



NOTAT

Præsentation af væsentligste lovgivning for ministerområdet

Dato [dato]
J. nr. 2019-5138

Indhold

Vejområdet	4
Færdsel	4
Lovgivning.....	4
Bekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 af færdselsloven.....	4
EU-retsakter samt anden international regulering.....	5
Kørekortområdet.....	5
Det køretøjstekniske område	5
Parkering	6
Lovgivning.....	6
Bekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 af færdselsloven.....	6
Det danske vejnet	9
Lovgivning.....	9
Bekendtgørelse nr. 1520 af 27. december 2014 af lov om offentlige veje m.v.....	9
Bekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015 af lov om private fællesveje	13
Gods- og buskørsel	15
Lovgivning.....	15
Bekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 af lov om godskørsel, som senest ændret ved lov nr. 735 af 8. juni 2018	15
Bekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2011 af lov om buskørsel, som senest ændret ved lov nr. 1538 af 19. december 2017.....	15
EU-retsakter.....	16
Køre- og hviletidsforordningen (forordning 561/2006)	16
Cabotageforordningen (forordning 1072/2009).....	16
Forordningen om adgang til erhvervet (forordning 1071/2009)	17
Busforordningen (forordning 1073/2009).....	17
Syn	18
Lovgivning.....	18
Bekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 af lov om godkendelse og syn af køretøjer	18



Kollektiv Trafik.....	19	Side 2/41
Togtrafik	19	
Lovgivning.....	19	
Direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (direktiv 2012/34).....	19	
Forordningen om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (forordning 1371/2007).....	19	
Forordningen om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 ("PSO-forordningen") med senere ændringer (1370/2007) ...	19	
Bekendtgørelse nr. 1258 af 5. november 2018 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet:.....	20	
Bekendtgørelse nr. 1465 af 5. december 2016 om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet:	20	
Bekendtgørelse nr. 1379 af 1. december 2015 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane m.v.:.....	20	
Bekendtgørelse nr. 1245 af 10. november 2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.:	20	
Kollektiv Trafik.....	21	
Lovgivning.....	21	
Bekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015 af lov om trafikkselskaber	21	
Taxiloven	21	
Cityringsloven.....	22	
Letbanelovene	22	
DSB	23	
Lovgivning.....	23	
Bekendtgørelse nr. 574 af 7. maj 2019 af lov om DSB.....	23	
Jernbane	24	
Lovgivning.....	24	
Jernbanelov nr. 686 af 27. maj 2015.....	24	
Luftfart	27	
Luftfart.....	27	
Lovgivning.....	27	
Luftfartsloven, bekendtgørelser og Bestemmelser for Civil Luftfart.....	27	
Lov om udbygning af Københavns Lufthavn.....	27	
Lov om Naviair	27	
EU-retsakter.....	28	
Grundforordning om fælles regler for civil luftfart (forordning2018/1139).....	28	



Lufthavnsafgiftsdirektivet	28	Side 3/41
International regulering.....	29	
Chicago-konventionen.....	29	
Havne og færge.....	30	
Færgetrafik	30	
Lovgivning.....	30	
Bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart.....	30	
Bekendtgørelse nr. 915 af 27. august 2008 af lov om færger	30	
Lov nr. 1075 af 17. december 2002 om Bornholmstrafikken A/S	30	
EU-retsakter.....	30	
Cabotagesejladsforordningen (forordning 3577/92)	30	
Forordningen om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (forordning 1177/2010).....	31	
Havn	32	
Lovgivning.....	32	
Bekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012 af lov om havne	32	
By & Havn.....	33	
Lovgivning.....	33	
Ørestad Fælled Kvarter	33	
Arealanvendelse i Ydre Nordhavn - containerterminal samt krav om landstrøm	33	
Post.....	35	
Post.....	35	
Lovgivning.....	35	
Bekendtgørelse nr. 844 af 6. juli 2011 af lov om Post Danmark A/S	35	
Bekendtgørelse nr. 1040 af 30. august 2017 af postlov	35	
Ekspropriation	39	
Ekspropriation.....	39	
Om ekspropriation.....	39	



Vejområdet

Side 4/41

Færdsel

Lovgivning

Bekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 af færdselsloven

Færdselsloven indeholder de grundlæggende regler for færdsel i trafikken. Mere specifikt regulerer færdselsloven færdsel på alle områder, der benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter (gang, cykel, bil mv.), uanset om områderne er offentlige eller private. Færdselslovens regler omfatter eksempelvis regler for placering på vej, overhaling, vigepligt, standsning og parkering, lygteføring, samt regler om tilladte hastigheder i forbindelse med benyttelse af forskellige køretøjer.

Færdselsloven indeholder regler om adfærd og førerevne, når man færdes i trafikken, herunder regler om spirituskørsel eller kørsel under påvirkning af narkotika, medicin, sygdom, træthed, brug af mobiltelefon under kørsel mv.

Færdselsloven indeholder regler om kørekort til motorkøretøjer, herunder regler om frakendelse, inddragelse og generhvervelse af førerret samt regler for udenlandske førere.

Færdselsloven omhandler endvidere reguleringen af køretøjer, herunder køretøjers indretning og udstyr, eksempelvis sikkerhedsudstyr som sikkerhedsseler og styrthjelme.

Endelig indeholder færdselsloven sanktionsbestemmelser om straf i form af bøde eller fængsel og frakendelse af førerretten ved overtrædelse af lovens bestemmelser, ligesom loven indeholder regler om tilbageholdelse og konfiskation af køretøjer.

Færdselsloven indeholder også gebyrbestemmelser om betaling for forskellige ydelser, eksempelvis for udstedelse af kørekort, og afgiftsbestemmelser i form af parkeringsafgifter.

Færdselsloven bemyndiger transportministeren til at fastsætte nærmere detaljerede bestemmelser på en lang række af lovens områder, eksempelvis vedrørende kørekort, køretøjers indretning og udstyr, køretøjers største vægt og dimensioner og belæsning, tekniske krav til køretøjer, køre- og hviletid for erhvervschauffører, afmærkning, produktkrav og produkttilsyn mv. Disse bestemmelser er fastsat i diverse bekendtgørelser. Af disse kan eksempelvis nævnes kørekortbekendtgørelsen, afmærkningsbekendtgørelsen eller bekendtgørelse om forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige.



Færdselsloven suppleres af en lang række tekniske forskrifter og administrative regler, som ikke alene har deres ophæng i færdselsloven men også i international regulering, hvoraf hovedparten er EU-retsakter, jf. nedenfor.

EU-retsakter samt anden international regulering

Kørekortområdet

- Kørekortdirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort, med senere ændringer).

Det køretøjstekniske område

- Vægt- og dimensionsdirektivet (Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet, med senere ændringer)
- Rammedirektiv om EU-typegodkendelse af motorkøretøjer mv. (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (»Rammedirektiv«), med senere ændringer)
- Ny forordning om EU-typegodkendelse mv., som finder anvendelse fra 1. september 2020 og erstatter ovenstående rammedirektiv (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF)
- Forordning om EU-typegodkendelse af knallerter og motorcykler (Forordning om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013))
- Forordning om EU-typegodkendelse af traktorer (Forordning om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013)).

Herudover findes adskillige retsakter inden for det køretøjstekniske område, som eksempelvis regulerer typegodkendelse af sikkerhedsudstyr i motorkøretøjer og typegodkendelse med hensyn til emissioner fra køretøjer mv.



Af anden international regulering på færdselsområdet kan nævnes Wienerkonventionen om vejtrafik og Wienerkonventionen om færdselstavler og –signaler, som Danmark er kontraherende parter i. Konventionerne har til formål at sætte internationale standarder for trafik med motorkøretøjer på FN-niveau. Endvidere er der adskillige UNECE-regulativer, særligt på det køretekniske område.

Parkering

Reglerne for standsning og parkering er reguleret i færdselsloven. I den henseende kan reglerne opdeles i to dele.

Første del (§§ 28-30) regulerer henholdsvis hvor man må standse og parkere.

Anden del vedrører sanktionens størrelse (§ 121), reglerne om parkeringskontrollen (§ 122 a), parkeringsafgifter pålagt af private parkeringsselskaber (§ 122 c) og endelig Parkeringsklagenævnet (§ 122 d).

De vil blive nærmere gennemgået nedenfor.

Lovgivning

Bekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 af færdselsloven

Sanktionens størrelse

En overtrædelse af reglerne for standsning og parkering vil under normale omstændigheder blive sanktioneret med en parkeringsafgift. Afgiftens størrelse er som hovedregel 510 kr., jf. færdselslovens § 121, stk. 5, 1. pkt. Dog udgør udgiften 1.020 kr. ved parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom samt uretmæssig parkering i parkeringspladser reserveret til handicappede.

Et enigt Folketing vedtog i seneste samling¹ en ændring af færdselsloven, som betød, at afgiften for lastbiler og busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., udgør 2.040 kr.

Fremsættelsen af lovforslaget skete som et led i den forrige regerings beslutning om at indføre tidsbegrænset parkering på 25 timer for lastbiler på de statslige rastepladser på motorvejsnettet. Forhøjelsen skulle afspejle, at der hovedsageligt er tale om professionelle aktører, hvor en parkeringsafgift på 510 kr. blev fundet for lav.

Reglerne for parkeringskontrol

Det er som udgangspunkt politiet, som står for overholdelsen af reglerne for standsning og parkering.

¹ Lov nr. 1559 af 18. december 2018



Imidlertid giver færdselslovens § 122 a, stk. 1, kommunerne hjemmel til helt eller delvist at overtage parkeringskontrollen fra politiet. I skrivende stund har ca. 50 kommuner benyttet sig af denne mulighed.

I forbindelse med den ovenfor omtalte ændring af færdselsloven ændredes færdselslovens § 122 a også.

Det blev tilføjet, at transportministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelsen af standsning og parkering helt eller delvis overlades til Færdselsstyrelsen.

Ændringen gav hjemmel til, at Færdselsstyrelsen siden 1. januar 2019 har haft ansvaret for kontrollen af bl.a. 25 timers tidsbegrænsningen på de statslige rastepladser.

Private parkeringsselskaber

Som udgangspunkt er der tale om et privatretligt anliggende mellem på den ene side bilisten og på den anden side parkeringsselskabet, når bilister parkerer på offentligt tilgængeligt privat område, f.eks. parkeringspladser ved indkøbscentre m.v.

Imidlertid blev der ved en ændring af færdselsloven tilbage i 2014² tilføjet en bestemmelse, jf. færdselslovens § 122 c, som nærmere regulerer nogle minimumskrav i forbindelse med udstedelse af private parkeringsafgifter.

Der gælder således et krav om tydelig skiltning, så bilisten har mulighed for at sætte sig ind i, hvilke restriktioner der gælder på området.

Endvidere er det et krav, at den, der pålægger parkeringsafgiften, skal være tilmeldt Parkeringsklagenævnet (se nedenfor), ligesom der skal være vejledt om klageadgangen til nævnet.

Det private parkeringsklagenævnet

I folketingssamlingen 2016/17 ændredes færdselsloven, således at de private parkeringsselskaber blev forpligtet til at oprette et uafhængigt parkeringsklagenævnet. Det følger af færdselslovens § 122 d.

Siden 1. juli 2018 har klagenævnet fungeret.

Konkret består det af et sekretariat, som har til opgave at besvare henvendelse til Parkeringsklagenævnet og forberede klagesagerne til behandling i nævnet. Selve nævnet består af en formand, som er dommer, samt repræsentanter fra Forbrugerrådet Tænk, FDM og DPPB (Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening).

² Lov nr. 169 af 26. februar 2014



Parkeringsklagenævnet kun kan behandle klager over private parkeringsafgifter pålagt på offentligt tilgængeligt privat området. Dermed kan nævnet ikke behandle klager over parkeringsafgifter pålagt af eksempelvis kommunerne.

Side 8/41

Det bemærkes, at det fremgår af betænkningen til lovforslaget af 27. april 2017, at Socialdemokratiets, Dansk Folkepartis, Venstres, Radikale Venstres og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget indstillede, at der foretages en evaluering af klagenævnet, når nævnet har været aktivt i højest 3 år for bl.a. at afdække, om parkeringsafgifter og kontrolafgifter er steget voldsomt i perioden, med henblik på at vurdere, om der skal foretages lovmæssige justeringer af ordningen.



Det danske vejnet

I Danmark er der jf. en opgørelse fra 1. januar 2017 i alt 74.516 km offentlige veje, heraf administreres 3.803³ km af staten ved Vejdirektoratet og 70.713 km af kommunerne som kommuneveje.

Offentlige 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 private fællesveje, hvoraf der er registreret ca. 24.000 km, og af rent private veje. Efter de gældende regler er kommunerne alene forpligtet til at opgøre længden af private fællesveje i byer og bymæssige områder⁴

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. Der er intet til hinder for, at kommunen eller staten ejer den ejendom, hvorpå den private fællesvej ligger.

Sund og Bælt Holding A/S administrerer 41 km faste vejforbindelser, der retligt set er private veje.

Vejlovgivningen består i dag af to love, vejloven og privatvejsloven, samt en række bekendtgørelser udstedt med hjemmel i disse love. Bortset fra enkelte bestemmelser i privatvejslovens kapitel 3 er rent private veje ikke reguleret af vejlovgivningen.

Loggivning

Bekendtgørelse nr. 1520 af 27. december 2014 af lov om offentlige veje m.v.
Den gældende vejlov (lov om offentlige veje⁵) trådte i kraft den 1. juli 2015 og afløste den tidligere vejlov, der var trådt i kraft 1. april 1972.

Formålet med vejloven er grundlæggende at regulere og sikre drift, vedligehold og udvikling af det offentlige vejnet, dvs. kommunevejene og statsvejene, herunder sikre, at der i den forbindelse sker et samarbejde mellem de forskellige vejmyndigheder (Vejdirektoratet og de 98 kommuner).

Vejloven består af 12 kapitler:

³ Længde af statsvejene er pr. 1. januar 2019 opgjort til 3.820 km.

⁴ Det vil sige private fællesveje i byzone og sommerhusområder, som fastlagt i henhold til planlovens regler, samt private fællesveje i et mindre antal landsbyer i landzone. Der henvises til privatvejslovens § 3. Kommunerne indrapporterer deres registreringer til Det Centrale Vej- og Stiregister, som forvaltes af Vejdirektoratet.

⁵ Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., som ændret ved lov nr. 1895 af 29. december 2015, lov nr. 658 af 8. juni 2016 og ved § 4 i lov nr. 175 af 21. februar 2017.



Kap. 1: Lovens formål, anvendelsesområde og definitioner

I lovens § 1 opregnes lovens hovedformål, bl.a. sikring af et velfungerende og sammenhængende vejnet, mobilitet på vejene til gavn for samfundsøkonomien og udvikling i alle dele af Danmark samt sikring af et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter.

Kap. 2: Vejmyndighederne og deres opgaver (§§ 4-17)

Reglerne i dette kapitel redegør for vejmyndighedernes opgaver i forbindelse med administration af deres vejnet, herunder op- og nedklassificering af veje.

I lovens § 8 findes hovedbestemmelsen om, at vejmyndigheden har pligt til at sørge for, at dens offentlige veje er i god og forsvarlig stand i forhold til færds-
lens art og størrelse, samt at vejmyndigheden afholder udgifter til disse arbejder, medmindre andet er bestemt i henhold til loven eller er aftalt.

Lovens udgangspunkt er således, at Danmark består af 99 indbyrdes uafhængige vejmyndigheder.

Kap. 2 A. Miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg

Reglerne i kap. 2 a blev indført med lov nr. 658 af 8. juni 2016. Bestemmelserne i §§ 17 a til 17 m implementerer VVM-direktivets art. 2, stk. 1 og art. 4, stk. 1, samt direktivets bilag I og II for så vidt angår statslige vejanlæg. Reglerne er beskrevet yderligere i bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administrationen af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter, for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter.

Kap. 3 - Vejplanlægning

Reglerne fremgår af §§ 18-25. Vejmyndigheden udarbejder en vejplan for samtlige offentlige veje under sin administration for anlæg af nye veje, større flytninger af bestående veje og andre større anlægsarbejder, herunder væsentlige ændringer i vejens tværprofil.

Formålet med bestemmelserne er dels at sikre, at der er et planlægningsgrundlag for udbygningen og administrationen af vejnettet hos de respektive vejmyndigheder, dels at sikre, at de enkelte vejmyndigheder samarbejder om vejnettet med henblik på at optimere dets offentliges investeringer i vejnettet.

Reglerne spiller en mindre praktisk rolle for den kommunale vejplanlægning, som hovedsageligt sker i overensstemmelse med planlovens bestemmelser om kommuneplaner og lokalplaner.



Kap. 4 - Vejbidrag m.v. §§ 26-39

Med reglerne i dette kapitel kan vejmyndighederne pålægge ejere af ejendomme, der grænser til eller kommer til at grænse op til anlæg af nye offentlige veje eller udvidelse af eksisterende offentlige veje, at afholde udgifterne til vejanlægget, hvis ejendommen har eller skal have tilladelse til adgang til vejen.

Kap. 5 - Sikring af vejanlæg §§ 40-47

Bestemmelserne om vejbyggelinjer giver vejmyndigheden mulighed for at sikre, at eksisterende veje kan udvides, og at vejmyndigheden kan varetage hensynet til færdslen i øvrigt på disse veje. Bestemmelserne giver også vejmyndigheden mulighed for at sikre arealerne til etablering af nye veje eller flytning af bestående veje samt fri oversigt i vejkryds for sådanne fremtidige veje.

Der er her tale om en principiel erstatningsfri regulering af ejendommene med det formål at begrænse de fremtidige erstatninger i tilfælde af ekspropriation til vejanlæggene og dermed sikre, at vejanlæggene kan gennemføres.

Kap. 6 - Adgangsforhold til offentlige veje §§ 48-59

Reglerne omhandler vejmyndighedernes administration af adgangsforhold til offentlig vej, herunder spørgsmålet om fornøden vejadgang ved ombygning eller nyetablering af offentlig vej, godkendelse af en ny adgang samt godkendelse af ændret brug af en eksisterende adgang.

For en de fleste overordnede veje gælder, at der ofte vil være fastsat adgangsbestemmelser for vejstrækningen, dvs. varige begrænsninger i hvordan og til hvilket formål ejendommens adgang til vejen udnyttes.

Kapitel 6 indeholder endvidere bestemmelser om grundejernes adgang til at kræve deres ejendom overtaget med erstatning, hvis vejmyndighedens afgørelser om adgange indebærer, at ejendommene ikke kan udnyttes på en hensigtsmæssig og økonomisk forsvarlig måde.

Kap. 7 - Udskillelse af vejareal i matriklen og hævd §§ 60-61

Bestemmelserne skal sikre vejmyndighedernes ejendomsret til deres vejareal og pålægger derfor vejmyndigheden at sørge for at få udskilt vejens areal i matriklen med et litranummer. Når dette er sket, kan hævd ikke vindes over vejarealet. Denne regel har eksisteret siden 1957.

Kap. 8 - Snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse §§ 62-72

Reglerne fastslår, at vejmyndigheden som hovedregel har pligt til at renholde og vintervedligeholde sine veje og stier. Hertil kommer, at det af reglerne også fremgår, hvornår og i hvilket omfang vejmyndigheden kan pålægge tilgrænsende grundejere pligter at udføre disse renholdelses- og vintervedligeholdelsesforpligtigelser på fortovej og offentlige stier langs grundejernes ejendomme. I samme forbindelse fremgår det tillige, hvornår vejmyndigheden kan bestemme, at den selv udfører de pligter, som den har pålagt borgerne, men for borgernes



regning. Kommunen fører tilsyn med, om grundejerne efterlever de pålagte forpligtigelser.

Side 12/41

Kap. 9 - Råden over vejareal §§ 73-93

Reglerne omfatter vejmyndighedernes administration af forskellige typer af råden af ikke-trafikal karakter over offentligt vejareal, så som tilladelse til opgravning (bl.a. i forbindelse med ledningsarbejder), placering af genstande på vejareal (særlig råden), tilledning af spildevand og overfladevand mv. til vejarealet, opsætning og nedtagning af valgplakater, etablering af faste genstande over vejarealet (ex. karnapper, altaner mv.), beskæring af beplantning, etablering af tankanlæg, betaling for parkering, anbringelse af vejskilte og færdselstavler mv. samt pålæg om opsætning af hegn mod vej.

Som hovedregel er trafikal benyttelse af en offentlig vej eller offentlig sti tilladt uden forudgående tilladelse, medmindre der er afmærket noget andet. Al anden form for råden over vejens areal kræver som udgangspunkt tilladelse. Det skyldes bl.a., at vejmyndigheden skal kunne sikre, at vejen kan benyttes til sit formål, det vil sige som areal for trafikanterne. Det betyder, at man skal have en tilladelse, hvis man ønsker at benytte vejarealet til andre formål.

Kap. 10 - Ekspropriation og taksation §§ 94-123

Reglerne hjemler ret for vejmyndighederne til at ekspropriere til offentlig vej og sti, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet. Vejmyndigheden kan også ekspropriere til privat fællesvej, når det er nødvendigt, fordi et projekt på en offentlig vej afskærer den hidtidige adgang fra private ejendomme eller private fællesveje til det offentlige vejnet. Bestemmelserne indeholder tillige en række procedurebestemmelser, som vejmyndighederne skal iagttage, når de gennemfører en ekspropriation. Endvidere er der indeholdt en række bestemmelser om taksationsmyndighedernes rolle i forbindelse med ekspropriationens erstatningsspørgsmål.

En række andre love, herunder miljø- og planlove, henviser til vejlovens procedureregler for ekspropriation.

Kap. 11 - Nedlæggelse af kommuneveje §§ 124-128

Kommunalbestyrelsen bestemmer i henhold til vejlovens § 15, hvilke bestående kommuneveje, der skal nedklassificeres eller nedlægges. I den forbindelse skal procedurereglerne i kap. 11 iagttages. Reglerne har til formål at sikre, at de berørte borgere bliver fuldt ud informerede om vejens stand før en nedklassificering, inden den overdrages til de berørte grundejeres vedligeholdelse, og at kommuneveje ikke nedklassificeres med et aktuelt, omfattende vedligeholdelsesbehov.



Kap. 12 - Administrative bestemmelser, klager, straf m.v. §§ 129-141

Bestemmelserne i dette kapitel vedrører dels administrative bestemmelser om klager, tvister, bøder og straf, ligesom den indeholder ikrafttrædelsesbestemmelser.

Hertil kommer bestemmelser om konkurrenceudsættelse for vejmyndighederne samt påbud om lovliggørelse af ulovlige forhold. Endelig indeholder bestemmelserne en bemyndigelse for ministeren til at indføre en række regler om anlæg, drift og vedligehold af offentlige veje, entreprisbetingelser, anvendelse af intelligente transportsystemer, gennemførelse af EU-regler mv. samt gebyrer for klagesagsbehandling af klager over kommunernes afgørelser efter vejlovens bestemmelser.

Bekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015 af lov om private fællesveje

Den gældende privatvejslov (lov om private fællesveje⁶) trådte i kraft den 1. januar 2012, og afløste den gamle privatvejslov fra 1973.

Kendetegnende for lov om private fællesveje er, at der er tale om en borgernær regulering.

Private fællesveje er arealer, som ejerne af andre ejendomme end den eller de ejendomme, som arealet ligger på, har fået ret til at benytte som færdselsareal. Retten er som udgangspunkt af privatretlig karakter, idet retten til at benytte de pågældende veje hviler på et særligt grundlag, typisk en aftale, der kan være sikret ved tinglyst servitut.

Private fællesveje i byer og bymæssige områder kan som udgangspunkt lovligt benyttes af andre end de vejberettigede. Disse veje indgår således i vidt omfang sammen med de offentlige veje i det almindelige vejnet og er derfor undergivet en offentligretlig regulering gennem privatvejslovens regler. De offentligretlige interesser, der knytter sig til de private fællesveje, varetages af kommunerne (vejmyndighederne).

Private fællesveje på landet, der ikke umiddelbart indgår i det almindelige vejnet, er forbeholdt de vejberettigedes og vejejerens færdsel. Vejmyndighedens rolle er begrænset til at sikre, at eksisterende veje er vedligeholdt og ikke nedlægges uden vejmyndighedens tilladelse.

Privatvejsloven er opbygget i 4 afsnit og 16 kapitler:

Afsnit I, kapitel 1-4 – Formål, anvendelsesområde og definitioner

Reglerne i afsnit I, §§ 1-10, indeholder dels en formålsbestemmelse – og hvoraf det fremgår, at vejmyndigheden med denne lov skal sikre, at de private fællesveje er indrettet teknisk forsvarligt, så vejene er i god og forsvarlig stand i for-

⁶ Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., som ændret ved lov nr. 1895 af 29. december 2015, lov nr. 658 af 8. juni 2016 og ved § 4 i lov nr. 175 af 21. februar 2017.



hold til færdslen på vejene, og at privates dispositioner i forbindelse med vejene ikke er i strid med den offentlige planlægning.

Afsnit II, kap. 5-7 – Private fællesveje på landet (kapitel 5-7)

Bestemmelserne i §§ 11-24 blev grundlæggende revideret i 2014 i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. Bestemmelserne er udtryk for den beskudne offentligretlige interesse i disse veje og giver således alene vejmyndigheden mulighed for at tage stilling til vejenes nedlæggelse og omlægning, vedligeholdelse samt vintervedligeholdelse og renholdelse.

Afsnit II, kap. 8-12 – Private fællesveje i byer og bymæssige områder

Reglerne i afsnit III, §§ 25-86, afspejler, at de offentligretlige interesser i at kunne regulere de private fællesveje i byer og bymæssige områder er betydeligt større end ved private fællesveje på landet.

Kommunalbestyrelsen skal således tage stilling til en lang række spørgsmål, f.eks. vejudlæg, ibrugtagning af udlagte private fællesveje, istandsættelse og vedligeholdelse, forskellige typer af råden over vejareal – herunder færdselsregulerende foranstaltninger, belysning, beplantning, adgangsforhold, særlig råden, valgplakater, opgravning og ledninger, nedlæggelse og omlægning af vejene samt vintervedligeholdelse og renholdelse.

Et særligt forhold, der gør sig gældende, er, at vejmyndighedens tilladelser i forbindelse med færdselsregulerende foranstaltninger, adgangsforhold og særlig råden, alene er offentligretlige tilladelser, dvs. udtryk for at vejmyndigheden (og politiet) ikke finder, at der er almene, offentligretlige hensyn – ex. trafikale hensyn – der taler imod det ansøgte. Om ansøger herefter kan udnytte den offentligretlige tilladelse, er et privatretligt spørgsmål mellem vejejer og indehaveren af tilladelsen.

Afsnit IV, kap. 13-16 - Administrative bestemmelser, straf m.v.

Reglerne i afsnit IV, §§ 87-106, vedrører dels administrative bestemmelser om klager, tvister, bøder og straf, ligesom den indeholder ikrafttrædelsesbestemmelser. Hertil kommer bestemmelser om konkurrenceudsættelse for vejmyndighederne samt påbud om lovliggørelse af ulovlige forhold. Endvidere indeholder bestemmelserne en bemyndigelse for ministeren til at gennemføre EU-regler mv. samt gebyrer for klagesagsbehandling af klager over kommunernes afgørelser efter privatvejslovens bestemmelser. Endelig er der indeholdt en række forskellige bestemmelser om taksation, udstykning, bortfald af servitutbestemmelser, politiets bistand m.v.



Lovgivning

Bekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 af lov om godskørsel, som senest ændret ved lov nr. 735 af 8. juni 2018

Godskørselsloven regulerer godskørsel for fremmed regning, hvorved forstås kørsel mod betaling med gods i en lastbil eller et vogntog, hvor godset ikke tilhører eller på anden måde er knyttet til den registrerede bruger af bilen. Ved lovens seneste ændring blev lovens anvendelsesområde udvidet til også at omfatte godskørsel for fremmed regning i varebiler under nærmere angivne specifikke betingelser.

Efter loven kræver det tilladelse at udføre godskørsel for fremmed regning. Tilladelserne udstedes af Færdselsstyrelsen. Loven fastsætter en række betingelser for meddelelse af tilladelse, som virksomheder og transportledere skal opfylde. Endelig regulerer loven betingelserne for tilbagekaldelse af tilladelser. Betingelserne følger i vid udstrækning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, der dog ikke omfatter varebiler.

De øvrige nationale betingelser for udstedelse af tilladelse til en virksomhed fastsætter, at en tilladelse kan meddeles en virksomhed, der ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, og som gør det antageligt, at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Loven regulerer også spørgsmålet om løn- og arbejdsvilkår. Det følger således af lovens § 6, stk. 3, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Med Højesterets dom af 4. februar 2015 – den såkaldte NORTRA-dom – fastslog Højesteret, at bestemmelsen skal forstås således, at enhver kollektiv overenskomst uanset dens indhold lever op til lovens krav.

Bekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2011 af lov om buskørsel, som senest ændret ved lov nr. 1538 af 19. december 2017

Buskørselsloven regulerer erhvervmæssig personbefordring i busser, hvorved forstås et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet. Loven er i vid udstrækning opbygget på samme som godskørselsloven.

Efter loven kræver det tilladelse at udføre erhvervmæssig personbefordring i busser. Tilladelserne udstedes af Færdselsstyrelsen. Loven fastsætter en række betingelser for meddelelse af tilladelse, som virksomheder og transportledere skal opfylde. Loven fastsætter desuden en række betingelser for tilbagekaldelse af tilladelser. Betingelserne følger i vid udstrækning af Europa-Parlamentets og



Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet.

Side 16/41

De øvrige nationale betingelser for udstedelse af tilladelse til en virksomhed fastsætter, at en tilladelse kan meddeles en virksomhed, der ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, og som gør det antageligt, at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Loven regulerer også spørgsmålet om løn- og arbejdsvilkår. Det følger således af lovens § 18, stk. 2, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Med Højesterets dom af 4. februar 2015 – den såkaldte NORTRA-dom – fastslog Højesteret, at bestemmelsen skal forstås således, at enhver kollektiv overenskomst uanset dens indhold lever op til lovens krav.

EU-retsakter

Køre- og hviletidsforordningen (forordning 561/2006)

Køre- og hviletidsreglerne finder anvendelse for godstransport med et køretøj, hvis tilladte totalvægt er på over 3,5 ton, og for personbefordring med et køretøj, der er beregnet til befordring af mere end ni personer, inklusive føreren.

Køre- og hviletidsreglerne indeholder regler om køretid, hviletid og pauser.

Der forhandles om en revision af forordningen i forbindelse med forhandlingerne om Vejpakken.

Cabotageforordningen (forordning 1072/2009)

Cabotageforordningen indeholder reglerne om adgangen til markedet for international godskørsel, herunder reglerne om cabotagekørsel. Cabotagekørsel er national transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat i overensstemmelse med forordningen. Reglerne om cabotagekørsel er en midlertidig begrænsning af det indre marked.

Det fremgår bl.a. af forordningen, at virksomheder i tilslutning til en indgående international transport har ret til at udføre op til tre cabotagekørsler i værtsmedlemsstaten inden for syv dage efter den internationale transport.

Der forhandles om en revision af forordningen i forbindelse med forhandlingerne om Vejpakken.



Forordningen om adgang til erhvervet (forordning 1071/2009)

Forordningen fastsætter regler for adgangen til og udøvelsen af vejtransporterhvervet. Den finder som udgangspunkt anvendelse på alle vejtransportvirksomheder, der er etableret i EU og udøver vejtransporterhvervet.

Det fremgår bl.a. af forordningen, at virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal have et faktisk etableret og varigt forretningssted i en medlemsstat, udvise god vandel, have et tilstrækkeligt økonomisk grundlag og have de nødvendige faglige kvalifikationer.

Der forhandles om en revision af forordningen i forbindelse med forhandlingerne om Vejpakken.

Busforordningen (forordning 1073/2009)

Busforordningen indeholder regler om adgangen til det internationale marked for buskørsel, herunder buscabotage. Bestemmelserne om buscabotage er formuleret vagt og uklart i forordningen som en midlertidig aktivitet, der kan foregå i en begrænset periode.

En revision af busforordningen er en del af Kommissionens Vejpakke. Forhandlingerne herom er ikke påbegyndt i Rådet endnu, mens at Parlamentet har vedtaget sin politiske holdning.



Lovgivning

Bekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 af lov om godkendelse og syn af køretøjer

Loven samler alle bestemmelser om godkendelse og syn af køretøjer i en selvstændig lov, som før var spredt ud forskellige steder i bl.a. færdselsloven. Loven regulerer Trafikstyrelsens (i dag Færdselsstyrelsens) kompetence på synsområdet.

Loven oplister, hvilke køretøjer Færdselsstyrelsen kan indkalde til periodisk syn samt sanktionsbestemmelser, hvis den registrerede ejer eller bruger af et køretøj, ikke fremstiller køretøjet til syn efter indkaldelse. Loven giver i den forbindelse Færdselsstyrelsen tilladelse til a) udstedelse af administrative bødeforelæg for manglende fremstilling til syn, b) udstedelse af påbud om aflevering af nummerplader samt c) udstedelse af administrative bødeforelæg i tilfælde af manglende aflevering af nummerplader fra køretøjet.

Loven har liberaliseret markedet for syn af køretøjer, således at private autoværksteder og private synsvirksomheder kan foretage syn og omsyn af køretøjer. Loven giver Færdselsstyrelsen hjemmel til at føre tilsyn med disse virksomheder. Det er endvidere Færdselsstyrelsen, der står for at give tilladelse til at sådanne virksomheder kan foretage syn eller omsyn af køretøjer. Loven fastsætter endvidere en række betingelser for meddelelse af tilladelse, som virksomheder skal opfylde. Loven regulerer ligeledes betingelserne for tilbagekaldelse af tilladelser. Endelig indeholder loven hjemmel til, at der som led i Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomheder og omsynsvirksomheder kan udføres kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden.



Kollektiv Trafik

Side 19/41

Togtrafik

Transport- og Boligministeriet har indgået følgende kontrakter om togtrafik:

- Kontrakt af 16. april 2015 med DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024
- Kontrakt af 25. marts 2009 med Arriva om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland i perioden 2010-2018/2020
- Kontrakt af 4. februar 2019 med Arriva om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen i perioden 2020-2028/2030

Der er desuden indgået en række tillægskontrakter til DSB-kontrakten og den nuværende Arriva-kontrakt.

Kontrakternes indhold er reguleret ved/påvirket af nedenstående lovgivning og politiske aftaler (se notat om politiske aftaler), sorteret efter type og dato.

Lovgivning

Direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (direktiv 2012/34)

Direktivet regulerer blandt andet betingelser for operatørers adgang til tjenesteydelser fra infrastrukturforvaltere, opkrævning af afgifter fra operatører for brug af infrastruktur og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, herunder prioriteringen af godstrafik, offentlig servicetrafik og fri trafik (kommerciel trafik).

Forordningen om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (forordning 1371/2007)

Forordningen fastsætter jernbanepassagerers forpligtelser ved rejser samt deres rettigheder vedrørende rejsevilkår, rejseinformation, billetkøb, klageadgang, assistance til handicappede/bevægelseshæmmede og kompensation ved forsinkelser, aflysninger og bortkommet bagage.

Forordningen om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 ("PSO-forordningen") med senere ændringer (1370/2007)

Forordningen regulerer udbud af kontrakter om offentlig trafikbetjening.



Bekendtgørelse nr. 1258 af 5. november 2018 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet:

Bekendtgørelsen regulerer de afgifter og gebyrer, styrelsen og nævnet opkræver fra operatører for udstedelse og ændring af diverse certifikater, godkendelser og tilladelser henholdsvis behandling af sager i nævnet.

Bekendtgørelse nr. 1465 af 5. december 2016 om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet:

Bekendtgørelsen regulerer en lang række tekniske krav, som køretøjer skal opfylde for at kunne godkendes til kørsel på det danske jernbanenet.

Bekendtgørelse nr. 1379 af 1. december 2015 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane m.v.:

Bekendtgørelsen regulerer blandt andet de infrastrukturafgifter (opdelt i en togkilometerafgift og broafgifter for passage af Storebælt og Øresund) og afgifter for eventuelle ekstra ydelser, Banedanmark opkræver fra operatører.

Bekendtgørelse nr. 1245 af 10. november 2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.:

Bekendtgørelsen regulerer, hvordan Banedanmark tildeler kanaler (retten til at køre på nærmere angivne strækningsafsnit på nærmere angivne tidspunkter), og gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012.



Lovgivning

Bekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015 af lov om trafikskaber

Lov om trafikskaber⁷ stammer fra kommunalreformen, hvor det blev obligatorisk, at alle kommuner og regioner skulle være med i et trafikskab. Samtidig blev det fastlagt, at der skulle være ét trafikskab (Movia), der dækker Region Sjælland og Region Hovedstaden (dog undtagen Bornholm). Loven fastlægger, at al offentlig servicetrafik skal foregå i regi af trafikskaberne. Det er kommuner og regioner, der bestiller og betaler for trafikken. Desuden kan kommuner og regioner vælge at lade trafikskabet stå for øvrig trafik, som kommunen eller regionen skal varetage iht. anden lovgivning.

Loven fastlægger ikke et bestemt serviceniveau for den trafik, som trafikskaberne varetager, dvs. buskørsel og flextur (individuel kørsel, som er åben for alle). Fsva. togtrafik på privatbaner er der dog fastlagt et vist minimumsomfang og fsva. individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede har de visiterede et retskrav på min. 104 ture pr. år. Trafikskaberne er ansvarlige for fastsættelse af takster, billetteringsystemer, køreplaner samt for koordinering og planlægning af den offentlige servicetrafik.

Der er siden 2005 foretaget en del ændringer af loven og de seneste trådte i kraft 1. juli 2019 og handlede om hhv. sammenlægning af rejsekortets og rejseplanens funktioner i én digital mobilitetstjeneste og forenkling og sænkelse af afstandskravet til fjernbuskørsel til 75 km.

Taxiloven

Taxiloven⁸ trådte i kraft 1. januar 2018 og var en udmøntning af en politisk aftale om modernisering af taxiloven mellem Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.

Med loven indførtes én type af tilladelser til erhvervmæssig persontransport i biler. Alle der opfylder de betingelser, der fremgår af loven, fx krav til vandel og egenkapital, vil når den indførte overgangsperiode slutter 31. dec. 2020, kunne få en tilladelse. I den nuværende overgangsperiode er der et loft over antallet af tilladelser, således at der hvert kvartal trækkes lod blandt ansøgerne om 125 tilladelser, og fra og med juli 2019 er 50 af de 125 tilladelser øremærket til nulemissionsbiler.

En tilladelse iht. taxiloven kan bruges overalt i landet. For at køre taxikørsel kræves, at indehaveren af en tilladelse er tilknyttet et kørselskontor og der stil-

⁷ Lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015 – senest ændret ved lov nr. 129 A og 129 B af 28. februar 2019

⁸ Lov nr. 1538 af 19. december 2017 - ændret ved lov nr. 557 af 7. maj 2019



les tillige særlige krav til bilerne i form af taxameter, kontroludstyr og kameraovervågning. Desuden skal chaufførerne have et chaufførkort.

Kørselskontorerne har således eneret på at sælge taxikørsel og de er derfor pålagt en række pligter over for myndighederne og kunderne. Disse bestemmelser giver mulighed for øget kontrol med branchen og bedre forbrugerbeskyttelse.

Med loven er der fastlagt et landsdækkende prisloft og der er indført mulighed for at aftale en fast pris på en taxitur, som ligger under prisloftet.

Det er aftalt, at loven skal evalueres efter 1, 3 og 6 år. Den første evaluering er under udarbejdelse.

Loven administreres af Færdselsstyrelsen.

Cityringsloven⁹

Loven handler om projektering og anlæg af Cityringen, afgangene til hhv. Nordhavnen og Sydhavnen, udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station samt drift af den samlede metro inkl. de oprindelige linjer.

I loven er der indført et særligt regelsæt for gener og forurening fra anlægsarbejderne for på den ene side at sikre anlæggets fremdrift og på den anden side sikre ordentlige forhold for naboerne. Dette regelsæt gælder også for anlægget af de endnu ikke færdiggjorte etaper.

Driften af metroen er derimod ikke underlagt særlige regler iht cityringsloven og det er derfor de almindelige regler i miljøbeskyttelsesloven, der finder anvendelse.

Kvalitetstillægget i metroen er i det oprindelige lovgrundlag forudsat som en del af finansieringen af Cityringen.

Letbanelovene

Der er tre letbanelove; lov om Aarhus Letbane¹⁰, lov om Odense Letbane¹¹ og lov om letbane på Ring 3¹². Alle tre love fastlægger linjeføringen for de respektive letbaner og fastlægger ligeledes finansieringen og organiseringen af letbaneselskaberne.

Anlægslovene giver mulighed for, at der foretages de fornødne ekspropriationer og andre nødvendige retslige skridt for at anlægget kan muliggøres.

Staten er ikke længere med i nogle af letbaneselskaberne, men yder alene et tilskud til anlæggene.

⁹ Lov nr. 552 af 6. juni 2007 – som senest ændret ved lov nr. 1566 af 18. dec. 2018

¹⁰ Lov nr. 432 af 16. maj 2012, som ændret ved lov nr. 155 af 18. feb. 2015

¹¹ Lov nr. 151 af 18. feb. 2015

¹² Lov nr. 165 af 26. feb. 2014- som senest ændret ved lov nr. 1564 af 18. dec. 2018



DSB

Side 23/41

Lovgivning

Bekendtgørelse nr. 574 af 7. maj 2019 af lov om DSB

DSB blev i 1999 med hjemmel i lov nr. 485 af 1. juli 1998 omdannet fra en statsvirksomhed til en selvstændig offentlig virksomhed. DSB overtog den af statsvirksomheden DSB hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver og indtrådte i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. DSB's formue holdes adskilt fra statens. DSB ledes af en bestyrelse. DSB's årsrapport revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Den seneste ændring af lov om DSB, lov nr. 276 af 26. marts 2019 muliggjorde, at DSB fik mulighed for at forestå udvikling af DSB's ejendomme gennem sit datterselskab DSB Ejendomsudvikling A/S.



Jernbane

Lovgivning

Jernbanelov nr. 686 af 27. maj 2015

Jernbaneloven¹³ er den centrale lovgivning for infrastrukturen på jernbaneområdet. Jernbaneloven fastlægger rammerne for jernbanetrafikken. Jernbaneloven sikrer, at jernbanetransporten tilrettelægges og gennemføres under hensyn til sikkerhed, fremkommelighed og god samfundsøkonomi. Jernbaneloven implementerer endvidere EU-retsakter med henblik på at sikre optimale vilkår for fortsat udvikling samt vækst i gods- og passagertransport på tværs af landegrænser.

Jernbaneloven i et EU-retligt perspektiv

Jernbaneloven og de dertilhørende bekendtgørelser implementerer flere direktiver, som er udarbejdet af den Europæiske Union. Dette omfatter blandt andet direktivet om et fælleseuropæisk jernbaneområde¹⁴ og interoperabilitetsdirektivet¹⁵ og jernbanesikkerhedsdirektivet¹⁶. Dertil kommer en række forordninger, der gælder umiddelbart, uden yderligere implementering i national lovgivning. Formålet med EU-retsakterne er at harmonisere reglerne for det europæiske jernbaneområde med henblik på at sikre optimale vilkår for fortsat udvikling samt vækst i gods- og passagertransport på tværs af landegrænser.

Jernbaneloven – en rammelov for jernbaneområdet

Jernbaneloven er indrettet som en rammelovgivning, der i vidt omfang bemyndiger transportministeren til at fastsætte yderligere regler på jernbaneområdet ved bekendtgørelse. Dette er særligt formålstjenligt grundet det store antal retsakter fra den Europæiske Union, der løbende skal implementeres på jernbaneområdet. Endvidere kan ministeren delegere sin kompetence til bl.a. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark, således at styrelserne kan udøve ministerens beføjelser i henhold til Jernbaneloven. Dette følger af jernbanelovens § 112. Bemyndigelsen er udnyttet ved hhv. bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter¹⁷ og bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser¹⁸. Der er dags dato ifølge retsinformation.dk 71 gældende bekendtgørelser med hjemmel i den nuværende Jernbanelov¹⁹. Dertil kommer yderligere bekendtgørelser, der fortsat er i kraft på jernbaneområdet med hjemmel i tidligere love på jernbaneområdet.

¹³ Lov nr. 686 af 27/05/2015 med senere ændringer (herefter Jernbaneloven)

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) med senere ændringer

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning)

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU med senere ændringer

¹⁷ Bekendtgørelse nr. 1197 af 28/09/2018 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter

¹⁸ Bekendtgørelse nr. 1276 af 20/11/2015 om Banedanmarks opgaver og beføjelser med senere ændringer

¹⁹ <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0910.aspx?id=170457&rg=8> (pr. 26. september 2019)



Banedanmarks rolle som infrastrukturforvalter

Banedanmark forvalter statens infrastruktur, jf. jernbanelovens § 16. Det betyder, at Banedanmark er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og trafikstyring af jernbaneinfrastrukturen, jf. jernbanelovens § 3.

Banedanmarks opgaver og beføjelser fremgår af den tidligere omtalte delegationsbekendtgørelse²⁰, der bl.a. beskriver opgaverne i forbindelse med den daglige virksomhed: planlægning, udvikling, anlæg, drift, vedligeholdelse og fornyelse af infrastrukturen, samt trafikstyring og trafikinformation, herunder udarbejdelse af køreplaner, tildeling af kapacitet mv. Banedanmark fastsætter og opkræver afgifter for benyttelse af infrastruktur og yder rådgivning mv. til Transportministeriet. Desuden forsyner Banedanmark jernbanevirksomhederne med kørestrøm, og jernbanevirksomheder og telekommunikationsvirksomheder med teleydelser.

Bekendtgørelsen bemyndiger desuden Banedanmark til at udøve visse af transportministerens beføjelser i nærmere opremsede anlægslove. Det drejer sig fx om varetagelse af beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven, i det omfang, det er nødvendigt for gennemførelsen af anlægget, samt pålæg af byggelinjer mv. Herudover kan Banedanmark i særlige tilfælde ekspropriere en ejers ejendom (fremrykket ekspropriation), efter ejers anmodning.

Banedanmark løser desuden en række opgaver, der ikke er snævert forbundet med at være statens infrastrukturforvalter. Banedanmark fungerer som uddannelsescenter for hele branchen for en række uddannelser, samt udgiver og administrerer de trafikale regler på jernbanen, der også benyttes på andres infrastruktur.

Banedanmark forvalter desuden infrastruktur, der er ejet af andre: Storebæltsbroen, Øresundsbanen og kommunalt ejede havnespor, samt de vejvendte forhold for en række af privatbanernes sikrede overkørsler. I praksis betyder det, at Banedanmark forestår trafikstyring og er sikkerhedsmæssigt ansvarlig.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens rolle som sikkerhedsmyndighed

Det følger af jernbaneloven, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet i Danmark. Reglerne om en national sikkerhedsmyndighed følger af jernbanesikkerhedsdirektivet, hvor der bl.a. findes krav til sikkerhedsmyndighedens uafhængighed og en beskrivelse af dens opgaver.

²⁰ Bekendtgørelse nr. 1276 af 20/11/2015 om Banedanmarks opgaver og beføjelser med senere ændringer



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver består primært i at godkende og føre tilsyn med virksomheder på jernbaneområdet, herunder bybaner. Styrelsen udsteder også ibrugtagningstilladelser til jernbanekøretøjer og -infrastruktur. Herudover udsteder Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen lokomotivførerlicenser og tilladelser til at drive jernbanevirksomhed (licenser).

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder endvidere tilladelser og fører tilsyn med veteranjernbaner.

Jernbanenævnets rolle som tilsynsmyndighed

Det følger af Jernbanelovens § 103, at Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på Jernbaneområdet. Jernbanenævnets opgaver og virksomhed fremgår af Jernbanelovens kapitel 16 og ved bekendtgørelse med hjemmel heri²¹. Jernbanenævnet er et uafhængigt organ, der er oprettet som konsekvens af EU-reguleringen på Jernbaneområdet.

Jernbanenævnets primære opgaver består i at træffe afgørelser og føre tilsyn med markedssituationen på jernbaneområdet herunder i EU-retligt perspektiv. Jernbanenævnet kan således som klage- og tilsynsorgan træffe afgørelser efter klage eller på eget initiativ med hjemmel i Jernbaneloven og dertilhørende bekendtgørelser. Jernbanenævnet behandler endvidere klager efter passagerrettighedsforordningen²² samt artikel 5, stk. 6 i PSO-forordningen²³.

Jernbanenævnet udarbejder en årsberetning om sin virksomhed, der kan hentes fra Jernbanenævnets hjemmeside.

²¹ Bekendtgørelse nr. 1136 af 22/09/2015 om Jernbanenævnet

²² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007

²³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr.1370/2007 af 23. oktober 2007



Luftfart

Luftfart

Lovgivning

Luftfartsloven, bekendtgørelser og Bestemmelser for Civil Luftfart

Luftfartslovgivningen i Danmark består overordnet set af luftfartsloven, som er en rammelo, som fastsætter rammerne for luftfart i Danmark. Luftfartsloven indeholder en lang række regler og bestemmelser om luftfartsområdet i Danmark. Hovedparten af bestemmelserne er udmøntet i bekendtgørelser eller Bestemmelser for Civil Luftfart (BL jf. bilag 1), som udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter bemyndigelse fra transportministeren i luftfartsloven. Det er også Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der fører tilsyn med, at bestemmelserne overholdes i Danmark.

Færøerne og Grønland er ikke medlem af EU, og der eksisterer ikke en associeringsordning på luftfartsområdet. Færøerne og Grønland indgår således ikke i EU's indre marked for luftfart. Derfor gælder EU's forordninger ikke for luftfart på Færøerne og Grønland eller mellem Færøerne/Grønland og de europæiske landes områder. Det betyder, at luftfartsloven og relevante bekendtgørelser for Rigsfællesskabet skal sættes i kraft med henblik på, at Danmark som kontraherende part kan leve op til forpligtelserne i Chicago-konventionen.

Det nationale lovgrundlag på luftfartsområdet finder kun anvendelse på de områder, hvor der ikke er gældende EU-lovgivning.

Lov om udbygning af Københavns Lufthavn

Lov om udbygning af Københavns Lufthavn fra 1992 (LBK nr 252 af 09/04/1992), som i daglig tale omtales udbygningsloven, er en rammelo, som fastsætter de overordnede rammer for arealanvendelse i Københavns Lufthavn. Udbygningsloven inddeler således lufthavnen i fire områder – nord, syd, øst og vest – hvor hvert område har bestemte krav til anvendelsen. Nordområdet skal fx anvendes til passagervendte faciliteter som terminaler mv. Herudover fastlægger loven, at der er en tværlandingsbane i lufthavnen. Såfremt lufthavnen ønsker at foretage udbygninger, som ikke kan rummes inden for udbygningsloven, kræver dette en lovændring. Udbygningsloven suppleres af landsplansdirektiv, kommunalplan, lokalplaner mv., som præciserer anvendelsen af arealer på baggrund af rammerne i udbygningsloven. Planloven hører under Erhvervsministeriets ressort.

Lov om Naviair

Foruden luftfartsloven og udbygningsloven findes også Lov om Naviair (lov nr. 529 af 26. maj 2010). Naviair er en lufttrafikstyringsvirksomhed, som leverer sikker og effektiv trafikstyring til luftfarten. Det er således Naviair, der sørger for at lede fly sikkert og uden forsinkelser gennem dansk luftrum. Naviair blev med loven etableret som selvstændig offentlig virksomhed. Hensigten med



denne omdannelse var at give Naviair flere frihedsgrader til at agere forretningsmæssigt effektivt i den fremtidige grænseoverskridende udøvelse af luftfartstjeneste.

EU-retsakter

Grundforordning om fælles regler for civil luftfart (forordning 2018/1139)

Luftfartsområdet er på europæisk plan grundlæggende reguleret med grundforordning 2018/1139 om fælles regler for civil luftfart, som trådte i kraft 11. september 2018. Grundforordningen indeholder regler og bestemmelser for alle centrale områder inden for civil luftfart som eksempelvis luftdygtighed, flybesætning, flyvepladser, flyveoperationer og luftfartstjenester. Forordningen har til hensigt at understøtte en risiko- og performancebaseret tilgang til sikkerhedsregler, at sikre sammenhæng mellem flyvesikkerhed, security og miljøbeskyttelse, at sikre tilpasning til nye forretningsmodeller, samt at understøtte integration af ny teknologi (særligt droner).

Til grundforordningen knytter sig en lang række mere fagspecifikke forordninger, der mere eller mindre afspejler de områder, som Chicago-konventionens annekser omfatter.

Grundforordningen fastsætter også Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, EASA's, ansvarsområder. EASA er fundamentet i EU's styring af det flyvesikkerhedsmæssige arbejde. EASA's opgave er at arbejde for, at den civile luftfart opretholder et højt ensartet flyvesikkerhedsniveau i alle medlemslande.

Derudover udarbejder EU forordninger vedr. luftrum og lufttrafikstyring, herunder blandt andet regler om prissætning og andre krav (kapacitet og miljø mv.) til lufttrafikstyringen, jf. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013. EU har også udstedt en forordning om og flypassagerrettigheder (forordning 261/2004 af 11. februar 2004), som fastsætter bestemmelser for passagerernes rettigheder ved forsinkelse, aflysning eller boardingafvisning. En stor del af disse rettigheder er dog efterfølgende fastsat ved afgørelser fra EU-Domstolen om fortolkning af forordningen.

Lufthavnsafgiftsdirektivet

EU har også udarbejdet et direktiv om fastsættelse af lufthavnsafgifter (2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter), som er relevant i en dansk sammenhæng, idet fastsættelsen af taksterne i Københavns Lufthavn er omfattet af direktivet. Lufthavnsafgifter betales af et luftfartsselskab for at benytte en lufthavn. Direktivet fastslår, at taksterne skal være omkostningsrelaterede, gennemskuelige og ikke-diskriminerende.



International regulering

Side 29/41

Chicago-konventionen

Luftfartssikkerhedsområdet er hovedsageligt reguleret med udgangspunkt i internationale konventioner på grund af områdets internationale karakter.

Luftfartsområdet baserer sig særligt på Chicago-konventionen fra 1944, som indeholder bestemmelser om etablering og regulering af en lang række områder inden for den civile luftfart. Chicago-konventionen blev ratificeret af Danmark i 1947. I alt har 193 lande ratificeret konventionen (alle FN-lande med lufthavne).

Til Chicago-konventionen knytter sig 19 annekser, der indeholder standarder og anbefalinger, som medlemslandene har forpligtet sig til at gennemføre i national ret. De 19 annekser indeholder hver især meget detaljerede bestemmelser, der skal sikre et ensartet minimum sikkerhedsniveau for den civile luftfart på global basis.

Med Chicago-konventionen blev FN-organisationen International Civil Aviation Organisation (ICAO) oprettet. ICAO arbejder for at skabe ensartede standarder for den civile luftart. ICAO opdaterer løbende annekserne til Chicago-konventionen.



Havne og færge

Side 30/41

Færgetrafik

Transport- og Boligministeriet har indgået følgende kontrakter om færgetrafik:

- Kontrakt af 21. juni 2016 med Molslinjen A/S om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm i perioden 2018-2028/2030
- Kontrakt af 24. juni 2013 med Danske Færger A/S (nu Molslinjen A/S) om drift af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg i perioden 2014-2024/2025
- Kontrakt af 24. juni 2013 med Danske Færger A/S (nu Molslinjen A/S) om drift af den samfundsbegrundede færgetrafik mellem Bøjden og Fynshav i perioden 2014-2024/2025

Der er desuden indgået en række tillægskontrakter til alle tre kontrakter.

Kontrakternes indhold er reguleret ved/påvirket af nedenstående lovgivning og politiske aftaler (se notat om politiske aftaler), sorteret efter type og dato.

Lovgivning

Bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart

Bekendtgørelsen fastsætter regler om udbud og indgåelse af kontrakt om færgefart.

Bekendtgørelse nr. 915 af 27. august 2008 af lov om færger

Loven hjemler blandt andet, at transportministeren sikrer den samfundsbegrundede færgebetjening med passagerer, post og gods til og fra Bornholm, og at denne udbydes i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen.

Lov nr. 1075 af 17. december 2002 om Bornholmstrafikken A/S

Loven hjemler, at transportministeren stifter et aktieselskab med rederivirksomhed for øje og bemyndiges til at sælge aktierne i Bornholmstrafikken A/S. Staten ejer i dag Bornholmstrafikken Holding A/S, dvs. 100 pct. ejerskab. Det er hensigten at afvikle selskabet, når de sidste udeståender er faldet på plads efter salget i 2018 af selskabets ejerandel, som var 50 pct., af det operationelle selskab Danske Færger A/S.

EU-retsakter

Cabotagesejladsforordningen (forordning 3577/92)

Forordningen liberaliserer cabotage inden for søfart og fastlægger blandt andet regler om, hvornår medlemsstater har ret til at indgå kontrakt om færgesejlads.



Forordningen om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (forordning 1177/2010)
Forordningen fastsætter rettighederne for alle passagerer, der rejser til søs eller på indre vandveje i EU, dvs. billetrefusion og rejseomlægning samt assistance og kompensation ved forsinkelser og aflysninger, ikke-diskriminerende behandling af handicappede og bevægelseshæmmede, rejseinformation og klageadgang for passagererne.



Havn

Side 32/41

Lovgivning

Bekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012 af lov om havne

Havneloven indeholder regler om forvaltningen og organisationen af erhvervs-havne, samt om hvilke opgaver en erhvervshavn alt efter havnens organisati-onsform kan varetage. Havne organiseret som aktieselskaber har størst frihed til at varetage forskellige opgaver på havnen, mens kommunale havne alene kan varetage opgaver relateret til forvaltning af havneinfrastruktur. Havnelo-ven indeholder desuden generelle regler om bl.a. havnenes pligt til at modtage skibe, mulighed for at meddele påbud om istandsættelse eller fjernelse af en havn og bemyndigelse til at fastsætte regler om sikring af havne og havnefacili-teter.



Udviklingselskabet By & Havn blev i 2007 stiftet ved lov nr. 551 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S. Nedenfor er angivet de seneste to lovændringer vedr. By & Havn

Lovgivning

Ørestad Fælled Kvarter

Ved den seneste ændring af loven (lov nr. 275 af 16. marts 2019) er der skabt mulighed for, at By & Havn kan udvikle en række arealer som erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter.

Lovændringen har udmøntet den aftale, der blev indgået mellem den daværende regering (V, LA, K), S, DF, RV og SF den 25. oktober 2018 om erstatning for byggeriet på Ørestad Fælled Kvarter samt anlæg af Lynetteholmen (VBK leverer bidrag vedr. den del af aftalen, der omhandler Lynetteholmen).

Lovændringen har givet hjemmel til, at tre arealer beliggende henholdsvis nord for Vejlands Allé, på Selinevej Nord og øst for Bådehavnsgade kan byudvikles af By & Havn. Det betyder bl.a. at de fredninger, som arealerne var omfattet af, er blevet ophævet.

Lovændringen har samtidig sikret, at Ørestad Fælled Kvarter kan friholdes for bebyggelse. Med lovændringen er der skabt mulighed for, at der kan rejses en fredningssag for området efter de almindelige bestemmelser i Naturbeskyttelsesloven.

Lovændringen indeholder desuden en ændring af de gældende fredningsbestemmelser for Bellahøjmarken. Fredningsbestemmelserne ændres således, så det bliver muligt at udvide åbningstiden for campingpladsen samt at udvikle og udvide faciliteterne til tidssvarende standard.

Arealanvendelse i Ydre Nordhavn - containerterminal samt krav om landstrøm

Ved en ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S i december 2018 (lov nr. 1560 af 18. december 2018) blev anvendelsesmulighederne for opfyldningen i Ydre Nordhavn bl.a. ændret.

Baggrunden for lovændringen var et behov for at indrette erhvervshavnen i Københavns Ydre Nordhavn, så der fremadrettet kan ske en mere fleksibel anvendelse af erhvervshavnen og kajstrækningerne.

For at imødekomme den store efterspørgsel fra markedet for krydstogtskibe, hvor der også benyttes større skibe, som stikker dybere i vandet, blev der med lovændringen skabt mulighed for, at det fulde kajareal på Oceankaj i Ydre Nordhavn kan benyttes til krydstogttrafik mv. samt at der kan etableres en 4. krydstogtterminal nord for de tre eksisterende terminaler på Oceankaj. Det



blev desuden et krav i loven, at den 4. krydstogtterminal – tilsvarende den eksisterende krydstogtkaj - skal forberedes til at kunne levere landstrøm til skibe ved kaj

Side 34/41

Lovændringen har desuden ændret arealinddelingen i Ydre Nordhavn, så opfyldningen nu består af to områder - et område til erhvervshavn og et område til maritime og rekreative formål. Sidstnævnte område er desuden blevet forøget, ligesom anvendelsesmulighederne for området er blevet udvidet. Der er dermed blevet muligt at anvende området til andre rekreative formål, foruden maritime formål.



Post

Post

Lovgivning

Bekendtgørelse nr. 844 af 6. juli 2011 af lov om Post Danmark A/S

Loven blev vedtaget i 2002, hvor den selvstændige offentlige virksomhed, Post Danmark, blev etableret som et aktieselskab. Loven indeholder således bestemmelser om selskabets stiftelse, formål m.v., herunder at selskabet skal drives på forretningsmæssige vilkår.

Ved en ændring af loven i 2008 blev transportministeren som led i en selskabskonstruktion vedrørende Post Danmark A/S og Posten AB bemyndiget til at ombytte statens aktier i Post Danmark A/S med aktier i et svensk indregistreret holdingselskab.

Eneforhandlingsaftale

Desuden er fastsat bestemmelser om, at Post Danmark A/S kan indgå en ene-forhandlingsaftale med et pengeinstitut om at stille de til enhver tid værende posthuse, herunder faste anlæg og løsøre samt til knyttet personale til rådighed for udførelsen af finansielle serviceydelser.

Personale

I loven er fastsat bestemmelser om, at tjenestemænd, der pr. 1. januar 2002 har accepteret tilbud om overgang til overenskomstansættelse, bevarer ret til statslig tjenestemandspension. Engangsbeløb, som ydes tjenestemænd i den forbindelse kan konverteres til forhøjelse af pensionsalder.

Til overenskomstansatte, som i henhold til deres ansættelsesvilkår har bevaret ret til rådighedsløn eller ventepenge fra Post Danmark, og som afskediges fordi deres stillinger nedlægges i Post Danmark A/S som følge af selskabets konkurs, betaler staten efter påkrav og med fuld anmeldelsesret i konkursboet rådighedsløn eller ventepenge.

Post Danmark betaler de af finansministeren fastsatte pensionsbidrag til staten for hhv. de overenskomstansatte tidligere tjenestemænd og de udlånte tjenestemænd.

Bekendtgørelse nr. 1040 af 30. august 2017 af postlov

Postloven blev vedtaget i 2010 og er senere ændret i 2014 og 2016. Der henvises derfor til Bekendtgørelse af postlov, nr. 1040 af 30. august 2017. I loven er EU's postdirektiv implementeret. Loven er desuden udformet på baggrund af politiske aftaler, den seneste indgået den 3. maj 2016. Af denne aftale fremgår det bl.a., at statens aftale med Post Danmark om befordringspligten udløber ved udgangen af 2019. Forligskredsen mødes i god tid inden udløbet af den



nævnte aftale for at drøfte udviklingen på postmarkedet og befordringspligten efter 2019.

Side 36/41

Indholdet af loven er i *hovedsagen* følgende:

Postloven gælder for erhvervsmæssig postbefordring, dvs., indsamling, sortering eller omdeling af postforsendelser med navn og adresse på og med en vægt på op til 20 kg, herunder forsendelser til og fra udlandet. Den gælder også for erhvervsmæssig distribution af adresseløse forsendelser (reklamer mv.), da der i loven bl.a. er nogle ordensmæssige bestemmelser om den type forsendelser.

Virksomheder, som udfører erhvervsmæssig postbefordring skal have en tilladelse hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. I forbindelse hermed skal en række vandelsmæssige og økonomiske opfyldes, som er beskrevet i loven. Tilladelsen er endvidere betinget af, at virksomhederne forpligter sig til at bidrage til en udligningsordning, dvs., en ordning til finansiering af nettoomkostninger ved postservicen (befordringspligten). Denne betingelse gælder ikke for tilladelser, der udstedes efter 1. januar 2020.

Postvirksomheders pligter

Der er i loven fastsat en række pligter for postvirksomhederne:

- Virksomhedens forsendelser skal mærkes, så virksomheden kan identificeres.
- Virksomhedens skal oplyse myndighederne om sit geografiske dækningsområde og den service- og kvalitet, den tilbyder sine kunder.
- Virksomheden har pligt til at befordre den post, som er omfattet af dens posttjenester og geografiske dækningsområde. Desuden skal postvirksomhederne sørge for, at post der fejlagtigt kommer i deres varetægt skal udleveres til rette postvirksomhed mod betaling.

Brevkasser og post til døren

I henhold til loven skal der ved modtagernes adresse opstilles brevkasser til aflevering af post. Det gælder for villaer og rækkehuse ved indgangen til den enkelte parcel. I etageejendomme skal der opstilles brevkasseanlæg i eller ved ejendommen.

Derudover er der en særlig regel om ejendomme i landzonen, hvor brevkassen skal opstilles ved det naturlige skel til ejendommen, dog således at afstanden mellem bolig og brevkasse højst må udgøre 50 m.

Endelig er der regler angående placering af brevkasser ved fritidshus og brevkasseanlæg i nyere fritidshusområder.



Ifølge loven har postmodtagere, som er ude af stand til selv at tømme deres postkasse, krav på at få adresseret post leveret til døren på deres folkeregisteradresse. Det er den pågældendes kommune som afgør dette.

Posthemmelighed

Den, der virker i en postvirksomhed, må ikke give uvedkommende nogen underretning om andres benyttelse af postbefordring eller lejlighed til selv at skaffe sig sådan oplysning. Tavshedspligten vedvarer, også efter den pågældendes virke i postvirksomheden er ophør.

Befordringspligt og den befordringspligtige postvirksomhed

Transportministeren udpeger en befordringspligtig postvirksomhed (den befordringspligtige postvirksomhed) som får en *individuel* tilladelse, hvor virksomhedens pligter og rettigheder fremgår. I dag er Post Danmark befordringspligtig postvirksomhed.

Loven fastlægger de postydelse, som virksomheden skal tilbyde brugerne (breve op til 2 kg, pakker op til 20 kg m.m.) Virksomheden skal varetage postbefordringen i Danmark, til og fra udlandet og til Færøerne og Grønland.

Som en af befordringspligten skal den befordringspligtige postvirksomhed tilbyde brugerne et landsdækkende net af postkasser og postbetjeningssteder til indsamling og udlevering af forsendelser.

Loven giver transportministeren hjemmel til at fastsætte vilkårene for befordringspligten, herunder om udførelse af ekstern kvalitetsmåling, hvilke dage der skal omdeles, regler for organisering af det landsdækkende net af postbetjeningssteder, regler for postbetjening af øer samt begrænsninger i postomdelingen.

Den befordringspligtige postvirksomhed skal anvende takster, der er omkostningsægtet, gennemsigtige og ikkediskriminerende samt anvende enhedstakster for enkeltforsendelser (breve og pakker). Taksten for indenlandske frimærkefrankererede brev op til 50 gram skal myndiggodkendes.

Endelig skal den befordringspligtige postvirksomhed overholde beslutninger fra Universal Postal Union (UPU) og internationale aftaler, herunder vedtagne standarder på postområdet.

Udligningsordningen

Hvis der ved udførelsen af de befordringspligtige posttjenester dokumenteres nettoomkostninger, som er en urimelig økonomisk byrde for den befordringspligtige postvirksomhed, kan nettoomkostningerne ved de pågældende posttjenester fordeles mellem alle de virksomheder, der tilbyder de pågældende tjenester. Postvirksomheder, der ikke er pålagt befordringspligt, yder økonomisk bidrag til dækning af nettoomkostningerne inden for hver af de nævnte hoved-



tjenester, breve og pakker. Det gælder nettoomkostninger til og med regnskabsåret 2016 hos den beforderingspligtige postvirksomhed. I loven er endvidere fastsat regler for beregning af det bidrag pr. forsendelse, som opkræves, indbetaling af bidrag til staten samt udbetaling til den beforderingspligtige postvirksomhed.

Øvrige krav til den beforderingspligtige postvirksomhed

Den beforderingspligtige postvirksomhed skal

- Anvende det kronede posthorn som kendetegn for beforderingspligten.
- Udstede frimærker med påtryk "Danmark".
- Vedligeholde det offentlige postnummersystem.

Betaling, tilsyn, klageadgang

Her er det fastsat, at der kan opkræves gebyr til finansiering af tilsynet, som varetages af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Tilsynet udsteder tilladelser og behandler klager over postvirksomhederne.



Ekspropriation

Ekspropriation

Om ekspropriation

Transport- og Boligministeriet har ansvaret for ekspropriations- og taksationsprocesserne, som følger af lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven) og kapitel 10 i lov om offentlige veje (vejloven).

Generelt om ekspropriation

Det følger af grundlovens § 73, at ejendomsretten er ukrænkelig. Ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Ekspropriationsprocesloven regulerer processen, når staten foretager ekspropriationer, mens vejlovens kapitel 10 regulerer processen, når kommunerne foretager ekspropriation.

De materielle bestemmelser til at foretage ekspropriation findes i de forskellige særlove.

Hjemler til ekspropriationsindgreb på det statslige område findes eksempelvis i jernbaneloven, vejloven og elforsyningsloven, men vil også typisk fremgå af konkret anlægslove, f.eks. lov om projektering og lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov om anlæg af et vildsvinehegn langs den dansk-tyske landegrænse m.v.

Hjemler til ekspropriationsindgreb på det kommunale område findes eksempelvis i planloven, vejloven, miljøbeskyttelsesloven og vandløbsloven m.v.

Den statslige proces

Den statslige ekspropriationsproces følger af ekspropriationsprocesloven. Ved et statsligt anlægsprojekt, som eksempelvis anlæg af en ny motorvej, er det ekspropriationskommissionen, som træffer afgørelse om ekspropriation og fastsætter erstatningens størrelse. Ekspropriationskommissionen er uafhængig og ledes af Kommissarius ved Statens Ekspropriationer. Det er pt. to Kommissariater – et for Øerne og et for Jylland.

Ekspropriationskommissionens afgørelse om ekspropriation, dvs. ekspropriationsbeslutningen, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, men kan indbringes for domstolene.

Erstatningen fastsættes enten på baggrund af et forlig med lodsejeren eller en afgørelse herom. Bliver der truffet en afgørelse, kan sagen indbringes for de statslige taksationskommissioner. Der er tre statslige taksationskommissioner,



hvor formændene typisk er fra universitetsmiljøet. Derefter kan sagen indbringes for domstolene.

Den kommunale proces

Den kommunale ekspropriationsproces følger hovedsageligt af vejlovens kapitel 10. Kommunerne træffer afgørelse om ekspropriation. Denne afgørelse kan påklages administrativt til den klagemyndighed, der følger af den enkelte særlov. Det betyder eksempelvis, at afgørelser truffet efter planloven kan påklages til Planklagenævnet, og afgørelser truffet efter vejloven kan påklages til Vejdirektoratet.

Kommunen har mulighed for at indgå forlig med lodsejeren om erstatningens størrelse. Lykkes dette ikke, indbringes sagen for den kommunale taksationskommission, som træffer afgørelse om erstatningen i første instans. Der er 15 kommunale taksationskommissioner. De ledes hver især af en byretsdommer eller forhenværende byretsdommer. Taksationskommissionens afgørelse kan påklages administrativt til overtaksationskommissionen. Der er syv overtaksationskommissioner, hvor formændene enten er fra universitetsmiljøet, eller tidligere embedsmænd, som enten har erfaring med fast ejendom eller erstatningsfastsættelse. Overtaksationskommissionens afgørelse kan indbringes for domstolene.

Det kommunale taksationssystem (taksationskommissionerne og overtaksationskommissionerne) anvendes også til at fastsætte erstatning i en lang række af andre type sager, hvor erstatningen ikke udspringer af en ekspropriations-sag, men af et andet forhold som medfører en erstatningsforpligtelse. Det drejer sig blandt andet om sager efter vandløbsloven, miljøbeskyttelsesloven og vandforsyningsloven m.v.

Arbejdet med reform af den kommunale proces

Arbejdet med en reform af de nuværende kommunale processer startede på baggrund af regeringsgrundlaget for VLAK *Danmark i bedre balance* fra juni 2016. Som følge heraf blev Ekspropriationsudvalget nedsat i regi af Erhvervsministeriet, hvor også Transport- og Boligministeriet deltog i sekretariatsbetjeningen. Ekspropriationsudvalget fik til opgave at undersøge kommunernes muligheder for at ekspropriere efter planloven, med fokus på borgernes rettigheder.

I maj 2018 afgav Ekspropriationsudvalget betænkning nr. 1596 om ekspropriation efter planloven. Betænkningen blev afsluttet med syv anbefalinger. En tværministeriel arbejdsgruppe bestående af Transport- og Boligministeriet, Erhvervsministeriet, Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Miljø- og Fødevareministeriet og Finansministeriet arbejdede herefter videre med anbefaling 5 og 6 om en ny proces i det kommunale system og en samlet proceslov. Trans-



port- og Boligministeriet er i gang med at undersøge, hvordan det lovforberedende arbejde med at reformere disse regler skal organiseres.