



[Dato]
2021-1160

Notat om de indkomne hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje (Fjernelse af køretøjer, regulering af færdslen ved akutte hændelser, fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, forbud mod standsning og parkering i skille-rabat m.v. samt vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje)

Transportministeriet hørte den 23. november 2020 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste 1 i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om private fællesveje (Vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje). Høringsfristen udløb den 18. december 2020.

Transportministeriet hørte den 5. juli 2021 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste 2 i bilag 2, over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (fjernelse af køretøjer, regulering af færdslen ved akutte hændelser, fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, forbud mod standsning og parkering i yderrabat m.m.). Høringsfristen udløb den 12. august 2021.

Blandt andet på baggrund af de indkomne hørings svar har Transportministeriet fundet anledning til at ændre forslag til lov om ændring af færdselsloven. På den baggrund har Transportministeriet igen haft udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og ændring af lov om private fællesveje i supplerende offentlig høring fra den 19. november 2021. Høringsfristen udløb den 10. december 2021.

Det bemærkes, at nogle hørings svar fra den tidligere høring vedr. den foreslåede ændring i færdselslovens § 28 ikke er medtaget i dette høringsnotat på baggrund af den foreslåede ændring som



fremgår af den supplerende offentlige høring fra den 19. november 2021 til den 10. december 2021.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Aarhus Kommune, Ankestyrelsen, Bilbranchen, Danmarks Frie AutoCampere, Dansk Bilforhandler Union, Datatilsynet, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), DTL – Danske Vognmænd, Forenede Danske Motorejere (FDM), Indenrigs- og Boligministeriet, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Movia, Rigspolitiet og Sammenslutningen af Danske Småøer.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Aalborg Kommune, Aarhus Letbane, Advokatsamfundet, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Bilbrancheråd, Danske Speditører, Erhvervsministeriet, Forbrugerrådet Tænk, Frederiksberg Kommune, Rigsrevisionen, Sund & Bælt Holding A/S og Transporterhvervets Uddannelser og Vejle Kommune.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: AdvoNordic Advokatfirma, Akademikerne Centralorganisation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen KA, Arriva Danmark, ATP, AUTIG, BAT, BAT-Kartellet, Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Brancheforeningen for Limousinevognmænd, Cabin Union Danmark, Campingbranchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Centralorganisationen af 2010, COWI, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Statistik, Dansk Byggeri, Dansk Campingforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Kørelærer Union, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Parkeringsforening, Dansk Vejforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Den Danske Landinspektørforening, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, DJØF, Domstolsstyrelsen, FOA, Forbrugerrådet, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Frie Danske Lastbilvognmænd, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Fynbus, HK Stat, ITD, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening, Geodatastyrelsen, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Midttrafik, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab,



Offentligt Ansatte Organisationer, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SLD, Sydtrafik, Taxinævnet i Region Hovedstaden, Trafikforbundet, Odense Kommune og Trafikselskaberne i Danmark.

4. Øvrige høringssvar: Transportministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringssparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste: Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD), Danske Vognmænd, Gladsaxe Kommune, Holbæk Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Danmarks Almene Boliger og Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune.

Bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

1. Generelle tilkendegivelser om lovforslaget

Bilbranchen bemærker, at de støtter op om lovforslaget. (vedr. høringen fra den 5. juli 2021 til 12. august 2021)

Dansk Bilforhandler Union ser positivt på en ændring af færdselsloven med henblik på at højne trafiksikkerheden i forbindelse med hensatte og forulykkede køretøjer, der kan medføre risiko for trafikfarlige situationer for andre trafikanter.

DTL – Danske Vognmænd er positive overfor alle dele i lovforslaget.

2. Ændring af § 28, stk. 3 (forbud mod standsning og parkering i skillerabat)

Københavns Kommune bemærker, at Københavns Kommune imødeser indsættelsen af ”skillerabat” i færdselslovens § 28, stk. 3 og



er glade for, at Transportministeriet har lyttet til de udfordringer, som blandt andet Københavns Kommune har med parkering i rabatten. Københavns Kommune er dog ikke enig med Transportministeriet i, at forbuddet kun skal gælde i skillerabat og ikke yderrabat.

Aarhus Kommune bemærker, at de er helt enige i, at parkering i yderrabat primært er et problem i større byer, men stiller spørgsmål ved, at de større byer skal bruge en masse ressourcer på opsættelse af skilte med standsnings- og parkeringsforbud, når de små kommuner i dag, jf. § 92 i færdselsloven, med politiets samtykke kan give en generel tilladelse til parkering i yderrabat.

Københavns Kommune bemærker, at selvom det giver sig selv, at det er de større byer, hvorved problemstillingen er særligt udtalt, så er Københavns Kommune ikke bekendt med, at små byer ikke også har samme behov for et forbud mod parkering i yderrabat.

Transportministeriet bemærker samlet hertil, som det fremgår af bemærkningerne i lovforslaget, at "Det er Transportministeriets opfattelse, at der er forskellige hensyn i forhold til standsning og parkering, alt efter om der er tale om større eller mindre byer. I udgangspunktet har parkering i rabatter ikke givet problemer i mindre byer, mens man i større byer til tider har set kaotiske parkeringstilstande, som kan udgøre en konkret færdselssikkerhedsmæssig risiko såvel som medføre ødelæggelse af anlagte rabatmiljøer, som ikke er tiltænkt parkering. Det er således hensigten med forslaget at imødekomme de forskellige hensyn, hvorfor der indføres et forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Det vil herefter fortsat være tilladt at standse og parkere i yderrabat, idet vejmyndigheden med politiets samtykke med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, dog kan fastsætte forbud med lokal afmærkning. Der anvendes tavlerne UC 60,5 Standsning på rabat forbudt og UC 60,6 Parkering på rabat forbudt. Begge tavler kan anvendes både som undertavle og som hovedtavle."

Aarhus Kommune bemærker i forhold til definitionen af yderrabat, at den tidligere definition af yderrabat ikke nævner "mellem kronekanterne", hvorfor Aarhus Kommune mener, at afgrænsningen af definitionen af yderrabat skærpes med den nye definition, da yderrabatten tidligere var hele arealet uden for det yderste færdselsareal.



Transportministeriet bemærker hertil, at ministeriet har vurderet, at det med de indarbejdede definitioner af skillerabat og yderrabat ikke vurderes nødvendigt at medtage "mellem kronekanterne" fra definitionen af skillerabat og yderrabat.

Aarhus Kommune bemærker i forlængelse af ovenstående, at definitionen af yderrabat er en skærpelse i forhold til den tidligere definition. Græsarealer som ligger i forlængelse af vejareal, vil ikke længere kunne håndhæves, da de hverken udgør vejareal eller rabat. En fysisk afgrænsning vil således være nødvendig for at bevare arealet uden parkerede biler. Med den nuværende praksis er det Aarhus Kommunes vurdering, at områderne kan regnes som gangarealer, men nu bliver disse områder helt eller delvist til arealer uden for yderrabat med fri parkering til følge.

Som det følger af bemærkningerne til lovforslaget, blev et forbud mod parkering i yderrabat oprindeligt indsat i ved lov nr. 169 af 26. februar 2014. Af de særlige bemærkninger til lovforslaget i LFF 2013-10-21 nr. 54 fremgår det, at "ved "yderrabat" forstås i denne sammenhæng et færdselsfrit areal i færdselsvejsoverfladen uden for yderste færdselsareal, som tjener til adskillelse mellem eller begrænsning af færdselsarealerne. Den foreslåede bestemmelse omfatter således vejsiderabatter eller rabatter uden for yderste færdselsareal." Forbuddet blev ophævet igen ved lov nr. 693 af 8. juni 2017.

Den af Transportministeriet foreslåede definition af "skillerabat" og "yderrabat" er - på baggrund af indkomne høringssvar - ændret til følgende:

Ved "skillerabat" skal forstås et areal, der tjener som adskillelse mellem to færdselsarealer. Det vil oftest være et areal, som adskiller kørebanen fra enten fortov eller cykelsti.

Ved "yderrabat" skal forstås et areal uden for yderste færdselsareal.

Transportministeriet finder det hensigtsmæssigt, at med en præcisering af definitionen af skillerabat, idet en sådan ikke før er fremgået tydeligt af lovens bestemmelse. Det tydeliggøres endvidere eksplicit med den foreslåede indsættelse af skillerabat i § 28, stk. 3, 2. pkt., at der gælder et standsnings- og parkeringsforbud i skillerabatter.

Med lovforslaget præciseres definitionerne således, at skillerabat ikke længere er omfattet af definitionen af yderrabat.



Transportministeriet skal i forlængelse heraf gøre opmærksom på, at Transportministeriet, blandt andet på baggrund af indkomne høringsvar, har fjernet ”mellem kronekanterne” i definitionen af skillerabat og yderrabat.

Aarhus Kommune bemærker, at det efter Aarhus Kommunes opfattelse er et problem at bruge en tegning fra Vej- og trafikteknisk ordbog som reference i ændringen i færdselsloven, da Vej- og trafikteknisk ordbog regelmæssigt bliver ændret af en arbejdsgruppe under Vejdirektoratet. Aarhus Kommune bemærker endvidere, at en færdselsbestemmelse vedrørende yderrabat, der er baseret på en Vej- og trafikteknisk ordbog, derved uden videre kan ændres administrativt uden om Folketinget.

Transportministeriet bemærker, at ministeriet finder det hensigtsmæssigt, at fjerne ”færdselsfrit”, ”færdigvejsoverfladen” og ”mellem kronekanterne” i definitionen af skillerabat og yderrabat. Dette gøres for at undgå, at de vejtekniske begreber – der under alle omstændigheder er defineret i den Vej- og trafiktekniske ordbog – vanskeliggør den almindelige forståelse af skillerabat hhv. yderrabat.

Aarhus Kommune bemærker, at det er udmærket, at der kommer en definition på skillerabat og yderrabat, men at de begge to er meget svært forståelige rent sprogligt, hvorfor der er behov for en tydelig afklaringsproces eller omskrivning af definitionen.

Københavns Kommune bemærker, at Københavns Kommune i høj grad hilser en nærmere adskillelse mellem yderrabat og skillerabat velkommen. Københavns Kommune finder dog, at en sådan sondring ikke letter forståelsen af parkeringsreglerne. Navnlig finder Københavns Kommune det vanskeligt foreneligt med et overordnet ønske om enkle og nemme parkeringsregler for bilisterne, såfremt det i praksis er tilladt at parkere i yderrabat, men det i skillerabatten – eventuelt på den anden side af et sideliggende fortov – ikke er lovligt at parkere. Københavns Kommune ønsker, at Transportministeriet indsætter definitionerne i færdselsloven.

Rigspolitiet bemærker, at den i lovforslaget anvendte terminologi vedrørende definition på ”yderrabat” og ”skillerabat” vurderes som sprogligt svært tilgængeligt, for personer, der ikke har forudgående faglig indsigt på området. Rigspolitiet anbefaler derfor, at definitionerne i bemærkningerne illustreres med skitser eller billeder, for at sikre forståelse og efterlevelse af reglerne for såvel borgere som myndigheder.



Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet på baggrund af blandt andet indkomne høringssvar har fjernet begreberne "færdselsfrit", "færdigvejsoverflade" og "mellem krokanterne" til definitionerne af skillerabat og yderrabat, hvorfor ministeriet derfor ikke finder det nødvendigt, at definere disse begreber i lovforslaget. Ministeriet har fjernet begreberne fra definitionen af skillerabat og yderrabat med det formål at lette forståelsen af definitionen af skillerabat og yderrabat.

FDM bemærker, at de med tilfredshed har noteret sig, at man ikke genindfører forbuddet mod standsning og parkering i yderrabat, men i stedet indfører et forbud mod standsning og parkering i skillerabat.

FDM bemærker endvidere, at de som udgangspunkt kan bakke op om det nu foreslåede forbud. Dette dog med bemærkning hertil om, at FDM mener, at der synes at være en uhensigtsmæssighed i, at det uden for tættere bebygget område vil være tilladt at standse eller parkere med køretøjet delvist på kørebanen og delvist på fortovet, mens det vil ikke være tilladt tilsvarende at standse eller parkere med køretøjet delvist på kørebanen og delvist på en skillerabat, der adskiller kørebanen og fortovet. FDM opfordrer til, at det overvejes, at det foreslåede forbud mod standsning og parkering i skillerabat ikke skal gælde, når skillerabatten adskiller kørebane og fortov uden for tættere bebygget område.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig med FDM i, at det er hensigtsmæssigt i færdselslovens § 28, stk. 3, 3. pkt. at indføre, at det uden for tættere bebygget område vil være tilladt for køretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, at kunne standses eller parkeres med en del af køretøjet på skillerabat. Dette gøres bl.a. da parkering i rabatter, som tidligere nævnt, i udgangspunktet ikke har givet problemer uden for tættere bebygget område i modsætning til, hvad tilfældet i visse situationer har været i større byer. Ministeriet finder det dog hensigtsmæssigt, at dette ikke alene skal gælde mellem kørebane og fortov, men gælde generelt hvor skillerabatten adskiller færdselsarealer. Hermed gøres reglerne for bilisterne enkle, således at bilisterne ikke skal vurdere, om det fx er et fortov eller en cykelsti, der ligger op til skillerabatten.

Aarhus Kommune spørger, hvilken konsekvens ændringen af definitionen af yderrabat har på BEK nr. 1633 af 20/12/2017 Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning og BEK nr. 1632 af 20/12/2017 Bekendtgørelse om vejafmærkning, for så vidt angår anvendelsesområdet for UC 60,5 og UC 60,6?



Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget i forhold til nærværende ændring ikke har indvirkning på de to bekendtgørelser.

Københavns Kommune bemærker, at i Justitsministeriets rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet fra 2013 anbefalede arbejdsgruppen, at der blev udarbejdet en generel regel i færdselslovens § 28 om forbud mod standsning og parkering på fortov og endvidere skrev: ”Da behovet for at tage hensyn til fodgængere synes at være størst i byområder, finder arbejdsgruppen imidlertid, at denne generelle regel for så vidt angår personbiler bør nuanceres, så det generelle forbud mod standsning og parkering på fortov begrænses til tættere bebyggede områder, dvs. områder afgrænset med byzonetavler, jf. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 23, E55.” Hertil bemærkes, at forhenværende justitsminister Morten Bødskov i svar fra den 2. december 2013 til Tom Behnke (K) (sagsnr. 2013-0037-0057, dok. 980720), oplyste, at yderrabat defineres som *et areal der ligger uden for det areal, som er beregnet til færdsel med motordrevet køretøj*, og videre, at der således uden for dette areal [vil] kunne forekomme færdsel af andre af færdselselementerne – f.eks. fodgængere.¹ Det antages derfor, at yderrabat er uden for det areal, der er beregnet til færdsel med motordrevet køretøj, mens der vil kunne forekomme færdsel af, f.eks. fodgængere. Københavns Kommune kan derfor ikke se, hvori hensynet til, at biler generelt skal kunne parkere i yderrabat, ligger.

Københavns Kommune bemærker endvidere, at der i dag blandt bilister og håndhævelsesmyndigheder kan være stor tvivl om, hvorvidt et areal i praksis er fortov/gangareal eller yderrabat. Denne tvivl imødekommer det nuværende forslag ikke.

Transportministeriet skal gøre opmærksom på, at den substansmæssige ændring i lovforslaget er, at der indføres et generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Med lovforslaget præciseres definitionerne således, at skillerabat ikke længere er omfattet af definitionen af yderrabat. Det vil herefter fortsat være tilladt at standse og parkere i yderrabat.

¹ <https://www.ft.dk/samling/20131/lov-forslag/154/spm/11/svar/1094120/1307284/index.htm>



Transportministeriet noterer sig, at Københavns Kommune gør opmærksom på, at det kan være vanskeligt at definere fortov/gangareal og yderrabat. Det at fortov ikke er klart defineret, er imidlertid ikke en problemstilling, der er direkte relateret til nærværende lovforslag. Transportministeriet vil nærmere overveje, om en klar definition af fortov kan være hensigtsmæssig, men da der forekommer mange forskellige udformninger af fortov, vil en definition af fortov kræve en grundigere udredning for at undgå uhensigtsmæssig regulering, hvorfor dette ikke ændres ved denne lovændring. Transportministeriet tager Københavns Kommunes overvejelser herom med til videre overvejelser ved eventuelle fremtidige lovændringer herom.

Københavns Kommune oplyser, at kommunen oplever, at der er bilister, der ulovligt passerer kantsten fra kørebanen og kører over fortov og cykelsti for at parkere i yderrabatter, hvor det kan være vanskeligt eller umuligt at skilte sig ud af. Det bemærkes endvidere, at politiet har oplyst Københavns Kommune, at politiet meget vanskeligt kan håndhæve sådanne overtrædelser.

Københavns Kommune finder det i øvrigt betænkeligt, hvis kommunerne er henvist til at skilte sig ud af udfordringer med bilister, der kører ulovligt over kantsten eller kører på fortovet eller på cykelstien for at parkere i yderrabat. Skilte om standsning og parkering i yderrabat er ikke tiltænkt et sådant formål, som i stedet er en politimæssig opgave.

Transportministeriet skrev i det tidligere høringsbrev følgende: *"Ophævelsen af forbuddet har, særligt i de store byer med pres på parkeringskapaciteten, vist sig at medføre en uhensigtsmæssig parkeringsadfærd og til tider kaotiske parkeringstilstande, som kan udgøre en konkret færdselssikkerhedsmæssig risiko, såvel som medføre ødelæggelse af anlagte rabatmiljøer, som ikke er tiltænkt parkering. Derudover har det vist sig vanskeligt for vejmyndighederne at "skilte sig ud af problemerne" med lokal afmærkning."* Det undrer derfor Københavns Kommune, hvorfor denne passage er taget ud af den nye høring, idet der stadig er tale om en uhensigtsmæssig parkeringsadfærd, der udgør en konkret færdselssikkerhedsmæssig risiko og det er vanskeligt at skilte sig ud af problemerne med lokal afmærkning. Sondring mellem skillerabat og yderrabat, imødekommer ikke denne problemstilling. Tværtimod kan Københavns Kommune ikke se, hvordan hensynene til at sikre trafiksikkerheden (konkret færdselssikkerhedsmæssig risiko) i mindre grad gør sig gældende i yderrabat end på skillerabat, henset til, at færdsel i højere grad nødvendigvis må foregå over fortov/cykelsti for overhovedet at kunne komme til yderrabatten.



Transportministeriet bemærker hertil, at det - som Københavns Kommune selv oplyser - er politiets opgave at håndhæve gældende regler i tilfælde af at bilister overtræder disse. Transportministeriet noterer sig Københavns Kommunes vurdering af, at der kan være bilister, der ulovligt krydser cykelsti og fortov for at parkere lovligt i yderrabatten. Det er selvsagt ulovligt og ikke hensigten med hverken gældende ret eller den foreslåede ændring i lovforslaget. Det er som nævnt politiet, der foretager håndhævelse over for bilister, såfremt færdselslovens regler overtrædes. Med den foreslåede ændring af færdselsloven ændres der ikke herpå, og Transportministeriet vurderer endvidere, at lovforslaget i sig selv ikke giver væsentlig anledning til ændring i bilisternes adfærd.

Som det fremgår af høringsbrev af 19. november 2021, er det på baggrund af blandt andet indsendte høringsvar til lovforslaget, at ministeriet efter nærmere overvejelse har vurderet, at forslaget om genindførelse af parkeringsforbud i yderrabatter i færdselslovens § 28, stk. 3 bør ændres til et generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Dette gøres for at sikre en ordening, der ikke er så administrativt tung som først foreslået, og som samtidig håndterer erkendte trafikale problemer med parkering i skillerabatter. Ved lovændringen præciseres eksplicit definitionen af skillerabat og yderrabat. Med forslaget ændres retstilstanden dermed i forhold til standsning og parkering i yderrabat i forhold til definitionen af "yderrabat", mens det fortsat vil være tilladt at standse og parkere i yderrabatten efter den definition, der foreslås med lovforslaget. Det er således hensigten med forslaget at imødekomme de forskellige hensyn i større og mindre byer, hvorfor der indføres et forbud mod standsning og parkering i skillerabatter.

Det er således Transportministeriets vurdering, at vejmyndigheden med politiets samtykke med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, kan fastsætte forbud med lokal afmærkning de steder, hvor det vurderes færdselssikkerhedsmæssigt mest forsvarligt eller bedst for trafikafviklingen. Denne afmærkning kan ske ved afmærkning UC 60,5 Standsning på rabat forbudt og UC 60,6 Parkering på rabat forbudt, og kan benyttes ved rabatarealer.

3. Ændring af § 42, stk. 5 (hastighedszoner uden for tættere bebygget område)



Movia anfører, at det af hensyn til påvirkningen af bussernes køreplaner kommer til at fremgå af lovforslaget, at det stedlige trafik-selskab bør inddrages i kommunens planlægning, når en hastighedsnedsættelse uden for tættere bebyggede områder planlægges gennemført på busbetjente veje.

Transportministeriet bemærker, at de områder, hvor det kan være aktuelt at fastsætte en lavere lokal hastighedsgrænse, for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, er afgrænsede områder f.eks. på de danske småøer eller afgrænsede rekreative områder og sommerhusområder. Hastighedszoner uden for tættere bebygget område vil være omfattet af de begrænsninger i zonernes størrelse, der fremgår af bekendtgørelse nr. 2510 af 9. december 2021 om anvendelse af vejafmærkning § 148, hvorefter en hastighedszone ikke må etableres, hvis zonen ved gennemkørsel overstiger 1.800 meter. Det er derfor ministeriets vurdering, at etablering af hastighedszoner uden for tættere bebygget område i områder, der særligt egner sig hertil generelt set ikke vil få stor indflydelse på bussernes kørsel.

Transportministeriet skal bemærke, at der ikke er noget til hinder for, at kommunen som vejmyndighed inddrager trafikselskaberne, idet omfang kommunerne vurderer, at fastsættelse af en lokal lavere hastighedsgrænse kan få betydning for trafikselskabernes planlægning af køreplanerne.

Danmarks Frie AutoCampere anfører, at de forudsætter, at de præciseringer, som omtales i lovforslaget, indarbejdes i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning og kommer til at indeholde samme grad af retssikkerhed for bilister som de præciseringer, der allerede nu beskriver hastighedszoner inden for tættere bebygget område. Herunder ikke mindst den maksimale længde af zonen på 1500 m, frekvensen af skiltning samt kontrolmålinger af, hvorvidt zonen er nødvendig og har effekt. Tilstedeværelsen af fartdæmpere øger fokus på den lokale hastighedsnedsættelse.

Transportministeriet skal henvise til afsnit 2.5.2., i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf det fremgår, at der henvises til de begrænsninger i zonernes størrelse, der fremgår af bekendtgørelse nr. 2510 af 9. december 2021 om anvendelse af vejafmærkning.

Afmærkning af hastighedszoner uden for tættere bebygget område, vil ligeledes skulle følge bestemmelserne i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning.



Sammenslutningen af Danske Småøer bakker fuldt op om forslaget. De har dog noteret sig, at det følger af lovbemærkningerne, at et område skal være nærmere afgrænset og skal omfatte mindst to vejstrækninger, som primært er sideveje til en mere overordnet vej, og at den overordnede vej indgår ikke som en del af det nærmere afgrænsede område. Sammenslutningen af Danske Småøer anfører i den forbindelse, at det, der på små øer kan betegnes som ”den overordnede vej”, fordi det er den eneste vej, ofte samtidig er en lille smal vej uden fortov eller cykelsti, som alle trafikanter benytter. På nogle øer kunne der være et ønske om lavere hastigheder end 50 km/t.

Transportministeriet bemærker, at såfremt hastighedsgrænsen på den overordnede vej ønskes nedsat, kan dette ske efter kriterierne fastsat i bekendtgørelse nr. 3 af 3. januar 2022 om lokale hastighedsgrænser § 8, hvoraf det følger, at uden for tættere bebygget område kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes ned til 40 km i timen for en vejstrækning, når væsentlige trafikikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor.

Københavns Kommune bemærker, at de endnu engang gerne vil henlede opmærksomheden på den bevægelse, der er i gang i Europa om at sænke hastighedsgrænsen i tættere bebygget område, og opfordrer derfor til at der igangsættes et arbejde med henblik på generel ændring af § 42, samt øvrige paragrafer og tilknyttede bekendtgørelser, således at den generelle hastighedsgrænse i tættere bebygget områder sænkes til 40 eller 30 km/t med mulighed for at hæve hastighedsgrænsen til 50 km/t på strækninger, hvor de trafikale forhold tillader det.

Transportministeriet bemærker, at i byområder er der af hensyn til mobiliteten og færdselssikkerheden fastsat en generel hastighedsgrænse på 50 km i timen. Der findes omfattende dansk og international dokumentation for, at lavere hastighed resulterer i lavere antal ulykker og reduktion i ulykkers alvorlighed. Derfor har kommunerne mulighed for at få nedsat den generelle hastighedsgrænse lokalt, således, at hastighedsgrænsen kan tilpasses efter det lokale behov. I byområder kan hastighedsgrænsen nedsættes lokalt til 40 km i timen, 30 km i timen eller derunder. Hastigheden kan også nedsættes lokalt uden for byområderne. Efter færdselslovens § 92, stk. 2, træffer politiet afgørelse om lokale hastighedsbegrænsninger efter forhandling med vejmyndigheden.

I 2022 er der indført en ændring ved bekendtgørelse nr. 3 af 3. januar 2022 om lokale hastighedsgrænser en forsøgsordning, hvor



op til 15 kommuner i Københavns Politikreds, Nordsjællands Politikreds, Fyns Politikreds, Østjyllands Politikreds og Nordjyllands Politikreds, kan få en udvidet mulighed at få hastigheden sat ned til 40 km i timen på alle vejstrækninger og nærmere afgrænsede områder i byområderne, så længe vejen ikke er af væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. I de 15 kommuner, der efter ansøgning bliver udvalgt til at deltage i forsøgsordningen, vil det således ikke længere kun være ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn, at hastighedsgrænsen kan sættes ned uden en nærmere konkret vurdering af færdselsforholdene.

For vejstrækninger, der har en væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, vil det som en del af forsøgsordningen endvidere være muligt at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen af hensyn til at nedbringe støjniveauet. Hensynet til at nedbringe støjniveauet skal i den forbindelse indgå i en konkret afvejning i forhold til hensynet til den generelle trafikafvikling.

Forsøgsordningen skal evalueres efter 3 år. På baggrund af de erfaringer, der indsamles i forbindelse med evalueringen af forsøgsordningen, vil det blive vurderet, om og i hvilket omfang kommunernes muligheder for at få nedsat hastighedsgrænsen lokalt kan udvides yderligere, herunder om der skal foretages en ændring af de generelle hastighedsgrænser.

4. Ændring af § 90, stk. 1 (regulering af færdslen ved akutte hændelser)

Rigspolitiet finder det hensigtsmæssigt, at vejmyndigheden eller vej- eller broejeren kan foretage den fornødne regulering af færdslen på motor- og motortrafikveje ved pludselig opståede hændelser, som er til fare for færdslen. Rigspolitiet skal dog henstille til, at der samtidig tages stilling til uddannelsesmæssige krav for de personer, der skal regulere færdslen ved sådanne akutte hændelser, herunder krav om gennemførelse af kursus i færdselsregulering.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at allerede efter den gældende bestemmelse i § 90, stk. 1, kan vejmyndigheden ved pludseligt opstået skade på vej foretage den fornødne regulering af færdslen. Der er således ikke tale om, at vejmyndigheden med den forslåede ændring bliver tillagt en helt ny kompetence, men derimod at udvide anvendelsesområdet for en kompetence, som vejmyndigheden allerede har.



I den forbindelse har Vejdirektoratet oplyst, at det følger af den aftale, som Vejdirektoratet har indgået med sin entreprenør, at entreprenørens personale, der skal kunne udføre udrykningskørsel, skal have gennemført arbejdsmarkedsuddannelsen "udrykningskørsel" eller tilsvarende og således herunder have kendskab til bekendtgørelse om udrykningskørsel. Entreprenørens personale skal også have gennemført arbejdsmarkedsuddannelsen "Vejen som arbejdsplads – autohjælp" eller arbejdsmarkedsuddannelsen "Vejen som arbejdsplads". Desuden forudsættes basal viden om skadestedslære og samarbejde på et skadested, samt nødafliivning af trafikskadede dyr.

Det er herudover Transportministeriets vurdering, at § 90, stk. 1, i øvrigt ikke primært omhandler egentlig fysisk færdselsregulering, men derimod omhandler regulering af færdslen ved vejafmærkning. Formålet med ændringen er i tråd hermed at sikre, at først og fremmest Vejdirektoratet, som vejmyndighed for statsvejene, hurtigt og effektivt kan regulere færdslen med vejafmærkning til gavn for sikkerheden for både trafikanterne og oprydningsspersonel, når der opstår akutte hændelser.

Som det fremgår af afsnit 2.3.2. i lovbemærkningerne, vil der blive udarbejdet en ny bekendtgørelse i medfør af færdselslovens § 90, stk. 2, der særligt regulerer, hvordan der skal afmærkes ved akutte hændelser på motorveje og motortrafikveje. Hvis det vurderes, at der opstår et behov for at fastsætte regler om uddannelsesmæssige krav til de personer, der skal regulere færdslen, vil dette blive adresseret i den kommende bekendtgørelse.

5. Hjemmel i § 123, således at A/S Storebælt og A/S Øresund kan fjerne køretøjer på Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen

Rigspolitiet bemærker, at den foreslåede ordning vil medføre øgede omkostninger og administration for politiet, idet de fjernede køretøjer i henhold til bemærkningerne i lovforslaget skal overdrages til politiet med henblik på auktion eller ophugning, såfremt køretøjet ikke afhentes af ejeren. Hertil kommer administrationsomkostninger i forbindelse med den klageadgang til Rigspolitiet, der foreslås etableret vedrørende retlige spørgsmål.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det i lovforslagets afsnit 2.2.2 fremgår, at i tilfælde hvor havarerede køretøjer står hensat på f.eks. Storebæltsbroen, tager A/S Storebælts medarbejdere i dag kontakt til føreren af køretøjet med henblik på at få klarlagt om føreren har rekvireret vejhjælp. Såfremt føreren ikke



har rekvireret vejhjælp, vil A/S Storebælt rekvirere vejhjælp, således at køretøjet af trafikikkerhedsmæssige grunde fjernes hurtigst muligt fra broen. A/S Storebælt har imidlertid ikke mulighed for at fjerne køretøjet for ejerens regning på samme måde som vejmyndighed, og selskabet afholder derfor i dag selv udgifterne hertil. Alternativt skal selskabet tage kontakt til politiet, hvilket vanskeliggøre genopretningen af trafikafviklingen.

Transportministeriet er således af den opfattelse, at politiet allerede i dag har omkostninger og administration i forbindelse med de tilfælde, hvor selskabet kontakter politiet med henblik på fjernelse af hensatte trafikfarlige køretøjer, herunder også i tilfælde hvor ejeren er ukendt. I disse tilfælde må det antages, at politiet ligeledes har omkostninger og administration i forbindelse med auktion eller ophugning, såfremt køretøjet ikke afhentes af ejeren, hvorfor det ikke forventes, at der vil ske øget omkostning og administration for politiet. Det følger således af gældende bestemmelse i færdselslovens § 123, stk. 6, at politiet efter udløbet af den i henhold til stk. 5 fastsatte frist er berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123, stk. 6. Lovforslaget ændrer ikke herved.

Formålet med lovforslaget er, at A/S Storebælt og A/S Øresund får en tilsvarende kompetence som politiet og Vejdirektoratet til at fjerne køretøjer, når disse står henstillet på et af selskaberne ejet vejareal.

I forhold til administrationsomkostningerne i forbindelse med den klageadgang til Rigspolitiet, der foreslås etableret vedrørende retlige spørgsmål, bemærker Transportministeriet, at Sund & Bælt A/S har oplyst ministeriet, at der på Storebæltsbroen havarerer omkring 650 køretøjer om året, og selskabet fjerner omkring 90 køretøjer om året fra broen. Det er en anden situation på Øresundsmotorvejen, idet anlæggets karakter er meget anderledes end Storebæltsforbindelsen, hvor der blandt andet er løbende overvågning af trafikken med videre, hvorfor Sund & Bælt Holding A/S ikke har en opgørelse over antallet af havareret køretøjer på Øresundsmotorvejen.

På baggrund af oplysningerne fra Sund & Bælt Holding A/S om at selskabet fjerner omkring 90 køretøjer om året fra Storebæltsbroen, er det Transportministeriets forventning, at der vil være meget få klagesager om året. Transportministeriet vurderer derfor, at forslaget kun har ubetydelige økonomiske og administrative konsekvenser for politiet.



6. Ændring af § 123, stk. 2 (fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer og A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer)

DTL – Danske Vognmænd bemærker, at når udgiften til fjernelse af køretøjet påhviler føreren/ejeren skal myndighederne sikre, at fjernelsen foregår så omkostningseffektivt som muligt. Desuden skal myndighederne sikre, at underretningspligten i færdselslovens § 123 fungerer hurtigt og effektivt. Redningsfirmaerne oplever således ofte, at de bliver kontaktet af ejere/brugere, hvis køretøjer er blevet fjernet.

DTL – Danske Vognmænd finder også, at lovforslaget bør forholde sig til erstatningsansvaret ved skader på køretøjer, som er flyttet med hjemmel i bestemmelsen. Fx ved transport af køretøjer, hvor nøglen ikke er til stede. Her er der risiko for transmissionsskader, idet der selv ved korte og små transporter kan ske skade på gearkassen, fordi den ikke bliver smurt, når motoren ikke er i gang.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at Vejdirektoratet gennem en udbudsproces sikrer, at den entreprenør, der vinder udbuddet, leverer en ydelse, som lever op til kravene i udbudsmaterialet til den mest fordelagtige pris.

For så vidt angår fjernelser foretaget af Storebælt A/S og Øresund A/S, er det hensigten, at der i en bekendtgørelse vil blive fastsat bestemmelse om, at de to virksomheder ikke må tage en større betaling for fjernelse og opbevaring af et køretøj, end hvad Vejdirektoratet på statsvejnettet (via dets entreprenør) opkræver for en tilsvarende fjernelse og opbevaring.

I henhold til cirkulære nr. 74 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer, som også finder anvendelse på Vejdirektoratets fjernelse, skal ejeren/brugeren underrettes snarest muligt, og evt. telefonisk, efter indbringelsen er foretaget.

Som det fremgår af lovforslagets afsnit 2.2.2., vil transportministeren efter forhandling med justitsministeren foranledige, at der bliver foretaget de nødvendige ændringer i cirkulæret, så reglerne heri, bl.a. om underretningen, også vil gælde for Øresund A/S og Storebælt A/S.

7. Behandling af personoplysninger



Datatilsynet bemærker, at tilsynet forudsætter, at reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven vil blive iagttaget i forbindelse med eventuel behandling af personoplysninger foranlediget af udkastet.

Transportministeriet noterer sig Datatilsynets bemærkning og kan tilføje, at Transportministeriet forudsætter det samme, uagtet at det ikke fremgår eksplicit af lovforslaget.

Bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om private fællesveje

1. Udvidelse af serviceordninger

Gladsaxe Kommune og sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune stiller sig positive over for lovforslaget, men ønsker, at der også tilvejebringes tilsvarende lovhjemmel til at indgå serviceordninger om almindelig vejvedligeholdelse.

Transportministeriet bemærker, at lovforslaget er udarbejdet for at imødekomme et ønske fra en række kommuner og borgere om at tilvejebringe klar lovhjemmel, der giver kommunerne og borgerne mulighed for at indgå aftaler om serviceordninger, der omfatter vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje, der skal udføres efter lov om private fællesveje § 79, stk. 1.

Det skal hertil bemærkes, at den almindelige vedligeholdelse, der ikke omfatter vintervedligeholdelse og renholdelse, men omfatter bl.a. belægning, jævnhed, vejafvanding er reguleret i lov om private fællesveje kap. 9, §§ 44 til 55.

Det bemærkes videre, at kommunen allerede i dag med hjemmel § 55, stk. 2 kan bestemme, at den udfører et konkret påbudt vedligeholdelsesarbejde eller fremtidig vedligeholdelse på en privat fællesvej, når anmodningen kommer fra vedligeholdelsesforpligtigede grundejere, der ved en fordeling efter privatvejslovens § 49 er eller ville kunne blive pålagt at afholde mindst 2/3 af de samlede udgifter til arbejderne.

Ønsker til ændring af bestemmelserne i kap 9, i lov om private fællesveje om almindelig vejvedligeholdelse noteres og vil indgå i ministeriets overvejelser omkring eventuelle fremtidige lovændringer.

Lyngby-Taarbæk Kommune er positive over for lovforslaget, men ønsker, at kommunerne kan tilbyde et højere serviceniveau, end hvad der er muligt inden for rammerne af den foreslåede § 83a.

Transportministeriet bemærker, at foreslåede § 83a, er et supplement til privatvejslovens § 83, idet det kun vil være muligt for



kommunen at indgå serviceordninger om vintervedligeholdelses og renholdelsesopgaverne inden for rammerne af gældende § 79, stk. 1. Det vil sige, hvad der ligger inden for rammerne af en afgørelse i medfør af § 79, stk. 1.

Ministeriet finder ikke, at der er almene, offentligretlige grunde til, at privatvejsloven skal indeholde bestemmelser om vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje i de situationer, hvor den kommunale vejmyndighed og politiet ikke finder, at der er behov for, at myndigheder fastsætter nærmere bestemmelser herom.

2. Finansiering

Gladsaxe Kommune opfordrer til, at der laves en abonnementsordning baseret på de omtrentlige omkostninger af hensyn til administrative byrder og forudsigelighed for borgerne.

Kommunernes Landsforening anfører, at opkrævning af de kommunalt udførte aktiviteter bør fremgå af forslaget, i tilfælde af at ikke alle lodsejere ønsker, at kommunen overtager vintervedligeholdelsen. Der foreslås bl.a. objektiv forpligtelse ved 2/3 flertal.

Transportministeriet bemærker, at der med lovforslaget til en ny § 83 a, er tale om et aftalegrundlag, der giver kommunerne og borgerne mulighed for at indgå aftaler om serviceordninger i medfør af privatvejslovens § 79, stk. 1, vedrørende vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje.

Der er tale om et aftaleretligt grundlag, hvor serviceordninger om vintervedligehold og renholdelse varetages af kommunen for de af aftalens omfattende grundejeres regning. Det er alene de grundejere, der indgår i aftalen som aftalepartere, der forpligtes i henhold til serviceordninger.

Nærmere opkrævnings- og afregningsordninger er dermed ikke lovreguleret, men vil være en del af aftalen, som reguleres af de almindelige aftaleretlige regler, herunder bestemmelserne i lov om aftaler og andre retshandler på formuerettens område (aftaleloven). Tilsvarende vil nærmere afgrænsning af hvilke opgaver og hvilke dele af vejen, som aftalen vedrører, fremgå af aftalen.

Det bemærkes, at grundejere ikke har et retskrav på, at kommunen indgår en aftale efter den nye ordning. Kommunen har mulighed for helt at undlade at benytte ordningen, ligesom kommunen frit kan tilrettelægge en praksis, hvorefter der eksempelvis kun indgås aftaler, hvis der enstemmigt blandt grundejerne er ønske om det.

Danmarks Almene Boliger er positive over for lovforslaget, men bemærker, at kommunens udførelse kan være urentabelt for den almene boligorganisation, i det omfang boligorganisationen selv kan



udføre arbejdet billigere bl.a. ved brug af boligafdelingens tilknyttet driftspersonale.

Transportministeriet bemærker, at en aftale efter den forslåede § 83 a kun forpligter aftaleparterne. Hvis en grundejer, her boligselskabet, ikke finder, at det er økonomisk fordelagtigt at være en del af aftalen, vil grundejeren/boligselskabet kunne undlade at indgå aftale og dermed udføre de påbudte arbejder ved egen arbejdskraft.

3. Krav om flertal i grundejerforeningen

Lyngby- Taarbæk Kommune ønsker et nærmere tilslutningskrav for grundejerne, som angiver hvornår kommunalbestyrelsen kan overveje at indgå aftaler om serviceordninger om vintervedligehold og renholdelse.

Transportministeriet bemærker, at formålet med lovforslaget er, at tilvejebringe et aftalegrundlag for kommunerne og en kreds af nærmere bestemte borgere, der reguleres af de almindelige aftaleretlige regler.

Som nævnt ovenfor i afsnit 2 (om finansieringen), giver lovforslaget ikke grundejere et retskrav på, at kommunalbestyrelsen indgår en aftale efter den nye ordning. Ordningen er i stedet frivillig for kommunalbestyrelsen, der frit kan tilrettelægge en praksis for, hvornår den ønsker at indgå aftaler med grundejerne.

Såfremt en kommunalbestyrelse i sin administration stiller et krav om et flertal på f.eks. trejterdedele eller enstemmighed, vil det være op til grundejerne på vejstrækningen selv at sikre sig denne opbakning, og herunder at kunne dokumentere det over for kommunalbestyrelsen. Opstår der uenighed blandt grundejerne om, hvorvidt det fornødne flertal står bag, herunder i forhold til evt. grundejerforeningsvedtægter, er det et privatretligt anliggende, som i sidste ende må afgøres ved domstolene.

4. Hæftelsesansvar for selvstændigt virkende tredjemand

Kommunernes Landsforening anfører, at der i lovforslaget ikke er taget stilling til, hvem af kommunen og grundejerne, der bærer det efterfølgende ansvaret i tilfælde af uheld som følge af manglende vintervedligeholdelse.

Transportministeriet kan bekræfte, at lovforslaget ikke indeholder bestemmelser om ansvar over for tredjemand eller ansvarsfordelingen mellem aftaleparterne. Disse forhold bør adresseres i aftalen, således at der ikke er tvivl om, hvem der skal dække risikoen for ulykker forsikringsmæssigt.



5. Konkurrenceudsættelse

Dansk Erhverv støtter lovforslaget under forudsætning af, at opgaverne konkurrenceudsættes, så det er private, der forestår opgaveløsningen.

Transportministeriet henviser til lovforslagets § 1, nr. 3, hvorefter arbejder omfattet af en aftale indgået med hjemmel i § 83 a vil skulle konkurrenceudsættes efter reglerne i privatvejslovens § 99 a, og kap. 3 i bekendtgørelse nr. 1412 af 27. november 2015 om udgiftsfordeling i kryds, vejbidrag, adgangsforhold til tankanlæg langs offentlige veje og konkurrenceudsættelse.

Danske vognmænd er positive over for forslaget, men bemærker, at aftaler om de private fællesveje, bør indgå i ruter, hvor kommunerne sender vintervedligeholdelsen i udbud.

Kommunernes Landsforening finder det er uklart, om indhentelse af de tre priser i medfør af § 99a, i lov om private fællesveje kan dækkes ind af, at opgaven tidligere har været udbudt i kommunen. Der henvises til en ny udgift, såfremt kommunerne ikke kan benytte eventuel egen entreprenørhæd.

Transportministeriet kan oplyse, at kommunernes udførelse af vintervedligeholdelse og renholdelse af kommunevejene enten udføres ved kommunens egen entreprenørhæd eller eksterne entreprenører. I sidstnævnte tilfælde skal den del af arbejderne vedrørende fortovene, som kommunen har pålagt de tilgrænsende grundejere at udføre, og som kommunen har bestemt, at den udfører for grundejernes regning, konkurrenceudsættes, jf. vejlovens § 137. I forbindelse med konkurrenceudsættelse af kommunens arbejder på egne veje kan påbudte arbejder på private fællesveje være del af udbuddet og aftalen. Disse arbejder på de private fællesveje vil dermed være konkurrenceudsat, jf. § 14 i ovennævnte bek 1415 2015.

Kommunens administrative udgifter i forbindelse med en eventuel konkurrenceudsættelse af ordningen vil kunne indgå i de udgifter, som kommunen opkræver hos aftaleparterne.

Dansk industri og ITD støtter ikke lovforslaget bl.a. med henvisning til, at det vil fratage markedsmuligheder for private virksomheder og fremhæver principielle hensyn henset til reglerne for kommunalfuldmagten og til, at der er tale om opgaver, der henhører den private sektor og den offentlige sektor.

Transportministeriet bemærker, at forslaget til ny § 83 a netop indebærer, at kommunalbestyrelsen får hjemmel til at indgå disse aftaler, og at der dermed ikke foreligger en problematik vedrø-



rende reglerne om kommunalfuldmagten. Ministeriet skal endvidere henvise til, at de aftalte arbejder skal konkurrenceudsættes, hvorfor forslaget ikke vurderes at have negative virkninger for konkurrencen og private virksomheder.

6. Kommunalt tilsyn

Indenrigs- og Boligministeriet henviser til lovforslagets almindelige bemærkninger 2.1.2. med bemærkning om, at det kommunale og regionale tilsyn muligvis vil kunne tage stilling til forvaltningsretlige forhold i tilknytning til aftaleindgåelsen.

Transportministeriet bemærker, at der med lovforslaget lægges op til en aftalebaseret ordning for kommunerne og de private grundejere, hvorfor der ikke er tale om en afgørelse i forvaltningslovens forstand. Ministeriet bemærker dog, at kommunen som en offentlig myndighed i sagens natur dog er underlagt forvaltningsretlige principper.

Ankestyrelsen foreslår en række ændringer i Transportministeriets beskrivelse af baggrunden for lovforslaget. Heraf fremgår, at Ankestyrelsen har vurderet, hvad der er hjemmel til i lov om private fællesveje.

Transportministeriet fastholder beskrivelsen i lovforslaget. Det er ministeriets vurdering, at på trods af, at der i nugældende lov ikke er særskilt hjemmel for kommunerne og borgerne aftaleindgåelse om pålagte pligter vedrørende vintervedligeholdelse og renholdelse, ville en sådan aftale ikke være i strid med lov om private fællesveje.

Spørgsmålet, om kommunen måtte indgå sådanne aftaler, måtte derfor bero på en fortolkning af kommunalfuldmagtens regler. Ankestyrelsen udtalte den 13. juni 2017 i en konkret afgørelse, at der ikke er hjemmel i kommunalfuldmagtsreglerne for kommunalbestyrelserne til at indgå sådanne serviceordninger. De eksisterende ordninger var således ikke lovlige.

7. Ikrafttrædelse

Kommunernes Landsforening bemærker, at særligt med hensyn til udbud gør ikrafttrædelsesdato pr. 1/7-2021 det vanskeligt at blive klar til vintersæsonen 2021/2022.

Transportministeriet bemærker, at regeringen i lyset af Covid-19 har udsendt lovbehandlingen af en række lovforslag, herunder lovforslag om ændring af lov om private fællesveje. Det sker, fordi håndteringen af corona har taget store dele af Folketingets og regeringens tid.



Dette medfører, at lovforslaget træder i kraft efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Der er dog ikke noget til hinder for, at grundejere og kommunen indleder drøftelserne af eventuelle aftaler før ikrafttrædelsestidspunktet.

Ministeriet skal igen understrege, at initiativet til sådanne ordninger alene er aftalebaseret. Hvis vejmyndigheden finder, at almene, offentligretlige hensyn taler afgørende for, at vejmyndigheden foranstalter udførelsen af de pålagte vintervedligeholdelses- og renholdesarbejder, vil den korrekte hjemmel for en sådan ordning være privatvejslovens § 83.

8. Øvrige bemærkninger

Kommunale ejendomme

Holbæk Kommune anfører at eje ejendomme, hvorpå der ligger en privat fællesvej. Med lovforslagets nuværende form vil borgerne langs disse veje fratages muligheden for at indgå aftaler om serviceordninger.

Transportministeriet bemærker, at det principielt er uden betydning for kommunens (vejmyndighedens) adgang til at indgå aftale efter § 83 a, at kommunen er ejer af den ejendom, hvorpå den private fællesvej ligger.

Vejmyndigheden kan ikke med hjemmel i privatvejslovens § 79, stk. 1, pålægge ejeren af et areal, hvorpå der ligger en privat fællesvej, pligter i form af vintervedligeholdelse og renholdelse af vejarealet, alene fordi vedkommende ejer vejarealet. Lovforslaget er heller ikke til hinder for, at kommunen som ejer af en vedligeholdelsesforpligtiget ejendom indgår i kredsen af de grundejere, der indgår aftale med kommunen som vejmyndighed.

Vejbelysning

Kommunernes Landsforening og Holbæk Kommune foreslår, at der indføres tilsvarende serviceordninger i forbindelse med etablering og drift af vejbelysning på private fællesveje i medfør af lov om private fællesveje § 51.

Transportministeriet bemærker, at det ikke har været hensigten at ændre privatvejslovens § 59, om belysning af private fællesveje i byer og bymæssige områder. Efter denne bestemmelse kan kommunalbestyrelsen bestemme, at en privat fællesvej skal være belyst, hvordan og hvornår. Kommunalbestyrelsen sørger for etablering, drift m.m. af den påbudte belysning, som udgangspunkt for de vedligeholdelsesforpligtigede grundejeres regning. Ministeriet er således ikke bekendt med, at der skulle være grundlag for ændringer af reguleringen.

Præcisering af øvrige bestemmelser



Lyngby-Taarbæk Kommune stiller forslag om, at § 82, stk. 1, nr. 4, i lov om private fællesveje præciseres således, at renholdelse også indeholder selve rendestensbrønden og tilhørende stikledning til hovedafløbssystemet.

Transportministeriet bemærker, at fjernelse af nedfaldne blade, affald m.m. omkring vejbrønde kan inddrages i den renholdelse af den private fællesvej, som kommunen med hjemmel i § 79 kan fastsætte. Rensning og spuling af stikledninger i forbindelse med vejens vejafvanding vil være omfattet af grundejernes pligter efter privatvejslovens § 44 og vil således kunne være et arbejde, som inddrages i en aftale eller en beslutning truffet efter § 55, stk. 2.

Der ses således ikke at være behov for yderligere præcisering i loven.

Optagelse (opklassificering) af private fællesveje til kommuneveje

Lyngby-Taarbæk Kommune og Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune foreslår, at der indsættes en ny bestemmelse i vejloven, der giver kommunalbestyrelsen udvidet adgang til at overtage private fællesveje, end hvad der lægger inden for vejlovens nugældende betingelser, herunder trafikale hensyn.

Transportministeriet bemærker, at bestemmelserne om opklassificering af private fællesveje til kommuneveje findes i vejlovens § 15, hvoraf fremgår, at beslutninger herom træffes på baggrund af en samlet trafikal vurdering og må ikke kun være begrundet i økonomiske forhold. Af de særlige bemærkninger til bestemmelsen fremgår, at spørgsmålet, om en vej skal være en kommunevej eller privat fællesvej, beror på kommunens skøn, først og fremmest over vejens betydning for den almindelige færdsel. Hvis det lægges til grund, at en vej overvejende anvendes til færdsel, der ikke har ærinde eller betjener ejendomme ved den pågældende vej og heller ikke er lokaltrafik, fordi den pågældende vej indgår i et afgrænset net af flere veje, bør den sådan vej i almindelighed være offentlig.

Ministeriet er ikke bekendt med, at der skulle være grundlag for ændringer af de hensyn, der skal og kan varetages i forbindelse med vejmyndighedens administration af vejnettet i kommunen.