse også gælder offentlige stier og private fællestier..

Bestemmelsen fastslår det almindelige vejretlige princip, at offentlige veje og private fællesveje, der grænser til en privat fællesvej, der skal vedligeholdes, ikke betragtes som tilgrænsende ejendomme. Bestemmelsen har den betydning, at ejerne af disse vejarealer ikke skal inddrages i bidragsfordelingen eller har pligter til at vedligeholde den private fællesvej, jf. modsat hovedreglen om grundejernes forpligtelse som anført i privatvejslovens § 44.

I henhold til vejlovens § 2 finder vejlovens regler anvendelse på offentlige veje, som defineret i vejlovens § 3, nr. 2, og offentlige stier, som defineret i vejlovens § 3, nr. 3.



Under henvisning til denne bestemmelse og efter fast administrativ praksis, har § 50, stk. 1, nr. 2, efter fast administrativ praksis været fortolket til også at gælde for offentlige stier og private fællesstier. Folketingets Ombudsmand har imidlertid problematiseret denne fortolkning.

Med henblik på at fjerne enhver fortolknings tvivl stilles der derfor forslaget i § 2, nr. 11.

Når offentlige veje og private fællesveje efter bestemmelsen i § 50, stk. 1, nr. 2, ikke skal betragtes som en tilgrænsende ejendom med vedligeholdelsesforpligtigelser til den private fællesvej eller private fællessti, må dette så meget mere gælde for offentlige stier og privat fællesstier, hvor færdslen på disse vejarealer vil medføre en langt mindre, nærmest uanseeligt, slid på den private fællesvej.

I det omfang vejmyndigheden måtte mene, at den tilgrænsende offentlige sti eller private fællessti indebærer særlige vedligeholdelseskrav til den private fællesvej, f.eks. jævnhed af hensyn til cyklisterne, kan vejmyndigheden efter § 49, stk. 5, afholde udgifter til denne vedligeholdelse.

Til nr. 12

Som en konsekvens af forslaget om ophævelse af bestemmelserne i vejlovens kap. 4 om vejbidrag, jf. forslaget § 1, nr. 4, stilles der her forslag om, at stk. 3 i privatvejslovens § 51 ophæves.

Privatvejslovens § 51, stk. 3, fastslår, at en grundejer, der også grænser til en offentlig vej eller offentlig sti, har krav på en passende reduktion i sit bidrag til vedligeholdelsen af en privat fællesvej, hvortil ejendommen har en vedligeholdelsesforpligtigelse efter § 44. Grundejeren har dog kun krav på denne reduktion, hvis den offentlige vej eller sti ikke er fuldt ud anlagt, hvorfor grundejeren ville kunne pålægges vejbidrag efter vejlovens kap. 4, eller hvis det er mindre end 20 år siden, ejeren af den pågældende ejendom sidst betalte vejbidrag. Hvis det er mere end 20 år siden, må beløbet anses for afskrevet. Bestemmelsen har med andre ord baggrund i vejlovens regler om bidragspligt og har til formål at sikre, at en grundejer på en privat fællesvej kan få passende fradrag i bidragspligten, hvis grundejeren samtidig er bidragspligtig efter vejlovens kapitel 4 (§§ 29-39). Dette forslag er således en konsekvens af forslaget til § 1, nr. 3, hvor vejlovens regler om vejbidrag netop foreslås ophævet, hvorefter grundejere, der også grænser til offentlige vejarealer, ikke længere vil have krav på et passende reduceret bidrag på grund af dette naboskab.

Til nr. 13

I § 2, nr. 13, stilles der forslag om, at § 52 udgår af opregningen af bestemmelserne om de almindelige regler om fordeling af udgifterne til samlede arbejder.

Bestemmelsen i § 52 er en særlig regel, hvorefter kommunalbestyrelsen kan inddrage ejere af ejendomme med vejret til vejen, men som ikke grænser til det omhandlede vejstykke, i udgiftsfordelingen for et samlet vedligeholdelsesarbejde, hvis de pågældende grundejere bruger eller har brugt vejen på en måde, som efter kommunalbestyrelsen opfattelse har medført et

særligt slid. I så fald pålægges disse grundejere forlods et særligt bidrag, hvorefter de resterende udgifter fordeles mellem de tilgrænsende grundejere med vejret til vejen.

I § 52, stk. 2, henvises der fejlagtigt til bestemmelsen selv (§ 52), for så vidt angår reglerne hvorefter de resterende udgifter fordeles. Forslaget er således alene en ændring af redaktionel karakter.

Til nr. 14

Det foreslås i § 2, nr. 14, at der i privatvejslovens § 55, stk. 2, også henvises til § 45 a vedrørende anmodning til kommunalbestyrelsen om, at kommunalbestyrelsen helt eller delvist påtager sig vedligeholdelsen, herunder den fremtidige vedligeholdelse, af den private fællesvej for samtlige grundejeres regning. Anmodningen kan fremsættes af vedligeholdelsespligtige grundejere, der afholder mindst 2/3 dele af den samlede udgift til vedligeholdelse efter privatvejslovens § 45. En anmodning i overensstemmelse hermed betyder, at de resterende grundejere, som ikke har ønsket denne ordning, ikke desto mindre bliver omfattet af ordningen.

Efter gældende ret gælder denne adgang kun for fordeling af udgifter efter privatvejslovens § 49. Med forslaget udvides adgangen i § 55, stk. 2, til også at omfatte private fællesveje, der er fordelingsveje i sommerhusområder efter § 45 a. Der ses således ikke at være saglige grunde til, at fordelingsveje i et sommerhusområde ikke bør være omfattet af denne mulighed.

Til nr. 15

Det foreslås i § 2, nr. 15, at et kvalificeret flertal svarende til 2/3 af fordelingsbyrden ved samlede arbejder, jf. privatvejslovens § 45 a og § 49, kan anmode kommunalbestyrelsen om at træffe bestemmelse om, at en konkret fastsat vedligeholdelse eller fremtidig vedligeholdelse udføres af grundejerforeningen eller vejlauget på samtlige vedligeholdelsespligtige grundejeres regning. En sådan ordning forudsætter, at grundejerforeningen eller vejlauget er villig til at påtage sig opgaven.

Hvis der træffes bestemmelse i overensstemmelse med ovenstående, skal kommunalbestyrelsen i givet fald beskrive nærmere, hvad der er omfattet af afgørelsen, herunder hvordan vejen fremover skal vedligeholdes.

Forslaget i stk. 1 svarer indholdsmæssigt til den gældende § 55, stk. 2, om betingelserne for, at kommunalbestyrelsen kan bestemme, at den helt eller delvist påtager sig vedligeholdelsen, herunder den fremtidige vedligeholdelse, af vejen for samtlige forpligtigede grundejeres regning.

Der findes allerede i dag en bestemmelse i privatvejslovens § 55, stk. 2, om at kommunen kan påtage sig vedligeholdelsen, herunder den fremtidige vedligeholdelse, af en privat fællesvej for de forpligtedes regning.

Til nr. 16

Med § 2, nr. 16, foreslås bestemmelsen i § 56 omformuleret og de formelle betingelser for, at vejmyndigheden skal tage stilling til en ansøgning opstrammet.

I forslaget's stk. 1 udgår sidst led ”og indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede”. Dette sker som en konsekvens af forslaget's stk. 3 til 5.

I forslaget's stk. 2 sammenskrives stk. 2 og 3 i den gældende § 56, ligesom det præciseres, at vejmyndigheden kan fastsætte en frist kortere end 2 år for udnyttelse af en tilladelse.

Forslaget's stk. 3 er nyt. Det indebærer, at vejmyndigheden kun har pligt til at behandle ansøgninger efter de i stk. 1 nævnte bestemmelser, når ansøgningen fremsendes med en skriftlig erklæring (samtykke) for vejarealets ejer om, at denne er indforstået med det ansøgte. Det er vejejeren, der kender eller kan udtale sig om indholdet af de aftaler, der gælder for det udlagte vejareal på pågældendes ejendom.

Forslaget's stk. 4 er ligeledes nyt og regulerer den situation, hvor vejejeren er ukendt. I dette tilfælde skal ansøger fremlægge en erklæring fra 2/3 af de vejberettigede om, at disse er indforstået med det ansøgte.

Vejejeren kan være ukendt, f.eks. fordi vejejer i tingbogen er noteret som ”gadejord” eller som dødsboet efter XX, der afgik ved døden i 1964. Hvis vejejer er kendt men med en ukendt adresse, som ikke kan findes ved sædvanlige skridt til at få oplyst adressen, vil vejejeren i relation til vejmyndigheden ligeledes være ukendt.

Forslaget's stk. 5 regulerer den situation, at en grundejer har foretaget en af de handlinger, der er reguleret i bestemmelserne nævnt i stk. 1 uden først at have indhentet vejmyndighedens tilladelse. I dette tilfælde skal vejmyndigheden, jf. § 99, tage stilling til, om forholdet skal retligt lovliggøres eller fysisk lovliggøres. Hvis forholdet efter vejmyndighedens vurdering kan retligt lovliggøres, kan vejmyndigheden kræve, at den, der har skabt tilstanden eller ejeren af den tilgrænsende ejendom fremlægger den i stk. 3 eller 4 krævede dokumentation.

Bestemmelserne i stk. 3 og 4 indebærer ikke i sig selv, at parthøringsforpligtelsen i forvaltningslovens § 19 er løftet. Vejmyndigheden skal fortsat høre over de faktiske omstændigheder i sagen, som er egnet til at kunne påvirke udfaldet af den endelige afgørelse, og som er til ugunst til for ansøgeren.

Til nr. 17

I § 2, nr. 17, stilles der forslag om, at politiets afslag på samtykke om forandringer og færdselsregulering efter privatvejslovens § 57 skal kunne påklages til transport- og bygningsministeren efter bestemmelsen i privatvejslovens § 87, stk. 2.

I henhold til privatvejslovens § 57, stk. 1, må grundejere ikke foretage ændringer på en privat fællesvejs indretning eller anlæg, afspærre eller etablere eller ændre færdselsregulerende foranstaltninger uden vejmyndighedens og politiets godkendelse.

Hvis politiet ikke godkender det ansøgte, kan vejmyndigheden ikke meddele tilladelse. Vejmyndigheden vil herefter meddele afslag på ansøgningen.

Grundejerne kan efter privatvejslovens § 87, stk. 2, klage over vejmyndighedens afgørelser efter § 57, og Vejdirektoratet kan tage stilling til afgørelsens lovlighed. Derimod indeholder hverken privatvejsloven eller færdselsloven bestemmelse om, hvorvidt grundejerne kan klage over politiets manglende samtykke til det ansøgte. Forslaget har således til hensigt at styrke grundejernes retsstilling ved at indføre mulighed for en retlig prøvelse af politiets afslag på det ansøgte.

Til nr. 18.

I § 2, nr. 18, foreslås, at der indføres en særlig bestemmelse i privatvejsloven om etablering af parkeringspladser og parkeringsordninger på private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Forslaget betyder, at i det omfang etablering af parkeringspladser og parkeringsordninger ikke er i strid med færdselslovens regler om standsning og parkering, kan parkeringspladser indrettes uden vejmyndighedens og politiets tilladelse, herunder etablering af parkeringspladser forbeholdt særlige køretøjer eller brugere.

For at undgå usikker afmærkning og unødvendige retssager foreslås det i stk. 2, at politiet skal godkende den konkrete afmærkning af parkeringspladser, herunder eventuel afmærkning af private parkeringsordninger. Opmærksomheden skal i den forbindelse henledes på, at afmærkning af færdselsmæssige restriktioner på private fællesveje i byer og bymæssige områder i dag lovligt kan ske ved uautoriseret afmærkning, når vejmyndigheden og politiet har givet samtykke til det efter privatvejslovens § 57, stk. 1.

I det foreslåede andet punktum til stk. 2 understreges, at grundejerne i de tilfælde, hvor etablering af afmærkningen medfører opgravninger m.v., skal indhente vejmyndighedens tilladelse efter § 67, før gravearbejdet påbegyndes.

Om der kan etableres sådanne ordninger på den private fællesvej må bero på de private vejretsaftaler eller bestemmelserne i vejmyndighedens beslutning om at nedklassificere den pågældende vej fra kommunevej til privat fællesvej. Uenighed mellem de vejberettigede indbyrdes eller med vejejereren om vejrettens indhold må afgøres af domstolene. Vejmyndigheden skal ikke tage stilling til dette spørgsmål.

Da der uanset vejens karakter som vejejerens private ejendom og som vejareal for en række bestemte grundejere kan være tungtvejende offentligretlige hensyn til handicappede bilister med lovligt ærinde til en vejberettiget ejendom, stilles der i stk. 3 forslag om, at vejmyndigheden med

politiets samtykke kan bestemme, at der skal indrettes parkeringspladser forbeholdt handicappede, herunder forbeholdt bestemte køretøjer, der benyttes af handicappede, når disse køretøjer har lovligt ærinde på vejen. Udgiften til etablering af disse parkeringspladser afholdes af vejmyndigheden.

I en række tilfælde vil andre vejberettigede først blive opmærksom på, at myndigheden har truffet særlige bestemmelser om parkering på vejen, når afmærkningen er etableret. Da der er tale om Der stilles derfor i stk. 4 forslag om, at den i § 87, stk. 4, nævnte klagefrist på 4 uger i forbindelse med afgørelser reguleret i § 57a skal regnes fra modtagelsen af afgørelsen, dog senest fra den dag, hvor afmærkningen for foranstaltningen er etableret. Dette forslag svarer i sit indhold til fristbestemmelsen i færdselslovens § 92c, stk. 2, 2. pkt.

Til nr. 19.

Med § 2, nr. 19, foreslås et nyt stk. 4 til privatvejslovens § 58. Med forslaget indføres en frist på 2 år for vejmyndigheden til sammen med politiet at finde egnede færdselsregulerende foranstaltninger, således at den almene motorkørende færdsel på vejen kan nedbringes til under 50 pct. af den samlede motorkørende færdsel på vejen.

Forslaget skal dermed ses i sammenhæng med privatvejslovens § 58, stk. 2 og 3, hvorefter grundejere til en privat fællesvej i byzone, der ved en fordeling af udgifter er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst 2/3 af de samlede udgifter til vejens vedligeholdelse, kan kræve, at kommunen gennemfører en trafiktælling med henblik på at fastslå, hvor stor en del af den motorkørende færdsel på vejen der er almen færdsel, dvs. færdsel der ikke har lovligt ærinde til en vejberettiget ejendom og heller ikke er lokaltrafik i området. Hvis denne trafiktælling viser, at mere end 50 pct. af den samlede motorkørende trafik er gennemgående, skal vejmyndigheden enten træffe afgørelser med politiets samtykke efter privatvejslovens § 57, stk. 2, om færdselsregulerende foranstaltninger, der nedbringer den almene færdsels andel af den motorkørende færdsel på vejen til under 50 pct., eller optage vejen som kommunevej, jf. § 15 i vejloven.

Såfremt vejmyndigheden vælger at løse problemet ved at etablere færdselsmæssige foranstaltninger, skal forslaget således sikre, at der dels sættes en frist for, hvornår den nødvendige færdselsregulering skal være foretaget, ligesom at forslaget medfører, at der følges op på effekten af de færdselsregulerende foranstaltninger. Dermed vil grundejerne i alle tilfælde være sikret, at den almene færdsel enten nedbringes, eller at vejen optages som offentlig vej.

En afklaring af, om de færdselsregulerende foranstaltninger har haft den ønskede virkning, bør ske ved metoder, der er umiddelbart sammenlignelig med metoden anvendt ved den efter § 58, stk. 2, gennemførte trafiktælling. Udgifterne til den afklarende trafiktælling afholdes af vejmyndigheden.

Til nr. 20

I § 2, nr. 20, foreslås et nyt stk. 6 til privatvejslovens § 58, hvor det præciseres, hvornår kommunalbestyrelsen skal afholde udgifterne til den trafiktælling, der nævnes i privatvejslovens § 58, stk. 2.

Kommunalbestyrelsen skal herefter afholde udgifterne, hvis en trafiktælling gennemført efter en anmodning efter stk. 2 viser, at den gennemgående motorkørende færdsel andel af den samlede motorkørende færdsel på vejen er 25 pct. eller derover. Dette er en videreførelse af den gældende § 58, stk. 4, 2. pkt.

Kommunalbestyrelsen skal endvidere afholde udgifterne til den afsluttende trafiktælling efter det foreslåede stk. 4, altså den trafiktælling der skal bevise, at kommunalbestyrelsens trafikregulerende foranstaltninger senest 2 år efter en tælling efter stk. 2, har reduceret den gennemgående motorkørende færdsel andel af den samlede motorkørende færdsel på vejen til under 50 pct., således at kommunalbestyrelsen ikke er forpligtet til at opklassificere den private fællesvej til kommunevej.

Til nr. 21

Med § 2, nr. 21, foreslås indført en ny bestemmelse om, at private fællesveje, som betjener ejendomme med offentligt ejede institutioner, skal optages som kommuneveje.

Betingelserne herfor er, at mere end 2/3 af de berørte, vejberettigede grundejere, der ved en fordeling efter § 49 er eller kunne blive pålagt at afholde mindst 2/3 af udgifterne til vejens vedligeholdelse anmoder kommunalbestyrelsen om det, og at en trafiktælling viser, at mere end 50 pct. af den motorkørende færdsel betjener offentligt ejede institutioner på ejendomme med vejret til vejen.

Ved offentligt ejede institutioner forstås i denne bestemmelse institutioner, der drives direkte eller efter en driftsoverenskomst med kommunen, regionen eller staten med henblik på at varetage almene, offentligretlige formål, herunder fritids- og kulturelle formål.

Bestemmelsen kan anvendes på private fællesveje, der er adgangsvej til f.eks. børneinstitutioner, skoler, sportsanlæg, plejehjem, teatre, kirker, kirkegårde og lign., der er offentligt ejede institutioner.

Opremsningen er ikke udtømmende.

Forslaget er udtryk for, at selvom de private fællesveje i byer og bymæssige områder som udgangspunkt er åbne for almindelig færdsel, er vejene først og fremmest tænkt som mindre trafikerede boligeveje eller veje i erhvervsområder. Det er i denne situation mere rimeligt, at en række frihedsgrader til at disponere over vejen overlades til de private grundejere, som også skal vedligeholde vejen.

Udnyttelse af ejendomme med vejret til vejen til offentligt ejede institutioner må antages at medføre en større trafik til disse ejendomme sammenlignet med trafikken til de andre bidragspligtige ejendomme på vejen. Ofte vil der også være tale om en større færdsel med tung trafik til disse ejendomme.

Den forskellige benyttelse af de bidragspligtige ejendomme vil normalt indgå i vejmyndighedens bidragsfordeling efter privatvejslovens § 51. Men disse regler gælder kun for de arbejder, som vejmyndigheden kræver udført som samlede arbejder, ikke for enkeltstående påbud, jf. privatvejslovens § 47, og heller ikke for den løbende vedligeholdelse, jf. privatvejslovens § 44.

Disse forhold tilsiger, at disse veje skal administreres som offentlige veje, hvis et kvalificeret flertal af de vedligeholdelsesforpligtigede anmoder vejmyndigheden herom.

Som det fremgår af forslaget's stk. 1, har kommunalbestyrelsen kun pligt til at gennemføre en trafiktælling, hvis et kvalificeret flertal af grundejere, der efter en fordeling efter § 49 er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst 2/3 af udgifterne til vejens vedligeholdelse, beder om det. I lighed med bestemmelsen i § 58, stk. 2, om trafiktælling med henblik på at opgøre den almene færdsels andel af den samlede motorkørende færdsel på en privat fællesvej, stilles der i den foreslåede § 58 a, stk. 1, forslag om, at vejmyndigheden kun har pligt til at gennemføre en trafiktælling, hvis der er gået mindst 4 år siden seneste trafiktælling efter stk. 1.

Kravet om, at anmodningen skal komme fra et kvalificeret flertal af grundejere med vedligeholdelsespligter til vejen, skyldes, at det ikke kan udelukkes, at en stor del af vedligeholdelsesforpligtigede og bidragspligtige grundejere langs med vejen foretrækker, at vejen opretholdes som privat fællesvej. Det kan f.eks. skyldes et ønske om at bevare særligt gunstige parkeringsordninger, som ikke kan gennemføres på en kommunevej, eller fordi vejarealet indgår i det areal, hvoraf bebyggelsesprocenten beregnes, hvorefter grundejere med vejudlæg på deres ejendomme kan have en særlig interesse i, at vejen forbliver privat fællesvej.

Selvom initiativet udgår fra grundejerne, er det vejmyndigheden, der ud fra saglige trafikale kriterier fastlægger den vejstrækning eller det lokale vejnet, som den mulige opklassificering vedrører, og dermed den kreds af vejberettigede, hvoraf det krævede det kvalificerede flertal på 2/3 fastlægges.

Optællingen omfatter kun vedkommende motorkørende færdsel, dvs. færdsel med lovligt ærinde til en vejberettigede ejendom langs den fastlagte vejstrækning/lokale vejnet.

Optællingen skal i lighed med trafiktællingen nævnt i privatvejslovens § 58, stk. 2, give et retvisende normalbillede af færdslen på vejen. Metoden til at optælle trafikken fastsættes af vejmyndigheden, idet det dog forudsættes, at dette sker i dialog med grundejerne.

Forslaget i stk. 2 indebærer, at kommunalbestyrelsen skal opklassificere den private fællesvej eller net af private fællesveje, hvis tællingen nævnt i stk. 1 viser, at mere end 50 pct. af den

vedkommende motorkørende færdsel betjener de offentligt ejede institutioner med vejret til det omhandlede vejnet.

I det foreslåede stk. 3 stilles forslag om, at kommunalbestyrelsen skal afholde udgifterne til en trafiktælling nævnt i stk. 1, hvis 25 pct. eller mere af den vedkommende motorkørende færdsel betjener de offentligt ejede institutioner med vejret til det omhandlede vejnet.

Til nr. 22

Med forslaget til § 2, nr. 22, foreslås privatvejslovens § 59 om belysning affattet på ny.

Med forslaget til stk. 1 videreføres den gældende bestemmelse i stk. 1, hvorefter kommunalbestyrelsen kan bestemme, at private fællesveje skal holdes belyst, når det er nødvendigt af hensyn til færdslen på vejen eller for at tilgodese andre almene offentlige hensyn, jf. stk. 1. Dog præciseres det, at det er de vedligeholdelsesforpligtigede grundejere, jf. 49, der skal afholde udgifterne til den vejbelysning, som kommunalbestyrelsen kræver etableret, vedligeholdt og driftet.

Der er ikke hermed tilsigtet en ændring i gældende ret.

Med forslaget til stk. 2 henvises dels til procedurebestemmelsen i § 48, som kommunalbestyrelsen skal iagttage forud for beslutninger om, at et arbejde skal gennemføres som et samlet arbejde under kommunens kontrol. Der henvises endvidere til reglerne om fordeling af udgifterne i § 45 a – for så vidt angår fordelingsveje i sommerhusområder – og reglerne i §§ 49 til 55. Dette indebærer bl.a., at det bliver tydeligere for vejmyndigheden og grundejerne, hvordan udgifterne skal fordeles, og at vejmyndigheden skal give grundejerne mulighed for selv at gennemføre et påbudt belysningsarbejde.

Det vurderes ikke nødvendigt at videreføre bestemmelserne i den gældende § 59, stk. 5 og 6, som selvstændige bestemmelser, da de allerede fremgår af § 49, stk. 3 og 5. Den eneste forskel vil være, at kommunalbestyrelsen ikke fremover vil være forpligtet til at afholde driftsudgifter m.m. til de forbedringer af vejbelysningen, som kommunen har betalt for, men kommunen kan gøre det. Det er tvivlsomt, om det reelt vil medføre mærkbare økonomiske byrder for de bidragspligtige grundejere, da mange kommuner i dag afholder udgifterne til forbedringer af vejbelysningen, også i situationer omfattet af bestemmelsen i § 59, stk. 6, dvs. situationer, hvor kommunalbestyrelsen ikke er forpligtet hertil, men gør det med henblik på at varetage andre almene, offentligretlige hensyn.

I forslaget til stk. 3 og 4 videreføres de gældende bestemmelser i henholdsvis stk. 4 og 7.

Til nr. 23 og 24

I § 2, nr. 23 og 24, stilles derfor forslag om, at vejmyndigheden skal indhente oplysninger om vejens tilstand, inden der meddeles tilladelse til ledningsarbejder. Vejmyndigheden hæfter direkte



over for grundejerne for eventuelle tab som følge af manglende tilsyn med opgravning og manglende eller mangelfuld reetablering af vejen.

Da grundejerne ikke kan modsætte sig, at en gravetilladelse udnyttes, og da de heller ikke umiddelbart er parter i gravetilladelsen, som er et mellemværende mellem ledningsejeren og vejmyndigheden, vurderes det nødvendigt at styrke de vedligeholdelsesforpligtigede grundejeres retsstilling.

Forslaget indebærer bl.a., at ansøgeren af gravetilladelse til ledningsarbejder må påregne en lidt længere behandlingstid. Skønt dette ikke er ønskværdigt, vurderes hensynet til de vedligeholdelsesforpligtigede grundejeres økonomiske interesser at veje tungere.

Spørgsmålet, om kommunens vilkårsfastsættelse i forbindelse med tilladelsen var mangelfuld, og om der kan gøres ansvar gældende over for kommunalbestyrelsen, skal afgøres efter dansk rets almindelige erstatningsregel og henhører derfor under domstolene.

Til nr. 25

Med henblik på at understrege, at vejmyndighedens beslutninger efter privatvejslovens § 79, stk. 1, skal bero på en mere konkret vurdering, indeholder forslaget til § 2, nr. 25, et krav om, at den kommunale vejmyndighed skal behandle spørgsmålet om vintervedligeholdelse og renholdelse særskilt for de forskellige typer private fællesveje og særskilt tage stilling til private fællesstier.

Privatvejslovens § 79, stk. 2, har følgende ordlyd:

*Stk. 2. Bestemmelserne fastsættes for et nærmere angivet område.*

Denne ordlyd har i en række kommuner givet anledning til, at alle private fællesveje i kommunens byzoneområder og sommerhusområder behandles ens, uden tydelig skelen til om der måtte gælde særlige forhold for vejene i de to respektive zoner eller mellem vejene indbyrdes i samme zonestatus.

Det er således ministeriets opfattelse, at der reelt en mindre graduering af forpligtelserne for private fællesveje end tilfældet er for de offentlige veje.

Med forslaget til ny affattelse af stk. 2 tilstræbes, at der i højere grad sondres mellem de private fællesveje og deres placering i vejnettet i relation til, at vejmyndigheden pålægger de vedligeholdelsesforpligtigede grundejere at snerydde, glatførebekæmpe og renholde den enkelte private fællesvej.

I de kommunale vinterregulativer ses der ofte mindre graduering af forpligtelserne for private fællesveje end tilfældet er for de offentlige veje.

Der ønskes derfor, at kommunalbestyrelsen klarere forholder sig til, om og hvor der skal fastsættes regler om vintervedligeholdelse og renholdelse af eksempelvis private fællesveje i

sommerhusområder. Her må hovedparten af sommerhusejerne antages at være omfattet af bestemmelserne i lov om planlægning<sup>1</sup>, hvorefter ophold i sommerhuset i vinterhalvåret kun er tilladt i korte perioder. Omvendt kan en række sommerhusejere efter den særlige regel i § 41 i lov om planlægning lovligt bo i deres sommerhus hele året. Der skal således foretages en afvejning af de to respektive brugergrupperes interesser og de almene, offentligretlige interesser, når der skal tages stilling til, om vejmyndigheden skal kræve private fællesveje i sommerhusområder vintervedligeholdet.

Det forhold, at kommunalbestyrelsen ikke fastsætter regler og fører tilsyn med dem, er ikke til hinder for, at grundejere med særlig interesse i vintervedligeholdelse selv sørger for det. Der ses heller ikke at være en direkte sammenhæng mellem kommunens beslutninger om vintervedligeholdelse m.v. efter vejlovens bestemmelser og det ansvar, grundejeren antages at have efter de forsikringsretlige bestemmelser. Sidstnævnte kan også gælde i situationer, hvor der ikke er pålagt pligter efter vejlovgivningen.

Til nr. 26

Med forslaget i § 2, nr. 26, om et nyt stykke 3 i privatvejslovens § 79, ønskes det tydeliggjort, at der som udgangspunkt ikke kan fastsættes mere vidtgående bestemmelser om vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje, end hvad kommunen har fastsat for sammenlignelige kommuneveje i boligkvarterer og industrikvarterer.

Hvis den kommunale vejmyndighed f.eks. med hjemmel i vejlovens § 62, stk. 2, har bestemt, at kørebanerne på kommunevejene i boligkvarter ikke ryddes efter normal arbejdstid eller i weekenden, skal der foreligge særlige grunde, hvis vejmyndigheden kræver private fællesveje ryddet i disse perioder.

Det kan ikke udelukkes, at enkelte private fællesveje har en sådan funktion i den samlede vejnet, f.eks. som adgangsvej til stationer og andre trafikknudepunkter eller som sikker skolevej for gående og cyklende elever til skoler og SFO-er, at det er nødvendigt for vejmyndigheden at kræve disse veje vintervedligeholdet i en højere standard end andre private fællesveje i området. Med forslaget til nyt stk. 3 fastholdes denne mulighed for den kommunale vejmyndighed.

Til nr. 27

Som en konsekvens af forslaget i § 1, nr. 10, til et nyt stk. 9 i vejlovens § 124 om proceduren m.m. i forbindelse med nedklassificering af kommuneveje til private fællesveje, foreslås indsat et nyt stk. 3 i privatvejslovens § 87 a om tvister.

Bestemmelsen i det foreslåede stk. 9 til vejlovens § 124 pålægger kommunalbestyrelsen at bidrage økonomisk til de vedligeholdelsesforpligtigede grundejeres løbende og påbudte vedligeholdelse af vejen i de første 10 år efter nedklassificeringen. Kommunen har dog ikke pligt til at bidrage til

---

<sup>1</sup> Lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1529 af 23. november 2015. Loven administreres af Erhvervs- og Vækstministeriet, bortset fra VVM sager, der administreres af Miljø- og Fødevarerministeriet

forbedringer af vejen, som kommunen ikke har krævet udført efter privatvejslovens bestemmelser i § 15, stk. 1, § 23, § 45, stk. 2, § 59, stk. 1, eller § 79, stk. 1. Der henvises nærmere til de almindelige bemærkninger 2.2 og til de særlige bemærkninger til § 1, nr. 10.

Det kan ikke udelukkes, at der kan opstå uenighed mellem en kommunalbestyrelse og de vedligeholdelsesforpligtigede om, hvorvidt et konkret udført arbejde er "løbende vedligeholdelse", eller om der er tale om en forbedring.

Der vurderes derfor at være behov for, at en sådan uenighed kan indbringes som en tvist til afgørelse hos transport- og bygningsministeren. Forslaget i § 2, nr. 27, til nyt stk. 3 i § 87a skal sikre, at grundejerne har denne mulighed.

Til nr. 28

Da vejmyndigheden efter den seneste ændring af privatvejsloven ikke længere skal fordele udgifter til påbudte arbejder på private fællesveje på landet efter de private aftaler m.m., men alene fordeler arbejderne mellem de vejberettigede i forhold til deres brug af vejen, jf. privatvejslovens § 15, stk. 4, 1. pkt., foreslås henvisningen til privatvejslovens § 13, stk. 1, ophævet. Denne henvisning er en videreført henvisning til privatvejslovens § 13 før ændringerne i lov nr. 1520 af 27. december 2014.

Da vejmyndigheden ikke længere skal fordele efter private aftaler og bestemmelser, ses der ikke at være en samfundsmæssig begrundelse for, at parterne i en privat aftale skal kunne indbringe spørgsmålet om ophævelse af aftalen for taksationsmyndighederne. Den, der i henhold til en gammel aftale er forpligtet til at udføre arbejder på en privat fællesvej på landet eller afholde udgifterne, vil fremover være henvist til at indbringe spørgsmålet om aftalens ophævelse for domstolene.

Forslaget indebærer, at det fremover alene vil være mere end 20 år gamle, privatretlige forpligtelser, som omtalt i privatvejslovens § 46, vedrørende private fællesveje i byer og bymæssige områder, der vil kunne indbringes for taksationskommissionen med hjemmel i privatvejslovens § 94.

Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til forslaget § 1, nr. 2.

Til nr. 29

Med forslaget § 1 kan vejmyndigheden kræve fuld dækning for sine dokumenterede, administrative udgifter i forbindelse med afgørelse truffet efter de nævnte bestemmelser.

Der er her tale om afgørelser, der træffes, fordi en eller flere grundejere har foretaget handlinger, som ikke juridisk kan lovliggøres, (§ 12, stk. 3, § 57, stk. 4 og 5, § 66 b, stk. 6, og § 86) - ikke har efterkommet et påbud om at udføre et bestemt arbejde (§ 16, stk. 2, § 55, stk. 3 § 61, stk. 3, 66, stk. 4, og § 85, stk. 2) - har bedt vejmyndigheden tage stilling til en sag, i en situation hvor pågældende burde have indset, at anmodningen var grundløs (§ 14, stk. 3,) - udgifter i forbindelse

med pligter som vejmyndigheden er pålagt ved foranstaltninger, der er en konsekvens af et privat initiativ (§ 35, stk. 4, 2. og 3. pkt., § 55, stk. 2, § 58, stk. 4, og § 76, stk. 1,) og udgifter i forbindelse med retlig eller fysisk lovliggørelse af en ulovlig tilstand (§ 99).

Med forslaget's stk. 2 kan vejmyndigheden højst kræve dækning for sine dokumenterede, administrative udgifter for et beløb, der svarer til højst 30 pct. af udgiften til selve vejarbejdet – herunder projektering af arbejdet.

Denne bestemmelse gælder for afgørelser, der træffes, fordi vejmyndigheden skal eller er blevet bedt om at fastsætte sin forholdsmæssige andel af udgifterne til vejens løbende vedligeholdelse, (§ 2a, 2. pkt.) og udgiftsfordelinger, hvor et påbudt arbejde skal udføres som et samlet arbejde (§ 15, stk. 2 og 4, § 45 a, § 49, stk. 1, 4 og 5, § 55, stk. 1, § 57, stk. 3, og § 61, stk. 4.)

Forslaget i stk. 2 er ikke til hinder for, at vejmyndigheden og de bidragspligtige grundejere aftaler, at bestemte administrative undersøgelser, som ikke er omfattet af vejmyndighedens undersøgelses pligt, men som grundejerne ønsker foretaget, holdes uden for begrænsningen for de administrative udgifter.

Med forslaget's stk. 3 opregnes de tilfælde, hvor det ikke skønnes rimeligt, at den kommunale vejmyndighed kan pålægge grundejere at afholde udgifter til vejmyndighedens administrative arbejde.

Det drejer sig om vejmyndighedens administrative udgifter i forbindelse med påbud til ejerne af rent private færdselsareal om vedligeholdelse, jf. § 6, vejbelysning, § 7, og vintervedligeholdelse og renholdelse, § 8. Tilsvarende gælder kommunalbestyrelsens afgørelser om at udføre pålagte arbejder på rent private veje for de eller de forpligtede vejejerens regning, jf. § 9, og kommunalbestyrelsens afgørelser om at udføre pålagte vintervedligeholdelses- og renholdesarbejder på private fællesveje for de forpligtede grundejeres regning, jf. § 24, § 62, stk. 4 og § 83. Bestemmelsen i stk. 3 gælder endvidere, når kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om, at en privat fællesvej skal vedligeholdes eller vejbelyses af hensyn til den almene færdsel på vejen, jf. § 49, stk. 3.

### *Til § 3*

Ændringerne i dette lovforslag træder i kraft den 1. august 2017. Denne frist vurderes at være tilstrækkelig til at indarbejde ændringerne i den fremtidige forvaltning af de offentlige veje og de private fællesveje.

I § 3, stk. 2, stilles dog forslag om, at ændringerne i § 1, nr. 11 og 12, og ændringerne i § 2, nr. 11 og 12, træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

Bestemmelserne i forslaget § 1, nr. 11 og 12, og § 2, nr. 11, er efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse blot en understregning af gældende ret, hvorfor der ikke ses at

være administrative betænkeligheder ved at lade disse præciseringer træde i kraft så hurtigt som muligt.

Forslaget i § 2, nr. 21, om private fællesveje, der betjener offentligt ejede institutioner, bør efter ministeriets opfattelse også træde i kraft så hurtigt som muligt (dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende). Der er her lagt vægt på, at bestemmelsen skal styrke borgenes retsstilling, og at der ikke er praktiske hensyn, der taler imod, at processen, herunder afklaringen af den vedkommende færdsels sammensætning, kan påbegyndes umiddelbart efter lovens vedtagelse.

#### *Til § 4*

Hverken lov om offentlige veje eller lov om private fællesveje er gældende for Færøerne og Grønland. Således vil forslagene i denne ændringslov heller ikke være gældende for Færøerne og Grønland.