

Foranalyse af behov for ændringer i vejlovgivningen

Juli 2004

Titel: Foranalyse af behov for ændringer i vejlovgivningen

Udgivet af: Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
e-mail: trm@trm.dk
www.trm.dk

Oplag: 100 stk.

ISBN: 87-91511-17-8

Indholdsfortegnelse

KAPITEL 1: Indledning	7
1.1. Forord	7
1.2. Arbejdsgruppen	7
1.3. Baggrund	8
1.4. Afgrænsning	9
KAPITEL 2: Sammenfatning og anbefalinger	11
KAPITEL 3: Systematik og metode	13
KAPITEL 4: Gennemgang af de enkelte love	16
4.1. Lov om offentlige veje (vejloven)	16
Vejlovens § 4, præcisering af klageadgang	16
Vejlovens § 4, begrænsning af klageadgang	17
Vejlovens § 4, hjemmel til opkrævning af gebyr ved klage	18
Vejlovens § 5, tvister	19
Vejlovens § 8, stk. 2, vejregister	22
Vejlovens § 13, bestemmelser om, at veje kan forbeholdes visse arter af offentlig færdsel	23
Vejlovens kapitel 3, vejplanlægning	24
Vejlovens § 57, stk. 2, tidsbegrænset udpegning af taksationskommissionernes formænd	26
Vejlovens § 67, stempelafgift	27
Vejlovens § 69 m.fl., erstatning for forringede adgangsforhold ved nyanlæg af veje mv.	28
Vejlovens § 71, stk. 3, benyttelse af overkørsler	29
Vejlovens § 72 f, "adgangsbestemmelser"	30

Vejlovens kapitel 7, forholdet til jernbaner	30
Vejlovens kapitel 11, forskellig råden over offentlige veje	32
Vejlovens § 103, stk. 2, beskæring af træer mv.	33
Vejlovens § 106, "gæsteprincippet"	34
Vejlovens § 106, andre problemstillinger	35
Vejlovens § 106, stk. 1, konsekvensændring	36
Vejlovens kapitel 12, nye regler om reklamering og udstilling langs veje mv.	37
Vejlovens kapitel 12, hegn langs veje	39
4.2. Lov om private fællesveje (privatvejsloven).....	40
Privatvejslovens § 7, præcisering af klageadgang.....	40
Privatvejslovens afsnit II og III, sondringen mellem private fællesveje på landet og i byer og bymæssige områder.....	42
Privatvejslovens afsnit II, private fællesveje på landet	44
Privatvejslovens § 15, stk. 3 og 4, samt § 16, stk. 1 og 2, procedurebestemmelser i forbindelse med afgørelser om istandsættelse	44
Privatvejslovens § 16, stk. 3, nr. 4, istandsættelse og vedligeholdelse	45
Privatvejslovens afsnit III, private fællesveje i byer og bymæssige områder	46
Privatvejslovens § 21, vejfortegnelser.....	46
Privatvejslovens § 29, stk. 2 og stk. 3, krav ved udstykning.....	48
Privatvejslovens kapitel 8, offentligretlige tilladelser	49
Privatvejslovens § 44, stk. 1, forandringer, færdselsreguleringer mv.	51
Privatvejslovens § 49, stk. 1 og 2, særlig brug af vejareal	52
Privatvejslovens § 49, stk. 1 og 2, samtykke fra grundejerne	53
Privatvejslovens § 49, stk. 4, byggeri, udgravning og opfyldning på private fællesveje	54
Privatvejslovens § 52, stk. 3, tvister.....	55

Privatvejslovens § 57, grundejerens forpligtelser.....	56
Privatvejslovens § 59, stk. 1, 2 og 3, procedurebestemmelser i forbindelse med afgørelser om istandsættelse.....	59
Privatvejslovens § 61, stk. 2, kommunens udførelse af arbejdet.....	60
Privatvejslovens § 62, jf. § 57, fordeling af udgifter ved samlede arbejder.....	61
Privatvejslovens § 67, hjemmel til straf	62
Privatvejsloven, nye regler om hegn langs veje	63
Privatvejslovens § 70, vandløbsbestemmelse i Forskrifter om Gader, Veje og Vandløb i København (den københavnske gadelov).....	64
4.3. Lov om grundejerbidrag til offentlige veje (vejbidragsloven)	65
Vejbidragslovens § 2, lovens gyldighedsområde	65
Vejbidragslovens § 3, pålæg af vejbidrag	65
Vejbidragslovens § 4, stk. 5, opkrævning af administrationstillæg på 9 %	65
Vejbidragslovens § 6, stk. 1 og 2, begrænsning i bidragspligten ved adgangsbegrænsede veje	67
Vejbidragslovens § 20, klageadgang	67
Vejbidragslovens § 20, stk. 5, tvister	68
Ophævelse af vejbidragsloven.....	69
4.4. Lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje (vintervedligeholdelsesloven)	70
Vintervedligeholdelseslovens § 1, stk. 4, definition af private fællesveje	70
Vintervedligeholdelseslovens § 3, glatførebekæmpelse.....	70
Vintervedligeholdelseslovens § 5, stk. 3, delegation.....	72
Vintervedligeholdelseslovens § 6, stk. 1 og 2, adgangsbegrænsning.....	73
Vintervedligeholdelseslovens § 8, stk. 1 og 2, vedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje og stier på landet	74

Vintervedligeholdelseslovens § 11, stk. 3, § 12, stk. 3 og § 13, stk. 3, offentliggørelse og hjemmel til fastsættelse af tidspunkt for arbejdets udførelse	75
Vintervedligeholdelseslovens § 17, fjernelse af farlige stoffer mv.....	76
Ophævelse af vintervedligeholdelsesloven	78
KAPITEL 5: Gruppering.....	80
5.1. Privatvejsloven.....	80
5.2. Vintervedligeholdelsesloven	82
5.3. Klager og tvister	83
5.4. Vejbidragsloven	84
5.5. Vejloven - vejplanlægning	84
5.6. Vejloven - forholdet til jernbaner.....	85
5.7. Vejloven – gæsteprincippet mv.....	85
5.8. Vejloven - reklamering og udstilling langs veje mv.	86
5.9. Hegn mod vej.....	86
5.10. Øvrige ændringer i vejloven.....	86
KAPITEL 6: anbefalinger til det videre arbejde	88
6.1. Prioritering af grupper.....	88
6.2. Organisering	89

KAPITEL 1: Indledning

1.1. Forord

Trafikministeriet besluttede i 2003, at der skulle gennemføres en foranalyse af behovet for forenklinger og ændringer i vejlovgivningen. Beslutningen havde baggrund i et ønske om at få tilvejebragt et mere systematisk fundament for overvejelser om ændringer i vejlovgivningen, som kan sikre, at lovgivningen til stadighed er tidssvarende og kan forstås af borgerne og de myndigheder, som administrerer lovgivningen. I grundlaget for foranalysen er også indgået regeringens målsætning om en enklere offentlig sektor og færre regler. Foranalysen er gennemført af en arbejdsgruppe med deltagelse af Vejdirektoratet og Trafikministeriets departement.

Foranalysen har taget udgangspunkt i dels de konkrete ændringer i lovgivningen, som Trafikministeriet, herunder Vejdirektoratet, har identificeret et behov for at få gennemført på grundlag af behandlingen af konkrete klagesager og forespørgsler, samt udtalelser fra Folketingets Ombudsmand mv., dels de forslag til ændringer, der er kommet fra eksterne interessenter (kommuner og amtskommuner) i forskellige sammenhænge, bl.a. i forbindelse med Indenrigs- og Sundhedsministerens såkaldte ”frihedsbrev”.

Denne rapport indeholder resultatet af arbejdsgruppens overvejelser og anbefalinger til, hvordan det fremtidige lovgivningsarbejde på vejlovsområdet kan prioriteres og organiseres.

1.2. Arbejdsgruppen

Arbejdet med foranalysen af behovet for ændringer i vejlovgivningen har været organiseret i en arbejdsgruppe med deltagelse af Vejdirektoratet og Trafikministeriets departement.

I arbejdsgruppen har deltaget:

Kontorchef Helga Theil Thomsen, Trafikministeriet
Chefkonsulent Henrik Hansen, Trafikministeriet
Fuldmægtig Bettina Rolskov-Eriksen, Trafikministeriet
Fuldmægtig Nina Pabst, Trafikministeriet
Afdelingsleder Grethe Skov, Vejdirektoratet
Fuldmægtig Anne Marie Rasmussen, Vejdirektoratet
Juridisk konsulent Mogens Funch

Der har i tiden fra 1. januar 2004 til 1. juni 2004 været afholdt en række møder og heldagsseminarer i arbejdsgruppen.

Sekretariatsfunktionen for arbejdsgruppen er blevet varetaget af fuldmægtig Bettina Rolskov-Eriksen.

1.3. Baggrund

Vejene i Danmark består overordnet set af to hovedtyper af veje, der er reguleret i vejlovgivningen: Offentlige veje, der "ejes" og bestyres af stat, amter og kommuner samt private fællesveje, der er beliggende på privat ejendom. Vejene udgør et vigtigt fundament for det samfund, vi har i dag, og det har derfor væsentlig betydning, at de lovgivningsmæssige rammer for vejenes indretning og benyttelse mv. svarer til de krav, der stilles af brugerne, og at reglerne kan forstås og administreres på en fornuftig måde.

Vejlovgivningen består af fire centrale love og en række administrativt fastsatte forskrifter (bekendtgørelser, cirkulærer og vejledninger herunder vejregler, dvs. regler og normer for anlæg, vedligeholdelse og drift af offentlige veje og private fællesveje i byområder).

De fire centrale love er:

- Lov om offentlige veje (vejloven)
- Lov om private fællesveje (privatvejsloven)
- Lov om grundejerbidrag til offentlige veje (vejbidragsloven)
- Lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje (vintervedligeholdelsesloven)

Lov om offentlige veje og lov om private fællesveje er karakteriseret ved at være afgrænset emnemæssigt ud fra den vejtype, som de hovedsageligt indeholder regler om, dvs. henholdsvis offentlige veje og private fællesveje. De to øvrige love indeholder derimod regler, som går på "tværs" af de to hovedlove og vedrører grundejerbidrag til offentlige veje (og private fællesveje, der udbygges med henblik på optagelse som offentlige) samt vintervedligeholdelse og renholdelse af både offentlige og private veje.

De fire love udgør et sammenhængende regelkompleks. Det er derfor nødvendigt ved overvejelser om ændring og ajourføring af regler i én af lovene at se nærmere på eventuelle konsekvensændringer i forhold til de øvrige love. Den indbyrdes sammenhæng i lovene og deres indhold betyder, at lovene for en umiddelbar betragtning kan forekomme komplicerede og vanskelige at få et overblik over.

Vejlovgivningen går helt tilbage til 1700-tallet, men de fire love, som er nævnt ovenfor, blev gennemført i begyndelsen af 1970'erne. Den grundlæggende struktur i lovene er ikke ændret siden lovenes ikrafttræden, men der er løbende sket større eller mindre ændringer i lovene.

Lov om offentlige veje bygger på en inddeling af de offentlige veje i tre niveauer, som afspejler kommunalreformens ændrede opgavefordeling mellem staten og de lokale myndigheder: hovedlandeveje, der bestyres af staten (Vejdirektoratet), landeveje, der bestyres af amterne, og kommuneveje, der bestyres af kommunerne. Det er den enkelte vejbestyrelse, der har ansvaret for sine veje i såvel økonomisk som administrativ henseende. Loven trådte i kraft med sin nuværende struktur i 1972, jf. lov nr. 286 af 7. juni 1972.

De private fællesveje er som udgangspunkt private arealer, hvorpå ejerne af andre ejendomme har fået ret til at færdes. Lov om private fællesveje sikrer, at vejmyndighederne kan styre de privates dispositioner over disse arealer ud fra almene offentligretlige hensyn, såsom færdselsmæssige, vejtekniske og planlægningsmæssige hensyn. Det er kommunalbestyrelsen, der er vejmyndighed for de private fællesveje. Omfanget af vejmyndighedernes mulighed for at styre de private dispositioner er afhængig af vejenes beliggenhed. For private fællesveje på landet, er der kun få og ikke særligt indgribende regler (Afsnit II), og for private fællesveje i byer og bymæssige områder er kommunen tillagt flere kompetencer (Afsnit III). Privatvejsloven trådte i kraft den 1. januar 1973, jf. lov nr. 288 af 7. juni 1972, og bygger i det væsentligste på den tidligere lovgivnings hovedprincipper, idet der dog blev gennemført en større ensartethed og overskuelighed inden for området.

Lov om grundejerbidrag til offentlige veje, jf. lov nr. 287 af 7. juni 1972, der trådte i kraft den 1. januar 1973 og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje, jf. lov nr. 140 af 25. marts 1970, der trådte i kraft den 1. oktober 1970, afløste tidligere lokale bestemmelser i vej- og politivedtægter, så der på de to områder blev indført regler, som dækker hele landet.

Selvom der løbende er sket ændringer i vejlovgivningen, har det været Trafikministeriets vurdering, at der er grundlag for at give vejlovgivningen et ”hovedeftersyn”, med henblik på dels at vurdere hensigtsmæssigheden af lovenes opbygning, dvs. strukturen i lovene, dels indholdet af de enkelte lovbestemmelser.

De ændringer, som Trafikministeriet og Vejdirektoratet allerede forud for foranalysens iværksættelse har identificeret behov for nærmere at overveje sammenholdt med vejlovgivningens kompleksitet, har indikeret, at der forestår et mere omfattende revisionsarbejde, hvis lovgivningen på alle punkter skal føres up to date svarende til Trafikministeriets ambitionsniveau.

Det har derfor været et væsentligt mål med foranalysen, foruden at skabe overblik over hvor i lovgivningen, der kan være behov for ændringer, at pege på en hensigtsmæssig struktur og proces for det videre arbejde gennem en prioritering af det forberedende lovarbejde, således at de dele af vejlovgivningen, hvor der kan konstateres størst behov for ændringer, prioriteres højest, og således at det sikres, at der til stadighed er sammenhæng i lovgivningen.

1.4. Afgrænsning

Udgangspunktet for arbejdsgruppens arbejde har været at foretage en analyse af behovet for lovændringer på vejlovsområdet. Der tages således ikke stilling til behovet for ændringer i de administrativt fastsatte regler, herunder bekendtgørelser og cirkulærer.

Analysen har som nævnt i forordet taget udgangspunkt i dels de konkrete ændringer, som Trafikministeriet og Vejdirektoratet som led i den daglige administration selv har fundet anledning til at se nærmere på, dels de forslag til ændringer, der er kommet fra eksterne interessenter.

Analysen er gennemført sideløbende med offentliggørelsen af strukturkommissionens betænkning vedrørende fordele og ulemper ved alternative modeller for indretninger af den of-

fentlige sektor samt regeringens udspil til strukturreform ”Det nye Danmark” og de politiske forhandlinger herom.

En ny struktur af den offentlige sektor vil i sig selv kunne nødvendiggøre ændring af en række bestemmelser i vejlovgivningen. Ved foranalysen er der ikke fokuseret på ændringer, som alene aktualiseres af en ny struktur. Overvejelser om hvilke ændringer i vejlovgivningen en ny struktur giver anledning til forudsættes gennemført særskilt. I forbindelse med vurderingen af de enkelte forslag er der dog foretaget en selvstændig vurdering af, om en ny struktur kan have betydning for de videre overvejelser om ændring af den eller de pågældende bestemmelser.

De forslag, som behandles i rapporten, er forslag, som efter en foreløbig vurdering findes at have en sådan væsentlighed, at der er grundlag for at arbejde videre med dem og lade dem indgå i en samlet prioritering. Selvom et forslag indgår i foranalysen, er dette således ikke ensbetydende med, at det senere vil komme til at indgå i et lovforslag. Det vil afhænge af den videre bearbejdning og samlede prioritering samt eventuelle politiske ønsker.

Beskrivelsen af forslagene tager udgangspunkt i Trafikministeriets og Vejdirektoratets nuværende kendskab til og vurderinger af de enkelte forslag. I forbindelse med det videre arbejde vil der eventuelt kunne afdækkes problemstillinger, som ikke er beskrevet i foranalysen, og som vil kunne komplicere udarbejdelsen af lovforslag og være med til at ændre på prioriteringen. Foranalysen har således karakter af et arbejdskatalog, som kan danne grundlag for videre overvejelser.

KAPITEL 2: Sammenfatning og anbefalinger

Vejene udgør et vigtigt fundament for det samfund, vi har i dag, og det har derfor væsentlig betydning, at de lovgivningsmæssige rammer for vejenes indretning og benyttelse mv. svarer til de krav, der stilles af brugerne, og at reglerne kan forstås og administreres på en fornuftig måde af de relevante offentlige myndigheder.

Vejlovgivningen består af fire centrale love, der blev gennemført i begyndelsen af 1970'erne. Lovene har med nogle mindre løbende ændringer generelt vist en høj grad af holdbarhed, men der er inden for de senere år blevet fremsat en række forslag fra forskellig side til yderligere ændringer i lovgivningen, som har aktualiseret behovet for at få skabt et samlet overblik over ønsker og forslag til ændringer, som kan danne grundlag for mere systematiske overvejelser om ajourføring af lovgivningen. Trafikministeriet besluttede derfor i 2003, at der skulle gennemføres en foranalyse af behovet for forenklinger og ændringer i vejlovgivningen.

Foranalysen omfatter en gennemgang og vurdering af en række forslag til ændringer i lov om offentlige veje (vejloven), lov om private fællesveje (privatvejsloven), lov om grundejerbidrag til offentlige veje (vejbidragsloven) samt lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje (vintervedligeholdelsesloven). Vedrørende den nærmere afgrænsning af analysen henvises til kapitel 1 afsnit 1.4.

Gennemgangen har vist, at der er behov for større eller mindre ændringer i alle fire love. De foreliggende forslag til ændringer er meget forskellige i indhold og omfang. Nogle af forslagene er meget konkrete og vedrører alene enkelte bestemmelser, mens andre forslag på nuværende tidspunkt er mere ukonkrete, idet de går ud på at se nærmere på hele afsnit eller grupper af bestemmelser, hvoraf nogle går på tværs af lovene. Gennemgangen har endvidere vist, at en gennemførelse af visse forslag er mere hastende end andre. For hovedparten af forslagene gælder, at det vil være nødvendigt at bearbejde forslagene yderligere, inden de kan udmøntes i en egentlig lovtekst.

Antallet af ændringsforslag og deres karakter sammenholdt med kompleksiteten i lovene indebærer, at det må anses for uhensigtsmæssigt at iværksætte en revision af alle fire love på en gang, da en sådan samlet revision må anses at få et meget betydeligt omfang. For at tilgodese ønsket om fremdrift i revisionsarbejdet er der derfor foretaget en gruppering af forslagene i nogle afgrænsede grupper, som kan danne udgangspunkt for det videre arbejde. Vedrørende grupperingen af de enkelte forslag henvises til kapitel 5. Ved sammensætningen af forslagene i de enkelte grupper er der taget hensyn til, at arbejdet med forslagene eventuelt vil kunne føre til et samlet lovforslag vedrørende forslagene i den pågældende gruppe.

På baggrund af gennemgangen af de enkelte forslag og inddelingen af forslagene i grupper er i kapitel 6 foretaget en indbyrdes prioritering af de opstillede grupper. Det anbefales, at arbejdet med forslagene vedrørende ændring af privatvejsloven prioriteres højest på grund af forslagernes omfang, kompleksitet og betydning for borgerne. En ændring af privatvejsloven vil desuden kunne bidrage til at afhjælpe de administrative og forståelsesmæssige problemer, som loven giver anledning til for vejmyndighederne i den daglige administration og vil kunne tilgodese henstillinger og udtalelser, som er kommet fra Folketingets Ombudsmand.

Det anbefales videre, at arbejdet med forslagene i grupperne vedrørende vintervedligeholdelsesloven, klager og tvister samt vejbidragsloven gives prioritet efter, at arbejdet med forslagene vedrørende privatvejsloven er afsluttet. Dette udelukker dog ikke, at arbejdet med forslagene i en eller flere af disse grupper kan igangsættes sideløbende med arbejdet vedrørende privatvejsloven, hvis der er ønske herom, og det skønnes, at der er mulighed herfor.

Det anbefales endeligt, at grupperne om vejplanlægning, om forholdet til jernbanerne, gæstprincipper (vejlovens § 106), nye regler om reklamering og udstilling langs veje mv. og hegn mod vej gives 3. prioritet, mens gruppen vedrørende øvrige ændringer i vejloven gives 4. prioritet.

Der er ved prioriteringen ikke fokuseret på mulige lovændringer, som alene nødvendiggøres af en ændring af den kommunale struktur. Det må forventes, at lovændringer, som er nødvendige i forbindelse med gennemførelsen af en sådan reform, vil skulle prioriteres forud for øvrige lovændringer.

I foranalysen peges i øvrigt på et muligt potentiale for en regelsanering gennem reduktion af antallet af love på vejområdet fra fire til to. Regelsaneringen tænkes gennemført ved en sammenskrivning af vejbidragsloven og vintervedligeholdelsesloven med henholdsvis vejloven og privatvejsloven. En sammenskrivning af de nuværende fire love til to må forventes at ville medføre en forenkling til fordel for både borgere og myndigheder. Det findes mest hensigtsmæssigt at lade de videre overvejelser om en sammenskrivning afvænte arbejdet med forslagene vedrørende privatvejsloven og dermed afklaringen af denne lovs fremtidige systematik.

Det anses for væsentligt at sikre, at arbejdet med forberedelse af lovændringerne på vejområdet organiseres således, at der sikres fremdrift og kvalitet i arbejdet, samtidig med at interessenter og kapaciteter på de forskellige områder inddrages i nødvendigt omfang.

Det anbefales, at det lovforberedende arbejde med forslagene i de enkelte grupper tilrettelægges med forankring i nogle fokusgrupper med deltagelse af juridiske medarbejdere fra Trafikministeriets departement og Vejdirektoratet. Fokusgrupperne skal stå for at organisere arbejdet og fungere som sekretariat for arbejdet i grupperne. Fokusgrupperne vil også udforme afrapporteringen fra gruppen f.eks. i form af et udkast til lovændringer. Det forudsættes, at fokusgrupperne inddrager relevante eksperter og eksterne interessenter, f.eks. fra kommunernes tekniske forvaltninger, organisationer, andre ministerier mv. gennem nedsættelse af særlige temagrupper eller afholdelse af temadage.

Begrundelsen for at organisere det videre arbejde i fokusgrupper er, at der herved forventes at kunne opnås et hurtigere resultat, end hvis der igangsættes et mere traditionelt udvalgsarbejde vedrørende forslagene i de enkelte grupper.

KAPITEL 3: Systematik og metode

Rapporten indeholder en teknisk, juridisk vurdering af behovet for ændringer i vejlovgivningen baseret på en systematisk gennemgang af en række konkrete forslag eller problemområder, der ved foranalysen er fundet grundlag for at se nærmere på. Hvilke ændringer i vejlovgivningen, der skal gennemføres, vil i sidste ende være en politisk beslutning, men det har været formålet med denne rapport at skabe et bedre beslutningsgrundlag for prioriteringen af det lovforberedende arbejde på området.

I rapporten foretages en gennemgang af de enkelte forslag eller problemområder med en kort beskrivelse og nogle bemærkninger til forslaget/problemområdet. I rapporten anvendes ”forslaget” som betegnelse for de forslag og problemområder, som gennemgås i kapitel 4. Gennemgangen af forslagene forudsætter, at læseren, for at få det fulde udbytte, har kendskab til den gældende lovttekst. De konklusioner, der drages, er dog søgt formuleret således, at de kan læses uden en særlig vejlovsfaglig baggrund. Ved gennemgangen af de enkelte forslag er disse tildelt point inden for en række kriterier. Pointgivningen er udtryk for en faglig vurdering og afvejning af forslagene i forhold til de opstillede kriterier ud fra den nuværende viden om forslaget. Pointene danner udgangspunkt for en samlet prioritering af forslagene.

I det følgende gennemgås, hvordan de enkelte forslag er tildelt point inden for de opstillede kriterier.

Under hvert kriterium er forslagene givet point fra 2 til -2. Når et forslag er markeret med tallet 2 betyder det, at forslaget for så vidt angår dette kriterium er prioriteret højt, mens en markering med tallet -2 betyder en lav prioritering. Tallet 0 markerer en neutral eller middel prioritering. Hvis det ikke har været muligt at pointgive forslaget indenfor et kriterium, er markeringen udeladt for så vidt angår det pågældende kriterium.

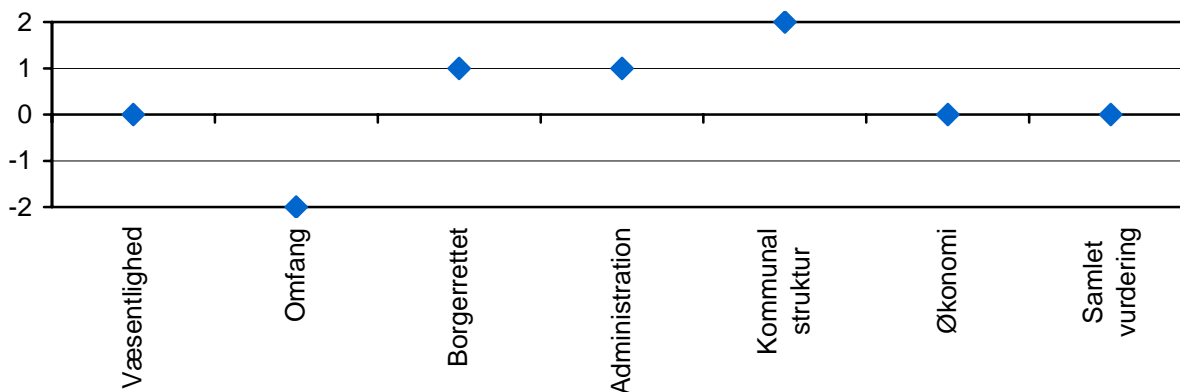
Der er opstillet følgende kriterier for kortlægningen:

- **Væsentlighed.** Væsentlighed er et relativt kriterium. Ved vurderingen af et forslags væsentlighed er foretaget en bred vurdering af forslagets betydning bl.a. med udgangspunkt i en vurdering af omfanget af de problemer og u hensigtsmæssigheder, som en ændring tænkes at afhjælpe. Under dette kriterium markerer tallet 2, at forslaget vurderes at have væsentlig betydning, mens tallet -2 markerer, at forslaget anses for mindre væsentligt.
- **Omfang.** Under dette kriterium angiver tallet 2, at arbejdet med forslaget må forventes at have et mindre omfang, herunder at udarbejdelse af et lovforslag må forventes at medføre en mindre arbejdsbyrde f.eks. fordi forslaget ikke forventes at ville gribe ind i andre lovbestemmelser. Tallet -2 angiver, at arbejdet med forslaget forventes at være omfattende og at udarbejdelsen af et lovforslag forventes at ville indebære en væsentlig arbejdsbyrde, f.eks. fordi forslaget vedrører flere forskellige love eller vurderes at ville kræve større konsekvensændringer i andre love.
- **Borgerrettet.** Under dette kriterium vurderes relationerne til borgerne. Relationer, der alene er indirekte eller af mere teoretisk karakter, vil dog ikke indgå. Begrebet ”bor-

ger” omfatter i denne sammenhæng både fysiske og juridiske personer, herunder private virksomheder. Under dette kriterium markerer tallet 2, at forslaget anses for meget og direkte rettet mod borgerne, mens tallet -2 markerer, at forslaget ikke vurderes at være direkte rettet mod borgerne.

- **Administration.** Under dette kriterium vurderes de administrative konsekvenser i form af lettelser og byrder, for stat, amter, kommuner eller borgere. Tallet 2 markerer, at forslaget vurderes at indebære en væsentlig administrativ lettelse, mens tallet -2 markerer, at forslaget vurderes at indebære en væsentlig forøgelse af administrationen.
- **Kommunal struktur.** Dette kriterium indgår i kortlægningen med særligt sigte på de ændringer i forvaltningsstrukturen, som forventes at ville følge af gennemførelsen af ”Det Nye Danmark”. Selvom gennemførelsen af ”Det Nye Danmark” også vil kunne få betydning for statens opgaver, er det væsentligste i denne sammenhæng, hvordan den kommunale struktur udformes. Derfor anvendes begrebet kommunal struktur i denne rapport som begreb for overvejelserne vedrørende en ny forvaltningsstruktur i Danmark. Under kriteriet kommunal struktur markerer tallet 2, at en eventuel ændring i den kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med forslaget, mens tallet -2 markerer, at den fremtidige kommunale struktur har afgørende betydning.
- **Økonomi.** Under dette kriterium vurderes et forslags økonomiske konsekvenser for stat, amter, kommuner eller borgere. Tallet 2 markerer, at forslaget kan medføre besparelser af en vis størrelse, tallet 0 markerer, at forslaget hverken forventes at medføre merudgifter eller besparelser, mens tallet -2 angiver, at forslaget forventes at medføre betydelige merudgifter.
- **Samlet vurdering.** Den samlede vurdering er ikke udtryk for en ren matematisk sammenregning af pointene i de øvrige kategorier, men er udtryk for en mere overordnet selvstændig vurdering af behovet for, at det pågældende forslag fremmes. Under dette kriterium markerer tallet 2, at ændringen bør prioriteres højt, mens tallet -2 betyder, at ændringen ikke anses for hastende.

I forbindelse med gennemgangen af de enkelte forslag illustreres vurderingen af forslaget med nedenstående graf:



Prioriteringen af de enkelte forslag vil så vidt muligt være begrundet. I begrundelsen vil det f.eks. kunne fremgå, om en administrativ lettelse kommer stat, amt, kommune eller borgerne til gode. Endvidere vil det kunne fremgå, hvis der er modsatrettede forhold, der vanskeliggør eller umuliggør pointgivningen under den enkelte kategori.

På baggrund af gennemgangen af de enkelte forslag er der i kapitel 5 foretaget en gruppering af forslagene i forhold til den sammenhæng, som forslagene indgår i, og i kapitel 6 gives der anbefalinger til en prioritering og organisering af det videre arbejde.

KAPITEL 4: Gennemgang af de enkelte love

4.1. Lov om offentlige veje (vejloven)

Vejlovens § 4, præcisering af klageadgang

Vejdirektoratet modtager hvert år en række klager, som afvises, fordi klagen ikke vedrører en forvaltningsretlig afgørelse, men alene faktisk forvaltningsvirksomhed, der ikke er omfattet af klageadgangen i vejlovens § 4.

Et typisk eksempel herpå er en række beslutninger, som vejbestyrelserne træffer i henhold til vejlovens § 10 (vejbestyrelsernes generelle hjemmel til at bestemme over "sine veje"), f.eks. om en offentlig vej skal asfalteres eller trafiksaneres med bump eller lignende. Disse beslutninger har som absolut hovedregel alene karakter af faktisk forvaltningsvirksomhed.

Herudover modtages en række klager fra personer, der efter de almindelige forvaltningsretlige regler ikke er klageberettiget. Det vil sige personer, der efter en konkret vurdering ikke har en væsentlig, individuel og direkte interesse i sagens afgørelse. Der er typisk tale om klager over, at andre, f.eks. en nabo, har fået en tilladelse til at etablere en overkørsel eller til særråden over vejareal.

I mange af disse tilfælde har klageren ikke forståelse for, at der er disse begrænsninger i muligheden for at klage, når det ikke udtrykkeligt fremgår af loven.

En udbygning af klagebestemmelsen i vejlovens § 4 vil kunne løse disse problemer.

Selv om forslaget ikke indebærer en ændring af retsstillingen, må forslaget betegnes som væsentligt, fordi det er væsentligt for både myndigheder og borgere, at klagereglerne er let forståelige og ikke kræver, at borgerne har kendskab til den juridiske forvaltningsretlige litteratur.

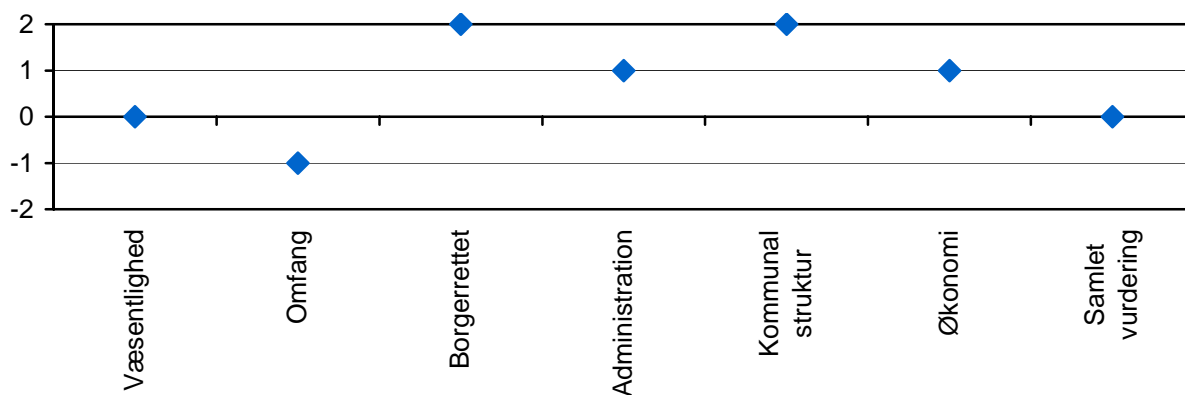
Der findes også klagebestemmelser i den øvrige vejlovgivning, jf. privatvejslovens § 7, vejbi-dragslovens § 20 og vintervedligeholdelseslovens § 19. Klagereglerne i vejlovens § 4 bør ses i denne sammenhæng. Arbejdet med en ændring af klagereglerne vil derfor få et vist omfang. Desuden bør sammenhængen til den almindelige forvaltningsret overvejes.

Mulighederne for at klage og forståelsen heraf har direkte positiv betydning for borgerne.

Det må forventes, at en præcisering af reglerne vil medføre en lettelse for myndighedernes administration, fordi det bliver lettere at formidle forståelsen af mulighederne for at klage. Eventuelt vil dette også medføre færre klager, og dermed en økonomisk besparelse for myndighederne, herunder særligt Vejdirektoratet.

Da reglerne vedrører klage over kommunale og amtskommunale afgørelser, vil bestemmelserne skulle ændres i forbindelse med en ændring af den kommunal struktur. Den kommunale struktur har dog ikke direkte indflydelse på behandlingen af det her omhandlede forslag til præcisering af klageadgangen.

Forslaget prioriteres samlet set over middel. Ved den samlede vurdering er lagt vægt på forslagets betydning for borgere og myndigheder, samt forslagets samspil med anden lovgivning.



Vejlovens § 4, begrænsning af klageadgang

I forbindelse med en præcisering af bestemmelsen i vejlovens § 4 bør det samtidig overvejes, om der fremover skal være klageadgang vedrørende samtlige forvaltningsretlige afgørelser, eller om klageadgangen skal begrænses til *afgørelser, der har særlig væsentlig betydning for borgerne*, som f.eks. afgørelser om ekspropriation og lignende. Det kan eksempelvis ske ved en angivelse af en positivliste over, hvilke afgørelser der kan klages over.

Det bør alternativt vurderes, om der er grundlag for at *begrænse kredsen af klageberettigede*, således at personer med en mindre direkte interesse i en sag afskæres fra at klage.

Afhængig af, hvor omfattende begrænsningerne bliver, kan forslaget have stor betydning for borgernes retsstilling og må derfor betegnes som væsentligt. Det skal dog bemærkes, at der fortsat vil være mulighed for at få spørgsmålet om en afgørelses lovlighed prøvet af de almindelige tilsynsmyndigheder og af Folketingets Ombudsmand.

Forslaget skal ses i sammenhæng med klagereglerne i den øvrige vejlovgivning og med den almindelige forvaltningsret. Arbejdet med en ændring af klagereglerne vil derfor få et vist omfang.

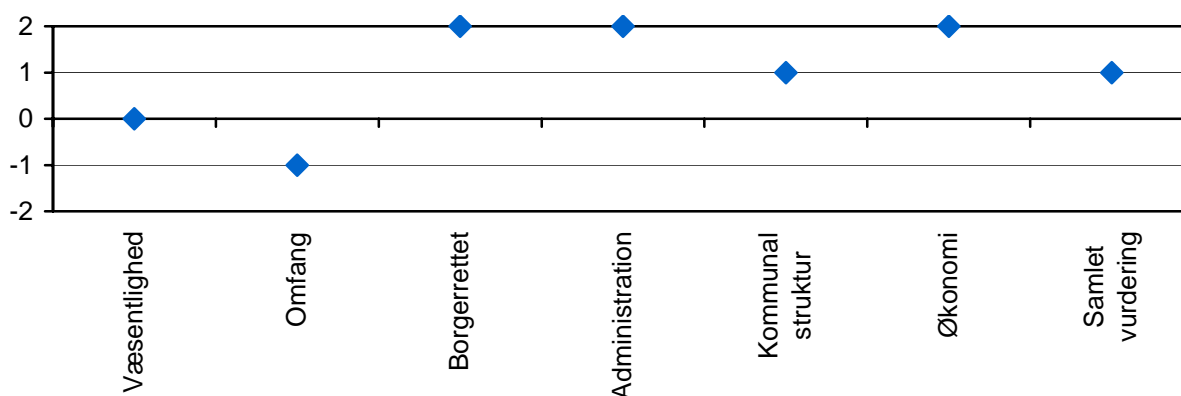
Mulighederne for at klage og forståelsen heraf har direkte positiv betydning for borgerne.

Det må forventes, at en begrænsning af klageadgangen vil medføre en væsentlig lettelse for Vejdirektoratets administration, da det vil medføre færre klager. Forslaget må dog forventes at ville medføre, at især tilsynsmyndighederne og måske også Folketingets Ombudsmand får flere klager over kommunale afgørelser. Det må forventes at kunne medføre en økonomisk besparelse for Vejdirektoratet.

Da reglerne vedrører klage over kommunale og amtskommunale afgørelser, vil bestemmelserne skulle ændres i forbindelse med en ændring af en kommunal struktur. Den kommunale

struktur har dog ikke direkte indflydelse på behandlingen af det her omhandlede forslag til begrænsning af klageadgangen.

Forslaget prioriteres samlet set over middel. Ved den samlede vurdering er lagt vægt på forslaget betydning for borgere og myndigheder, samt forslaget samspil med anden lovgivning.



Vejlovens § 4, hjemmel til opkrævning af gebyr ved klage

I forbindelse med en ændring af klagebestemmelserne kunne det overvejes at indføre en hjemmel til at opkræve gebyrer for indbringelse af en klage. Gebyret tilbagebetales i det omfang, at klagerne får helt eller delvist medhold.

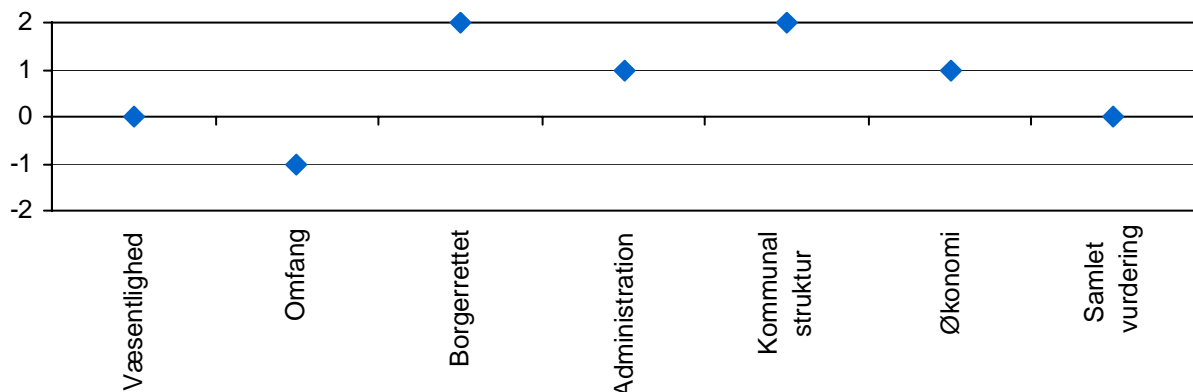
Forslaget må anses for at have en vis betydning i negativ retning for borgerne, idet det indebærer indbetaling af et gebyr, hvis man ønsker en klagesag behandlet i Vejdirektoratet.

Regler om betaling af gebyr, når en klage indbringes, kendes fra anden lovgivning, men overvejelserne om indførelsen af et gebyr forventes dog at få et vist omfang.

Det vil indebære en mindre administrativ byrde i forbindelse med administrationen af betalingsordningen, herunder tilbagebetaling i tilfælde, hvor klageren får helt eller delvist medhold. På den anden side må det antages, at klagerne, der ikke forventer at få medhold i klagen, vil afholde sig fra at klage. Herved nedbringes den administrative byrde. Samtidig må det antages, at forslaget derved vil medføre en besparelse for myndigheden. For så vidt angår gebyret får klageren en udgift, mens myndigheden får en indtægt.

Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for forslaget.

Samlet gives forslaget middel prioriteret under hensyntagen til de øvrige forslag vedrørende præcisering og begrænsning af klageadgangen. Det er i denne sammenhæng relevant at tage hensyn til, at det ikke umiddelbart kan afgøres, om det vil være ønskeligt på nuværende tidspunkt at indføre et gebyr i forbindelse med klage.



Vejlovens § 5, tvister

Vejlovens § 5, stk. 1-3, tvister mellem vejbestyrelser

Det bør overvejes at indføre bestemmelser, der præciserer tidsfristen for indbringelse af tvister, opsættende virkning og lignende.

Konkrete forespørgsler har vist en vis usikkerhed hos en række vejbestyrelser om sådanne spørgsmål.

For så vidt angår spørgsmålet om opsættende virkning, har Trafikministeriet forudsat, at bestemmelserne efter deres indhold og formål må bygge på en forudsætning om, at ingen af parterne, medmindre trafikministeren bestemmer andet, udfører den beslutning, hvorom der er uenighed, før trafikministeren har truffet sin beslutning. Det bør overvejes, om denne praksis bør kodificeres ved ændring af vejlovens § 5. En anden mulighed kunne være, at bestemmelsen i stedet blev formuleret således, at det ved indbringelsen af en tvist – ligesom ved klager i henhold til § 4 i vejloven og § 7 i privatvejsloven – kan besluttes, at indbringelsen skal tillægges opsættende virkning.

Bestemmelser om tidsfrist og opsættende virkning vil være af væsentlig betydning for den vejbestyrelse, der har truffet den beslutning, som tvisten vedrører, idet usikkerheden om, hvorvidt og hvornår et projekt kan gennemføres, begrænses til udløbet af den fastsatte frist.

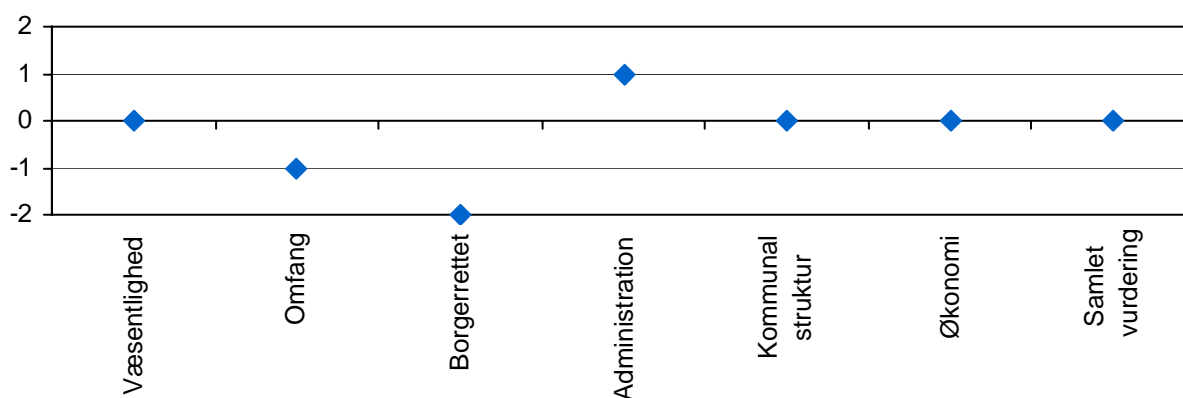
Bestemmelser om tidsfrist og opsættende virkning kendes fra de almindelige klagebestemmelser og vil derfor i sig selv være mindre kompliceret at indføre. Da forslaget imidlertid skal ses i sammenhæng med tvister om ledninger i vejlovens § 5, stk. 4, og i privatvejslovens § 52, samt de almindelige tvistbestemmelser i vejloven og vintervedligeholdelseslovens § 19 og med overvejelserne om at ophæve tvistbestemmelsen i vejbidragslovens § 20, vil arbejdet med disse forslag samlet have et vist omfang og kompleksitet.

Forslaget må betegnes som uden direkte betydning for borgerne.

En præcisering af tvistreglerne må forventes at kunne give mindre administration og dermed en besparelse for myndighederne.

Selv om bestemmelsen eventuelt vil skulle omformuleres i forbindelse med en ændring af den kommunale struktur, har den fremtidige kommunale struktur ikke direkte betydning for behandlingen af dette forslag til præcisering af tvistbestemmelsen i vejlovens § 5.

Bestemmelsen retter sig i hovedreglen alene mod myndigheder, alligevel gives forslaget samlet set en middel prioritet, da det indebærer en hensigtsmæssig præcisering af reglerne.



Vejlovens § 5, stk. 4, tvister mellem vejbestyrelser og forsyningselskaber

Det bør overvejes at indføre bestemmelser, der præciserer, hvilke ledningsejere, der er omfattet af tvistbestemmelsen, tidsfrist for indbringelse af tvister, opsættende virkning og lignende.

For så vidt angår tidsfrist for indbringelse af tvister og opsættende virkning henvises til det foregående afsnit om tvister mellem vejbestyrelser.

Efter vejlovens § 5, stk. 4, afgøres tvister mellem en vejbestyrelse og et forsyningselskab vedrørende ledninger i og over vejareal af trafikministeren.

Privatvejslovens § 52, stk. 3, indeholder en tilsvarende bestemmelse om tvister mellem vejmyndigheder og ejere af ledninger i private fællesveje.

Ved et forsyningselskab forstås selskaber, der forsyner borgerne med el, vand, varme, telefon mv.

Bestemmelsen om tvister mellem vejbestyrelser/vejmyndigheder og ledningsejere blev indsat i de to love i 1991 - i forbindelse med, at den generelle klageadgang blev begrænset til retlige spørgsmål - for at give trafikministeren adgang til tillige at vurdere skønsspørgsmål i disse sager.

Begrundelsen herfor var, at der til elforsyning, varmforsyning, telefon, vandforsyning og fjernelse af spildevand og mange andre områder, hvortil der kræves ledninger i eller over vejareal, er knyttet vitale samfundsmæssige interesser, ligesom udgifterne hertil er af væsentlig størrelse. Det er derfor af stor betydning, at afgørelser, der berører disse sektors økonomi mv., ikke alene sker ud fra vejsmæssige hensyn, men ud fra en samlet samfundsøkonomisk vurdering.

Det fandtes derfor rimeligt at sidestille eventuelle uoverensstemmelser mellem en vejbestyrelse og et forsyningsselskab med de uoverensstemmelser, der kan opstå mellem forskellige vejbestyrelser, og hvis parterne ikke selv kan løse disse, at lade dem afgøre af trafikministeren.

Udtrykket "forsyningsselskaber" skulle sikre, at den videregående prøvelsesadgang i forhold til den almindelige klageadgang kun tilkom ejere af ledninger, der har den omtalte vitale samfundsmæssige interesse.

Efter at leveringen af de omtalte forsyninger er blevet liberaliseret, er der kommet mange nye private aktører, der ønsker at nedlægge ledninger i vejene. Nedlæggelse af ledningerne er ikke altid på nedlæggelsestidspunktet af vital samfundsmæssig interesse (f.eks. tomme føringsrør), ligesom det kan være vanskeligt at afgøre, hvem af disse private aktører, der varetager så vitale samfundsmæssige interesser, at de skal have adgang til en videregående prøvelsesadgang end private borgere i almindelighed.

Det vil derfor være rimeligt nu at overveje, om denne udvidede prøvelsesadgang skal bibeholdes og i givet fald, hvilke ledningsejere den skal omfatte.

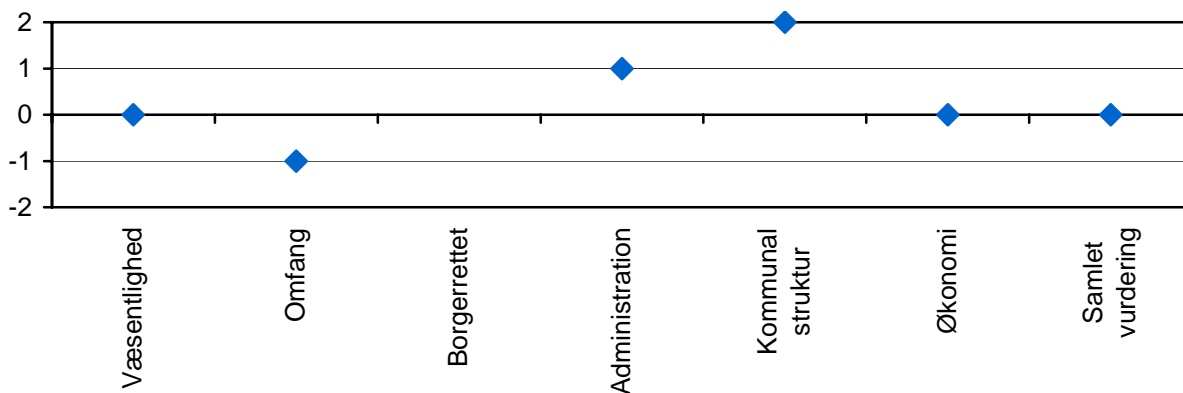
Forslaget skal ses i sammenhæng med den tilsvarende tvistbestemmelse i privatvejslovens § 52, stk. 3, samt de øvrige tvistbestemmelser i vejlovgivningen. En afgrænsning af, hvornår tvistinstrumentet kan finde anvendelse, må ses samlet for bestemmelserne, og arbejdet forventes at få et vist omfang og kompleksitet.

Spørgsmålet om, hvor stor betydning en ændring af bestemmelserne om tvister vedrørende ledninger i vejareal vil have for borgerne i vid forstand, afhænger af, hvilke ledningsejere der skal være omfattet af de nye bestemmelser.

En præcisering af tvistreglerne må forventes at kunne give mindre administration og dermed en økonomisk besparelse for Trafikministeriet, herunder Vejdirektoratet.

Den fremtidige kommunale struktur har ikke betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget gives samlet set middel prioritet.



Vejlovens § 8, stk. 2, vejregister

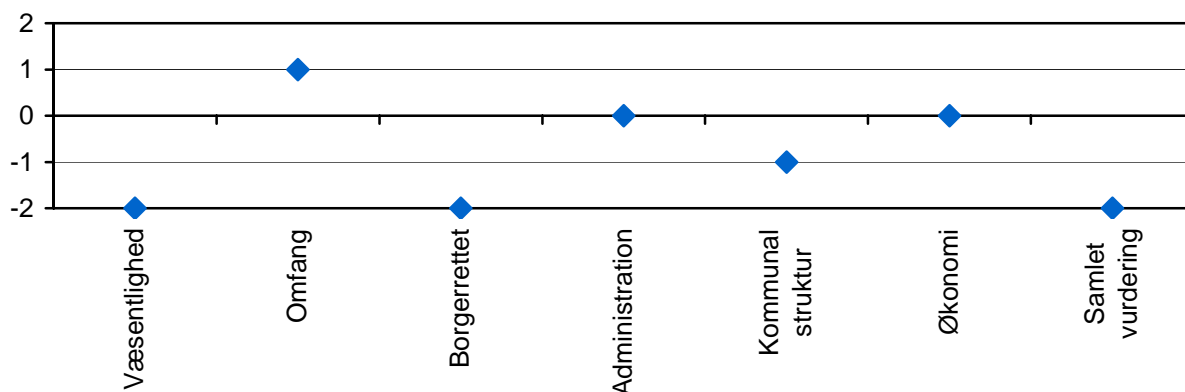
Ifølge vejlovens § 8, stk. 1, skal alle vejbestyrelser udarbejde fortegnelser over samtlige offentlige veje under deres bestyrelse.

Ifølge vejlovens § 8, stk. 2, skal amterne herudover føre et samlet register for samtlige kommuneveje i amtsråds kredsen og Trafikministeriet et samlet register over landeveje.

Vejdirektoratet har iværksat initiativer, som på længere sigt kan bidrage til at lette udarbejdelsen af og adgangen til ensartede vejregistre for alle veje i Danmark. I samarbejde med Kort- og Matrikelstyrelsen er det således planen at etablere "Danmarks Veje" som en entydig kobling mellem vejinformation og den geografiske beliggenhed vist på kort. Endvidere udarbejder Vejdirektoratet en årlig længdeopgørelse "Længden af offentlige veje". Herudover er der i samarbejde mellem Vejdirektoratet, Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening etableret en fælles internetadgang til vej- og trafikinformation i Danmark i form af en fælles Vejportal. Såfremt amternes registrering af kommunevejene bortfalder, vil Vejdirektoratet, i hvert fald på kortere sigt, blive påført ekstra arbejde med at indhente oplysninger fra samtlige kommuner i stedet for fra amterne.

Da reglerne, som de er udformet i dag, foreskriver en dobbeltregistrering, bør det overvejes, om eventuelle problemer med indhentelse af oplysninger, vil kunne løses på anden måde.

Forslaget er af mindre væsentlighed, men må dog forventes at formindske de kommunale myndigheders administration. Arbejdet med forslaget vurderes at være af mindre omfang og forslaget har ikke betydning for borgerne. Bestemmelsen vil eventuelt skulle omformuleres i forbindelse med en ny kommunal struktur. En ændret kommunal struktur vil endvidere få betydning for antallet af enheder, hvorfra Vejdirektoratet indhenter oplysninger, jf. ovenfor. Den administrative gevinst vil eventuelt give sig udslag i en økonomisk besparelse. Samlet set vurderes forslaget at være af mindre betydning.



Vejlovens § 13, bestemmelser om, at veje kan forbeholdes visse arter af offentlig færdsel

Bestemmelsen giver vejbestyrelserne mulighed for at bestemme, at en vej skal forbeholdes visse arter af offentlig færdsel. Inden beslutning træffes, skal der dog forhandles med politiet.

For hovedlandeveje gælder, at beslutningen træffes af trafikministeren efter forhandling med justitsministeren.

Bestemmelsen tager primært sigte på etablering af motorveje og motortrafikveje.

Bestemmelsen forudsætter efter sin ordlyd, at beslutningen kun kan træffes i forbindelse med anlæg af nye veje og ombygning af bestående veje.

Færdselslovens § 91, stk. 1, 2. pkt., indeholder ligeledes en bestemmelse om udlæg af motortrafikveje. Efter denne bestemmelse træffes beslutningen dog af politiet med samtykke fra vejbestyrelsen.

Det fremgår ikke udtrykkeligt af færdselslovens § 91, stk. 1, 2. pkt., at den kun omfatter de tilfælde, hvor en vej, der er under ombygning, bliver motortrafikvej, men den kommenterede færdselslov synes at forudsætte dette.

Der er således tilsyneladende, en kompetencedivergens mellem de to bestemmelser. Hertil kommer, at anlæg eller ombygning af en hovedlandevej ofte sker ved anlægslov, hvoraf det også vil fremgå, at vejen skal være motorvej eller motortrafikvej. Hvis en ombygning ikke sker ved anlægslov, vil der være en bevilling til arbejdet på finansloven, hvor det normalt vil være oplyst, om vejen ombygges til motortrafikvej.

Bestemmelsen i vejlovens § 13, om at trafikministeren skal forhandle med justitsministeren, synes derfor overflødig. Hertil kommer, at det vil være rimeligt at overveje, om kompetenceforholdene mellem vejbestyrelserne og politiet bør tydeliggøres og fastsættes entydigt.

I den forbindelse må man også være opmærksom på færdselslovens § 100, hvorefter politiets samtykke kræves til visse vejarbejder, herunder også ombygning til motortrafikvej (i princippet i alle tilfælde, idet det er antaget, at det er politiet der afgør, om politiets samtykke skal indhentes). Det forekommer uhensigtsmæssigt, at det ikke fremgår udtrykkeligt af vejloven, ligesom der også kan rejses tvivl om bestemmelsens anvendelse ved anlægsarbejder eller ombygninger, der fremgår af særlig lov f.eks. anlægslov eller finanslov.

Bestemmelsen har i praksis ikke givet anledning til de store problemer, men den bør af ordensmæssige grunde ændres, således at det tydeligt fremgår, hvilke situationer bestemmelsen regulerer, samt at kompetenceforholdene mellem trafikministeren og justitsministeren afklares.

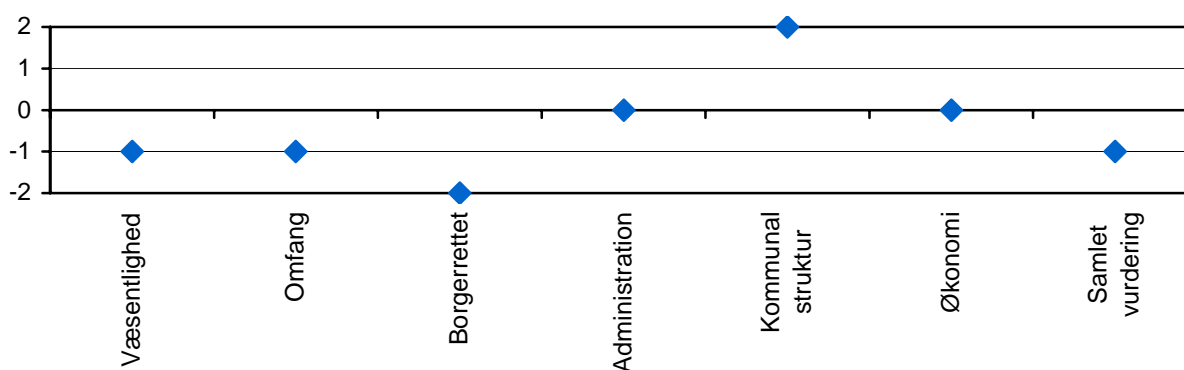
Arbejdet med ændringen vil få et vist omfang, bl.a. fordi Justitsministeriet skal inddrages vedrørende kompetenceforholdene.

Forslaget er ikke borgerrettet.

Forslaget forventes at være administrativt og økonomisk neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur har ikke betydning for arbejdet med forslaget.

Samlet vurderes forslaget at skulle prioriteres under middel.



Vejlovens kapitel 3, vejplanlægning

Bestemmelserne i vejlovens kapitel 3 om vejplanlægning hidrører i alt væsentligt fra vejlovsændringen i 1971, der tog sigte på at bringe vejvæsenets administrationsforhold i overensstemmelse med den ændrede struktur på det kommunale område som følge af kommunalreformen. Hovedelementet i nyordningen var opdelingen af de offentlige veje i tre klasser, som hører under henholdsvis statens, amtskommunernes og kommunernes bestyrelse, således at disse myndigheder hver for sig bærer den økonomiske byrde ved de under dem hørende veje.

I konsekvens heraf lægger bestemmelserne om vejplanlægning ansvaret for udarbejdelse af vejplaner på de respektive vejbestyrelser hver for deres vejnet. Dette planarbejde forudsættes

dog at foregå i snæver tilknytning til den sammenfattende planlægning i området, dvs. i overensstemmelse med reglerne i planlovgivningen, der på tidspunktet for vejlovens tilblivelse omfattede flere forskellige love. En række af bestemmelserne i kapitel 3 sikrer, at der sker den nødvendige koordination mellem de forskellige vejbestyrelses vejplaner.

Siden vejlovsændringen i 1971 er planlovgivningen ændret og udbygget bl.a. som følge af VVM-direktivet, således at al planlægning vedrørende fysiske forhold, miljø og infrastruktur nu indgår som en del af planloven. Det er således i planloven foreskrevet, at regionplaner og kommuneplaner skal indeholde retningslinier om større trafik anlæg og trafikbetjening. Som lovgivningen er indrettet i dag, gælder vejlovens regler om planlægning af nye vejanlæg ”ved siden” af reglerne i planloven.

Tilkendegivelser fra amter og kommuner tyder på, at disse anser udarbejdelsen af vejplaner for henholdsvis landeveje (amtsveje) og kommuneveje som en integreret del af planlovgivningen og betragter vejlovens regler om vejplanlægning som værende uden reel betydning. Det kan samtidig konstateres, at mange amter og kommuner - muligvis flertallet - ikke udarbejder særskilte vejplaner, således som vejloven bestemmer, og at lovens regler om bl.a. førelse af fortegnelser over vejplaner (§ 30) ikke efterleves i praksis. Det kan endvidere konstateres, at bemyndigelsen i § 31, hvorefter trafikministeren kan fastsætte nærmere forskrifter for offentliggørelse af vejbestyrelsernes vejplaner og for udformningen af vejplanfortegnelserne, aldrig er blevet udnyttet.

Der bør på denne baggrund foretages en nærmere gennemgang af bestemmelserne i kapitel 3 med henblik på en vurdering af samspillet med planlovgivningen. I overvejelserne bør også indgå sammenhængen med vejlovens § 7, hvorefter trafikministeren er ansvarlig for en sammenfattende vej- og trafikplanlægning, samt at der foretages de undersøgelser, som er nødvendige herfor.

Det vurderes ikke umiddelbart muligt eller hensigtsmæssigt blot at ophæve bestemmelserne i kapitel 3, idet en række andre bestemmelser i vejloven er baseret på tilstedeværelsen af bestemmelserne om vejplaner. Det gælder eksempelvis § 35 om sikring af nye veje ved byggelinier og § 36 om vejbestyrelsernes mulighed for at nedlægge forbud mod byggeri, der kan medføre urimelige udgifter til et vejanlægs senere gennemførelse. Også sammenhængen til disse bestemmelser må overvejes nærmere.

Ved vurderingen af behovet for ændring af kapitel 3 om vejplanlægning, må der på den ene side henses til, at bestemmelserne bør være i overensstemmelse med planlovens regler, således at der sikres en sammenhængende planlægning. På den anden side må henses til, at bestemmelserne kun har indirekte betydning for borgerne, da de alene retter sig mod vejbestyrelserne, dvs. offentlige myndigheder, og at vejbestyrelserne ikke synes at betragte det forhold, at reglerne muligvis ikke er helt ”up to date”, som værende noget større problem i den daglige administration. Det sidste må formentlig tilskrives overlappet til planloven. De amtskommunale og kommunale vejbestyrelser foretager således ”vejplanlægning” i forbindelse med region- og kommuneplanlægningen, og tillægger derfor ikke generelt planlægningsbestemmelserne i vejloven nogen større selvstændig betydning.

Da planlægningsbestemmelserne retter sig mod vejbestyrelserne, har overvejelserne om ændring af bestemmelserne en meget nær sammenhæng med den fremtidige kommunale struktur. Det anbefales derfor, at yderligere overvejelser om ændring af bestemmelserne foreløbig afventer implementeringen af den fremtidige kommunale struktur.

Forslaget vurderes at have en vis væsentlighed.

Arbejdet med forslaget forventes at få et væsentligt omfang, både på grund af forslaget som sådan og på grund af forslagets sammenhæng med vejlovens § 7, § 35 og § 36, samt planlovens regler.

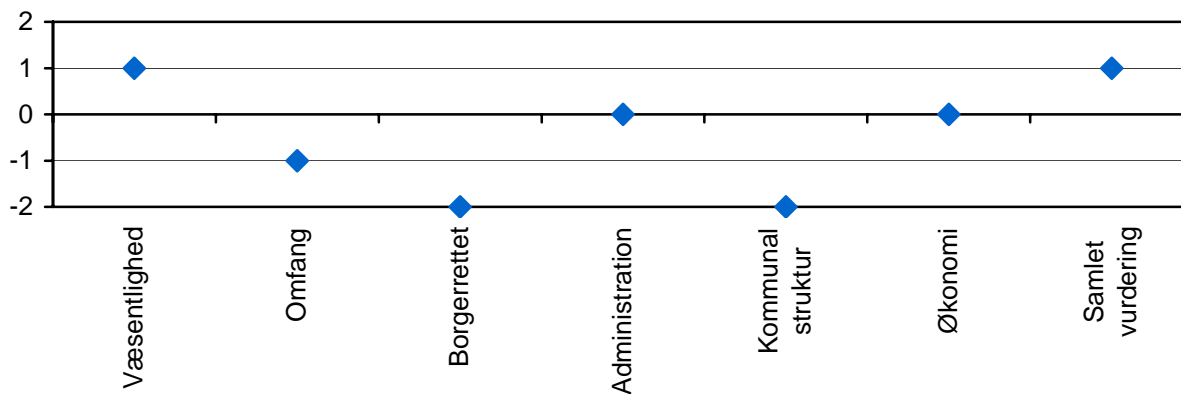
Forslaget er ikke direkte borgerrettet. Borgerne kan dog have en interesse i at kunne gøre sig bekendt med den langsigtede vejplanlægning.

Forslaget forventes umiddelbart at være administrativt neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur er af væsentlig betydning for dette forslag, herunder eventuelle relevante ændringer i planlovgivningen.

En ændring af planlægningsbestemmelserne forventes umiddelbart ikke at ville have økonomiske konsekvenser for hverken borgere eller myndigheder.

Samlet set prioriteres forslaget over middel.



Vejlovens § 57, stk. 2, tidsbegrænset udpegning af taksationskommissionernes formænd

Det bør overvejes at tidsbegrænse udnævnelsen af formændene for taksationskommissionerne, p.t. 16 kommissioner, til en 6-årig periode. Herved vil reglerne om funktionsperiode for taksationskommissionernes formænd være i overensstemmelse med reglerne for formændene for overtaksationskommissionerne, som er 2. instansen efter vejloven. Det skal bemærkes, at en tilsvarende tidsbegrænsning af udnævnelsen af formænd findes i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom § 7.

Forslaget er set i denne sammenhæng af mindre væsentlighed.

Arbejdet med forslaget forventes at være af mindre omfang.

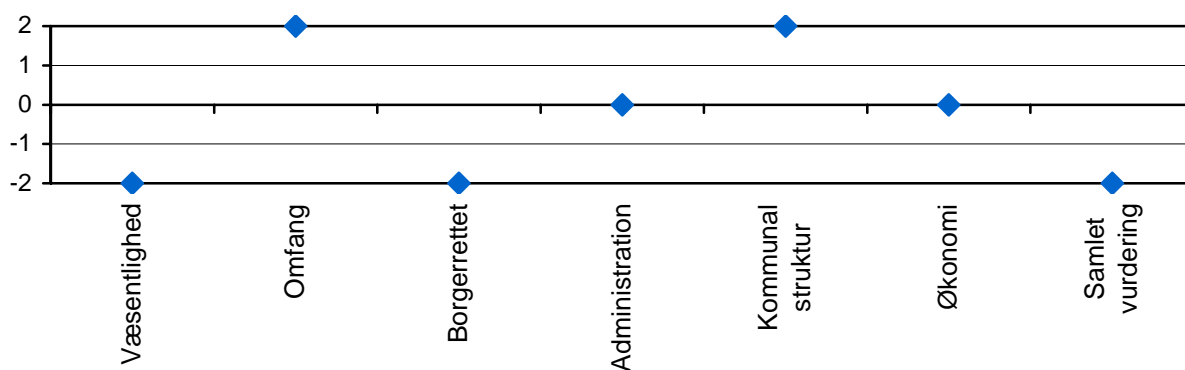
Forslaget har ikke direkte betydning for borgerne, når der ses bort fra de personer, som udnævnes til formænd.

Forslaget forventes at medføre en mindre, næsten ubetydelig forøgelse af Trafikministeriets administration, da det vil betyde, at formændene skal udnævnes hvert 6. år.

Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser.

Samlet set vurderes det, at forslaget ikke er påtrængende, og forslaget prioriteres derfor under middel.



Vejlovens § 67, stempelafgift

Efter at stempelafgiften ved overdragelse af fast ejendom i 1999 blev ophævet og erstattet af en yderligere tinglysningsafgift, synes bestemmelsen uden indhold. Bestemmelsen bør derfor ophæves af ordensmæssige grunde.

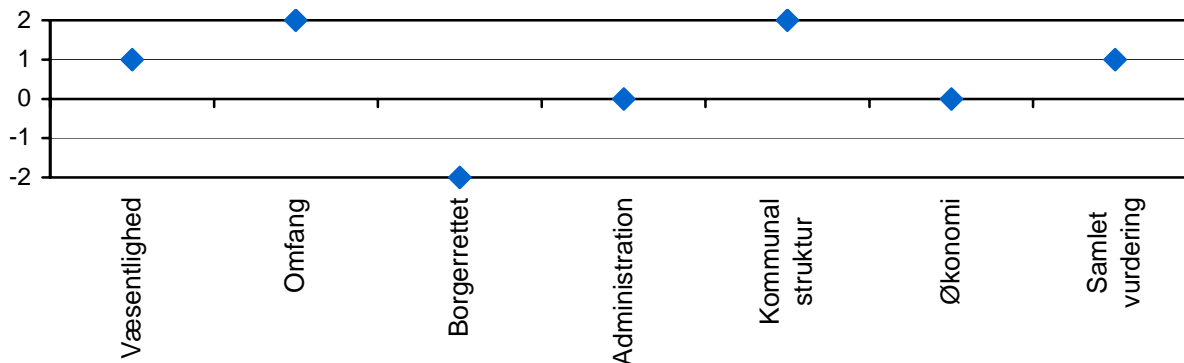
En ophævelse af bestemmelsen bør ses i sammenhæng med § 30 i lov om fremgangsmåden vedrørende fast ejendom, men arbejdet med forslaget forventes ikke at få et væsentligt omfang.

Bestemmelsen har ikke direkte betydning for borgerne.

Da bestemmelsen er uden indhold, vil en ophævelse ikke i sig selv medføre øget administration eller øgede udgifter.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget medtages af ordensmæssige grunde og må derfor samlet set gives en vis prioritet, da bestemmelsen vil kunne give anledning til misforståelser.



Vejlovens § 69 m.fl., erstatning for forringede adgangsforhold ved nyanlæg af veje mv.

Trafikministeriet nedsatte i 1997 et ”Ekspertudvalg” på baggrund af kritik af erstatningspraksis i forbindelse med større anlægsarbejder. Kritikken var dels rettet mod gældende praksis vedrørende ulemper ved nærhed, navnlig støjgener, dels mod erstatningspraksis for en række ulemper, der følger af væsentlige omlægninger af adgangsforholdene til ejendomme, der berøres af nye vejanlæg.

Udvalget afgav i 2000 betænkning nr. 1391, hvori udvalget foreslog en revision af vejlovens § 69, der dels tydeliggør bestemmelsens formål, dels indeholder en løsning for de grundejere, der i ganske særlig grad lider tab som følge af afsides beliggenhed og/eller øgede udgifter til vejvedligeholdelse, dels indeholder en løsning på ”omvejs”-problemet.

Udvalget har desuden foreslået en ændring af vejlovens § 56, som indebærer en forøget mulighed for at få erstatningsspørgsmål prøvet af taksationskommissionerne.

Forslaget vurderes at være væsentligt. I denne sammenhæng lægges vægt på, at der tidligere har været et udvalgsarbejde om lovændringen.

Forslaget er relativt gennearbejdet, selvom høringssvarene, som fremkom i forbindelse med høringen over betænkningen, har givet grundlag for yderligere overvejelser. Desuden er de finansielle spørgsmål i forbindelse med en ændring af vejlovens § 69 så centrale, at de bør afklares inden fremsættelsen af et eventuelt lovforslag. Arbejdet med forslaget kan således ikke betragtes som afsluttet.

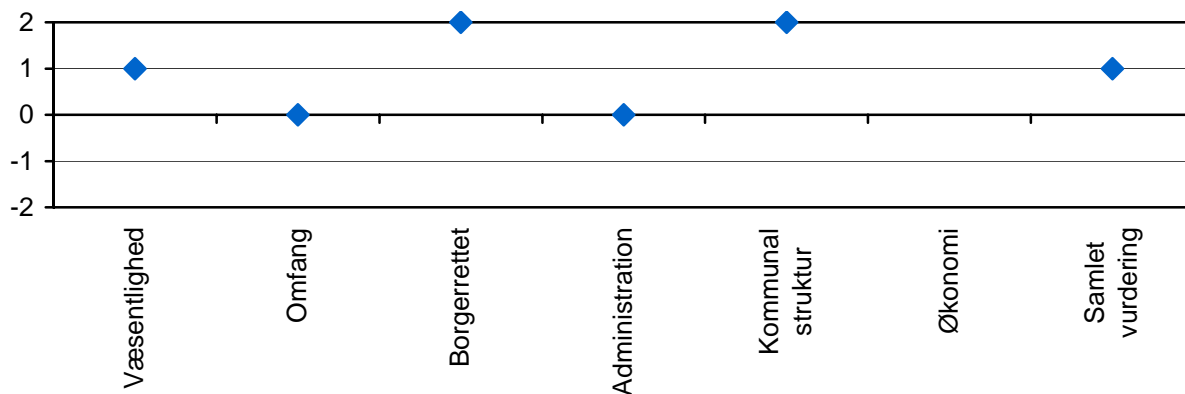
Forslaget har positiv betydning for borgerne.

Forslaget vurderes ikke at medføre yderligere administration.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

De økonomiske konsekvenser af forslaget er uafklarede, da betænkningen ikke gør op med økonomien.

Samlet set vurderes forslaget at kunne fremmes under forudsætning af, at der findes en afklaring omkring økonomien i forslaget.



Vejlovens § 71, stk. 3, benyttelse af overkørsler

Spørgsmålet om vejbestyrelsens hjemmel til at kræve overkørsler ændret eller fjernet i forbindelse med matrikulære *sammenlægninger* rejses af og til over for Vejdirektoratet, idet sammenlægninger ikke er nævnt i vejlovens § 71, stk. 3.

I praksis er det antaget, at den fornødne hjemmel til at stille krav om ændrede overkørselsforhold, i forbindelse med alle matrikulære forandringer, findes i vejlovens § 71, stk. 1, hvorefter overkørsler og overgange til offentlig vej ikke uden vejbestyrelsens tilladelse må benyttes til adgang for andre ejendomme end dem, for hvilke de er anlagt.

Bestemmelsen i vejlovens § 71, stk. 3, fik sin nuværende formulering ved lov nr. 138 af 7. marts 1990 om ændring af forskellige bestemmelser (konsekvensændringer som følge af udstykning og anden registrering i matriklen). Det fremgår af bemærkningerne til lovændringen, at forslaget er en konsekvens af definitionerne i kapitel 1 til den nye udstykningslov. Det fremgår imidlertid ikke af bemærkningerne, hvorfor sammenlægninger ikke er nævnt udtrykkeligt i § 71, stk. 3.

Det bør overvejes at ændre bestemmelsen af ordensmæssige grunde, således at bestemmelsen udtrykkelig kommer til at omfatte alle fire former for matrikulære ændringer, der er omtalt i udstykningslovens §§ 5-8. Det vil være nødvendigt at drøfte dette nærmere med Kort- og Matrikelstyrelsen.

Da der alene er tale om en tydeliggørelse af bestemmelsen i overensstemmelse med gældende fortolkningspraksis, kan en ændring af bestemmelsen næppe anses for at være påtrængende og derfor heller ikke væsentlig.

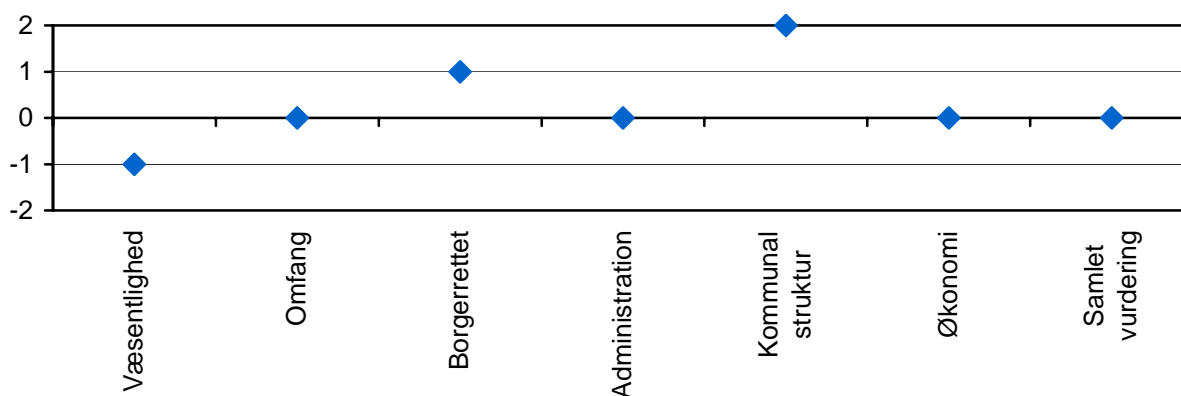
Selvom forslaget alene drejer sig om en tilføjelse af ordet ”sammenlægninger” i bestemmelsens stk. 3, kan det ikke udelukkes, at arbejdet med forslaget vil kunne få et vist omfang, bl.a. fordi en ændring vil skulle drøftes med Kort- og Matrikelstyrelsen.

En ændring af bestemmelsen vil tydeliggøre, at der også ved matrikulære sammenlægninger kan kræves ændring af adgangsforholdene, og dermed gøre bestemmelsen lettere forståelig for borgerne.

Forslaget vil ikke medføre yderligere administration, ligesom forslaget må anses for at være økonomisk neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Samlet set må forslaget først og fremmest skulle fremmes af ordensmæssige grunde.



Vejlovens § 72 f, "adgangsbestemmelser"

Der bør indføres en definition af ”adgangsbegrænsning” i vejlovens § 72 f. Der henvises til bemærkningerne nedenfor vedrørende det tilsvarende forslag i relation til vintervedligeholdelseslovens § 6, stk. 1 og 2.

Vejlovens kapitel 7, forholdet til jernbaner

Bestemmelserne om beslutningskompetence og finansiering af sikkerhedsforbedringer i jernbaneoverkørsler er, bl.a. som følge af den ændrede opgavefordeling på jernbaneområdet, ikke tidssvarende og har i visse henseender vist sig at være uhensigtsmæssige.

Det bør overvejes, i hvilket omfang bestemmelserne i kapitlet bør revideres, eller om en del af uhensigtsmæssighederne kan afhjælpes ved en ændring af de administrative regler. I forbindelse med en gennemgang af området synes det umiddelbart hensigtsmæssigt at overveje, om der er mulighed for at sanere ud i antallet af aktører på overkørselsområdet, samtidigt med at der skabes større klarhed over kompetenceforholdene på området.

Indtil overvejelserne om, hvorvidt det er tilstrækkeligt med en ændring af de administrative regler på området er afsluttet, vurderes en ændring af lovreglerne på nuværende tidspunkt at være af mindre væsentlighed.

Regelarbejdet må forventes at få et større omfang, bl.a. fordi der er mange aktører på området, bl.a. vejmyndighederne (Vejdirektoratet, amterne og kommunerne), privatbanerne, Banedanmark, Jernbanetilsynet og Vejdirektoratet som godkendelsesmyndighed, jf. kapitel 7 i lov om offentlige veje. Samtidig gør sammenspillet mellem lovgivning på jernbaneområdet og vejområdet, mellem ny og gammel lovgivning og mellem speciel og generel lovgivning det vanskeligt at skabe et hurtigt og entydigt overblik over området.

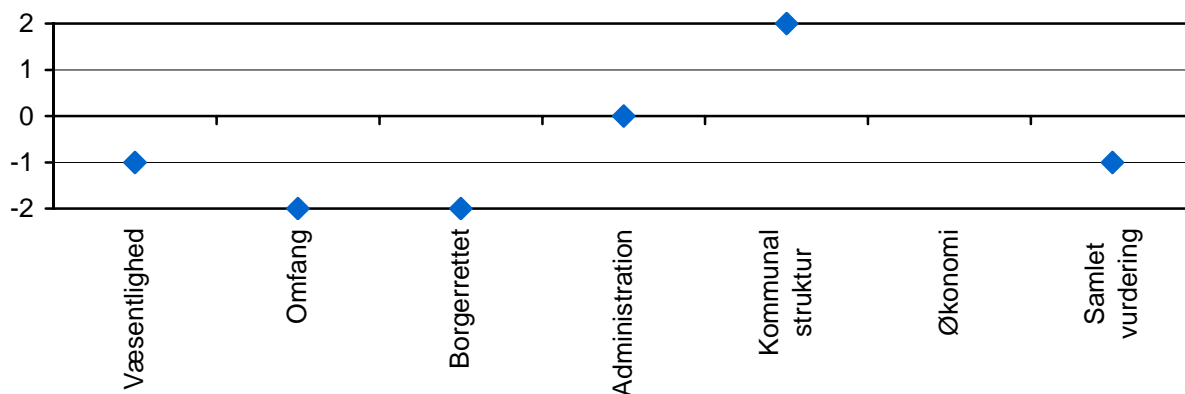
En lovændring vil sandsynligvis ikke få direkte betydning for borgerne.

Afhængig af hvilken løsning der vælges, vil en ændring kunne betyde administrative lettelser.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være af underordnet betydning i denne sammenhæng.

På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at vurdere, om et eventuelt lovforslag vil få økonomiske konsekvenser.

Da ministeriet i første omgang vil overveje, om de nødvendige præciseringer i tilstrækkeligt omfang kan ske via de administrativt fastsatte regler, vurderes der ikke at være behov for en lovændring på nuværende tidspunkt.



Vejlovens kapitel 11, forskellig råden over offentlige veje

Vejbestyrelserne har en almindelig rådighedsret over de offentlige vejarealer. Denne rådighedsret indebærer, at vejbestyrelserne har ejerlignende beføjelser over vejarealet.

Bestemmelserne i vejlovens kapitel 11, der er udslag af ovennævnte rådighedsret, vedrører forskellig råden over offentlige veje, dvs. råden, der har andre formål end vejformål, som f.eks. opgravning, anbringelse af private støjskærme, materiel mv. og ledningsarbejder mv. Disse bestemmelser klargør, for så vidt angår de i bestemmelserne i kapitel 11 omhandlede former for råden, at den særlige råden kræver vejbestyrelsens tilladelse.

Etablering af en lyskasse eller trappeskakt i et offentligt vejareal er et eksempel på en særlig råden, der kræver vejbestyrelsens godkendelse.

Spørgsmålet om, hvem der skal vedligeholde den pågældende lyskasse eller anden vejfremmed indretning på, over og i vejarealet, herunder indretninger der er etableret som vilkår i forbindelse med en tilladelse til den pågældende råden, f.eks. en afskærmning af en lyskasse, og fjerne sådanne indretninger mv. i tilfælde af, at de bliver til fare eller ulempe for dem, der færdes på vejen, rejses ind imellem over for Vejdirektoratet. Det samme er tilfældet for så vidt angår flytning af andre vejfremmede indretninger end ledninger i forbindelse med vejarbejder (regulering, omlægning mv.).

Det kunne overvejes at indføre bestemmelser i kapitel 11 om "gæsternes" forpligtelse til i mangel af aftaler mellem vejbestyrelserne og "gæsterne" at vedligeholde de vejfremmede indretninger mv. på, over og i vejen. Det samme gælder eventuelle indretninger etableret til opfyldelse af vilkår for tilladelsen, når vilkåret skal sikre forsvarlig færdsel. Herudover kunne det overvejes at tydeliggøre gæsteprincippets anvendelse ved nødvendig flytning af andre vejfremmede indretninger end ledninger.

Forslaget har en vis væsentlighed, idet forslaget indebærer, at retstilstanden kommer til at fremgå af lovens ordlyd.

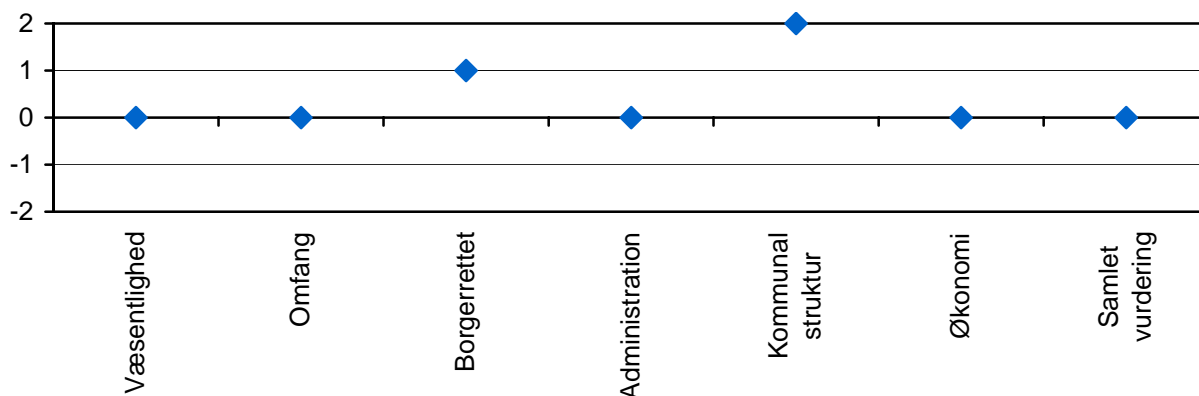
Omfanget af arbejdet med en ændring af bestemmelsen vurderes ikke at være helt uvæsentligt.

Selv om forslaget ikke forventes at ville ændre retstilstanden, har forslaget betydning for borgerne, da kapitel 11 omfatter borgernes råden over vejarealet, og da en ændring vil præcisere retstilstanden direkte i lovteksten.

Forslaget må antages at være administrativt og økonomisk neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Samlet set må forslaget have en vis prioritet.



Vejlovens § 103, stk. 2, beskæring af træer mv.

Bestemmelsen i vejlovens § 103, stk. 2, 1. pkt., åbner mulighed for, at vejbestyrelsen kan pålægge en lodsejer at fjerne, nedskære, opstamme eller studse træer mv. på, over og i vejareal.

En tilsvarende mulighed har vejbestyrelsen ifølge ordlyden af § 103, stk. 2, 2. pkt., for så vidt angår træer mv. ved vejarealet. I praksis fortolkes § 103, stk. 2, 2. pkt., således, at det alene er muligt for vejbestyrelserne at pålægge lodsejerne at beskære træer mv. ved vejarealet. Beplantningen må derimod ikke ødelægges eller fjernes helt. Det vil kræve ekspropriation.

Som følge heraf kan bestemmelsen heller ikke anvendes til at skabe oversigtsarealer. Hvis oversigt er det primære formål, må denne skabes via ekspropriation.

Bestemmelsen foreslås ændret, så den hidtidige fortolkning fremgår tydeligt af lovteksten.

Ved en ændring af bestemmelsens ordlyd opnås overensstemmelse mellem ordlyd og fortolkning. En ændring af bestemmelsen vurderes dog at være mindre påtrængende.

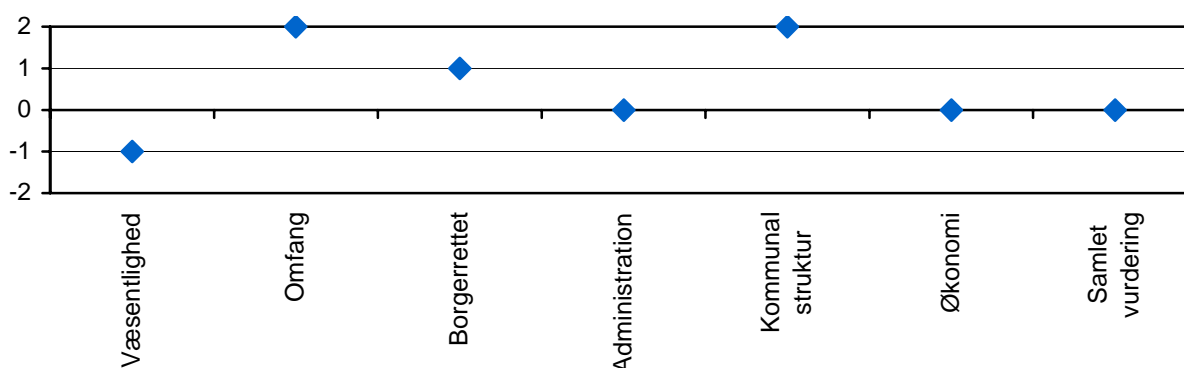
Omfanget af arbejdet med en ændring af bestemmelsen vil være begrænset, da det alene vil dreje sig om en mindre formuleringsændring.

Bestemmelsen vedrører indgreb, der kan rettes mod borgerne, så selv om forslaget alene indebærer en præcisering af bestemmelsen, får en ændring af bestemmelsen en vis betydning for borgerne.

Forslaget vil ikke medføre yderligere administration, ligesom forslaget må anses for at være økonomisk neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget fremmes af hensyn til den umiddelbare forståelse af lovteksten, og gives på denne baggrund middel prioritet.



Vejlovens § 106, "gæsteprincippet"

"Gæsteprincippet" er princippet om, at en ledningsejer, som har ledninger liggende gratis i et vejareal, må betale for ledningernes flytning, når vejejeren skal bruge arealet til vejformål.

Gæsteprincippet finder i dag kun anvendelse ved omlægning og regulering af en vej (vejformål), men ikke ved nedlæggelse af en vej.

I praksis har spørgsmålet, om hvem der skulle afholde udgiften til flytning af ledninger i en sti, været oppe i en tvist, hvor stien skulle nedlægges med henblik på arealets inddragelse i et rekreativt område. Trafikministeriet udtalte i sagen, at udgifterne ved flytningen af ledningerne måtte afholdes af vejbestyrelsen.

Der er argumenter, der taler både for og imod, at reglerne ændres således, at ledningsejeren skal afholde udgifterne til flytning af ledningerne, hvis vejen nedlægges.

For taler, at ledningsejeren gratis har sine ledninger liggende i vejarealet, og at det derfor er naturligt, at ledningen som "gæst" flytter sig uden udgift for ejeren, når ejeren ønsker at bruge arealet til andet formål, som nødvendiggør ledningens flytning.

Imod taler, at ledningsejeren, efter at have afholdt udgifterne til nedlægning af ledninger i vejarealet, af samfundsøkonomiske hensyn må kunne have en forventning om, ikke uden at væsentlige samfundshensyn taler herfor at blive pålagt en større uforudsigelig udgift til flytning af ledningen. I princippet er det ledningsejeren ligegyldigt, om ledningerne ligger i vejareal eller i et areal, der anvendes til andre formål, og ledningsejeren er normalt uden indflydelse på, at vejejeren som planmyndighed mv. bestemmer, at vejarealet i fremtiden skal anvendes på en måde, der er uforenelig med, at der ligger en ledning i arealet.

Set i sammenhæng med vejnettets omfang, er det relativt få veje, der nedlægges. På den anden side vil det være hensigtsmæssigt at få en regulering af forholdet i vejloven, enten i lovens kapitel 9 om nedlæggelse af veje eller i § 106 om ledninger.

Omfanget af arbejdet med forslaget må anses for at være væsentligt, idet et lovforslag skal løse konflikten mellem vejbestyrelsernes interesser og ledningsejernes modstående interesser, og en eventuel ændring bør derfor drøftes med disse.

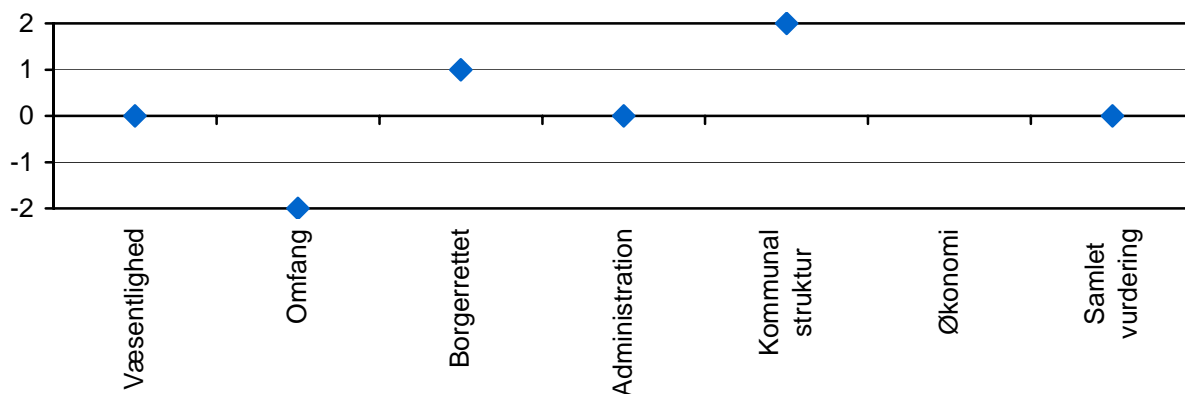
Da ledningsejere også kan være private juridiske personer vil forslaget til en vis grad være borgerrettet.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget antages ikke at give yderligere administration.

Økonomien vil afhænge af, hvem der skal betale for flytning af ledninger, når et vejareal nedlægges.

Samlet må forslaget gives middel prioritet.



Vejlovens § 106, andre problemstillinger

I relation til § 106 har der været rejst en række spørgsmål, der eventuelt vil kunne overvejes nærmere. Det drejer sig om spørgsmålet, om der skal indføres bestemmelser om flere ledninger i samme føringsrør mv., hjemmel til at vejbestyrelsen nedlægger sådanne rør og tager betaling for brug, samt om der skal indføres hjemmel til at opkræve betaling fra private ledningsejere for ledninger i vejarealet, det kunne f.eks. være i form af betaling for tilsyn i forbindelse med nedgravning eller for leje af vejarealet.

Forslaget har en vis væsentlighed, idet der i praksis er interesse for en afklaring af disse spørgsmål.

Forslaget indeholder mange forskellige forslag og elementer, som gør det komplekst og omfangsrigt. Arbejdet med forslaget vil desuden være omfangsrigt på grund af områdets interesser og de forskelligt rettede ønsker på området. I øvrigt kompliceres arbejdet med forslaget af sammenspillet med anden lovgivning, f.eks. på grund af konkurrenceretlige aspekter mv.

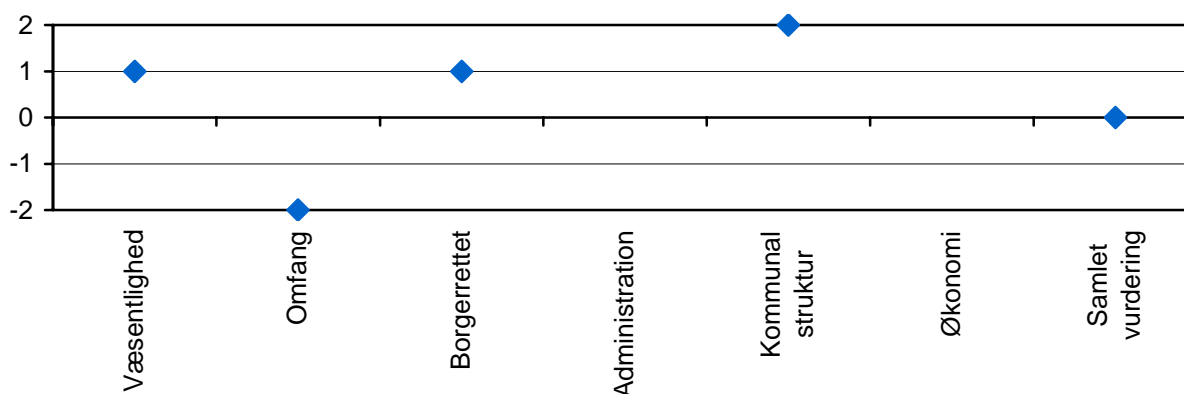
Da ledningsejere også kan være private juridiske personer er forslaget til en vis grad borgerrettet.

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere forslagens administrative betydning.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Afhængig af forslagens endelige udformning vil det kunne betyde forøgede udgifter for ledningsejerne og forøgede indtægter for vejbestyrrelserne.

Samlet set gives forslaget middel prioritet.



Vejlovens § 106, stk. 1, konsekvensændring

Bestemmelsen i vejlovens § 106, stk. 1 indeholder en henvisning til Hovedstadsrådet, der burde have været konsekvensændret i forbindelse med Hovedstadsrådets nedlæggelse og vandforsyningslovens ændring i den forbindelse.

Ændringen vil ikke være væsentlig. Der vil alene være tale om en konsekvensændring som følge af de ændrede kommunale forhold.

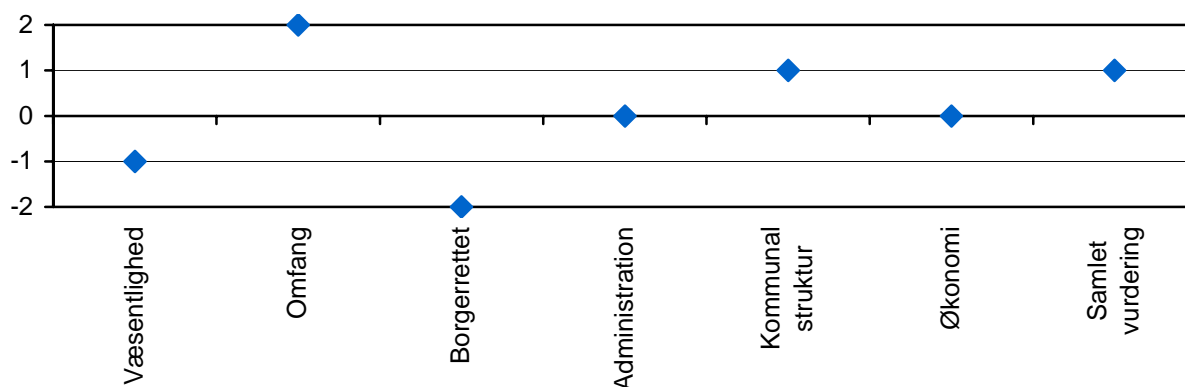
Omfanget af arbejdet med forslaget vil være begrænset.

Der vil ikke være administrative og økonomiske konsekvenser af forslaget.

Forslaget er ikke rettet mod borgerne.

Den fremtidige kommunale struktur vil muligvis få en beskedent indflydelse på arbejdet med forslaget.

Samlet set må forslaget have en vis prioritet af ordensmæssige grunde.



Vejlovens kapitel 12, nye regler om reklamering og udstilling langs veje mv.

En intern arbejdsgruppe i Vejdirektoratet – ”reklamegruppen”, nedsat i 1999 - har foreslået vejlovens § 34, stk. 1 og 3, ændret med henblik på at løse problemerne med den såkaldte ”tivolisering” af omgivelserne til det overordnede vejnet.

Baggrunden for arbejdet har været, at det i forbindelse med Vejdirektoratets administration har vist sig vanskeligt ved hjælp af de eksisterende love og regelsæt at fjerne eller begrænse den efter Vejdirektoratet opfattelse uhensigtsmæssige reklamering og udstillingsaktivitet langs motorvejene.

Gruppen er fremkommet med en løsning af disse problemer ved forslag til ændring i vejlovens § 34, stk. 1 og 3.

En anden mulighed kunne være at indføre bestemmelser i vejlovens kapitel 12, svarende til den norske vejlov, hvor der i 1996 blev indsat følgende bestemmelse: (Direkte citat i egen dansk oversættelse)

”§ 33. Reklameskilte eller lign. indretninger må ikke uden tilladelse placeres ved offentlig vej eller placeres således, at de er rettet mod trafikanterne eller er synlige for trafikanterne. Reklameskilte eller lignende indretning, som angiver navnet på en virksomhed eller angiver hvilken virksomhed der er tale om eller som på anden måde reklamerer for virksomheden, kan alligevel placeres på virksomhedens bygninger uden tilladelse. Finder vejbestyrelsen, at et sådant reklameskilt eller lign. indretning er farlig for trafikken, kan vejbestyrelsen give påbud om at fjerne dette efter reglerne i stk. 4.

Stk. 2. Tilladelse kan gives indtil videre eller for et bestemt tidsrum, hvis vejbestyrelsen finder, at reklameskiltet eller indretningen ikke vil være farlig for trafikken. Som trafikfarlig reklame forstås en indretning, som kan forveksles med et trafiksignal, et vejskilt eller en vejafmærkning eller hindrer den frie udsigt langs vejen, eller som kan flytte trafikanternes opmærksomhed væk fra vejen eller trafikken.

Stk. 3. Med henblik på at undgå fare for trafikanterne kan Trafikministeriet udstede forbud mod visse typer reklameskilte og lign. indretninger og mod at placere et sådant skilt eller indretning på visse steder eller ved visse vejstrækninger.

Stk. 4. Bliver reklameskilt eller lignende indretning placeret i strid med det, som er fastsat i eller bestemt med hjemmel i denne lov, eller bliver reklameskiltet eller indretningen ændret således, at de bliver i strid med loven, kan vejbestyrelsen straks sørge for, at de bliver fjernet, flyttet eller ændret. Den ansvarlige må da bære udgifterne, hvis vedkommende ikke selv sørger for at fjerne, flytte eller ændre reklameskiltet eller indretningen inden en fastsat frist. Hvis vejbestyrelsen finder det nødvendigt, af hensyn til sikkerheden i trafikken, kan forvaltningslovens krav om forudgående høring undlades.

Stk. 5. Afgørelser efter stk. 1, 2 og 4 bliver truffet af Vejdirektoratets regionskontorer for hovedlandeveje og landeveje og af kommunerne for kommuneveje.”

Det kunne overvejes at tilrette en eventuel dansk lovgivning således, at den alene omfatter de trafikalt mest betydende dele af vejnettet. Det kunne endvidere overvejes at indføre en maksimumgrænse (afstand fra vejen), inden for hvilken bestemmelsen finder anvendelse.

Vejbestyrelserne får efter den norske model en vidtgående mulighed for at foranledige reklameskilte og lignende indretninger fjernet ved vejene. Den norske vejlov har nu i en årrække fungeret med den nugældende ordlyd. Det vil derfor være muligt at trække på de norske myndigheders erfaringer.

Forslaget er væsentligt, idet det vil kunne begrænse den øgede reklamering langs vejene.

Omfanget af arbejdet med udarbejdelse af nye regler vil ikke være uvæsentligt, selv om man til en vis grad kan læne sig op ad den norske lovtæst. Man bør samtidig være opmærksom på færdselslovens § 99, naturbeskyttelseslovens § 21 og byggelovgivningen.

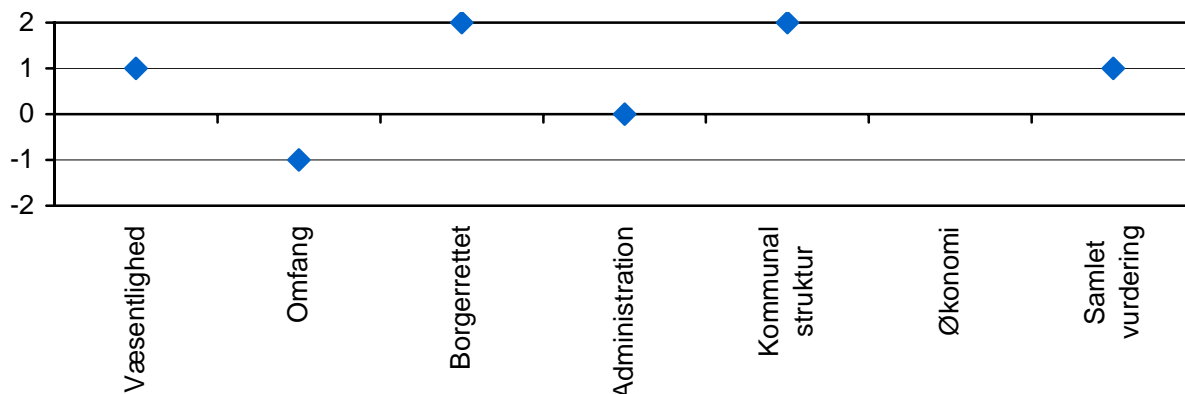
En sådan bestemmelse vil få direkte og væsentlig betydning for de borgere, der i dag reklamerer mv. ved vejene, idet vejbestyrelserne kan kræve reklamerne fjernet.

Bestemmelsen vil medføre administration for vejbestyrelserne, dog kun Vejdirektoratet, hvis forslaget alene skal omfatte de statslige veje. Vejdirektoratet forventer dog at kunne spare en del af den administration, der i dag medgår til kontakten til vejens naboer, politiet og andre myndigheder om problemernes løsning.

Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at vurdere de økonomiske konsekvenser af forslaget.

Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med forslaget.

Samlet set gives forslaget en vis prioritet.



Vejlovens kapitel 12, hegn langs veje

Konkrete sager har vist, at hegnsløven fortolkes således, at der er usikkerhed om, i hvilket omfang vejlovens bestemmelser eller hegnsløvens bestemmelser skal finde anvendelse i konkrete situationer. Det kunne være hensigtsmæssigt, at alle spørgsmål om hegn mod offentlig veje afgøres efter vejlovgivningen. Hegnsløven hører under Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri.

Det bør overvejes, hvor de nye bestemmelser i givet fald skal placeres i vejloven. Det kunne eksempelvis være i kapitel 12 under overskriften "Hegn mod vej" (§§ 111-111a) som en selvstændig paragraf.

Det kan endvidere overvejes, om der er behov for en ændring af vejlovens § 111, stk. 1, således at det kommer til at fremgå af loven - og ikke kun af cirkulæret til loven - at vejbestyrelsen kan kræve, at ejeren kan pålægges at betale for opsætning og vedligeholdelse af hegn.

Endelig bør det overvejes at ændre vejlovens § 111, stk. 3, således at det tydeligt kommer til at fremgå, at vejbestyrelsen også ved matrikulære *sammenlægninger* kan pålægge lodsejerne at opsætte og fremtidig vedligeholde hegn. Det vil formentligt være nødvendigt at drøfte dette med Kort- og Matrikelstyrelsen.

Bestemmelsen i stk. 3 fik - ligesom vejlovens § 71, stk. 3 - sin nuværende formulering ved lov nr. 138 af 7. marts 1990 om ændring af forskellige bestemmelser (konsekvensændringer som følge af udstykning og anden registrering i matriklen). Det fremgår af bemærkningerne til disse lovændringer, at forslagene er en konsekvens af definitionerne i kapitel 1 til den nye udstykningslov. Det fremgår imidlertid ikke af bemærkningerne, hvorfor sammenlægninger ikke blev udtrykkeligt nævnt i vejlovens § 111, stk. 3.

Sidstnævnte forslag vurderes isoleret set ikke at være specielt væsentlig, men bør indgå i de samlede overvejelser vedrørende bestemmelserne om hegn.

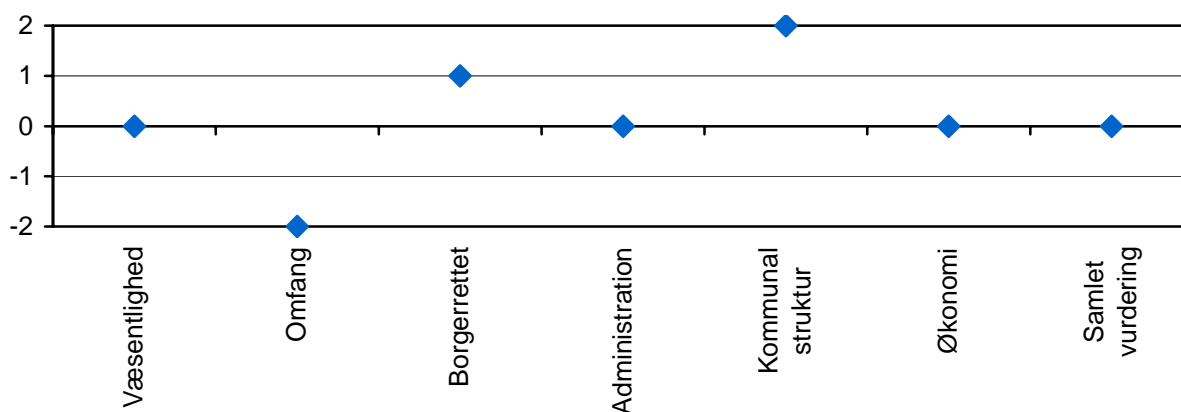
Arbejdet med en overførsel af hegnsreglerne til vejloven vil have et ikke uvæsentligt omfang, idet dette eventuelt tillige kræver ændringer i hegnslovgivningen, mens arbejdet med en ændring af vejlovens § 111, stk. 1 og 3, vil være mindre omfattende.

Forslagene har til hensigt at tydeliggøre bestemmelserne til gavn for såvel borgere som vejbestyrelser.

Det forventes ikke at indebære nogen øget administrativ byrde, ligesom forslaget må anses for at være økonomisk neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning i denne sammenhæng.

Den samlede vurdering er ikke høj, men forslaget bør have nogen opmærksomhed.



4.2. Lov om private fællesveje (privatvejsloven)

Privatvejslovens § 7, præcisering af klageadgang

Vejdirektoratet modtager hvert år en række klager, som afvises, fordi den der klager, efter de almindelige forvaltningsretlige regler, ikke er klageberettiget.

Som udgangspunkt har Vejdirektoratet hidtil lagt til grund, at det primært er den person, en afgørelse retter sig til og vejejer, der har en væsentlig, individuel og direkte interesse i sagens afgørelse, og som derfor kan klage over en afgørelse efter privatvejsloven. Andre – f.eks. naboer eller genboer med eller uden vejret til vejen – har i mange tilfælde, hvor afgørelsen ikke retter sig direkte mod dem, kun en mere indirekte interesse i sagens udfald set i forhold til formålet med privatvejsloven og kan derfor i almindelighed ikke påklage vejmyndighedens afgørelser.

Udlæg, anlæg og brug af private fællesveje er som udgangspunkt et privatretligt anliggende mellem ejeren af vejarealet og den eller de grundejere, der ønsker at råde over arealet til vejformål eller eventuelt andre formål.

Formålet med privatvejsloven er primært at sikre, at kommunerne kan styre disse privatretlige dispositioner ud fra færdselsmæssige, vejtekniske og planmæssige hensyn.

Det er derimod ikke formålet med loven, at kommunerne skal ændre forholdet mellem de private parter og skabe større rettigheder for den ene af disse aftalparter, og dermed heller ikke, at kommunerne skal afgøre eventuelle tvister mellem de private parter.

Det bør således overvejes, om det er muligt i lovteksten at præcisere den hidtidige praksis på dette område.

Det forekommer hverken rimeligt eller hensigtsmæssigt, at de vejberettigede grundejere skulle kunne klage over afgørelser i de situationer, hvor en grundejer ønsker at råde over et vejareal på en måde, hvor det efter almindelige privatretlige retsgrundsætninger i øvrigt vil kunne gøres uden samtykke fra de vejberettigede, men hvor loven kræver samtykke fra kommunen. Det vil for en grundejer næppe forekomme rimeligt, at de vejberettigede skal have indflydelse på hans dispositioner over vejdelen af ejendommen alene, fordi lovgivningen har fastsat bestemmelser om godkendelse, når formålet med godkendelseskravet er at varetage almene interesser og ikke at varetage de vejberettigedes private særinteresser.

Det samme gælder sager, hvor vejmyndigheden råder på samme måde over vejarealerne, som ejeren kunne have rådet over dem, uden samtykke fra de vejberettigede. Her træder kommunen ved sin afgørelse i ejerens sted af hensyn til almene interesser og ikke af hensyn til de vejberettigedes særinteresser.

Forslaget må betegnes som væsentligt, fordi det er væsentligt for både myndigheder og borgere, at klagereglerne er let forståelige og harmonerer med formålet med loven.

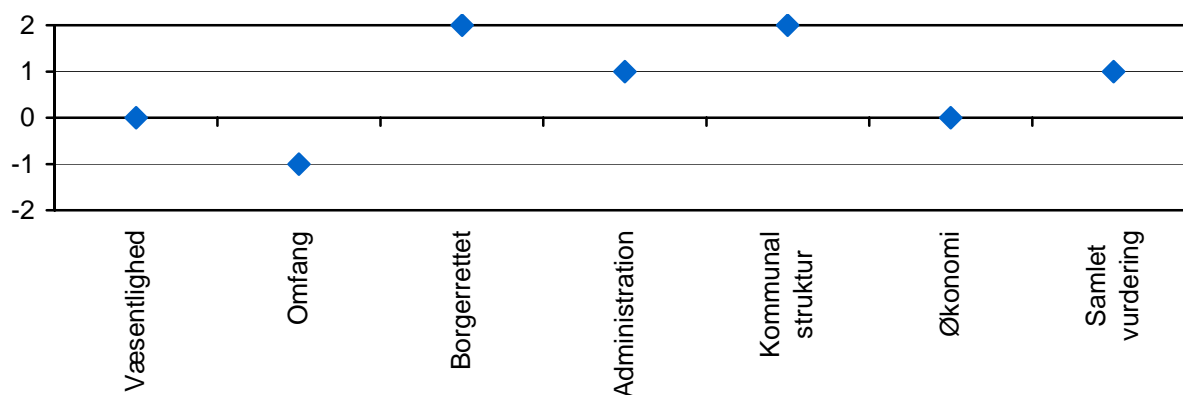
Der er lignende regler i den øvrige vejlovgivning, jf. vejlovens § 4, vejbidragslovens § 20 og vintervedligeholdelseslovens § 19. Klagereglerne i privatvejslovens § 7 bør ses i denne sammenhæng. Arbejdet med en ændring af klagereglerne vil derfor få et vist omfang. Desuden bør sammenhængen til den almindelige forvaltningsret overvejes.

Mulighederne for at klage og forståelsen heraf har direkte positiv betydning for borgerne.

Det må forventes, at en præcisering af reglerne vil medføre en lettelse i myndighedernes administration, da det må forventes at blive lettere at formidle forståelsen af mulighederne for at klage. Eventuelt vil dette også medføre færre klager. Det må i så fald forventes at medføre en økonomisk besparelse hos myndighederne.

Den fremtidige kommunale struktur har ikke betydning for forslaget til præcisering af klageadgangen.

Ved den samlede vurdering er lagt vægt på forslaget betydning for borgere og myndigheder, samt forslaget samspil med anden lovgivning.



Privatvejslovens afsnit II og III, sondringen mellem private fællesveje på landet og i byer og bymæssige områder

Det har vist sig, at der er grundlæggende forståelsesproblemer med sondringen mellem reglerne i afsnit II (reglerne for private fællesveje på landet) og reglerne i afsnit III (reglerne for private fællesveje i byer og bymæssige områder). Bestemmelsen i privatvejslovens § 13 er i dag afgørende for, efter hvilke bestemmelser (afsnit) en privat fællesvej kan/skal reguleres.

Det bør overvejes, om reglerne kan gøres mere brugervenlige.

Det kunne overvejes at ændre § 13, således at sommerhusområder automatisk vil være omfattet af byreglerne i afsnit III. En anden løsning kunne være at overveje, om opdelingen mellem landreglerne i afsnit II og byreglerne i afsnit III fortsat er hensigtsmæssig, eller om der skal være større ensartethed mellem reglerne for veje på landet og i byer.

I den forbindelse vil man også kunne overveje, hvilke regler der skal gælde for private fællesveje, der fra landzone fortsætter i byzone, samt veje, der både ligger i landzone og byzone, fordi zonegrænsen ligger i vejarealet.

Trafikministeriet og Vejdirektoratet har, særlig vedrørende istandsættelse og vedligeholdelse af veje på grænsen mellem afsnit II og III områder, siden 1978 anvendt en kombination af de to regelsæt. Denne kombination af de to regelsæt har Folketingets Ombudsmand tilsidesat som ulovlig, jf. Folketingets Ombudsmands beretning, 2001, side 495.

Når lovens regler anvendes uden den kombinerede brug, vil der kunne opstå en række urimelige situationer, hvor grundejere, der dårligt nok bruger en vej, kommer til at vedligeholde den af hensyn til andre brugere, der slider meget på vejen uden at betale til vedligeholdelsen.

Der vurderes derfor at være et væsentligt og delvist akut behov for at overveje, hvordan reglerne om betaling for istandsættelse af private fællesveje kan ændres. Det bør samtidig over-

vejes, om det er relevant helt eller delvist at opretholde den nuværende opdeling i afsnit II og III. Opdelingen og den store forskel på reglerne giver anledning til en del misforståelser og problemer i kommunerne. Alternativt kan det overvejes, om der i stedet er behov for at udbygge reglerne i afsnit II.

Folketingets Ombudsmands tilsidesættelse af den kombinerede brug af de to regelsæt kan også have betydning i forbindelse med:

- udgiftsfordeling i forbindelse med anlæg af nye veje i områder omfattet af privatvejslovens afsnit III (by) - både på vejmyndighedens og privates initiativ, jf. privatvejslovens § 39, stk. 2, og § 42,
- udgiftsfordeling i forbindelse med § 40-foranstaltninger (etablering af bl.a. opholds- og legeområder med henblik på forbedring af det trafikale miljø), jf. privatvejslovens § 44, stk. 2,
- udgiftsfordeling i forbindelse med vejbelysning, jf. privatvejslovens § 45, stk. 3, og
- udgiftsfordeling i forbindelse med fjernelse af beplantning, jf. privatvejslovens § 47.

Da vejbidragslovens gyldighedsområde er knyttet til privatvejslovens opdeling af vejene, vil overvejelser om ændring af disse bestemmelser også skulle knyttes sammen med overvejelser om ændringer i vejbidragsloven. En ændring af reglerne på dette område vurderes således at have et væsentligt omfang.

Arbejdet med forslaget om en mere gennemgribende vurdering af bestemmelserne i afsnit II og III vurderes at være væsentligt. Det vil kræve et større arbejde at gennemgå samtlige bestemmelser med henblik på at vurdere, om sondringen skal opretholdes, og i givet fald på hvilken måde. Regelændringerne skal i øvrigt overvejes nøje for at sikre, at der ikke opstår utilsigtede konsekvenser, hvis regelsættet gennemtænkes på ny. En gennemgang vil tillige indebære, at reglerne i vejbidragsloven skal gennemgås, jf. ovenfor.

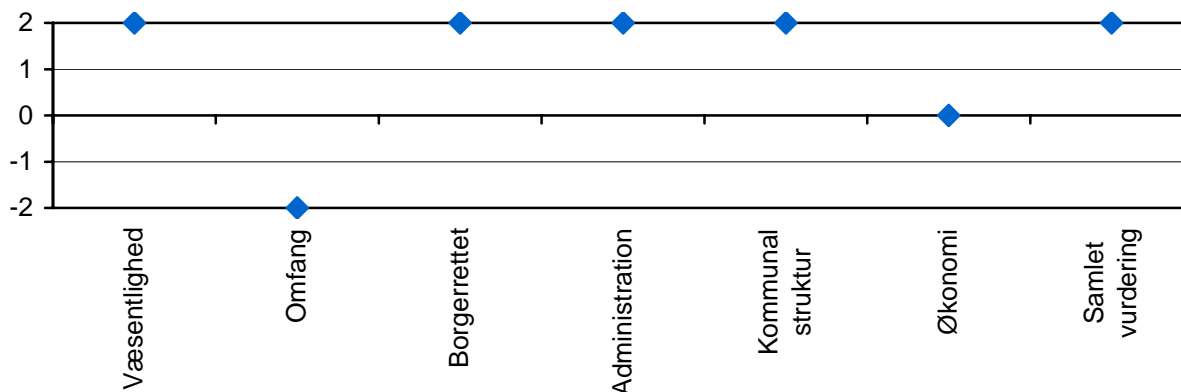
Den fremtidige kommunale struktur vurderes umiddelbart at være uden betydning for forslaget, men en entydig konklusion vanskeliggøres af, at forslaget har konsekvenser for andre regler.

En præcisering af reglerne må antages at give en væsentlig administrativ lettelse.

Forslaget vil være af direkte betydning for borgerne.

Forslaget vurderes umiddelbart at være økonomisk neutralt, idet det skal bemærkes, at forslaget dog kan betyde en ændret fordeling af udgifterne mellem de enkelte borgere.

Gennemgangen af disse afsnit i privatvejsloven vurderes at skulle prioriteres højt, især som følge af den ovenfor nævnte afgørelse fra Folketingets Ombudsmand.



Privatvejslovens afsnit II, private fællesveje på landet

Privatvejslovens § 15, stk. 3 og 4, samt § 16, stk. 1 og 2, procedurebestemmelser i forbindelse med afgørelser om istandsættelse

Folketingets Ombudsmand har i en afgørelse fra 17. september 2003 vedrørende et istandsættelsesarbejde omfattet af privatvejslovens afsnit II bl.a. givet udtryk for, at procedurereglerne i privatvejslovens afsnit II ikke stiller parterne lige så godt som forvaltningslovens partshøringsregler med hensyn til at få indsigt i det faktiske afgørelsesgrundlag, hvorfor forvaltningslovens § 19 (og/eller grundsætningerne i denne bestemmelse) skal iagttages ved siden af privatvejslovens procedureregler. Folketingets Ombudsmand sammenligner procedurereglerne i afsnit II med de tilsvarende procedureregler i privatvejslovens afsnit III, § 59. Folketingets Ombudsmand har i en tidligere afgørelse om sidstnævnte også givet udtryk for, at forvaltningslovens § 19 (og/eller grundsætningerne i denne bestemmelse) skal iagttages ved siden af privatvejslovens procedureregler.

Det kan overvejes, hvordan det nuværende samspil mellem de to regelsæt kan styrkes, herunder om procedurereglerne i privatvejsloven bør ændres, så de kan erstatte forvaltningslovens regler om partshøring og retten til at udtale sig, inden der træffes afgørelse, således at kommunerne kun skal anvende et sæt procedureregler i forbindelse med et istandsættelsesarbejde.

Forslaget tilsigter ikke at ændre borgernes retsstilling, men forslaget må forventes at mindske risikoen for fejl i sagsbehandlingen på dette område.

Arbejdet med forslaget forventes at få et væsentligt omfang, da ændringen skal dække både skrevne og uskrevne forvaltningsretlige principper. Forslaget har i øvrigt sammenhæng med overvejelserne vedrørende samme problemstilling i privatvejslovens afsnit III, jf. privatvejslovens § 59, stk. 1, 2 og 3.

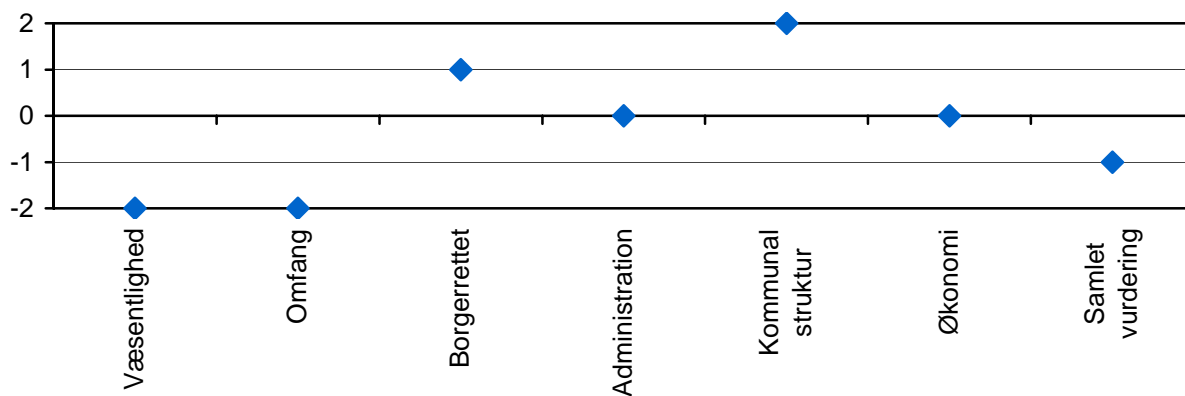
Da bestemmelsen vedrører borgernes rettigheder i sagsbehandlingen, må forslaget betegnes som direkte rettet mod borgerne.

Administrativt vil forslaget være relativt neutralt, da det i hovedsagen vil være en beskrivelse af de regler, som gælder i dag. En mindre administrativ lettelse må dog forventes, fordi reglerne vil være samlet et sted.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget forventes at være økonomisk neutralt.

Samlet set prioriteres forslaget under middel.



Privatvejslovens § 16, stk. 3, nr. 4, istandsættelse og vedligeholdelse

Efter denne bestemmelse skal en vejmyndigheds afgørelse om istandsættelse eller vedligeholdelse af en privat fællesvej bl.a. indeholde bestemmelse om ”hvem, der skal udføre den påbudte istandsættelse eller vedligeholdelse”.

Hverken lovteksten eller forarbejderne siger noget om, hvem der kan påbydes at gennemføre arbejderne, herunder om kommunen som vejmyndighed kan påtage sig at udføre arbejdet på grundejernes regning.

Klagemyndigheden har i nogle afgørelser tilkendegivet, at en kommune lovligt kan bestemme, at kommunen selv skal forestå arbejdet på de forpligtedes regning. Endvidere har klagemyndigheden ”set gennem fingrene med”, at kommunerne har truffet beslutning om selv at udføre arbejdet på de forpligtedes regning.

Denne retsopfattelse kan være både rimelig og hensigtsmæssig i særlige tilfælde, hvor der er tale om et helt konkret stykke arbejde, der skal udføres her og nu, f.eks. hvor det efter forholdene er åbenlyst, at grundejerne ikke vil udføre arbejdet, enten fordi de ikke kan blive enige, eller fordi arbejdet har en sådan karakter, at det vil være vanskeligt for grundejerne selv at forestå arbejdet, f.eks. et større asfalteringsarbejde.

Ifølge privatvejslovens § 20, stk. 1, kan kommunen påtage sig udførelsen af arbejdet mod vederlag fra samtlige vedligeholdelsespligtige, hvis vedligeholdelsespligtige grundejere, der repræsenterer 2/3 af den samlede værdi af de ydelser til vejens istandsættelse, der er pålagt i medfør af § 16, stk. 3, ønsker dette. Denne bestemmelse omfatter ikke kun konkrete "her og nu"-arbejder men også den fremtidige vedligeholdelse.

Det bør i forbindelse med de forestående ændringer af privatvejsloven præciseres, hvad der skal forstås ved ordet "hvem" i § 16, stk. 3, nr. 4, og i den forbindelse overvejes at indsætte en bestemmelse om, at kommunen kan påtage sig at udføre et konkret aktuelt arbejde, jf. § 61, stk. 1, afsnit III.

Forslaget har en vis væsentlighed og arbejdet med forslaget forventes at få et vist omfang.

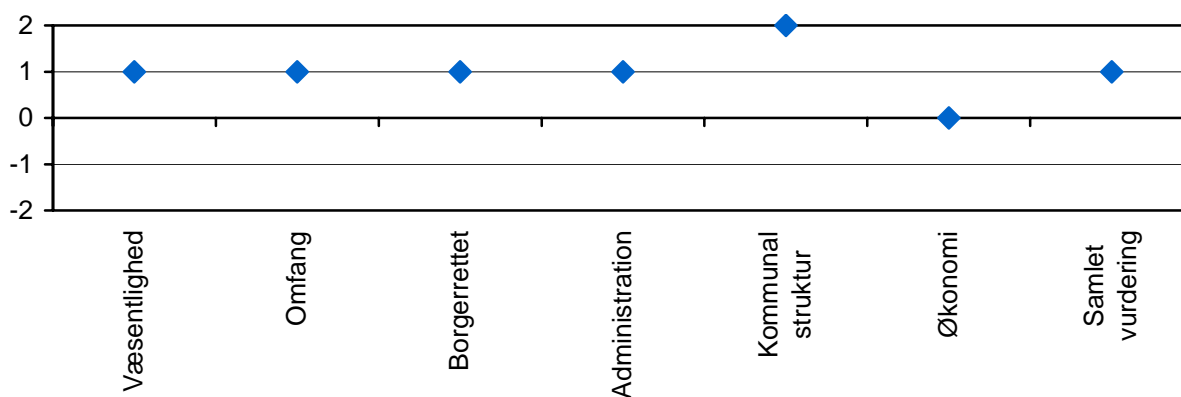
Forslaget har direkte betydning for borgerne, da det vedrører istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje.

Der vil blive tale om en administrativ lettelse for vejmyndighederne.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget vil være økonomisk neutralt.

Forslaget prioriteres samlet set over middel.



Privatvejslovens afsnit III, private fællesveje i byer og bymæssige områder

Privatvejslovens § 21, vejfortegnelser

Bestemmelsen i privatvejslovens § 21 pålægger vejmyndighederne at udfærdige en fortegnelse over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

I fortegnelsen skal medtages alle udlagte private fællesveje uafhængig af, om de er udlagt i medfør af privatvejslovens bestemmelser eller efter andre bestemmelser, f.eks. planlovens bestemmelser.

Det er ikke alle kommuner, der i praksis har udfærdiget en sådan vejfortegnelse.

Lovens bestemmelser knytter kun i ganske få tilfælde retsvirkninger til vejfortegnelsen, nemlig i privatvejslovens § 35 om retsvirkningen af et vejudlæg og i § 39 om anlæg af private fællesveje efter krav fra vejmyndigheden. Dette indebærer, at hvis et vejudlæg ikke er optaget på vejfortegnelsen, er det ikke muligt for vejmyndighederne at begrænse en grundejers råden over de arealer, der er udlagt til privat fællesvej. Hvis vejen er udlagt i en lokalplan, giver planloven dog den fornødne hjemmel. Det vil heller ikke være muligt at træffe bestemmelse om anlæg af en privat fællesvej, hvis vejudlægget ikke er optaget på en vejfortegnelse. I denne situation indeholder planloven ikke den nødvendige hjemmel til at kræve veje udlagt i lokalplan anlagt.

Det er meget almindeligt, at veje udlægges ved lokalplan i henhold til planloven. En række kommuner har kritiseret, at det er nødvendigt at optage en udlagt vej, der fremgår af en lokalplan, i vejfortegnelsen for at kunne kræve vejen anlagt.

Det bør overvejes, om det fortsat skal være et ubetinget krav, at vejen er optaget på vejfortegnelsen, eller om et endeligt udlæg i en lokalplan skal være tilstrækkeligt. Det kunne f.eks. overvejes at gøre privatvejslovens § 21 fakultativ - alternativt helt at ophæve bestemmelsen - idet der tillige efter privatvejslovens § 34, stk. 4, er en forpligtelse til at tinglyse vejudlæg.

Forslaget er mindre væsentligt.

Arbejdet med forslaget forventes ikke i sig selv at være at særligt stort omfang.

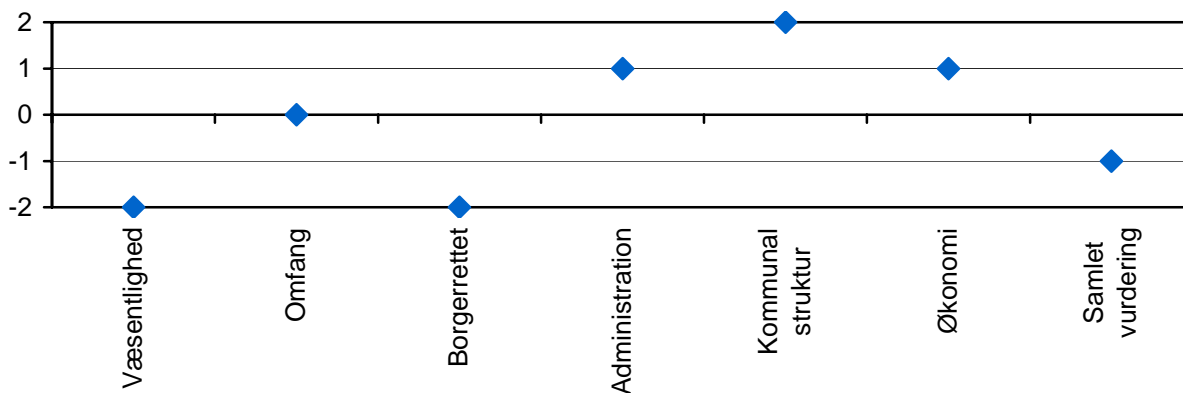
Forslaget er uden direkte betydning for borgerne, selv om det vedrører betingelserne for krav om anlæg af private fællesveje, idet regelændringen i det væsentlige vil være en forenkling af nogle administrative regler rettet mod vejmyndigheden.

Forslaget vil kunne betyde en mindre administrativ lettelse, fordi betingelsen om optagelse på en vejfortegnelse ophæves.

Den fremtidige kommunale struktur vil ikke have betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget vurderes at indebære en mindre økonomisk besparelse for vejmyndighederne.

Samlet set er forslaget ikke væsentligt.



Privatvejslovens § 29, stk. 2 og stk. 3, krav ved udstykning

Bestemmelserne i privatvejslovens § 29, stk. 2 og stk. 3, giver anledning til en række misforståelser og forespørgsler. Som de er formuleret, opfatter mange vejmyndigheder det således, at der kan stilles krav om, at udstykkeren senere skal gennemføre visse anlægsmæssige foranstaltninger.

Det er ud fra bestemmelsens ordlyd nærliggende at antage, at der kan stilles sådanne krav til udstykkeren, men det har næppe været hensigten med bestemmelsen. Hverken ifølge forarbejderne eller ifølge praksis er der grundlag for at antage, at udstykkeren kan pålægges anlægsmæssige forpligtelser.

Formålet med bestemmelserne synes alene at have været at forvarsle visse anlægsmæssige krav, således at udstykkeren skal sikre, at der udlægges de hertil fornødne arealer til privat fællesvej også på anden mands ejendom, således at udstykkeren ved forhandling med ejerne af disse andre ejendomme skal sikre yderligere vejudlæg. Noget andet er, at ejerne af de berørte arealer i så fald nok vil betinge sig, at anlægget udføres uden udgift for dem, således at det reelt bliver udstykkeren eller senere erhververe af de udstykkede grunde, der kommer til at betale for de pågældende foranstaltninger.

Det bør overvejes at omformulere bestemmelsen, således at det fremgår, at den alene omhandler krav om vejudlæg til sikring af de anlægsforanstaltninger, der er nævnt i de eksisterende bestemmelser.

En ændring af bestemmelsen indebærer ingen ændring af retsstillingen, men alene en præcisering.

Forslaget har en vis væsentlighed, idet lovtæksten i praksis giver anledning til en række misforståelser.

Arbejdet med ændringen forventes at være af mindre omfang.

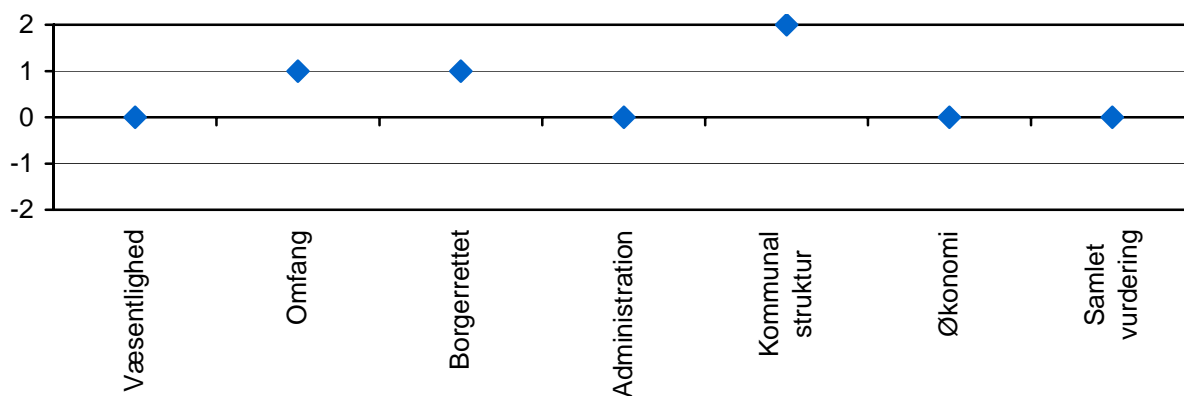
Forslaget vil være borgerrettet, idet præciseringen af bestemmelsen vil give først og fremmest udstykkeren bedre mulighed for at forstå forpligtelsens omfang. Forslaget vil derfor være væsentligt for borgerne.

Forslaget forventes at være administrativt neutralt.

Den kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget forventes at være økonomisk neutralt.

Samlet vurderes forslaget at skulle tillægges en vis vægt.



Privatvejløvens kapitel 8, offentligretlige tilladelser

Det fremgår af punkt 34 og 38 i cirkulære af 6. december 1985 om lov om private fællesveje, at visse tilladelser efter lovens kapitel 8 alene har karakter af en offentligretlig tilladelse, der kun er udtryk for, at myndighederne ikke vil modsætte sig det ansøgte.

Spørgsmålet om den offentligretlige tilladelse kan udnyttes, må afgøres på privatretligt grundlag. Hvis foranstaltningerne har en sådan karakter, at de ændrer vejejerens eller de vejberettigedes private rettigheder, kan de næppe gennemføres uden, at disse private personer også giver tilladelse til foranstaltningerne.

Dette princip er i cirkulæret udtrykkelig nævnt i relation til tilladelser til færdselsregulerende - typisk færdselsbegrænsende - foranstaltninger og til adgangstilladelser. Det er også dette princip, der ligger bag bestemmelsen i lovens § 49, stk. 2, der omtales senere under overskriften ”Privatvejslovens § 49, stk. 1 og 2, samtykke fra grundejerne”.

Princippet er i praksis antaget også at gælde andre tilladelser efter kapitel 8, f.eks. tilladelse til beplantning, men må også kunne anvendes i andre - men ikke i alle - forhold, omfattet af kap. 8.

Det bør overvejes at overføre cirkulærets bestemmelser til selve lovteksten med henblik på at klargøre, at vejmyndighedens og eventuelt politiets tilladelse er nødvendig, men ikke i sig selv tilstrækkelig for, at en person må foretage visse former for råden over private fællesvejs arealer.

Det må formodes at gøre bestemmelserne lettere at forstå og skabe færre konflikter omkring sådanne offentligretlige tilladelser, hvilket vil være til gavn for såvel vejmyndigheder som klagemyndighed.

Forslaget må betragtes som væsentligt, da denne ændring må forventes at kunne være med til at øge forståelsen af principperne i privatvejsloven.

Arbejdet med udarbejdelse af en ny bestemmelse må antages at få et vist omfang, da det er formulering af en ny bestemmelse, der knytter sig til store dele af kapitel 8 i privatvejsloven.

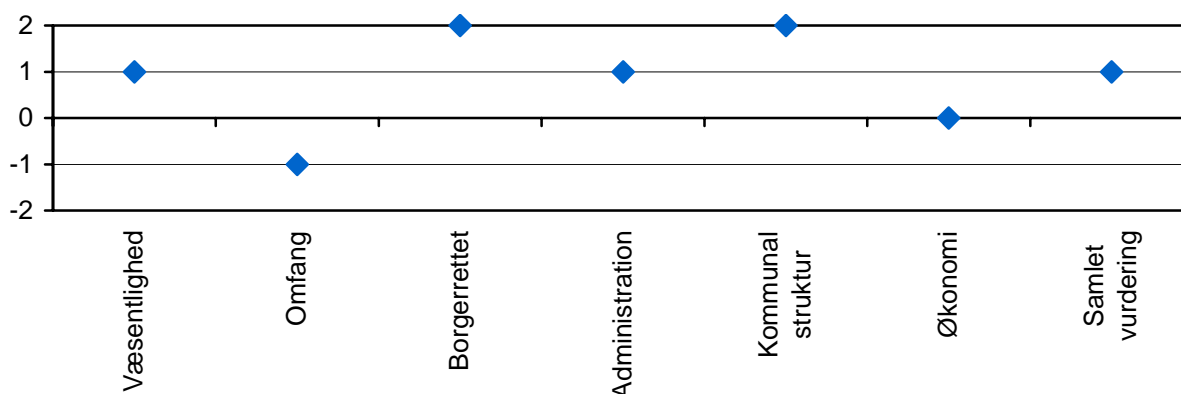
Bestemmelsen må i øvrigt antages at indebære en væsentlig administrativ lettelse i kommunerne og i Vejdirektoratet.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Med forslaget kommer det til at fremgå af lovteksten, at en offentligretlig tilladelse ikke altid er nok, at der kan gennemføres visse former for råden over private fællesvejs arealer. Forslaget retter sig mod borgernes råden og vil derfor være væsentligt for borgerne.

Forslaget forventes at indebære en mindre økonomisk besparelse for vejmyndighederne, som følge af forslagets forventede administrative lettelse.

Samlet set vurderes forslaget at være væsentligt, dog uden at have hastende karakter, hvorfor forslaget gives en prioritet lige over middel.



Privatvejslovens § 44, stk. 1, forandringer, færdselsreguleringer mv.

Bestemmelsen vedrører ”forandringer ved en privat fællesvejs indretning eller anlæg og hel eller delvis afspærring af vejen for gennemgående trafik samt andre færdselsmæssige foranstaltninger”.

Den brede formulering kan give anledning til den misforståelse, at bestemmelsen omfatter alle arbejder, der med rimelighed kan betegnes som ”færdselsmæssige foranstaltninger”, herunder samtlige istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder, der efter § 57, stk. 1 og 2, skal være begrundet i hensynet til ”færdselsens art og størrelse”. Konsekvensen heraf er, at borgerne forventer, at vejmyndighederne selv betaler for sådanne arbejder, hvilket ikke har været hensigten, da hele kapitel 10 om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje i så fald ville være overflødige.

Det bør i forbindelse med de forestående ændringer af privatvejsloven præciseres, at bestemmelsen alene omhandler egentlige færdselsregulerende foranstaltninger og ikke istandsættelse og vedligeholdelsesarbejder.

Hertil kommer, at bestemmelsen kan forstås således, at den alene omfatter færdselsbegrænsende foranstaltninger, men ikke færdselsforøgende foranstaltninger, som f.eks. ophævelse af færdselsbegrænsende foranstaltninger. Dette har ikke været hensigten med at indføre § 44.

Forslaget vurderes at være mindre væsentligt.

Omfanget af arbejdet med forslaget forventes at ville blive relativt begrænset, da det alene drejer sig om en præcisering af bestemmelsen.

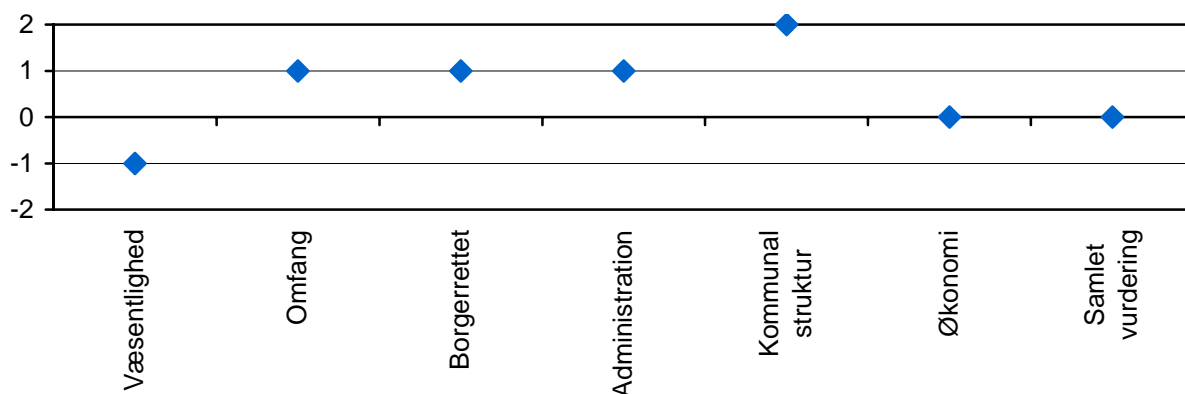
Forslaget vil være borgerrettet, da retstilstanden vil komme til at fremgå direkte af lovteksten.

Da bestemmelsen præciseres, forventes forslaget at give en mindre administrativ lettelse.

Forslaget forventes at være økonomisk neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget gives samlet set middel prioritet.



Privatvejslovens § 49, stk. 1 og 2, særlig brug af vejareal

Bestemmelsens nuværende formulering giver ind i mellem anledning til misforståelser og spørgsmål om, hvorvidt der alene skal forhandles med politiet, når der er tale om en tilladelse, der vil indvirke på vejens hidtidige karakter eller på færdselsforholdene.

I henhold til § 49, stk. 2, 1. pkt., i lov nr. 288 af 7. juni 1972 om private fællesveje meddeltes tilladelse efter § 49, stk. 1, efter forhandling med politiet. Ved en lovændring (lov nr. 332 af 26. juni 1975) blev bestemmelsen i § 49, stk. 2, ændret til den nuværende formulering. Baggrunden for lovændringen var, at man ønskede at præcisere, ”at tilladelse til forskellige dispositioner over privat fællesvejs areal kræver de vejberettigedes samtykke i tilfælde, hvor dispositionerne indvirker på vejens hidtidige karakter eller på færdselsforholdene.”

Det fremgår ikke af lovændringen, at forhandlingen med politiet skulle begrænses på tilsvarende vis.

Det bør overvejes, om bestemmelsen skal omformuleres, så det tydeligt fremgår, at der altid skal forhandles med politiet.

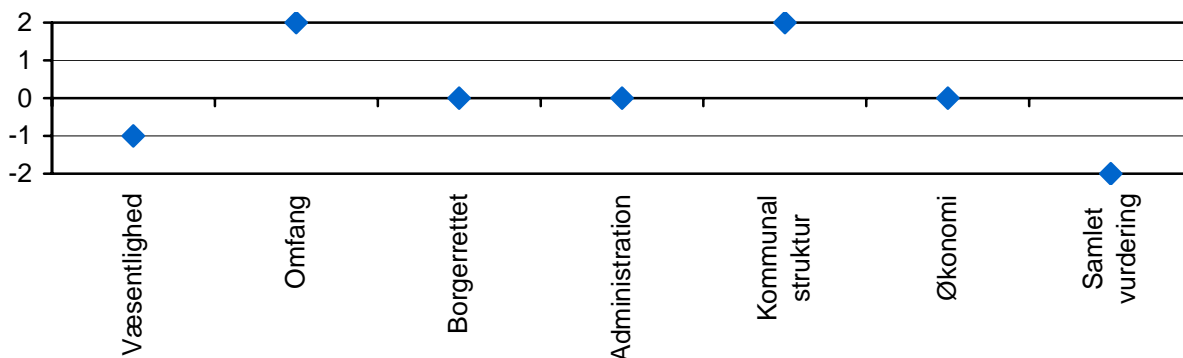
Forslaget er set i denne sammenhæng af mindre væsentlighed. Forslaget indeholder alene en præcisering af gældende ret og arbejdet med forslaget vurderes derfor at være af mindre omfang.

Forslaget vurderes ikke at have direkte betydning for borgerne, da forslaget alene er en præcisering af proceduren for vejmyndighedens sagsbehandling. En præcisering af bestemmelsen vil dog gøre det lettere for borgeren at forstå, hvorfor politiets samtykke skal indhentes.

Forslaget vurderes at være administrativt og økonomisk neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Samlet vil forslaget have en pædagogisk værdi, men kan dog afvente, at der i anden anledning bliver behov for at ændre bestemmelsen.



Privatvejslovens § 49, stk. 1 og 2, samtykke fra grundejerne

Efter § 49, stk. 2, skal vejmyndigheden indhente samtykke fra grundejerne for så vidt angår anvendelse, der indvirker på vejens hidtidige karakter eller på færdselsforholdene.

Bemærkningerne til bestemmelsen, der blev indsat i loven i 1975, indeholder visse bidrag til forståelsen af, hvornår der skal indhentes samtykke fra grundejerne. Disse bemærkninger har været lagt til grund for den praksis, der efterfølgende har været anvendt i sager herom.

Ifølge praksis kræves der grundejersamtykke til de fleste dispositioner, f.eks. opstilling af plancheudstillinger, udeservering mv. Kun dispositioner, som det gennem en årrække har været almindelig anerkendt, at ejere af ejendomme kan foretage på vejarealer, f.eks. placering af byggematerialer i forbindelse med byggeri og affald i forbindelse med renovation, kan ske uden grundejerens samtykke.

Denne praksis harmonerer imidlertid ikke med lovtæksten og giver derfor anledning til unødvendige problemer i sagsbehandlingen.

Det bør derfor, både af hensyn til grundejerne og af hensyn til de administrerende myndigheder, overvejes, om det er muligt at tydeliggøre lovtæksten. I forbindelse hermed kan det overvejes, om kravet om indhentelse af samtykke fra grundejerne bør udgå eller erstattes af en generel bestemmelse om, at sådanne tilladelser alene er offentligretlige tilladelser, der forudsætter, at ansøgeren også på privatretligt grundlag er berettiget til at gennemføre den pågældende råden, jf. oven for under overskriften ”Privatvejslovens kapitel 8, offentligretlige tilladelser”.

Forslaget er af en vis væsentlighed.

Arbejdet med forslaget forventes at være af mindre omfang, idet der alene er tale om en præcisering af bestemmelsen.

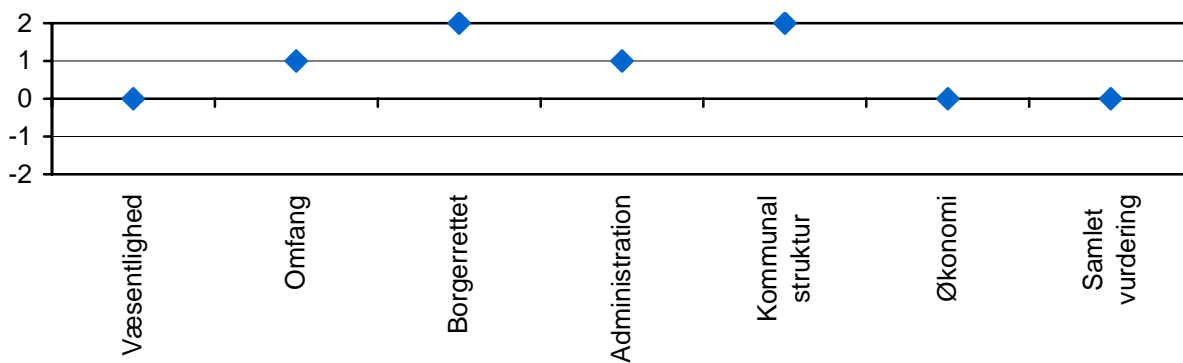
Forslaget er direkte borgerrettet, idet forslaget vedrører kravet om, at der skal indhentes samtykke fra grundejerne, inden der kan gives tilladelse.

Forslaget vurderes at ville medføre en mindre administrativ lettelse.

Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget vurderes at være økonomisk neutralt.

Samlet set gives forslaget middel prioritet.



Privatvejslovens § 49, stk. 4, byggeri, udgravning og opfyldning på private fællesveje

Bestemmelsen, der henviser til vejlovens § 101, om opgravning mv. af offentligt vejareal, bør efter Vejdirektoratets opfattelse præciseres, så det tydeligt fremgår, at det ikke er tilladt at grave private fællesveje i byer op uden tilladelse fra vejmyndigheden, og at en overtrædelse heraf kan straffes efter privatvejslovens § 67, som indeholder hjemmel til straf for overtrædelse af bl.a. § 49, stk. 4.

Forslaget har en vis væsentlighed.

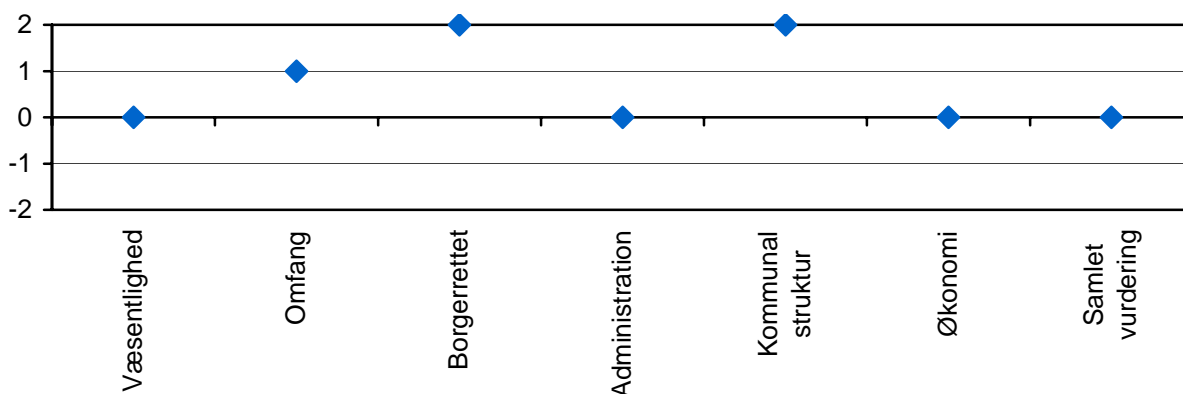
Arbejdet med forslaget forventes at være af begrænset omfang.

Forslaget er rettet mod borgerne, da det er en præcisering af reglerne vedrørende mulighederne for at straffe borgerne, hvis en vej graves op uden tilladelse.

En ændring af reglerne forventes ikke at medføre øget administration eller forøgede udgifter.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Samlet set gives forslaget middel prioritet.



Privatvejslovens § 52, stk. 3, tvister

Denne bestemmelse fastslår, at tvister mellem en vejmyndighed og et forsyningsselskab vedrørende ledninger i og over vejareal afgøres af trafikministeren.

Bestemmelsen svarer i sin helhed til bestemmelsen i vejlovens § 5, stk. 4, om tvister mellem vejbestyrelser og ejere af ledninger beliggende i offentlige veje, og der henvises derfor til det anførte vedrørende vejlovens § 5 under overskriften "Vejlovens § 5, stk. 4, tvister mellem vejbestyrelser og forsyningsselskaber".

Der er også i relation til privatvejslovens § 52, stk. 3, behov for at overveje at indføre bestemmelser, der præciserer, hvilke ledningsejere der er omfattet af tvistbestemmelsen, tidsfrist for indbringelse af tvister, opsættende virkning og lignende.

Bestemmelserne om tvister mellem vejbestyrelser/vejmyndigheder og ledningsejere blev indsat i de to love i 1991 - i forbindelse med, at den generelle klageadgang blev begrænset til retlige spørgsmål - for at give trafikministeren adgang til fortsat tillige at vurdere skønsspørgsmål i disse sager.

Begrundelsen herfor var, at der til elforsyning, varmforsyning, telefon, vandforsyning og fjernelse af spildevand og mange andre områder, hvortil der kræves ledninger i eller over vejareal, er knyttet vitale samfundsmæssige interesser, ligesom udgifterne hertil er af væsentlig størrelse. Det er derfor af stor betydning, at afgørelser, der berører disse sektors økonomi mv., ikke alene sker ud fra vejsmæssige hensyn, men ud fra en samlet samfundsøkonomisk vurdering.

Det fandtes derfor rimeligt at sidestille eventuelle uoverensstemmelser mellem en vejbestyrelse og et forsyningsselskab med de uoverensstemmelser, der kan opstå mellem forskellige vejbestyrelser, og hvis parterne ikke selv kan løse disse, at lade dem afgøre af trafikministeren.

Udtrykket "forsyningsselskaber" skulle sikre, at den videregående prøvelsesadgang i forhold til den almindelige klageadgang kun tilkom ejere af ledninger, der har den omtalte vitale samfundsmæssige interesse.

Efter at leveringen af de omtalte forsyninger er blevet liberaliseret, er der kommet mange nye private aktører, der ønsker at nedlægge ledninger i vejene. Nedlæggelse af ledningerne er ikke altid på nedlæggelsestidspunktet af vital samfundsmæssig interesse (f.eks. tomme føringsrør), ligesom det kan være vanskeligt at afgøre, hvilke af disse private aktører, der varetager så vitale samfundsmæssige interesser, at de skal have adgang til en videregående prøvelsesadgang end private borger i almindelighed.

Det vil derfor være rimeligt nu at overveje, om denne udvidede prøvelsesadgang skal bibeholdes, og i givet fald hvilke ledningsejere, den skal omfatte.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med tvistbestemmelsen i vejlovens § 5, stk. 4. En afgrænsning af, hvornår tvistinstrumentet kan finde anvendelse, og udformning af regler for anvendelsen må ses samlet for begge disse bestemmelser, samt vejlovens øvrige tvistbestemmelser. Arbejdet med tvistbestemmelserne forventes at få et vist omfang og kompleksitet.

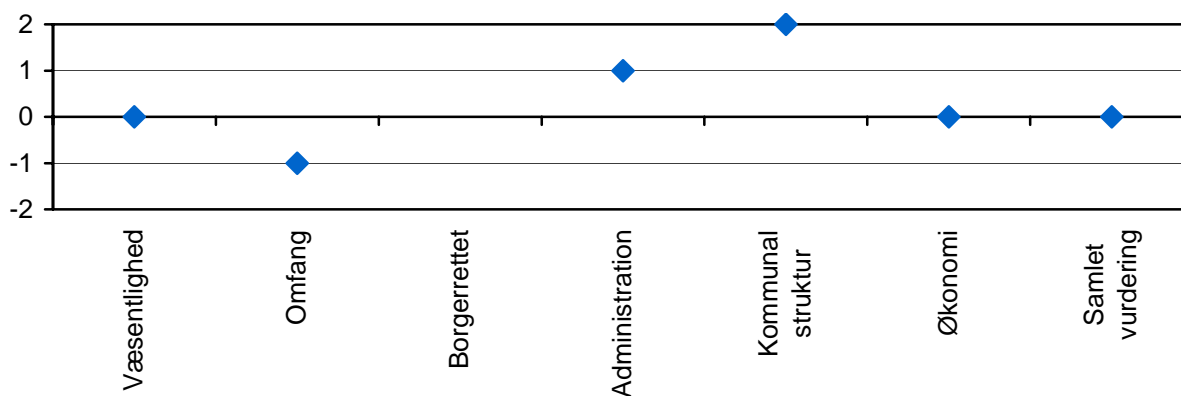
Tvistinstrumentet er ofte et vanskeligt håndterbart instrument, og forslaget om at præcisere bestemmelserne vurderes derfor at være af nogen væsentlighed.

Spørgsmålet om, hvor stor betydning en ændring af bestemmelserne om tvister vedrørende ledninger i vejareal vil have for borgerne, afhænger af, hvilke ledningsejere der skal være omfattet af de nye bestemmelser.

En præcisering af tvistreglerne må forventes at kunne give mindre administration og dermed medføre en økonomisk besparelse for Trafikministeriet, herunder Vejdirektoratet.

Bestemmelsen i privatvejslovens § 52, stk. 3, berører alene kommunerne og ledningsejere, og den kommunale struktur har ikke betydning for forslaget om præcisering af denne bestemmelse.

Samlet gives forslaget middel prioritet.



Privatvejslovens § 57, grundejerens forpligtelser

Privatvejslovens § 57, stk. 1, fastslår det generelle princip, at det påhviler ejerne af de til en privat fællesvej grænsende ejendomme at holde en privat fællesvej i en under hensyn til færdsdens art og størrelse god og forsvarlig stand, samt at vejen skal være forsynet med forsvarligt afløb.

Bestemmelsens stk. 2 fastslår, at det er vejmyndigheden, der bestemmer, i hvilket omfang og på hvilken måde private fællesveje med tilhørende afløb skal vedligeholdes. For at opnå det i stk. 1 nævnte formål kan vejbestyrelsen tillige bestemme, at en sådan vej skal istandsættes, således at der sker en forbedring af denne. Vejmyndigheden bestemmer også, hvornår arbejdet skal være afsluttet, og om det skal udføres som et samlet arbejde, også i regnskabsmæssig henseende under vejmyndighedens kontrol, eller om de enkelte grundejere skal lade udføre en nærmere angiven del af arbejdet.

Stk. 3 fastslår, at hvis det undtagelsesvis, jf. § 58 eller § 60, pålægges andre end ejerne af de grunde, der grænser til vejen, at deltage i udgifterne ved arbejdet, skal arbejdet altid udføres som et samlet arbejde under vejmyndighedens kontrol.

Endelig giver stk. 4 mulighed for, at vejmyndigheden kan træffe beslutning om, at flere private fællesveje, der i færdselsmæssig henseende udgør en enhed, skal istandsættes og vedligeholdes som et samlet arbejde, således at udgifterne ved arbejderne fordeles mellem samtlige bidragspligtige under et.

Bestemmelserne har især de sidste par år givet anledning til en række forståelsesproblemer.

Ifølge stk. 1 kræves, at vejen skal være ”forsynet med forsvarligt afløb”. Det fremgår imidlertid ikke udtrykkeligt, om dette krav skal være begrundet i færdselsmæssige hensyn, ligesom krav om anden vedligeholdelse af vejen, eller om kravet kan begrundes i andre hensyn, f.eks. naboretlige eller miljøhensyn.

Desuden har spørgsmålet om, hvornår det kan besluttes, at et arbejde skal udføres som et samlet arbejde også i regnskabsmæssig henseende under vejmyndighedens kontrol, jf. bestemmelsens stk. 2, givet anledning til problemer.

Udtrykket ”samlet arbejde” kan ud fra en almindelig forståelse af ordene opfattes således, at der skal være tale om flere enkeltarbejder, der samles.

Det fremgår dog af bemærkningerne til bestemmelsen, at kommunerne skulle have et frit valg mellem de to nævnte løsninger.

I øvrigt er det ikke nærmere angivet, hvilke arbejder den enkelte grundejer kan pålægges.

Det har i almindelighed været ”praksis” at fastslå, at grundejerne kun kan pålægges arbejde på vejen ud for egen ejendom, og hvor der er ejendomme på begge sider af vejen, i almindelighed kun til vejmidte.

I de tilfælde, hvor der ikke er ejendomme langs en vejstrækning, f.eks. en bro over vandløb, har det dog været opfattelsen, at pligten kan pålægges den grundejer, hvis ejendom ligger nærmest det vejstykke, hvorpå der skal udføres et arbejde. Endvidere er det på det seneste antaget, at der kan ses bort fra den nævnte ”praksis” for så vidt angår vejmidte, f.eks. ved særligt dyre foranstaltninger, som de nævnte nedløbsbrønde, således at udbedringen pålægges grundejerne på begge sider af vejen, selv om brønden ligger nærmest den ene af ejendommene.

Der har endvidere været fortolkningsproblemer omkring, hvem der kan pålægges udgifterne til et samlet arbejde. Trafikministeriet har anlagt den fortolkning af bestemmelsen (sammen med § 62, stk. 1), at den som udgangspunkt må forstås således, at det alene er ejerne af de ejendomme, der grænser til den vejstrækning, der er omfattet af det konkrete arbejde, der kan pålægges bidrag til arbejdet, idet det ville være disse grundejere, der skulle have udført arbejdet ud for egen ejendom, hvis arbejdet ikke blev udført som et samlet arbejde.

Endelig har der været problemer med forståelsen af stk. 4, hvor ministeriet igennem mange år har antaget, at bestemmelsen kun kan anvendes, hvis der udføres arbejder på alle de af en afgørelse omfattede veje.

Folketingets Ombudsmand har i 1984/85 ikke haft bemærkninger til denne fortolkning, men har senest i en afgørelse fra 2001 rejst tvivl om fortolkningen.

Fortolkningen af § 57, stk. 2, jf. § 62, stk. 1, og § 57, stk. 4, må - ikke mindst fordi det i praksis er svært at fastslå, om der er tale om én eller flere veje - harmonere for at undgå vilkårlig administration.

Da der for grundejerne er forbundet betydelige udgifter med pligten til at vedligeholde de private fællesveje, er der et meget stort behov for, at bestemmelserne tydeliggøres, og at der foretages en nærmere vurdering af, hvordan de omtalte problemer mest hensigtsmæssigt løses, uden at lovgivningen kompliceres. En gennemgang af bestemmelsen må derfor betragtes som meget væsentlig.

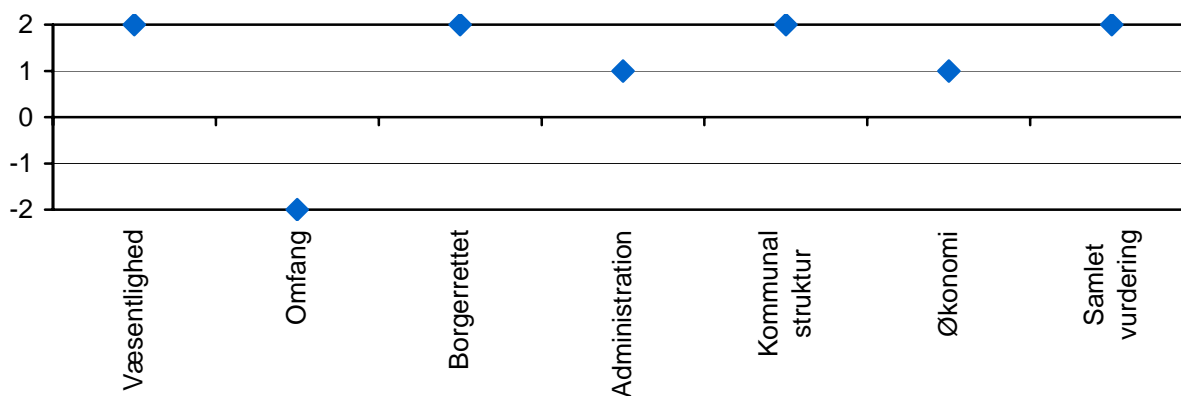
På grund af problemernes mangfoldighed og omfang, herunder bl.a. sammenhængen med vejbidragsloven, må det forventes, at en ændring af bestemmelsen vil være meget ressourcekrævende.

Ændringerne tilsigter at gøre grundejerns vedligeholdelsespligt entydig og let forståelig, og forslaget er derfor meget borgerrettet.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes ikke at få betydning for arbejdet med forslaget.

En tydeliggørelse af bestemmelsen vil lette myndighedernes sagsbehandling. Herudover vil forslaget næppe have egentlige økonomiske konsekvenser, hverken for offentlige myndigheder eller de private grundejere, da der med forslaget ikke tilsigtes nogen reel ændring i vedligeholdelsespligten for private fællesveje. Afhængig af præciseringens indhold, vil der eventuelt kunne ske en omfordeling af byrderne mellem de enkelte borgere.

En ændring af bestemmelsen prioriteres højt, bl.a. under hensyntagen til forslagets fordele for sagsbehandlingen, betydningen for borgerne og muligheden for at afhjælpe den tvivl, Folketingets Ombudsmand har rejst vedrørende den hidtidige fortolkning af bestemmelsen.



Privatvejslovens § 59, stk. 1, 2 og 3, procedurebestemmelser i forbindelse med afgørelser om istandsættelse

Folketingets Ombudsmand har i en afgørelse fra 17. september 2003 vedrørende et istandsættelsesarbejde omfattet af privatvejslovens afsnit II bl.a. givet udtryk for, at procedurereglerne i privatvejslovens afsnit II ikke stiller parterne lige så godt som forvaltningslovens partshøringsregler med hensyn til at få indsigt i det faktiske afgørelsesgrundlag, hvorfor forvaltningslovens § 19 (og/eller grundsætningerne i denne bestemmelse) skal iagttages ved siden af privatvejslovens procedureregler. Folketingets Ombudsmand sammenligner procedurereglerne i afsnit II med de tilsvarende procedureregler i privatvejslovens afsnit III, § 59. Folketingets Ombudsmand har i en tidligere afgørelse om sidstnævnte også givet udtryk for, at forvaltningslovens § 19 (og/eller grundsætningerne i denne bestemmelse) skal iagttages ved siden af privatvejslovens procedureregler.

Det kan overvejes, hvordan det nuværende samspil mellem de to regelsæt kan styrkes, herunder om procedurereglerne i privatvejsloven bør ændres, så de kan erstatte forvaltningslovens regler om partshøring og retten til at udtale sig, inden der træffes afgørelse, således at kommunerne kun skal anvende et sæt procedureregler i forbindelse med et istandsættelsesarbejde.

Forslaget tilsigter ikke at ændre borgernes retsstilling, men forslaget må forventes at mindske risikoen for fejl i sagsbehandlingen på dette område.

Arbejdet med forslaget forventes at få et væsentligt omfang, da ændringen skal dække både skrevne og uskrevne forvaltningsretlige principper. Forslaget har i øvrigt sammenhæng med overvejelserne vedrørende samme problemstilling i privatvejslovens afsnit II, jf. privatvejslovens § 15, stk. 3 og stk. 4, samt § 16, stk. 1 og stk. 2

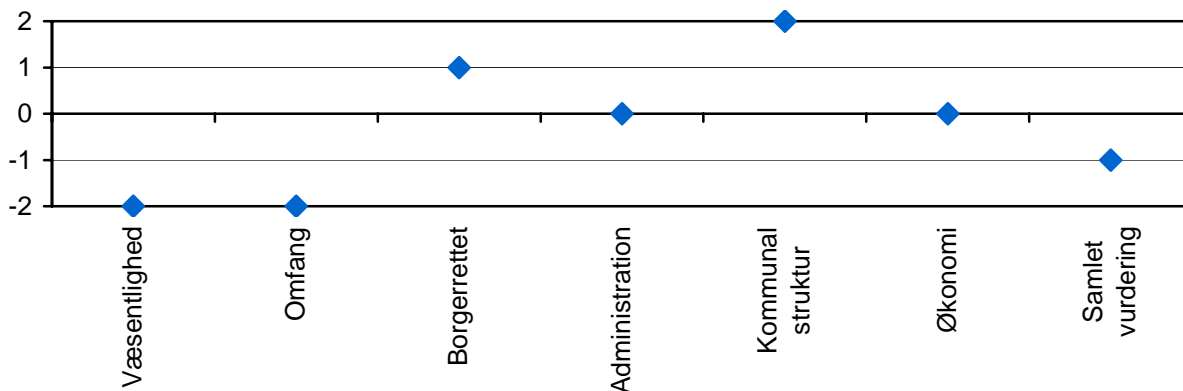
Da bestemmelsen vedrører borgernes rettigheder i sagsbehandlingen, må forslaget betegnes som direkte rettet mod borgerne.

Administrativt vil forslaget være relativt neutralt, da det i hovedsagen vil være en beskrivelse af de regler, som gælder i dag. En mindre administrativ lettelse må dog forventes, fordi reglerne vil være samlet et sted.

Den fremtidige kommunale struktur har ikke betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget forventes at være økonomisk neutralt.

Samlet set prioriteres forslaget under middel.



Privatvejslovens § 61, stk. 2, kommunens udførelse af arbejdet

Det bør overvejes, om der skal indføres hjemmel til at opkræve administrationsbidrag, når kommunen udfører et påbudt, men ikke udført arbejde.

Bestemmelsen omhandler tilfælde, hvor kommunen har påbudt ejeren af en tilgrænsende ejendom at udføre et bestemt istandsættelsesarbejde ud for sin ejendom, og hvor arbejdet ikke udføres rettidigt eller ikke tilfredsstillende. I en sådan situation har kommunen ifølge bestemmelsen pligt til at lade arbejdet udføre for vedkommendes regning.

Der er ikke nogen hjemmel til, at kommunen i en sådan situation kan opkræve administrationsbidrag.

Det kan kommunen derimod i henhold til lovens § 62, stk. 3, jf. vejbidragslovens § 4, stk. 5, hvis kommunen, i stedet for at påbyde arbejdet udført af den enkelte grundejer, beslutter, at vejen skal istandsættes som et samlet arbejde ved kommunens foranstaltning.

Spørgsmålet om hjemmel til at opkræve administrationsbidrag i forbindelse med arbejder efter lovens § 61, stk. 2, har været rejst flere gange fra kommunal side.

Med den nuværende formulering vil grundejerne kunne slippe billigere ved at undlade at efterkomme et påbud, end hvis kommunen fra starten beslutter at udføre arbejdet som et samlet arbejde. Vejmyndigheden har efter § 57, stk. 2, i almindelighed frit valg mellem at kræve et arbejde udført som et samlet arbejde eller at pålægge hver enkelt grundejer at udføre en bestemt del af arbejdet. Det er således i vidt omfang selvforskyldt, hvis der opstår situationer, hvor myndigheden ikke kan få dækket sine administrationsomkostninger.

Forslaget er mindre væsentligt, idet der er mulighed for, at kommunerne i hvert fald, hvor arbejdet kan udføres som et samlet arbejde, kan kræve administrationsbidrag.

Arbejdet med forslaget er af mindre omfang.

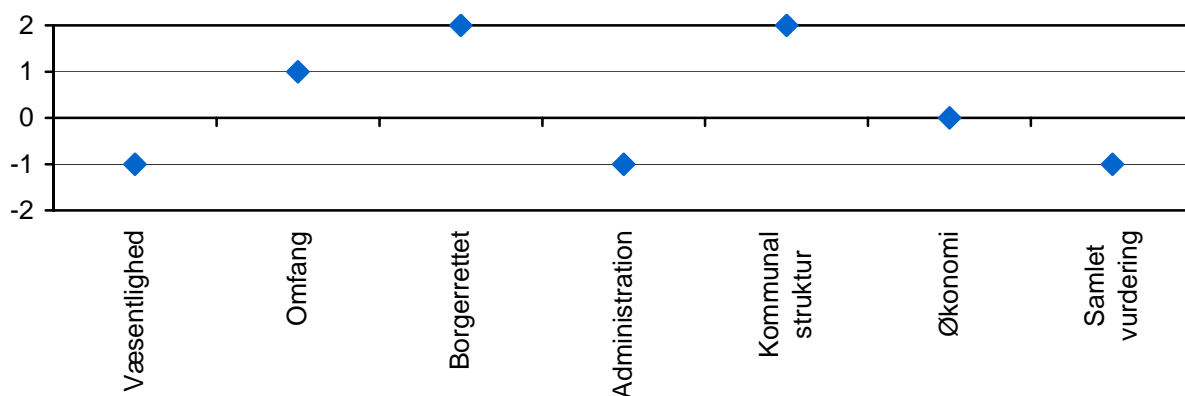
Forslaget er af direkte betydning for borgerne, da det vedrører en hjemmel til at pålægge borgerne at betale for kommunens administration.

Forslaget forventes at medføre øget administration til opkrævning af administrationsbidraget.

Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget forventes at være samlet set økonomisk neutralt, fordi forslaget indebærer, at kommunen helt eller delvist får dækket sine administrationsomkostninger, mens borgere får en tilsvarende merudgift.

Forslaget vurderes ikke at have hastende karakter. I øvrigt må der ved prioriteringen af dette forslag foretages en vurdering af, om det er ønskeligt på nuværende tidspunkt at indføre et administrationsbidrag på dette område. Samlet set prioriteres forslaget under middel.



Privatvejslovens § 62, jf. § 57, fordeling af udgifter ved samlede arbejder

Bestemmelserne er hidtil, som bestemmelsen i privatvejslovens § 42 (om fordeling af anlægsudgifter) og jf. forarbejderne til denne bestemmelse, blevet fortolket således, at et istandsættelsesarbejde ikke må igangsættes, før endelig kendelse om istandsættelse og udgiftsfordeling foreligger.

Det bør overvejes at præcisere bestemmelserne, så dette fremgår direkte af ordlyden.

Forslaget vurderes at være af mindre betydning, da det alene er en præcisering af ordlyden.

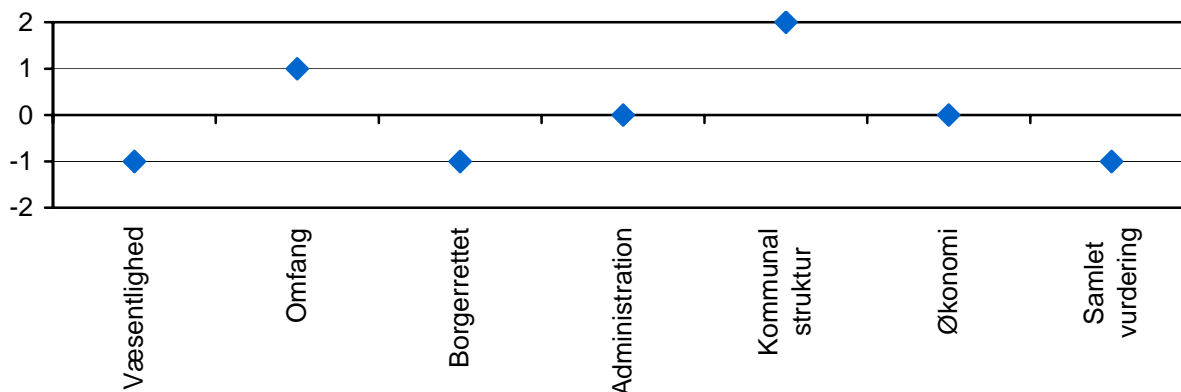
Arbejdet med forslaget forventes at være af mindre omfang.

Forslaget har ikke direkte betydning for borgerne.

Forslaget vurderes at være økonomisk neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Samlet set vurderes forslaget at skulle prioriteres under middel.



Privatvejslovens § 67, hjemmel til straf

Vejlovens § 113, stk. 1, nr. 2, indeholder i dag en generel hjemmel til at straffe den, der uden den nødvendige forudgående tilladelse på egen hånd foretager noget, der kræver vejbestyrelsens tilladelse. Privatvejsloven indeholder ikke en tilsvarende hjemmel. Det bør overvejes, om der skal indsættes en tilsvarende hjemmel i privatvejsloven. Det bør i givet fald undersøges, om der er behov for ændringer i privatvejslovens § 67 som konsekvens heraf.

Forslaget kan ikke anses for at være væsentligt.

Arbejdet med forslaget vurderes at være af et vist omfang, da det skal ses i sammenhæng med vejlovgivningens øvrige sanktionsbestemmelser og den almindelige strafferet.

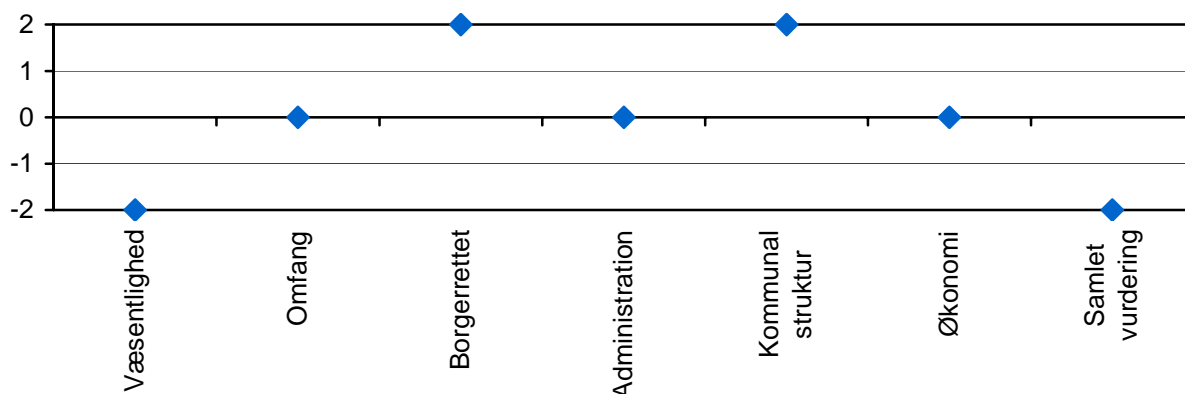
Forslaget er af direkte betydning for borgerne, da den vedrører hjemlen til at straffe borgerne ved overtrædelse af privatvejslovens bestemmelser.

Forslaget forventes at være administrativt neutralt, idet det på nuværende tidspunkt ikke kan afgøres, om en ændret formulering vil medføre en stigning i antallet af straffesager på dette område, en eventuel stigning forventes under alle omstændigheder at være begrænset.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning i denne sammenhæng.

Forslaget forventes at være økonomisk neutralt.

Samlet set vurderes forslaget ikke at være påtrængende.



Privatvejsloven, nye regler om hegn langs veje

Konkrete sager har vist, at hegnsløven fortolkes således, at der er usikkerhed om, i hvilket omfang privatvejslovens bestemmelser eller hegnsløvens bestemmelser skal finde anvendelse i konkrete situationer. Det kunne være hensigtsmæssigt, at alle spørgsmål om hegn mod vej afgøres efter vejlovgivningen. Hegnsløven hører under Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri.

Det bør overvejes, hvor de nye bestemmelser i givet fald skal placeres i privatvejsloven.

Arbejdet med en overførsel af hegnreglerne til vejlovgivningen vil have et ikke uvæsentligt omfang, idet dette eventuelt tillige kræver ændringer i hegnsløvgivningen. Der henvises i øvrigt til afsnittet om "Vejlovens kapitel 12, hegn langs vej", idet det - i det omfang det kan lade sig gøre - bør være de samme regler, der finder anvendelse, uanset om det er offentlige veje eller private fællesveje.

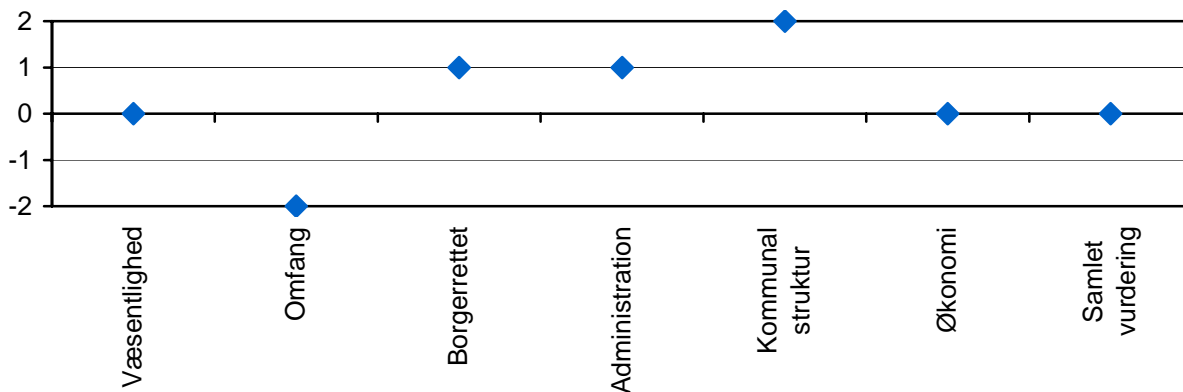
Forslaget har til hensigt at tydeliggøre bestemmelserne til gavn for såvel borgere som vejbestyrelser.

Der forventes en mindre administrativ fordel.

Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning i denne sammenhæng.

Forslaget må anses for at være økonomisk neutralt.

Forslaget prioriteres ikke højt samlet set, idet forslaget ikke har hastende karakter, men forslaget bør dog have nogen opmærksomhed.



Privatvejslovens § 70, vandløbsbestemmelse i Forskrifter om Gader, Veje og Vandløb i København (den københavnske gadelov)

Efter denne bestemmelse påhviler det ejerne af de til en privat gade, vej, plads eller sti grænsende ejendomme at forsyne gaden med forsvarligt afløb for gaden og for de ved gaden liggende bygninger, når dette ikke tilstrækkeligt afledes på anden måde. Magistraten bestemmer, på hvilken måde de til gaden hørende vandløb skal istandsættes og vedligeholdes, hvilken andel af arbejdet hver enkelt ejer skal lade udføre, og hvornår det skal være fuldført. Udføres arbejdet ikke, foranstalter magistraten det for vedkommendes regning.

Ifølge forarbejderne ændrede bestemmelsen den hidtil gældende § 8, stk. 1, i den københavnske gadelov, idet vandløbsbestemmelserne blev bibeholdt, mens paragraffen i øvrigt blev ophævet.

Bestemmelsen finder efter Vejdirektoratets opfattelse alene anvendelse på de rørlagte vandløb og kloaker, der både betjener vejafvandingen og håndteringen af spildevand fra de tilgrænsende ejendomme.

Så vidt vides har hverken Trafikministeriet eller Vejdirektoratet udtalt sig om bestemmelsens anvendelse i forbindelse med klagesager. Det vides ikke, hvorfor bestemmelsen ikke er ophævet, eller hvad meningen i øvrigt er med bestemmelsen. Københavns Kommune har i 2004 forespurgt Vejdirektoratet, hvornår bestemmelsen kan anvendes.

Da bestemmelsen så vidt vides ikke anvendes, og da den efter Vejdirektoratets opfattelse alene finder anvendelse på miljømæssige forhold, bør det af ordensmæssige grunde overvejes at ophæve bestemmelsen i privatvejsloven.

Forslaget anses for at være mindre væsentligt.

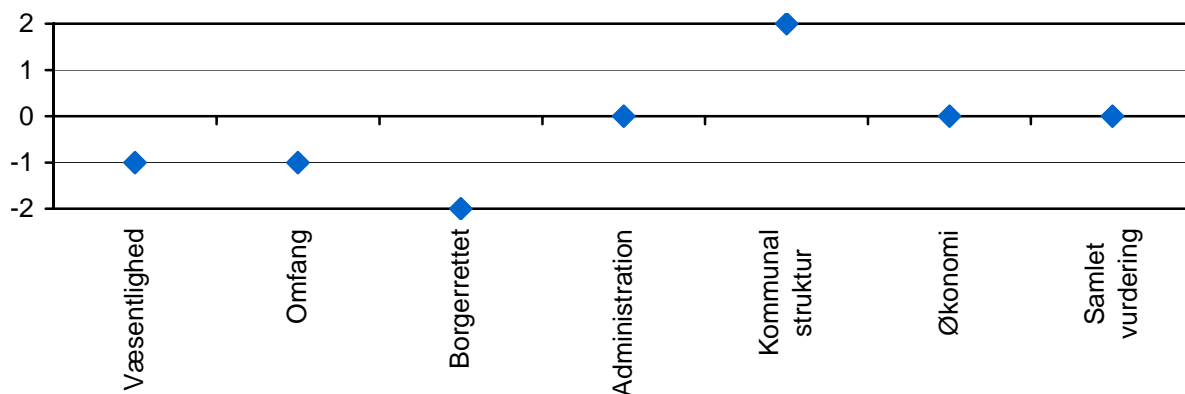
Arbejdet med en ophævelse af bestemmelsen forventes at få et vist omfang, idet Miljøministeriet og formentlig også Københavns Kommune skal inddrages i arbejdet.

Da bestemmelsen så vidt vides ikke anvendes, kan forslaget ikke betegnes som borgerrettet.

Forslaget vil være administrativt og økonomisk neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Samlet må forslaget gives en middel prioritet.



4.3. Lov om grundejerbidrag til offentlige veje (vejbidragsloven)

Vejbidragslovens § 2, lovens gyldighedsområde

Eventuel konsekvensændring, jf. ovenfor vedrørende privatvejsloven under overskriften ”Privatvejslovens afsnit II og afsnit III, sondringen mellem private fællesveje på landet og i byer og bymæssige områder”.

Vejbidragslovens § 3, pålæg af vejbidrag

Eventuel konsekvensændring, jf. ovenfor vedrørende privatvejslovens § 57.

Vejbidragslovens § 4, stk. 5, opkrævning af administrationstillæg på 9 %

Bestemmelsen giver hjemmel til, at der i forbindelse med vejbidrag til offentlige veje og jf. privatvejslovens § 62, stk. 3, i forbindelse med fordeling af udgifter ved samlede istandsættelsesarbejder på private fællesveje, kan beregnes et administrationsbidrag på max. 9 % af udgifterne.

Ifølge bestemmelsen kan ”eventuelle udgifter til bistand af rådgivende ingeniør medregnes efter regning, men administrationstillæg kan da ikke medregnes for den del af arbejdet, hvortil rådgivende ingeniørbistand har været benyttet”.

I cirkulære af 6. december 1985 om vejbidragsloven, pkt. 8, næstsidste afsnit, hvor teksten er gengivet, er der tilføjet: ”Hvis den rådgivende ingeniør alene foretager projekteringen af projektet, men ikke forestår eller holder tilsyn med selve arbejdet, kan vejbestyrelsen medtage både ingeniørhonoraret og 9 pct. af de øvrige anlægsudgifter.”

Ministeriet for Offentlige Arbejder har i et brev af 26. februar 1975 udtalt, at en kommune lovligt under henvisning til den pågældende bestemmelse har kunnet medtage et til en rådgivende ingeniør betalt projekteringshonorar samt et administrationsbidrag på 9 % af anlægsudgifterne, dog således at udgiften til rådgivende ingeniør er medtaget uden administrationstillæg.

Ministeriet for Offentlige Arbejder har endvidere i et brev af 2. august 1988 udtalt, at der i medfør af bestemmelsen kan medtages udgifter til bistand til rådgivende ingeniør efter regning, men administrationstillæg kan da ikke medtages for den del af arbejdet, hvortil rådgivende ingeniørbistand har været benyttet. Bestemmelsen indebærer, at administrationstillæg ikke kan medtages, såfremt rådgivende ingeniørbistand har været benyttet til såvel udarbejdelse af projektet som til tilsyn med arbejdets udførelse. Hvis de medtagne honorarer for tilsyn omfatter tilsyn med hele arbejdet, kan kommunen ikke medtage et administrationstillæg. Hvis tilsynet kun omfatter en del af arbejdet, kan kommunen medtage administrationsbidrag for udgifterne til den del af arbejdet, det honorerede tilsyn ikke omfatter.

I brev af 11. oktober 2002 har Vejdirektoratet udtalt, at bestemmelsens 3. pkt. ikke alene er anvendelig for så vidt angår rådgivende ingeniører, men for ”ekstern bistand”, herunder landinspektørassistance. I brevet er det oplyst, at udgifterne til ekstern rådgiver i forbindelse med det administrative arbejde må betragtes som administrationsudgifter, og at disse udgifter i alt højst vil kunne udgøre 9 % af de samlede anlægsudgifter.

Det bør på denne baggrund overvejes, om det kan præciseres, dels at bestemmelsens sidste pkt. ikke alene omfatter ”rådgivende ingeniører”, men også anden ”ekstern bistand”, dels om udgiften til ekstern bistand kan opkræves udover de 9 % i administrationstillæg, eller skal holdes inden for de 9 % af de samlede anlægsudgifter.

Forslaget vurderes at have en vis væsentlighed, idet retstilstanden bør kunne udledes direkte af lovteksten.

Omfanget af arbejdet med forslaget må anses for at være relativt beskedent.

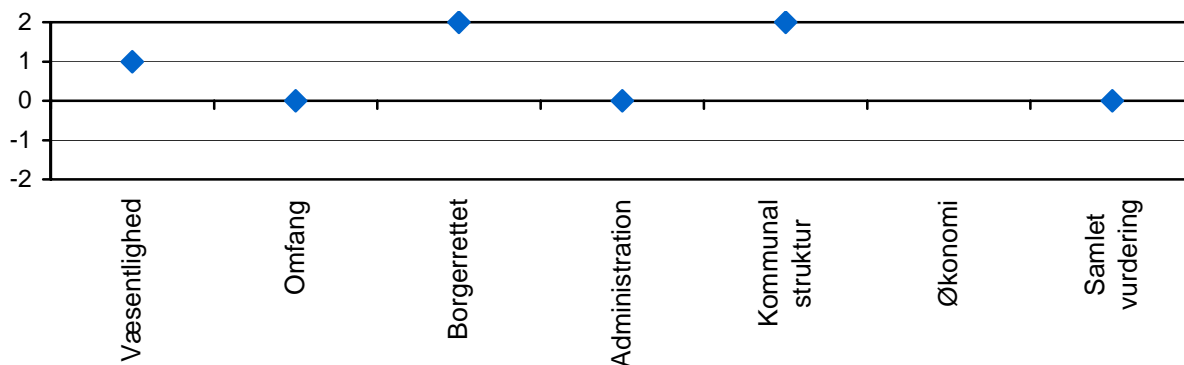
Forslaget er direkte borgerrettet.

Afhængig af den indholdsmæssige løsning vil forslaget kunne få økonomisk betydning for borgerne.

Forslaget vil være administrativt neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med forslaget.

Samlet må forslaget gives middel prioritet.



Vejbidragslovens § 6, stk. 1 og 2, begrænsning i bidragspligten ved adgangsbegrænsede veje

Eventuel konsekvensændring, jf. nedenfor vedrørende vintervedligeholdelseslovens § 6, stk. 1 og 2.

Vejbidragslovens § 20, klageadgang

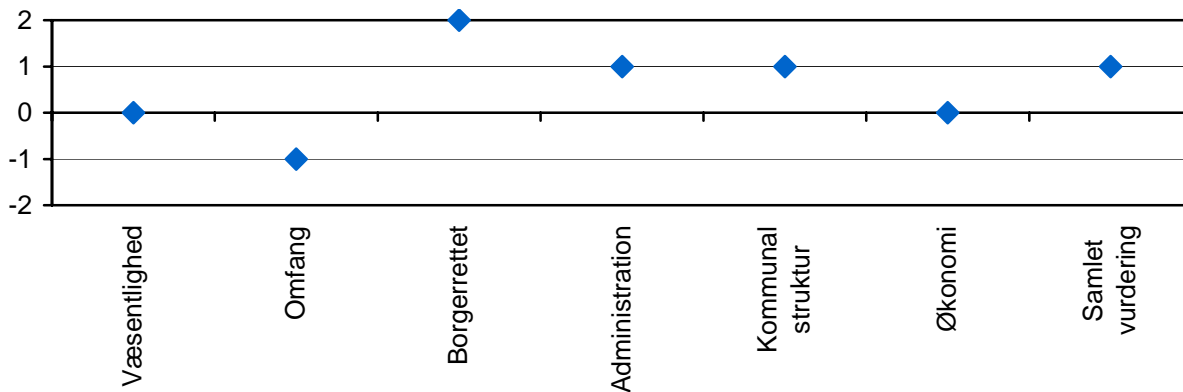
Klagebestemmelsen i vejbidragslovens § 20 svarer til klagebestemmelserne i vejlovens § 4, privatvejslovens § 7 og vintervedligeholdelseslovens § 19. Klagereglerne i vejbidragslovens § 20 bør derfor inddrages i overvejelserne om ændring af de nævnte loves klagebestemmelser.

Mulighederne for at klage og forståelsen heraf har direkte betydning for borgerne.

Det må forventes, at en præcisering af reglerne vil medføre en lettelse for myndighedernes administration, fordi det må forventes at blive lettere at formidle forståelsen af mulighederne for at klage. Eventuelt vil dette også medføre færre klager. Forslaget forventes at være økonomisk neutralt, idet et færre antal klagesager dog vil kunne betyde en økonomisk besparelse for myndighederne.

Da reglerne vedrører klage over kommunale og amtskommunale afgørelser, vil bestemmelserne skulle ændres i forbindelse med en ændring af den kommunale struktur. Den fremtidige kommunale struktur har dog ikke direkte indflydelse på behandlingen af det her omhandlede forslag til præcisering af klageadgangen.

Ved den samlede vurdering er lagt vægt på forslagets betydning for borgere og myndigheder, samt forslagets samspil med anden lovgivning.



Vejbidragslovens § 20, stk. 5, tvister

Trafikministeriet har ikke kendskab til, at bestemmelsen har været anvendt. På vejbidragslovens område er der kun én myndighed involveret, hvorfor der næppe er et behov for bestemmelsen. Det bør derfor overvejes, om bestemmelsen skal ophæves.

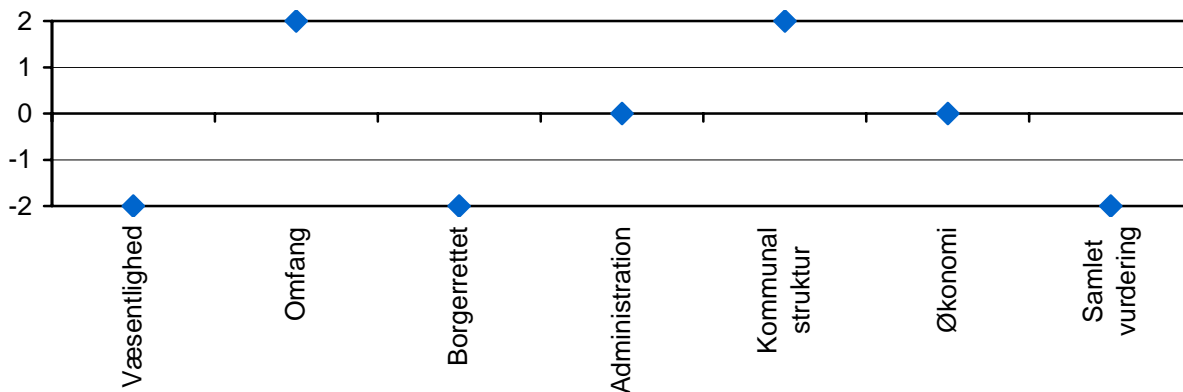
Forslaget vurderes at være mindre væsentligt og arbejdet med en ophævelse af § 20, stk. 5, forventes at være af mindre omfang.

Forslaget vil være uden betydning for borgerne.

En ophævelse af tvistreglerne må forventes at være administrativt og økonomisk neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur vil være uden betydning, da forslaget går ud på at ophæve bestemmelsen.

Forslaget vurderes isoleret set at være af mindre betydning, men vil passende kunne indgå i en samlet overvejelse af, om tvistbestemmelserne i vejlovgivningen skal ændres.



Ophævelse af vejbidragsloven

Det bør overvejes, om vejbidragsloven som led i en regelsanering kan ophæves og bestemmelserne i loven i relevant omfang overføres til henholdsvis vejloven og privatvejsloven. Herved bliver retsgrundlaget vedrørende henholdsvis offentlige veje og private fællesveje samlet i hver sin lov.

Forslaget indebærer ikke som sådan materielle ændringer i lovgivningen, men alene overvejelserne om at ændre vejlovgivningens struktur. Trafikministeriet forventer, at der herved vil kunne opnås, at vejlovgivningen fremtræder lettere tilgængelig, fordi strukturen bliver enklere, hvilket vil være til gavn for både borgere og offentlige myndigheder.

Forslaget har en vis væsentlighed.

Arbejdet med forslaget forventes at få et væsentligt omfang, da der f.eks. skal tages stilling til, hvilke bestemmelser der skal overføres til hvilke love, og hvordan det i givet fald skal ske.

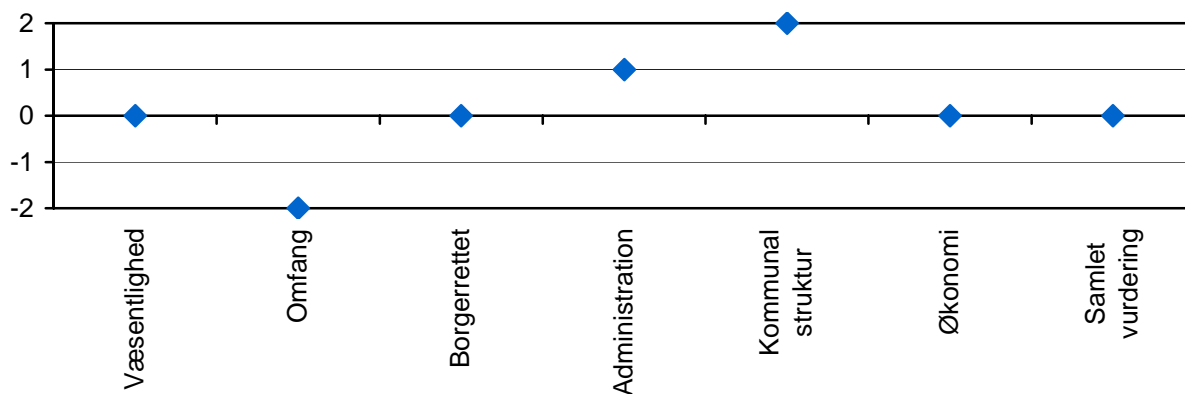
Da loven vedrører bestemmelser vedrørende vejbidrag, har reglerne betydning for borgerne og en forenkling af vejlovgivningens struktur anses derfor for at have positiv betydning for borgerne.

Hvis reglerne i vejbidragsloven overføres til henholdsvis vejloven og privatvejsloven, forventes det, at reglerne også vil kunne blive lettere tilgængelige for myndighedernes sagsbehandlere, hvorved der må kunne forventes en mindre administrativ lettelse.

Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med dette forslag.

Forslaget forventes at være økonomisk neutralt.

Forslaget gives en middel prioritet.



4.4. Lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje (vintervedligeholdelsesloven)

Vintervedligeholdelseslovens § 1, stk. 4, definition af private fællesveje

Definitionen i vintervedligeholdelseslovens § 1, stk. 4, af en privat fællesvej er forskellig fra definitionen i privatvejslovens § 2, stk. 1. Dette beror på en manglende konsekvensændring i forbindelse med ændringen af privatvejsloven i 1985, hvor den tidligere formulering af bestemmelsen blev ændret efter forslag fra Matrikeldirektoratet.

Definitionen bør derfor ændres i overensstemmelse med privatvejslovens § 2, stk. 1.

Forslaget vurderes at være væsentligt af ordensmæssige grunde, idet de forskellige definitioner kan give anledning til misforståelser.

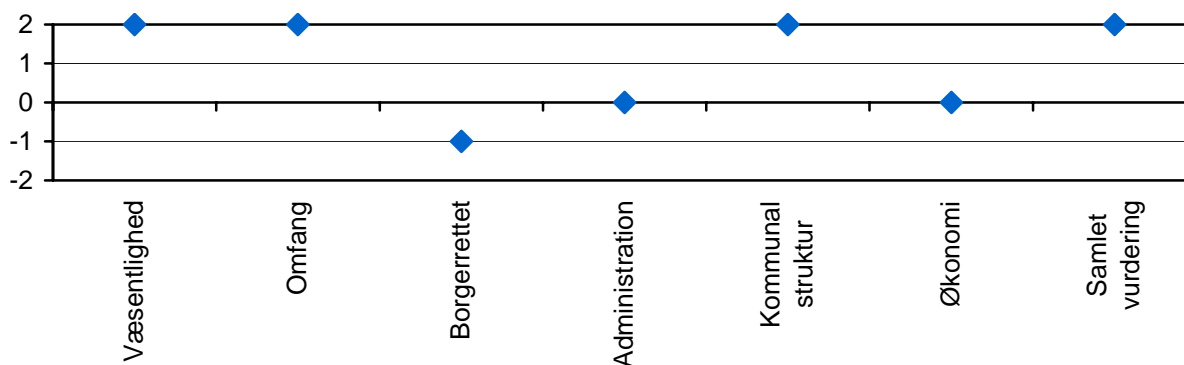
Arbejdet med forslaget vurderes at være af mindre omfang.

Forslaget er uden direkte betydning for borgerne, og det er således af mindre betydning for borgerne, at lovteksten præciseres.

Forslaget, der ikke indebærer realitetsændringer, vurderes at være økonomisk neutralt og uden betydning for administrationen.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes ikke at have betydning for arbejdet med forslaget.

Af ordensmæssige grunde bør forslaget prioriteres højt. Da der er tale om, at berigtige en fejl bør forslaget prioriteres og medtages ved næste relevante lovændring.



Vintervedligeholdelseslovens § 3, glatførebekæmpelse

Ved dom af 15. oktober 2003 har Østre Landsrets 12. afdeling i sag nr. B-1718-02 mellem en borger og en kommune udtalt, at en kommunes beslutning om ikke at foretage glatførebekæmpelse

kæmpelse på en kommunal villavej har den fornødne lovhjemmel, jf. § 3 i vintervedligeholdelsesloven.

Det bør efter landsretsdommen overvejes, om formuleringen af § 3 af ordensmæssige grunde bør bringes i overensstemmelse med formuleringen af § 2, således at undtagelsesmulighederne for glatførebekæmpelse formuleres på samme måde som undtagelsesmulighederne for snerydning. Det bør endvidere overvejes, om retten til at undtage fra glatførebekæmpelse, som ved snerydning, bør begrænses til f.eks. kun af gælde for trafikalt ubetydelige veje, ligesom ved snerydning, jf. punkt 3 i cirkulære nr. 1206 af 12. juni 1985 om lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje.

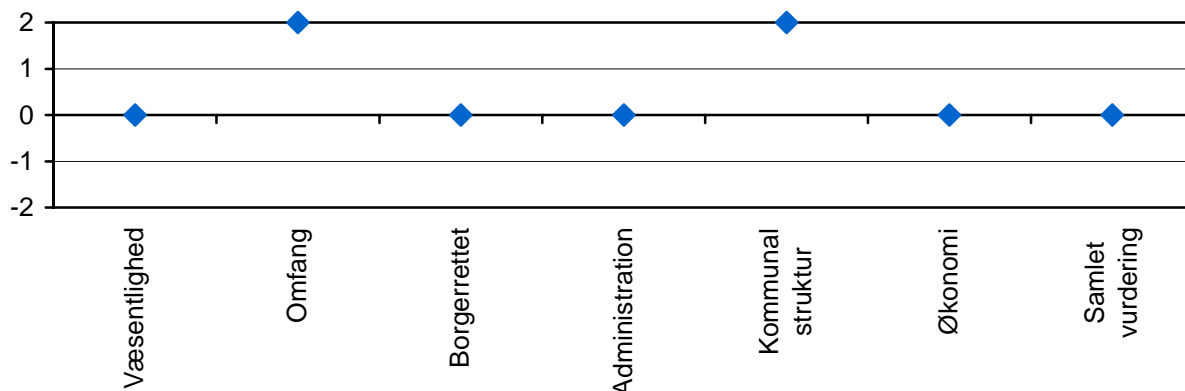
Da bestemmelsen vedrørende glatførebekæmpelse ifølge dommen giver vejbestyrelserne mulighed for at undtage visse vejstrækninger fra glatførebekæmpelsen, er der materielt set mindre behov for en ændring af bestemmelsens indhold. Af ordensmæssige grunde vil det dog være at foretrække, at det fremgår af lovteksten, at der er mulighed for at undlade glatførebekæmpelse. Af trafikikkerhedsmæssige grunde bør det i øvrigt overvejes, om muligheden for at undtage vejstrækninger fra glatførebekæmpelse skal begrænses direkte i lovteksten.

Arbejdet med forslaget er af mindre omfang, da det alene vedrører én bestemmelse.

Da forslaget i det væsentlige er en konfirmering af praksis, vurderes det ikke i sig selv at ville få betydning for borgerne eller have administrative eller økonomiske konsekvenser. Det vil dog være en fordel for borgerne, at lovteksten tydeliggøres og herved indirekte indebære en administrativ fordel. Hvis muligheden for at undtage fra at glatførebekæmpe begrænses, vil det teoretisk set være en fordel for borgerne og en administrativ ulempe for myndighederne, fordi den teoretiske mulighed for at undlade at glatførebekæmpe begrænses.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget gives samlet set middel prioritet.



Vintervedligeholdelseslovens § 5, stk. 3, delegation

Bestemmelsen åbner mulighed for i byer og bymæssige bebyggelser, at amtsrådene overlader det til kommunalbestyrelsen at træffe bestemmelse om, at ejere af de til landeveje grænsende ejendomme skal foretage vintervedligeholdelse og renholdelse af fortov og sti ud for ejendommene.

Der er ikke den samme mulighed for hovedlandeveje, hvilket kan skyldes, at man i forbindelse med vedtagelsen af vejloven (lov nr. 312 af 9. juni 1971), der trådte i kraft den 1. april 1972, ikke har været opmærksom på spørgsmålet. Hovedlandevejene blev på tidspunktet for vintervedligeholdelseslovens vedtagelse (lov nr. 140 af 25. marts 1970) administreret af amterne, jf. den dagældende vejbestyrelseslovs § 4.

Det bør overvejes, om der skal skabes en tilsvarende hjemmel for så vidt angår hovedlandeveje.

Da statens nuværende veje stort set er beliggende uden for byer og bymæssigt bebyggede områder, vurderes forslaget for tiden at være uvæsentligt, men forslaget vil eventuelt kunne blive aktualiseret af overvejelserne vedrørende den fremtidige kommunale struktur. Ændringer i den kommunale struktur vil også kunne føre til, at bestemmelsen skal ophæves.

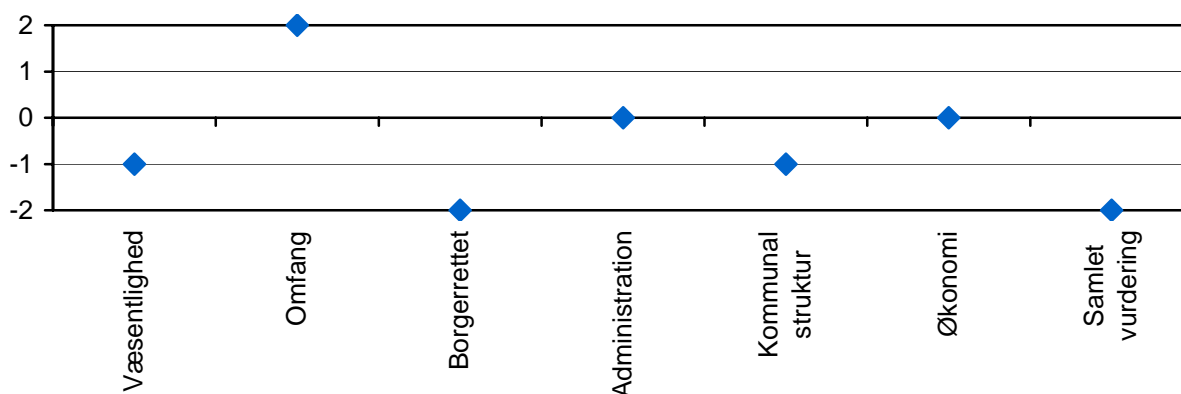
Arbejdet med forslaget vurderes at være af mindre omfang, da det alene vedrører én bestemmelse.

Forslaget vil være uden betydning for borgerne.

Forslaget vurderes eventuelt at kunne medføre en administrativ lettelse og økonomisk besparelse for Vejdirektoratet.

Bestemmelsen vil skulle ændres i forbindelse med en ændret kommunal struktur og den fremtidige kommunale struktur vurderes at have betydning for arbejdet med forslaget.

Samlet set bør forslaget på nuværende tidspunkt prioriteres lavt.



Vintervedligeholdelseslovens § 6, stk. 1 og 2, adgangsbegrænsning

Bestemmelserne vedrører mulighed for overdragelse af forpligtelser vedrørende vintervedligeholdelse mv. til ejere af ejendomme, der grænser til adgangsbegrænsede vejstrækninger.

Ifølge lovens § 6, stk. 1, kan forpligtelserne *ikke pålægges ejere af ejendomme ved vejstrækninger, hvortil der i henhold til en adgangsbegrænsning, der er etableret af færdselsmæssige grunde, og som kan håndhæves af det offentlige, ikke kan opnås direkte adgang fra ejendommene.*

Ifølge lovens § 6, stk. 2, kan forpligtelserne dog *pålægges ejerne af ejendomme ved veje og stier, der er led i et samlet vejsystem til udelukkende eller overvejende trafikbetjening af et udstykningsområde.*

Ved "adgangsbegrænsning" i § 6, stk. 1, forstås som udgangspunkt de bestemmelser om adgang til offentlige veje, der fastsættes af en vejbestyrelse i medfør af vejlovens §§ 72 og 73, dvs. adgangsbestemmelser, der ejendom for ejendom langs en bestemt offentlig vej tager udtrykkelig stilling til, hvorvidt og i hvilket omfang, der - ud fra de færdselsmæssige forhold - kan etableres adgang til den enkelte ejendom. Bestemmelser i en byplanvedtægt, der alene giver udtryk for det almindelige princip, at der kun kan opnås adgang til visse færdselsmæssigt sekundære veje, kan ikke sidestilles med en egentlig adgangsbegrænsning i henhold til vejlovens §§ 72 og 73, og kan derfor ikke bevirke, at tilfældet er omfattet af lovens § 6, stk. 1.

Denne fortolkning har i forbindelse med en konkret klagesag været indbragt for Folketingets Ombudsmand, som ikke som sådan har kritiseret fortolkningen, men dog har givet udtryk for, at fortolkningen "ikke er utvivlsom" og har rejst spørgsmålet om præcisering af anvendelsesområdet.

Trafikministeriet har i brev af 13. januar 2003 tilkendegivet overfor Folketingets Ombudsmand, at ministeriet er enig i, at anvendelsesområdet for bestemmelsen bør præciseres, hvilket vil ske i forbindelse med kommende ændringer i vintervedligeholdelsesloven.

Under hensyntagen til ovennævnte udtalelse fra Folketingets Ombudsmand, vurderes forslaget at være væsentligt.

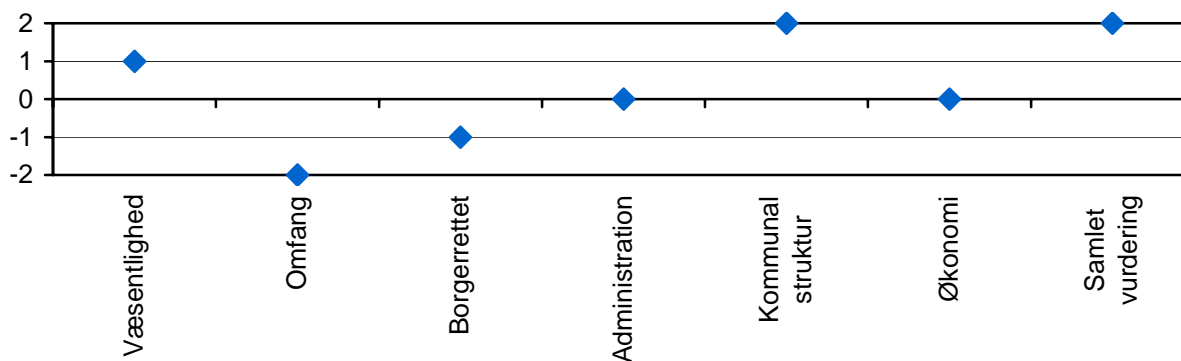
Ændringen af bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den øvrige vejlovgivning. Vejbidragslovens § 6, stk. 1 og 2, som indeholder tilsvarende bestemmelser vedrørende pålæg af vejbidrag til offentlige veje, vil i givet fald skulle konsekvensændres. Der bør endvidere indføres en definition af begrebet "adgangsbegrænsning" i vejloven, som konsekvens af den omhandlede præcisering af vintervedligeholdelseslovens § 6, stk. 1 og 2, jf. ovenfor under afsnittet "Vejlovens § 72 f, adgangsbestemmelser".

Forslaget har ikke direkte betydning for borgerne. Det er dog en fordel for borgerne, at retstilstanden fremgår direkte af lovteksten.

Forslaget vurderes at være økonomisk og administrativt neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med forslaget.

Under hensyntagen til, at Folketingets Ombudsmand har udtalt, at fortolkningen af bestemmelsen ikke er utvivlsom og ministeriets tilkendegivelse overfor Folketingets Ombudsmand vedrørende denne bestemmelse, prioriteres ændringen samlet set højt.



Vintervedligeholdelseslovens § 8, stk. 1 og 2, vedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje og stier på landet

Ifølge bestemmelsen kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at de personer, der er vedligeholdelsespligtige efter lovgivningen om private fællesveje skal vintervedligeholde og renholde private fællesveje og stier på landet.

Bestemmelsen bærer præg af at være fra før privatvejslovens vedtagelse.

Efter privatvejslovens § 17 skal påbudte arbejder - i tilfælde af, at kommunen som vejmyndighed afsiger kendelse om istandsættelse/vedligeholdelse - fordeles mellem de vejberettigede i forhold til deres brug af vejen, såfremt der ikke foreligger særlige overenskomster eller andre bestemmelser om fordelingen.

Ofte vedligeholdes/istandsættes private fællesveje på landet af de private uden kommunens mellemkomst efter udtrykkelige eller stiltiende aftaler. Kommunen vil således ofte - nemlig hvor der ikke tidligere er afsagt en kendelse om istandsættelse af vejen - ikke have kendskab til, hvem der er vedligeholdelsespligtige, og dermed hvem, det kan pålægges at vintervedligeholde og renholde en konkret privat fællesvej.

Bestemmelsen er derfor intetsigende og formentlig utilstrækkelig.

Bestemmelsen bør derfor overvejes ændret. I overvejelserne bør indgå, at kredsen af vejberettigede brugere af private fællesveje på landet kan være forskellig sommer og vinter, således at en landmand, der alene bruger vejen til landbrugskørsel om sommeren, ikke bør kunne pålægges vintervedligeholdelse af vejen.

Forslaget vurderes at være mindre væsentligt.

Bestemmelsen har, som det fremgår ovenfor, et vist samspil med privatvejslovens § 17. I øvrigt forventes arbejdet med omformuleringen af bestemmelsen at få et vist omfang.

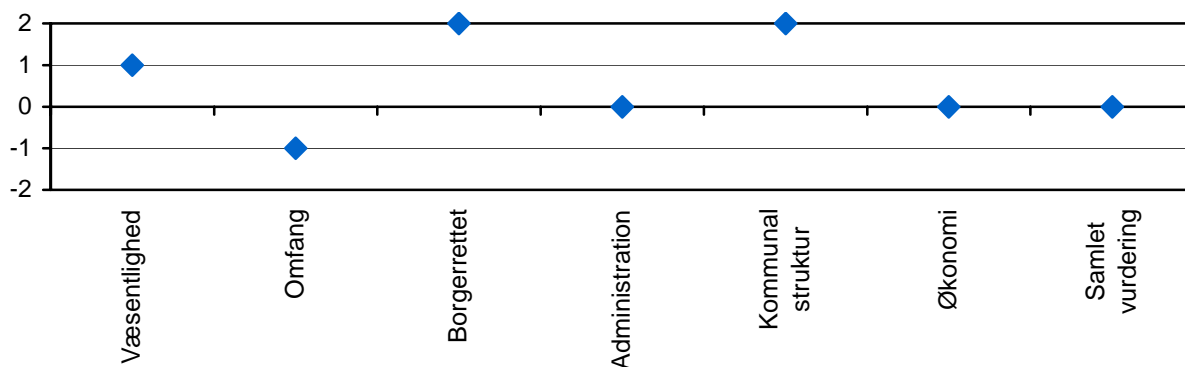
Bestemmelsen har direkte betydning for borgernes forpligtelse til renholdelse, snerydning og glatførebekæmpelse på private fællesveje og stier på landet.

Forslaget forventes at være administrativt neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med dette forslag.

Forslaget vurderes at være økonomisk neutralt for det offentlige. Forslaget forventes ikke at medføre øgede udgifter for borgeren, men forslaget kan betyde en ændring af den indbyrdes byrdefordeling.

Samlet set gives forslaget middel prioritet.



Vintervedligeholdelseslovens § 11, stk. 3, § 12, stk. 3 og § 13, stk. 3, offentliggørelse og hjemmel til fastsættelse af tidspunkt for arbejdets udførelse

Bestemmelserne i § 11, stk. 3 og § 12, stk. 3, om snerydningspligt og glatførebekæmpelse bør ændres, så de formuleres i overensstemmelse med § 13, stk. 3 (renholdelse), der indeholder hjemmel til at fastsætte tidspunktet for arbejdets (renholdelsens) udførelse.

Endvidere bør det overvejes at indsætte en tilføjelse om, hvorledes beslutninger om pligt til snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse skal offentliggøres. Det kunne overvejes at anvende samme løsning som i § 5, stk. 4, § 7, stk. 3 og § 8, stk. 2, hvorefter der skal ske offentliggørelse i de stedlige blade, der har almindelig udbredelse i kommunen.

Det kunne endvidere overvejes at indføre bestemmelser om, hvor ofte der skal ske kundgørelse. Der er i dag ikke særlige bestemmelser herom. En del kommuner offentliggør deres beslutninger en gang hvert efterår, medens andre kommuner kun har kundgjort deres beslutninger om, at lodsejerne har pligt til at snerydde, glatførebekæmpe og renholde, dengang beslutningen blev truffet (formentlig først i 1970'erne) samt i forbindelse med eventuelle ændringer

i beslutningen. Sidstnævnte har ind i mellem i forbindelse med klagesagsbehandlingen vist sig at være et problem, idet nye ejere af ejendomme ikke har haft det fornødne kendskab til forpligtelserne.

Hvis det besluttes at indføre bestemmelse om periodisk offentliggørelse, bør det også overvejes indført i § 5, stk. 4, § 7, stk. 3 og § 8, stk. 2.

Forslaget vurderes at være væsentligt, da det bl.a. vedrører, hvordan beslutningerne skal meddeles til borgeren, og hvor ofte der skal ske kundgørelse.

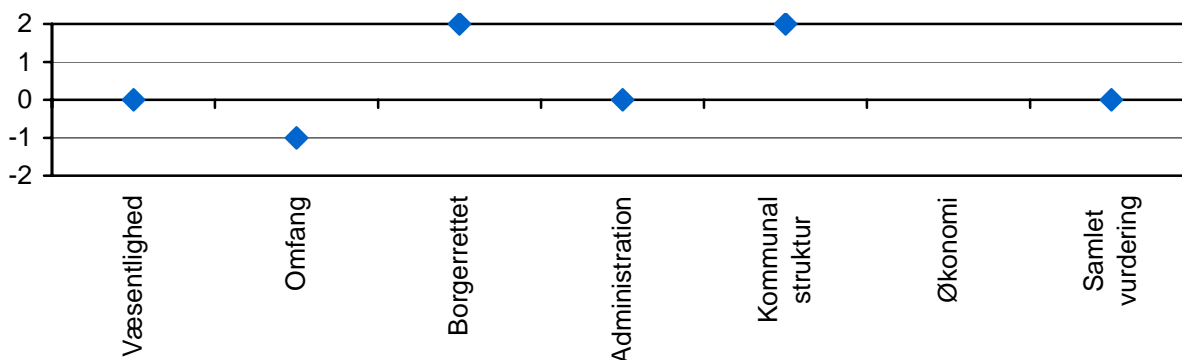
Arbejdet med forslaget vurderes at få et større omfang, idet forslaget har en vis sammenhæng med de øvrige regler om meddelelse af beslutninger på vejlovsområdet. En udvidelse af offentliggørelseskravet til også at omfatte periodisk offentliggørelse vil forøge omfanget af arbejdet med forslaget.

Forslaget retter sig direkte mod borgerne. For så vidt angår forslaget om at indføre en hjemmel til fastsættelse af et tidspunkt for snerydning mv., kan dette forslag af grundejerne og trafikanterne på vejene opfattes som både positivt og negativt. Forslagene om offentliggørelse er klart til borgernes fordel.

Afhængig af hvordan meddelelsen sker i dag, kan forslaget for så vidt angår offentliggørelse få økonomisk og administrativ betydning for det offentlige. Forslaget vurderes for så vidt angår hjemmel til fastsættelse af tidspunkt at være administrativt og økonomisk neutralt.

Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med forslaget.

Samlet set vurderes forslaget at skulle have middel prioritet.



Vintervedligeholdelseslovens § 17, fjernelse af farlige stoffer mv.

Efter § 17 i vintervedligeholdelsesloven af veje kan kommunalbestyrelsen eller i påtrængende tilfælde politiet, hvis nogen på vej eller sti, der er åben for almindelig færdsel, henkaster eller efterlader affald eller genstande, der kan være *til ulempe for færdslen eller er særligt forurenende*, lade det henkastede eller efterladede fjerne for den pågældendes regning.

Det bør overvejes, om bestemmelsen bør præciseres. Spørgsmålet har for nylig har været rejst i forbindelse med en igangværende revision af Beredskabsstyrelsens "vejledning for indsats ved akutte uheld med *farlige stoffer* på landjorden mv."

Det bør overvejes, om farlige stoffer i den forbindelse altid er "til ulempe for færdslen" eller er "særligt forurenende".

Det bør samtidig overvejes, om der bør indføres hjemmel til delegation.

Kompetencen ligger hos vejbestyrelsen/vejmyndigheden og politiet.

Det kan overlades til Falck eller andre private at forestå oprydningen (faktisk forvaltningsvirksomhed), men det kan ikke uden udtrykkelig hjemmel overlades til Falck eller andre private at træffe nogen forvaltningsretlig afgørelse som f. eks. om, at noget efterladt er omfattet af bestemmelsen og skal fjernes i henhold til bestemmelsen, om der skal opkræves betaling, og i givet fald hos hvem.

Spørgsmålet bør overvejes for at sikre en enkel og effektiv administration i forbindelse med farlige stoffer på veje.

I den forbindelse bør det også overvejes, om der på området er behov for at kunne træffe afgørelser uden iagttagelse af visse af forvaltningslovens regler, som f.eks. partshøring, idet formålet i modsat fald vil kunne forspildes.

Det skal bemærkes, at i forbindelse med pålæg af kommunale parkeringsafgifter, har man taget højde for et lignende problem ved en tilføjelse til færdselslovens § 121, stk. 2, idet Folketingets Ombudsmand har ment, at der forinden pålæg af en sådan afgift skulle foretages partshøring.

Forslaget vil kunne sikre en enkel administration i forbindelse med fjernelse af farlige stoffer mv. på veje.

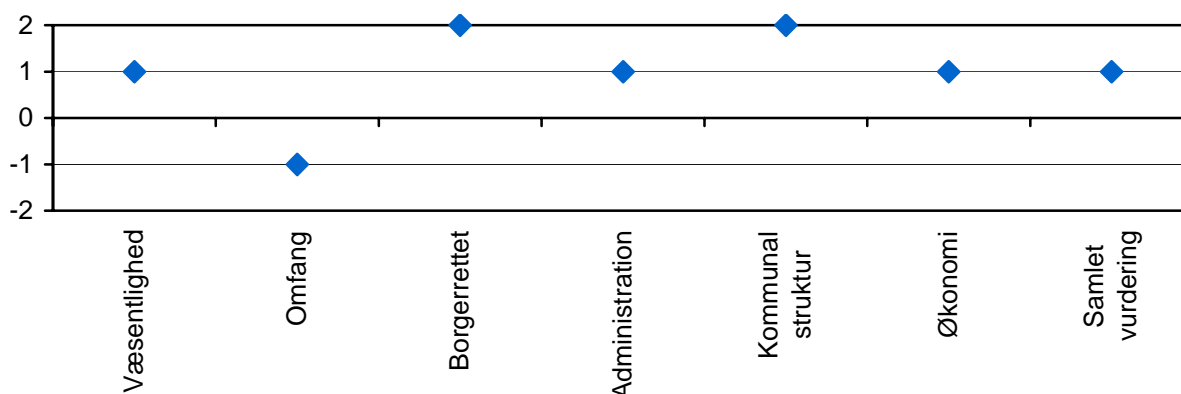
Det forventes, at arbejdet med forslaget vil få et relativt stort omfang.

Forslaget er borgerrettet. Forslaget er positivt for borgerne og omgivelserne, fordi de farlige stoffer kan fjernes hurtigere, men vil også kunne opfattes som negativt, fordi forslaget vil betyde, at der ikke skal høres forinden de farlige stoffer bliver fjernet fra vejarealet.

Forslaget indebærer en administrativ lettelse og må antages også at indebære en mindre økonomisk besparelse for myndighederne.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget.

Samlet set prioriteres forslaget over middel.



Ophævelse af vintervedligeholdelsesloven

Det bør overvejes, om vintervedligeholdelseslovens som led i en regelsanering bør ophæves, og respektive bestemmelser i loven overføres til henholdsvis vejloven og privatvejsloven. Herved bliver retsgrundlaget vedrørende henholdsvis offentlige veje og private fællesveje samlet i hver sin lov.

Forslaget indebærer ikke som sådan materielle ændringer i lovgivningen, men alene overvejelserne om at ændre vejlovgivningens struktur. Trafikministeriet forventer, at der herved vil kunne opnås, at vejlovgivningen fremtræder lettere tilgængelig, fordi strukturen bliver enklere, hvilket vil være til gavn for både borgere og offentlige myndigheder.

Forslaget har en vis væsentlighed.

Arbejdet med forslaget forventes at få et væsentligt omfang, da der f.eks. skal tages stilling til, hvilke bestemmelser der skal overføres til hvilke love, og hvordan det i givet fald skal ske.

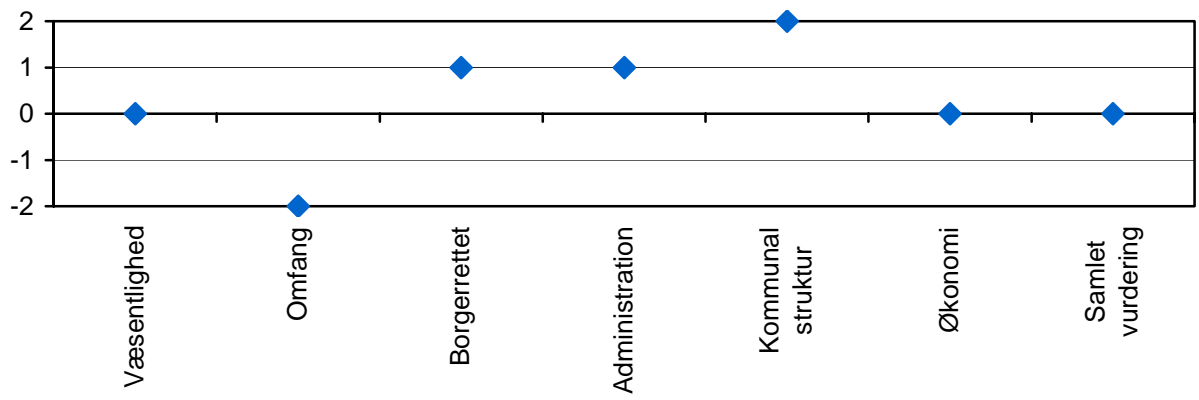
Da loven vedrører bestemmelser vedrørende renholdelse, snerydning og glatførebekæmpelse, har reglerne betydning for borgerne og en forenkling af vejlovgivningens struktur anses derfor for at have positiv betydning for borgerne.

Hvis reglerne i vintervedligeholdelsesloven overføres til henholdsvis vejloven og privatvejsloven, forventes det, at reglerne også vil kunne blive lettere tilgængelige for myndighedernes sagsbehandlere, hvorved der må kunne forventes en mindre administrativ lettelse.

Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med forslaget.

Forslaget forventes at være økonomisk neutralt.

Forslaget gives således en middel prioritet.



KAPITEL 5: Gruppering

I de forudgående afsnit er gennemgået en række forslag til større eller mindre ændringer i vejlovgivningen. Forslagene er meget forskellige i indhold og omfang, og selvom forslagene er gennemgået paragraf for paragraf eller kapitel for kapitel er det nødvendigt at se de enkelte forslag i en større sammenhæng for at opnå den størst mulige kvalitet og sammenhæng i forbindelse med kommende lovændringer. Det kan konstateres, at flere af forslagene hænger sammen både inden for de enkelte love og på tværs af lovene. Da nogle af forslagene må anses for mere hastende end andre, kan det ikke anbefales at igangsætte et samlet revisionsarbejde for hele vejlovgivningen på en gang. For at sikre arbejdets fremdrift er det i stedet fundet hensigtsmæssigt at foretage en gruppering af forslagene i nogle relativt afgrænsede grupper, som kan danne udgangspunkt for det videre arbejde.

Ved at samle forslagene i grupper vil det være muligt i det videre arbejde at lade de enkelte forslag indgå i en relevant sammenhæng med andre forslag, som indholdsmæssigt naturligt bør ses samlet, uden at de forslag, som bør fremmes inden for rimelig tid, skal afvente behandlingen af komplicerede og mindre væsentlige forslag, som ikke har direkte sammenhæng med det pågældende forslag.

Nedenfor er forslagene, som er gennemgået i kapitel 4, samlet i en række relevante grupper. Grupperne er enmæssigt søgt afgrænset således, at arbejdet i grupperne eventuelt vil kunne føre til et samlet lovforslag vedrørende forslagene i den pågældende gruppe. Grupperingen af forslagene er foretaget enmæssigt, enten via en bestemt problemstilling som f.eks. klage-reglerne, som går igen i alle vejlovene, eller via en bestemt lov, som f.eks. privatvejsloven. I gennemgangen af de enkelte grupper gives en overordnet beskrivelse af de forslag, som indgår i de enkelte grupper, og der foretages en vurdering af i hvilken grad arbejdet med forslagene i grupperne bør fremmes. Når forslagene samles i grupper, vil der ske et brud med prioriteringen af de enkelte forslag, fordi det kan være hensigtsmæssigt at medtage forslag med forskellig prioritet i samme gruppe. I øvrigt vil det fremgå, hvis det af tekniske, juridiske grunde er nødvendigt at afvente afslutningen af arbejdet med en gruppe af mulige ændringer, før arbejdet med den næste kan fremmes.

5.1. Privatvejsloven

Privatvejsloven regulerer de private fællesveje, og reglerne kan ses som udtryk for behovet for en offentligretlig regulering af de private arealer, som udgør de private fællesveje.

Reglerne i privatvejsloven har betydning for borgernes råden over og forpligtelser vedrørende de private fællesveje. Således indeholder privatvejsloven f.eks. regler om borgernes forpligtelser i forbindelse med istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje. Da reglerne har direkte betydning for borgerne, er det væsentligt, at retstilstanden fremgår så klart som muligt af lovgivningen og ikke fremtræder unødigt kompliceret.

Trafikministeriet er blevet opmærksom på en række væsentlige problemstillinger på privatvejslovens område, som det er ønskeligt at se nærmere på. Det anbefales derfor, at arbejdet med forslagene vedrørende privatvejsloven prioriteres højt, idet der på privatvejslovens område er et stort antal forslag, hvor en lovændring ville kunne bidrage til at afhjælpe de admini-

strative og forståelsesmæssige problemer for henholdsvis myndigheder og borgere, som loven giver anledning til.

Problemstillingerne knytter sig blandt andet til den grundlæggende sondring mellem reglerne for private fællesveje på landet og private fællesveje i byer og bymæssige områder, og reglerne vedrørende istandsættelse mv. af private fællesveje.

Overvejelserne på privatvejslovens område kan få stor betydning for lovens fremtidige udformning og indhold, da der på privatvejslovens område er behov for at se nærmere på både lovens grundlæggende struktur og indholdet af centrale bestemmelser. Arbejdet vedrørende reglerne i privatvejsloven vurderes at være meget omfattende og indeholder et bredt spektrum af forslag. Alligevel har ministeriet vurderet, at det ikke er muligt at splitte gruppen yderligere op, idet overvejelserne vedrørende sondringen mellem private fællesveje på landet og i byer og bymæssige områder vurderes at kunne få så fundamental betydning for lovens struktur og systematik, at det ikke er muligt at se overvejelserne vedrørende de øvrige forslag på privatvejsområdet uafhængigt heraf. Ved overvejelserne af, om der er behov for at have forskellige regler for private fællesveje i byer og på landet, er det i øvrigt relevant at overveje, hvordan f.eks. reglerne om betaling af bidrag til vejvedligeholdelse skal udformes. Det er således nødvendigt at se loven som et samlet hele for på én gang at kunne overveje lovens systematik, fremtidige struktur og reglernes materielle indhold.

Konkret omfatter gruppen alle forslagene vedrørende ændring af privatvejsloven, dvs. sondringen mellem reglerne i privatvejslovens afsnit II (reglerne for private fællesveje på landet) og afsnit III (reglerne for private fællesveje i byer og bymæssige områder), reglerne om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje på landet, henholdsvis i byer, herunder om fordeling af udgifter til istandsættelsesarbejder, og procedurebestemmelser i forbindelse med sådanne afgørelser, kravet om at der skal føres vejfortegnelse, reglerne om krav i forbindelse med udstykning, reglerne vedrørende færdselsregulering mv. i by, reglerne om brug af vejarealer i by til vejfremmede formål, spørgsmålet om samtykke fra andre borgere i forbindelse med offentligretlige tilladelser, opkrævning af administrationsbidrag, når kommunen udfører et påbudt, men ikke udført arbejde på en privat fællesvej i by, og hjemmel til straf. I gruppen indgår ikke forslag, som er medtaget i en anden gruppe, som f.eks. klagereglerne og reglerne om hegn langs vej, som er temaer, der går på tværs af lovgivningen. Derimod medtages de forslag og problemstillinger i vejbidragsloven og vintervedligeholdelsesloven, som har nære relationer til privatvejsloven i denne gruppe, idet ministeriet vurderer, at disse forslag nødvendigvis må behandles sammen med privatvejsloven.

Omfanget og betydningen af forslagene i denne gruppe medfører, at det ud fra en samlet vurdering må betragtes som meget væsentligt at igangsætte arbejdet med en revision af privatvejsloven snarest. Arbejdet med en revision af privatvejsloven forventes at få et betydeligt omfang, da det indebærer, at en række komplekse og meget grundlæggende problemstillinger vedrørende loven skal overvejes. Reglerne på privatvejslovens område er i vidt omfang rettet direkte mod borgerne og i øvrigt af væsentlighed for borgerne. Administrativt forventes overvejelserne om en revision af reglerne på privatvejslovens område at kunne føre til en mindre administrativ lettelse for de offentlige myndigheder. En revision af reglerne i privatvejsloven forventes, ud over den nævnte mindre administrative lettelse for vejmyndighederne, ikke at give anledning til besparelser eller merudgifter for hverken borgere eller vejmyndigheder.

Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslagene.

5.2. Vintervedligeholdelsesloven

Vintervedligeholdelsesloven indeholder regler om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje.

Denne gruppe omfatter dels materielle ændringer af vintervedligeholdelsesloven, dels et forslag om sammenskrivning af vintervedligeholdelsesloven med henholdsvis vejloven og privatvejsloven.

Forslaget om at sammenskrive vintervedligeholdelsesloven med privatvejsloven og vejloven indebærer ikke som sådan materielle ændringer i lovgivningen, men vil reducere antallet af love på området. Trafikministeriet forventer, at en sammenskrivning af lovene vil kunne få vejlovgivningen til at fremtræde lettere tilgængelig, fordi strukturen bliver enklere.

De materielle ændringer i vintervedligeholdelsesloven omfatter bl.a. forslag om at konsekvensændre definitionen af private fællesveje, så den svarer til privatvejslovens definition, at tydeliggøre hjemlen til at undlade glatførebekæmpelse, at udvide mulighederne for delegation af beslutningskompetence på lovens område, at præcisere bestemmelserne om overdragelse af forpligtelser til vintervedligeholdelse mv. til ejere af ejendomme, der grænser op til adgangsbegrænsede vejstrækninger, at ændre bestemmelserne vedrørende vintervedligeholdelse mv. af private fællesveje og stier på landet, at ændre bestemmelserne om offentliggørelse af beslutninger om forpligtelser til snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse samt at præcisere eller ændre af reglen om fjernelse af affald eller genstande, der er til ulempe for færdslen eller særligt forurenende.

Forslaget om at sammenskrive vintervedligeholdelsesloven med de øvrige vejlove vurderes at have en vis væsentlighed. Det forventes, at arbejdet med forslaget vil have et betydeligt omfang. Til gengæld forventes det, at forslaget vil medføre en forenkling af vejlovgivningen til fordel for både borgere og myndigheder. Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med forslaget og forslaget forventes at være økonomisk neutralt for både borgere og myndigheder.

Samlet set har forslagene til materiel ændring af vintervedligeholdelsesloven lidt over middel væsentlighed. Forslagene er af større omfang. Der er både borgerrettede og mindre borgerrettede forslag. Forslagene er stort set administrativt og økonomisk neutrale for borgere og myndigheder og den fremtidige kommunale struktur er uden væsentlig betydning for arbejdet med forslagene. Det skal fremhæves, at et par af forslagene til ændring af vintervedligeholdelsesloven har højeste prioritet i den samlede vurdering og arbejdet med de materielle ændringer af vintervedligeholdelsesloven bør derfor prioriteres over middel.

Forslaget om at sammenskrive vintervedligeholdelsesloven med de øvrige vejlove gives middel prioritet, fordi forslaget forventes at kunne medføre en forenkling af vejlovgivningen, men forslaget vurderes ikke at være særligt hastende. Det findes hensigtsmæssigt at lade det videre arbejde vedrørende dette forslag afvente, at overvejelserne om ændring af privatvejsloven er

afsluttet, idet det ikke vurderes at være hensigtsmæssigt at påbegynde en sammenskrivning af vintervedligeholdelseslovens regler med privatvejslovens regler, før privatvejslovens fremtidige systematik er afklaret.

Vedrørende forslagene til materielle ændringer i vintervedligeholdelsesloven er der to muligheder for, hvornår dette arbejde kan igangsættes. Den ene mulighed er at lade arbejdet med de materielle ændringer af vintervedligeholdelsesloven afvente arbejdet med at sammenskrive vintervedligeholdelsesloven med de øvrige vejlove. Den anden mulighed er at gennemføre arbejdet med de materielle ændringer af vintervedligeholdelsesloven selvstændigt uden at afvente arbejdet med sammenskrivning af vintervedligeholdelsesloven med de relevante vejlove. Det er således muligt at fremskynde de materielle ændringer af vintervedligeholdelsesloven uafhængigt af afslutningen af arbejdet med privatvejsloven, hvis det skønnes at være hensigtsmæssigt. På nuværende tidspunkt er det ministeriets vurdering, at ændringen af de materielle regler bør afvente arbejdet med revision af privatvejsloven.

5.3. Klager og tvister

Gruppen vedrørende klager og tvister omfatter forslagene vedrørende ændringer af klage- og tvistreglerne i alle vejlovene. Klagereglerne vedrører borgernes mulighed for at klage til Vejdirektoratet over vejbestyrelsens eller vejmyndighedens afgørelser, mens tvistreglerne vedrører Trafikministeriets mulighed for at træffe afgørelser i konflikter mellem to vejbestyrelser eller mellem en vejbestyrelse/vejmyndighed og et forsyningsselskab.

Gruppen omfatter forslagene vedrørende henholdsvis præcisering og begrænsning af klageadgangen samt overvejelserne vedrørende indførelse af hjemmel til at opkræve gebyr ved klage. I øvrigt omfatter gruppen overvejelserne vedrørende indførelse af tidsfrister, opsættende virkning og lignende ved indbringelse af tvister, samt overvejelserne om præcisering af bestemmelserne vedrørende behandling af tvister mellem en vejmyndighed og et forsyningsselskab angående ledninger i og over vejareal.

Forslagene vedrørende ændring af klage- og tvistreglerne har samlet set middel væsentlighed. Bearbejdning og vurdering af forslagene vurderes at have et vist omfang på grund af forslagernes indbyrdes sammenhæng og sammenhængen med den almindelige forvaltningsret. I forbindelse med det videre arbejde vil det f.eks. kunne overvejes, om vejlovenes forhold til den almindelige forvaltningsret bør styrkes.

Forslagene er i det væsentlige direkte rettet mod borgerne. Forslagene vurderes samlet set at kunne medføre en mindre administrativ lettelse for vejbestyrelserne og vejmyndighederne. Forslagene er samlet set økonomisk neutrale for borgere og myndigheder.

Reglerne vedrørende klager og tvister vil i et vist omfang skulle ændres i forbindelse med implementeringen af en ny kommunal struktur, men den fremtidige kommunale struktur har ikke direkte indflydelse på overvejelserne vedrørende de foreslåede ændringer af klage- og tvistreglerne.

Gruppen vedrørende klage- og tvistreglerne må prioriteres over middel, men der vurderes dog ikke at være det samme presserende behov for at se nærmere på klage- og tvistreglerne, som

for at se på reglerne i privatvejsloven. På den anden side vil overvejelserne vedrørende ændring af klage- og tvistreglerne kunne gennemføres uafhængigt af overvejelserne vedrørende de øvrige regler i privatvejsloven.

5.4. Vejbidragsloven

Denne gruppe indeholder bl.a. overvejelserne om at sammenskrive vejbidragsloven med vejloven og privatvejsloven og dermed reducere antallet af love på området.

I arbejdet med denne gruppe medtages i øvrigt de forslag til materielle ændringer i vejbidragsloven, som ikke naturligt bør indgå i en af de andre grupper.

Forslaget om at sammenskrive vejbidragsloven med vejloven og privatvejsloven indebærer ikke som sådan materielle ændringer i lovgivningen. Trafikministeriet forventer dog, at en sammenskrivning af lovene vil kunne få vejlovgivningen til at fremtræde lettere tilgængelig, fordi strukturen bliver enklere.

Som det fremgår ovenfor af gennemgangen af de enkelte forslag, vurderes forslaget at have en vis væsentlighed. Det forventes, at arbejdet med at sammenskrive vejbidragsloven med vejloven og privatvejsloven vil have et betydeligt omfang. Til gengæld forventes det, at forslaget vil medføre en forenkling af vejlovgivningen til fordel både for borgere og vejbestyrelser/vejmyndigheder. Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med forslaget, og forslaget forventes at være økonomisk neutralt både i forhold til borgere og myndigheder.

Ministeriet vurderer samlet set, at forslaget er hensigtsmæssigt, men ikke af hastende karakter. Forslaget gives en middel prioritet, under hensyntagen til, at forslaget forventes at kunne medføre en systematisk forenkling af vejlovgivningen.

Det findes hensigtsmæssigt at lade det videre arbejde vedrørende gruppen afvente, at overvejelserne om ændring af privatvejsloven er afsluttet, idet det ikke vurderes at være hensigtsmæssigt at påbegynde en sammenskrivning af vejbidragslovens regler med privatvejslovens regler, før privatvejslovens fremtidige systematik er afklaret. Det bemærkes i den forbindelse, at gruppen vedrørende privatvejsloven omfatter enkelte forslag til materielle ændringer af vejbidragsloven, som har nære relationer til privatvejsloven.

5.5. Vejloven - vejplanlægning

Gruppen vedrører vejlovens regler om vejplanlægning, som beskrevet i kapitel 4, afsnit 4.1., under overskriften vejlovens kapitel 3, vejplanlægning.

Gruppen vurderes at have en vis væsentlighed. Arbejdet med forslaget, der går ud på at foretage en nærmere gennemgang af bestemmelserne i vejlovens kapitel 3 i lyset af samspillet med planlovgivningen, forventes at få et betydeligt omfang. Forslaget er ikke direkte borgerrettet og forventes umiddelbart at være administrativt og økonomisk neutralt for både borgere og vejbestyrelser.

Forslaget har nær sammenhæng med den fremtidige kommunale struktur og udformningen af planloven. Det må forventes, at det er nødvendigt at foretage visse ændringer i vejlovens regler om vejplanlægning i forbindelse med et eventuelt lovforslag om ændring af den kommunale struktur. I forbindelse med implementeringen af en ny kommunal struktur, vil det næppe være muligt at overveje mere grundlæggende ændringer af vejlovens planlægningsregler, som har implikationer til en række andre bestemmelser i vejloven.

Forslaget prioriteres over middel, men det synes umiddelbart mest hensigtsmæssigt foreløbigt at lade de videre overvejelser afvente implementeringen af en ny kommunal struktur. Forslaget om at se nærmere på reglerne i vejlovens kapitel 3 har ikke nære relationer til forslagene i de øvrige grupper, og kan derfor gennemføres uafhængigt af overvejelserne vedrørende de øvrige forslag.

5.6. Vejloven - forholdet til jernbaner

Forslaget vedrører ændring reglerne om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, som er omtalt ovenfor i kapitel 4, afsnit 4.1., under overskriften vejlovens kapitel 7, forholdet til jernbaner. Ministeriet vil overveje, om det er tilstrækkeligt at ændre de administrative regler på området, eller om der er behov for en ændring af reglerne i vejlovens kapitel 7. Hvis det, når overvejelserne er afsluttet, vurderes, at der er behov for at ændre kapitel 7 i vejloven, skal behovet herfor prioriteres i forhold til de øvrige forslag.

5.7. Vejloven – gæsteprincippet mv.

Denne gruppe omfatter alle forslagene til ændring af vejlovens § 106. Gruppen indeholder bl.a. overvejelserne om, hvem der skal afholde udgifterne til flytning af ledninger i forbindelse med nedlæggelse af veje og stier. I øvrigt indgår overvejelser om, hvorvidt der skal indføres bestemmelser om flere ledninger i samme føringsrør mv., hjemmel til at vejbestyrelsen nedlægger sådanne rør og tager betaling for brugen, samt om der skal indføres hjemmel til at opkræve betaling for tilsyn i forbindelse med nedgravning eller for leje af vejarealet. Endeligt indgår forslag om at konsekvensændre § 106, som følge af, at Hovedstadsrådet er nedlagt. Sidstnævnte forslag vil eventuelt kunne medtages i et andet relevant lovforslag på vejlovsområdet uden at afvente afslutningen af arbejdet med de øvrige forslag i denne gruppe.

Overvejelserne vedrørende vejlovens § 106 vurderes at kunne udgøre en selvstændig gruppe, da overvejelserne forventes at ville medføre et større arbejde.

Forslagene er samlet set af middel væsentlighed. Det er ikke muligt at vurdere forslagenes økonomi på nuværende tidspunkt. Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslaget. Samlet set gives forslagene en prioritet lidt over middel.

Arbejdet med forslagene kan gennemføres uafhængigt af arbejdet med forslagene i de øvrige grupper.

5.8. Vejloven - reklamering og udstilling langs veje mv.

Gruppen omfatter forslaget om at indføre regler i vejloven, som giver vejbestyrelsen mulighed for at forhindre opsætning af reklameskilte og lignende indretninger ved vejene, jf. kapitel 4 vedrørende indførelsen af en sådan bestemmelse i vejlovens kapitel 12.

Omfanget af arbejdet med udarbejdelse af nye regler forventes at få et væsentligt omfang, bl.a. fordi Justitsministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Miljøministeriet skal inddrages i arbejdet. Forslaget vil få direkte og væsentlig betydning for de borgere, som ønsker at udstille eller reklamere langs vejene. Indførelse af nye regler om reklamer og udstillinger langs veje vil i sig selv kunne medføre en øget administration. Vejdirektoratet forventer dog, at den vil blive modsvaret af en reduktion af den administration, der i dag medgår til kontakten til vejens naboer, politiet og andre myndigheder om problemernes løsning. Den fremtidige kommunale struktur er uden betydning for arbejdet med forslaget. Samlet set prioriteres forslaget over middel.

Arbejdet med forslaget kan gennemføres uafhængigt af arbejdet vedrørende forslagene i de øvrige grupper, såfremt det vurderes, at forslaget bør fremmes.

5.9. Hegn mod vej

Forslagene i denne gruppe vedrører spørgsmålet om, hvorvidt alle regler vedrørende hegn langs vej, hvoraf nogle i dag er placeret i hegnsloven, bør samles i vejlovgivningen, dvs. vejloven og privatvejsloven.

Forslagene er af middel væsentlighed og af større omfang. Forslagene er rettet mod borgerne og indebærer en mindre administrativ lettelse for myndighederne. Den fremtidige kommunale struktur vurderes at være uden betydning for arbejdet med forslagene. Forslagene vurderes at være økonomisk neutrale. Samlet set gives forslagene middel prioritet.

Arbejdet med forslagene i gruppen kan gennemføres uafhængigt af arbejdet vedrørende forslagene i de øvrige grupper.

5.10. Øvrige ændringer i vejloven

Rapporten indeholder i øvrigt en række blandede forslag til ændringer i vejloven, som ikke umiddelbart falder ind under ovenstående grupper. De mindre og tekniske forslag vil, i det omfang det er muligt og hensigtsmæssigt, løbende blive medtaget i relevante lovforslag til ændring af vejloven, da der ikke skønnes at være behov for at bearbejde disse forslag yderligere. Rapportens øvrige forslag, som forudsætter en nærmere bearbejdelse og overvejelse, indgår tillige i denne gruppe.

Gruppen har til formål at sikre, at der bliver fulgt op på de forslag, der ikke er gjort op med i forbindelse med arbejdet i ovenstående grupper, og som ikke er medtaget ved de løbende ændringer af vejloven.

Arbejdet med forslagene i denne gruppe forventes som udgangspunkt at komme til at ligge efter arbejdet med de øvrige grupper.

KAPITEL 6: Anbefalinger til det videre arbejde

I dette kapitel foretages en indbyrdes prioritering af ovenstående grupper, og der fremsættes anbefalinger til det videre arbejde.

6.1. Prioritering af grupper

For at opnå en hensigtsmæssig emneafgrænsning i forbindelse med grupperingen af forslagene til mulige lovændringer, har det i et vist omfang været nødvendigt, at bryde med prioriteringen af de enkelte forslag. Ved den samlede prioritering af gruppen er der dog taget hensyn til prioriteringen af de enkelte forslag i gruppen.

Når der medtages et lavere prioriteret forslag i en gruppe, betyder det ikke nødvendigvis, at gruppen som sådan prioriteres lavere. Grupperingen af forslagene vil imidlertid kunne medføre, at forslag, som ved gennemgangen i kapitel 4 har fået en relativt høj prioritet, ikke fremmes umiddelbart. Selvom der således ved grupperingen sker et brud med prioriteringen af de enkelte forslag, er der ved prioriteringen af grupperne lagt særlig vægt på, om der i gruppen indgår forslag, som i kategorien ”samlet vurdering” har fået højeste prioritet, hvorved de forslag, som samlet set har fået højeste prioritet, søges fremmet først.

På baggrund af gennemgangen anbefales det, at arbejdet med forslagene vedrørende ændring af privatvejsloven prioriteres højest på grund af forslagernes omfang, kompleksitet og betydning for borgerne. Desuden vil en ændring af privatvejsloven kunne bidrage til at afhjælpe de administrative og forståelsesmæssige problemer, som loven giver anledning til for vejmyndighederne i den daglige administration, og tilgodese udtalelser og henstillinger, som er kommet fra Folketingets Ombudsmand.

Det anbefales videre, at arbejdet med forslagene i grupperne vedrørende vintervedligeholdelsesloven, klager og tvister samt vejbidragsloven gives prioritet efter at arbejdet med forslagene vedrørende privatvejsloven er afsluttet. Dette udelukker dog ikke, at ministeriet kan igangsætte arbejdet med forslagene i en eller flere af disse grupper, hvis der er ønske herom og ministeriet skønner, at der er mulighed herfor, uden at det forsinker arbejdet med privatvejsloven.

Det anbefales endeligt, at grupperne om vejplanlægning, om forholdet til jernbaner, gæstehotellene, nye regler om reklamering og udstilling langs veje mv. og hegn mod vej gives 3. prioritet, mens gruppen vedrørende øvrige ændringer i vejloven gives 4. prioritet.

Arbejdet med forslagene i rapporten vurderes at komme til at strække sig over flere år, og der vil i denne periode kunne opstå nye problemstillinger samt politiske ønsker til ændringer i den eksisterende vejlovgivning. Rapporten kan derfor ikke tages som udtryk for en endelig prioritering af det fremtidige lovgivningsarbejde. Formålet med rapporten er således primært at give en teknisk, juridisk vurdering af behovet for ændringer i vejlovgivningen med henblik på at skabe et bedre beslutningsgrundlag for prioriteringen af det lovforberedende arbejde på området.

6.2. Organisering

Det er væsentligt at sikre, at arbejdet med forberedelse af lovændringerne organiseres således, at der sikres fremdrift og kvalitet i arbejdet samtidig med, at interessenter og kapaciteter på de forskellige områder inddrages i nødvendigt omfang. Vejlovgivningen bruges i det daglige i de mange kommunale vejforvaltninger, og det er derfor vigtigt at sikre, at den indsigt og erfaring, der findes der, bliver inddraget og nyttiggjort i det lovforberedende arbejde.

Det anbefales, at det lovforberedende arbejde med forslagene i de enkelte grupper tilrettelægges med forankring i fokusgrupper med deltagelse af juridiske medarbejdere fra Trafikministeriets departement og Vejdirektoratet. Fokusgrupperne skal stå for at organisere arbejdet og fungere som sekretariat for arbejdet med gruppen af ændringsforslag. Fokusgruppen vil også udforme afrapporteringen fra gruppen i form af enten et udkast til et forslag til en ændring af den pågældende lov eller en rapport med begrundelse for, hvorfor det indstilles, at loven ikke skal ændres på det pågældende område.

Da det anses for vigtigt at kunne inddrage en bredere kreds af interessenter i overvejelserne vedrørende reglernes fremtidige udformning, foreslås det, at fokusgrupperne i nødvendigt omfang kan gøre brug af temadage og temagrupper. Ideen med temadage er, at relevante eksperter og eksterne interessenter, f.eks. fra kommunernes tekniske forvaltninger samt andre ministerier, med baggrund i et bestemt afgrænset tema kan inviteres til at deltage i temadage, hvor det vil være muligt at fremsætte og drøfte ønsker, ideer og løsningsforslag. Herved forventes der at kunne sikres en åben dialog, uden at processen bliver unødigt tung og langtrukket. Temagrupperne har samme formål og skal betragtes som et supplement til temadagene. Temagrupperne kan anvendes, hvor der er tale om temaer, som der er behov for at drøfte med interessenter i en lidt mindre kreds og over et længere tidsrum.

Begrundelsen for at organisere det videre arbejde i fokusgrupper er, at der herved forventes at kunne opnås et hurtigere resultat, end hvis der igangsættes et mere traditionelt udvalgsarbejde vedrørende forslagene i de enkelte grupper.

Det vurderes, at den skitserede organisationsform, med fokusgrupper og temadage/temagrupper, giver en betydelig fleksibilitet og mulighed for at tilpasse, hvilke interessenter, der skal inviteres, efter det pågældende tema.