

## GRF Sundparken Rantzausminde

Vedhæftet en e-mail.

Til

[sml@trm.dk](mailto:sml@trm.dk)

14. november 2010.

**Vedr.: Høringssvar til "Udkast til forslag til lov om private fællesveje".**

### **Kommentarer, tilføjelser og forslag til udkastet:**

**Generelt:** - Lovforslaget indeholder mange forbedringer i forhold til den nuværende lov, men giver også mange magtbeføjelser, som kommunerne "kan" benytte sig af. Brugen af ordet "kan" åbner – formentlig uønsket – for meget forskellig og uensartet fortolkning og brug af loven og dermed forskelsbehandling af borgerne. – Der udtrykkes i loven ikke noget ønske om eller forsøg på at sikre, at vejdriften i kommunerne udføres på den mest homogene og økonomiske måde for samfundet (læs: borgerne og kommunerne). Derfor indeholder lovforslaget to iøjnefaldende mangler:

- A. **Loven** er ikke sagligt i orden hvad angår sikring af *ligelig behandling af borgerne*.
- B. **Loven** *forhindrer* - ved fortsat at tillade kommunerne at pålægge små enheder (private grundejere/-foreninger) at drive og vedligeholde veje – *udnyttelse af stordriftens fordele* til skade for kommunerne og borgerne.

**Afsnit 1, Kapitel 1, Indledning, § 1:** - Der tilføjes efter sidste ord "byer" ", *at borgernes retsstilling respekteres, og at omkostningerne ved vejdrift og vedligeholdelse optimeres ved indgåelse af langtidsaftaler i udbud.*" Derved bliver borgernes + kommunernes omkostninger mindst mulige, kommunernes administration forenkles og loven tjener almenvellets interesser.

**Kapitel 3, §7. stk. 1:** - Bør ændres til "*I områder, der er omfattet af byreglerne, jf. § 3, stk. 1 og 2, og som benyttes som offentligt tilgængelige færdselsarealer, herunder parkerings- og gårdsarealer, skal kommunen afholde omkostninger til at holde arealerne belyst.*" – Dermed falder stk. 2 og 3 bort.

**Kapitel 4, § 10, nr. 2:** - Efter "gående, cyklende," i 1.linie ændres til "*gående og cyklende, herunder skolesøgende elever og personale,*". Dermed slås det fast, at skoleveje/stier er en kommunal forpligtelse.

**Kapitel 4, § 10, nr. 3:** - "Vej, gade," i 1.linie ændres til "*Lukket vej, lukket gade,*".

**§ 25, stk. 1:** - Efter "udarbejder" i 1.linie tilføjes "*og offentliggør, jf. stk. 2*".

**§ 26, stk. 3:** - Efter 2.linie, "nr. 3", ændres teksten til "*skal kommunen bestemme, at de(n) grundejer(e), der opnår vejret, skal afholde en forholdsmæssig andel af anlægsomkostningerne plus afholdte større istandsættelser, dog kun af ikke afskrevne anlægsudgifter inkl. større istandsættelser, hvis den private fællesvej, som der gives vejret til, er anlagt af kommunen. Desuden skal modtageren(erne) af vejretten(erne) i al fremtid afholde en forholdsmæssig del af udgifterne til vejens løbende vedligeholdelse og istandsættelse.*" At give vejret til nye ejendomme til en for private midler anlagt privat fællesvej, som lovudkastet åbner mulighed for, er ensbetydende med at tillade ekspropriation uden erstatning.

## GRF Sundparken Rantzausminde

**§ 26, stk. 4:** - Teksten i sidste linje ændres til *"forholdsmæssig andel af anlægskostningerne plus afholdte større istandsættelser, dog kun af ikke afskrevne anlægsudgifter inkl. større istandsættelser, hvis den private fællesvej, som der gives vejret til, er anlagt af kommunen. Desuden skal modtageren af vejretten i al fremtid afholde en forholdsmæssig del af udgifterne til vejens løbende vedligeholdelse og istandsættelse."* At give vejret til nye ejendomme til en for private midler anlagt privat fællesvej, som lovudkastet åbner mulighed for, er ensbetydende med at tillade ekspropriation uden erstatning.

**§ 28, stk. 1, 1.linie:** - *"bredde på 18 m"* ændres til *"bredde på op til 12 m"*. En vej, som er udlagt med mere end 12 m er så bred og må forventes at have en til bredden svarende trafik, at den skal være en offentlig vej, jf. § 10, stk. 1.

**§ 32 Udstykning, stk. 4, 2. linje:** - Efter *"der"* tilføjes *"for vejretsmodtagerens(ernes) regning."*

**§ 39, stk. 1, 2.linie:** - *"på vejfortegnelsen"* ændres til *"på den offentliggjorte og offentlig tilgængelige vejfortegnelse"*. Der er fortsat kommuner, hvor man skal henvende sig til en bestemt medarbejder for at få specifikke oplysninger fra en endnu ikke færdig vejfortegnelse, og hvor fortegnelsen i sin helhed ikke er tilgængelig.

**§ 41:** - Der tilføjes et nyt *"3) kommunalbestyrelsen har godkendt, at anlægsarbejdet er udført og færdiggjort som forudsat i det godkendte projekt."* Det er ikke nok med et godkendt projekt. Arbejdet skal selvsagt også være udført som godkendt.

**§ 59, stk. 4, 2.linie:** - *"..., skal kommunen dog afholde en forholdsmæssig del af udgifterne hertil."* ændres til *"..., skal kommunen afholde udgifterne hertil."* Såfremt der er et offentligt/kommunalt ønske om belysning, må dette være baseret på et behov, såsom beboernes sikkerhed, trafikikkerhed, mv., og skal selvsagt betales af fællesskabet/kommunen.

**§ 94 stk. 1:** - i 2. linie ændres *"eller"* til *"og"*. Teksten *" , kan indbringe spørgsmålet om, hvorvidt bestemmelsen skal opretholdes, ... .. taksationsmyndighederne."*, ændres til *" , skal opfylde denne forpligtelse indtil brugen af den private fællesvej ophører."* Fortsat brug af en tildelt vejret er ikke rimelig begrundelse til, at den kan bringes til ophør på grund af en 20-års regel.

Med venlig hilsen,

Sign.

Hans Damsgaard

[hc@svendborgmail.dk](mailto:hc@svendborgmail.dk)

Bestyrelsesmedlem

GRF Sundparken Rantzausminde

**Kopi:** Transportminister Hans Christian Schmidt, Trafikudvalgets 17 medlemmer, Lars Chr. Lilleholt, GRF Kollelev, Husejeren.dk.

---

**Til:** MSE@kl.dk (Marianne Stage Elmvang)  
**Fra:** Marianne Stage Elmvang [MSE@kl.dk]  
**Emne:** VS: Vedr.: VS: Høring over forslag til lov om private fællesveje  
**Sendt:** 16-11-2010 11:43:26

---

Kære Marianne

Herved fremsendes Odense Kommunes kommentarer til forslaget til lov om private fællesveje.

§ 10:

Følgende definitioner ønskes medtaget: Almen færdsel  
Almene offentlige hensyn  
Almene offentligretlige hensyn  
Færdselsmæssig enhed

§ 25:

Skal der laves stifortegnelser over private fællestier i byer og bymæssige områder

§ 41:

Der ønskes tilføjet en mulighed for, at vejmyndigheden over for bygherren kan kræve garantistillelse for færdiggørelse af vejprojekter i henhold til privatvejsloven

§ 42:

Det er lidt uklart, hvor § 42, stk. 1 og 4, finder anvendelse. Kan det tydeliggøres?

§ 51:

Fordeling af udgifterne efter ejendommenes areal og måden, hvorpå ejendommene benyttes eller må forventes benyttet, eller den offentlige ejendomsværdi.  
Efter ovennævnte fordeling bør fordelingen "kun" være for det areal (matr. nr.) der er beliggende til den aktuelle vej, der skal istandsættes, og ikke for den samlede ejendom.

Der vedlægges et eksempel på en istandsættelse af en privat fællesvej, Zachariasvænget. Matr. nr. 4 bk er en sportsplads, der er en del af en samlet ejendom, Dalumskolen. Det er kun sportspladsen, der er beliggende til den private fællesvej, som skal istandsættes. Selve skolen med bygninger er beliggende til andre veje.

§ 53:

Hvad må vi helt konkret tage administrationstillæg for? Er det opmålinger af vejarbejderne, indhentning af tilbud, igangsætning af arbejdet, tilsyn og afregning? Hvad må vores timepriser være udregnet ud fra, er det efter samme retningslinier som private konsulents timepriser (feriepenge, husleje m.v.)?

Må der ved vejbelysning beregnes administrationstillæg af strømmen ?

§ 59:

Såfremt grundejerne skal høres om mastepacering, tænd-/sluktider m.v. vil dette kræve en del ekstra administration og dermed øgede omkostninger for kommunerne.

Gående og cyklende færdsel i forbindelse med stisystemer der er tilsluttet den private fællesvej, er det almen færdsel på vejen og er belysningen på vejen så også af almene offentlige hensyn ?

stk. 4: En forholdsmæssig del af udgifterne, er det et skøn? Hvis ikke, hvilke kriterier kan så lægges til grund?

Almene hensyn, er det en generel vurdering eller en konkret vurdering på hver enkelt vej ?

§ 63:

I forbindelse med ændret brug af en overkørsel bør vejmyndigheden skulle spørges. (Hvis en overkørsel er

givet til et enfamiliehus og ejendommens udnyttelse ændres til erhverv).

#### § 68:

Hvis vejejerer skal høres ved opgravninger, bør det nævnes i privatvejsloven, eller i tilhørende cirkulærer eller vejledninger.

#### § 105

Opmåling/registrering, udarbejdelse af tilstandsrapporter og disse sendt til udtalelse hos grundejerne vurderes at ville medføre en del øget administration og øgede udgifter for kommunerne.

At en nedklassificering skal varsles 4 år før der træffes beslutning vurderes at kræve ekstra sagsbehandling og dermed øgede udgifter for kommunerne.

Generelt:

Hvis kommunen ophører med at betale belysning på private fællesveje og pålægger grundejerne at betale for belysningen, gælder kravet om anlæggets restlevetid på 1/4 så ?

Venlig hilsen  
Dorit Bjørn-Larsen  
Ingeniør

Odense Kommune  
By- og Kulturforvaltningen  
Natur, Miljø og Trafik  
Odense Slot, Postbox 740  
5100 Odense C

Direkte telefon: 65 51 27 75  
Fax: 65 91 96 81  
E-mail: [dmb@odense.dk](mailto:dmb@odense.dk)  
<http://www.odense.dk>

Fra: Marianne Stage Elmvang <MSE@kl.dk>  
Til: "hans.leth@silkeborg.dk" <hans.leth@silkeborg.dk>, "dmb@odense.dk" <dmb@odense.dk>, 'Charlotte Berg Haugaard' <chahau@tmf.kk.dk>, "anne.marie.pedersen@kalundborg.dk" <anne.marie.pedersen@kalundborg.dk>, 'Susan Grue' <ZP33@tmf.kk.dk>  
Cc: 'Jane Olesen' <JAOL@frederikshavn.dk>  
Dato: 04-11-2010 14:08  
Emne: VS: Høring over forslag til lov om private fællesveje

---

Kære Alle

Så kom forslaget til ny privatvejslov. Der er desværre en ekstrem kort høringsfrist – bemærk uoverensstemmelsen ml. dato for høringsbrev og dato for mail sendt til KL – så hvis I har bemærkninger modtages de af mig **senest den 12. november**. Gerne såvel fagligt som økonomisk indhold.

Jeg har også sendt den i høring i KTC faggruppen for veje, koll. trafik og trafikikkerhed.

Mvh

Marianne Stage Elmvang  
Konsulent

Veje og Trafik  
Teknik og Miljø

KL  
E: [mse@kl.dk](mailto:mse@kl.dk)  
T: 33 70 33 76

**Fra:** TRM Søren Møller Larsen [<mailto:sml@TRM.dk>]  
**Sendt:** 3. november 2010 14:15  
**Til:** KL  
**Emne:** Høring over forslag til lov om private fællesveje

Hermed fremsendes lovforslaget i høring.

<<Høring over forslag til lov om private fællesveje.pdf>> <<Høringsliste.pdf>>  
<<Privatvejsloven udkast til lovforslag.pdf>> <<Privatvejsloven udkast til lovforslag - Bemærkninger til hele loven.pdf>>

Venlig hilsen

**Søren Møller Larsen**  
Fuldmægtig

**Transportministeriet**  
Ministry of Transport  
Center for Veje og Broer  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon +45 33 92 43 62  
Telefax +45  
[sml@TRM.dk](mailto:sml@TRM.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

---

**Til:** /O=TRM/OU=TRM/CN=RECIPIENTS/CN=TJO (TRM Thomas Jørgensen)  
**Fra:** [O=TRM/OU=TRM/CN=RECIPIENTS/CN=SML]  
**Emne:** VS: kommentarer til nyPVL  
**Sendt:** 17-11-2010 18:08:12

---

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Gitte & Lars Ramhøj [<mailto:ramhoej@mail1.stofanet.dk>]  
Sendt: ti 16-11-2010 14:25  
Til: TRM Søren Møller Larsen  
Cc: 'Grethe L. Skov'  
Emne: VS: kommentarer til nyPVL

Til Søren Møller Madsen

Tillad mig en yderligere generel kommentar:

Lovteksten benytter generelt termen "grundejerne" (se f.eks. i § 58, stk. 1). Men er det uden videre klart, hvem det omfatter? I § 58 er det vel vejejeren og de vejberettigede ???, eller tænkes der på ejerne af tilgrænsende ejendomme (de vedligeholdelsespligtige) ???

Det ville være ønskeligt, at lovteksten var mere specifik i de tilfælde, hvor der ikke menes en bredere, ubestemt kreds.

Mvh

Lars Ramhøj

---

Fra: Gitte & Lars Ramhøj [<mailto:ramhoej@mail1.stofanet.dk>]  
Sendt: 15. november 2010 20:59  
Til: 'sml@trm.dk'  
Cc: 'Grethe L. Skov'  
Emne: kommentarer til nyPVL

Til

Transportministeriet

v. Søren Møller Larsen

Tillad mig at fremsætte følgende kommentarer til det fremlagte forslag til lov om private fællesveje:

Jeg konstaterer, at forslaget - og sammenskrivningen - på mange punkter afhjælper huller og mangler i den gældende lov. Det er en klar forbedring af et komplekst område. Det er f.eks. rigtig fint, at det nu er klart, at et vejudlæg kun er en arealreservation. For at vejen kan bruges som adgangsvej skal der yderligere stiftes vejret og ske anlæg. Reglerne er afstemt med planloven.

1. Jeg synes dog, at I skulle overveje at gøre § 26, stk. 4 og 5 mere læsbar. Forslår følgende sammensmeltning og forenkling:

Stk. 4. Hvis kommunalbestyrelsen efter ansøgning tildeler vejret efter stk. 2 til en anlagt eller udlagt privat fællesvej til en grundejer, hvis ejendom ikke grænser til den pågældende vej, skal kommunalbestyrelsen bestemme, ..

Stk. 5 udgår

Under alle omstændigheder er "ikke" anbragt uhensigtsmæssigt: "der ikke ejer en ejendom, der grænser", skal være: men ejendommen, der ikke grænser.

2. Efter min mening er lovens regel om, at vedligeholdelsespligten i byer påhviler de tilgrænsende (§ 44) nok praktisk, men uretfærdig. Dels fordi forpligtelsen afhænger af facadelængden, dels fordi vejberettigede, der ikke er tilgrænsende, ikke er bidragspligtige - hverken efter den tidligere eller de nye PVL. Det kan f.eks. være en bagvedliggende ejendom, der har vejret over den foranliggende, vejen tilgrænsende ejendom. Mens en bagvedliggende ejendom, der har et kotelbæn til vejen bliver vedligeholdelsespligtig, fordi den i så fald bliver en facadeejendom.

Fastholdes de foreslåede regler er det OK at lovfæste, at tilgrænsende ejere, der kan dokumentere ikke at have vejret (hvordan kan man i øvrigt dokumentere noget, man ikke har?) kan fritages.

Jeg synes, at man i stedet - svarende til ordningen på landet - som udgangspunkt 1) skal gøre vedligeholdelsen til en fællesopgave (og som udgangspunkt den enkeltes opgave) og 2) knytte vedligeholdelsesforpligtelsen til vejretten. Vedligeholdelsen bør derfor påhvile de vejberettigede, og bidragspligten udmøntes i overensstemmelse med den færdsel, der sker til ejendommen på det tidspunkt, hvor fordelingen foretages. Som udgangspunkt må de vejberettigede selv foretage denne fordeling, kan de ikke det, må kommunen gøre det efter bedste skøn og på grundlag af enkle kriterier (som kan fastsættes eller angives i bekendtgørelse eller vejledning). Disse kriterier skal for almindelige ejendomme (parcelluse mv. og boligejendomme) ikke afspejle den faktiske færdsel, men kan fastsættes ensartet ud fra en normalbrug (1 bolig f.eks. én part - evt. med reduktion for etageboliger). For erhvervsjendomme mv. må fordelingen ske på grundlag af den faktiske færdsel (art og mængde). Fordeling skal ikke ske under hensyntagen til benyttet vejstrækning eller på grundlag af størrelse/ejendomsværdi.

Hvis der sker udstykning bliver de nye vejberettigede ejendomme bidragspligtige efter ovenstående retningslinjer.

3. Jeg mener, at det forpligtelsen i § 78 til at søge matrikulær og tinglysningsmæssig berigtigelse bør påhvile ansøgeren (hvilket svarer til

praksis i matrikulære sager). Pligten skal altså ikke påhvile kommunen bare fordi, den har været ind over for at afgøre en tvist.

Med venlig hilsen

Lars Ramhøj

Lektor emeritus, Aalborg Universitet (som står på høringslisten)



---

**Til:** /O=TRM/OU=TRM/CN=RECIPIENTS/CN=TJO (TRM Thomas Jørgensen)

**Fra:** [O=TRM/OU=TRM/CN=RECIPIENTS/CN=SML]

**Emne:** VS: Høring over forslag til lov om private fællesveje

**Sendt:** 17-11-2010 18:08:26

---

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Helle Stisen [<mailto:hs@danskenergi.dk>]

Sendt: ti 16-11-2010 15:20

Til: TRM Søren Møller Larsen

Emne: Høring over forslag til lov om private fællesveje

Transportministeriet  
Departementet  
Frederiksholm Kanal 27 F  
1220 København K

Att. Søren Møller Larsen

Høring over udkast til forslag til lov om private fællesveje.  
Dansk Ledningsejerforum har modtaget ovennævnte lovforslag i høring.

I januar 2010 fremsendte advokat Anders Valentiner-Branth på vegne af Dansk Ledningsejerforum bemærkninger til de foreslåede bestemmelser i § 68, stk. 2

Dansk Ledningsejerforum kan med glæde konstatere, at de fremsatte bemærkninger nu er taget til følge i de nye lovforslag.

Vi har derfor ikke yderligere bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Helle Stisen  
Sekretær/Dansk Ledningsejerforum

-----  
  
Med venlig hilsen

Helle Stisen  
Sekretær i Dansk Ledningsejer Forum  
+45 35 300 433

-

Dansk Energi  
Rosenørns Alle 9  
1970 Frederiksberg C  
+45 35 300 400



---

**Til:** /O=TRM/OU=TRM/CN=RECIPIENTS/CN=TJO (TRM Thomas Jørgensen)  
**Fra:** [/O=TRM/OU=TRM/CN=RECIPIENTS/CN=SML]  
**Emne:** VS: Forslag til ny Privatvejslov  
**Sendt:** 17-11-2010 18:07:52

---

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: twors@gribskov.dk [<mailto:twors@gribskov.dk>]

Sendt: ti 16-11-2010 13:42

Til: TRM Søren Møller Larsen

Cc: lvang@gribskov.dk; jwhol@gribskov.dk; mpalm@gribskov.dk; brosw@gribskov.dk

Emne: Forslag til ny Privatvejslov

Til Søren Møller Larsen

V i har i går formiddag holdt et lille møde for 4 personer her i Gribskov Kommune. Her blev vore meninger om lovforslaget vendt.

Deltagere:

Jan Holgersen, jurist

Monique Palmvig, ingeniør

Birgit Roswall, overassistent

Torben Worsøe, landinspektør

Lovforslaget giver en let overskuelig definition af de forskellige fagbegreber. Det er positivt, at reglerne for vejbelysning er meget præcise og mere omfattende end tidligere lovgivning. Det er også et fremskridt, at kommunerne får mulighed for at undlade at annoncere i stedlige blade. Også godt, at alle love om private fællesveje samles i én. Godt med hjemmel til at opkræve administrationsgebyr efter landreglerne. Godt med klagegebyr ved klage til Vejdirektoratet.

Vi ser med betænkelighed på bestemmelserne i § 58, stk. 2, hvor kommunalbestyrelsen skal optage vejen som offentlig, hvis den gennemgående motorkørende færdsel på vejen udgør mere end 50% af den samlede motorkørende færdsel. Der kan være mange veje i vor kommune, hvor det vil kunne gøres gældende. Hvordan kan man foretage kvalitetssikre målinger af, hvorvidt det er gennemgående færdsel, og hvor ofte kan grundejere forlange, at vi foretager sådanne målinger på de samme veje.

Det er også en noget dyr regel der siger, at hvis kommunen stiller krav om, at en privat fællesvej skal forbedres til en højere kvalitet, er det kommunen, der betaler. Der er dog taget højde for, at det er udstykker, der betaler for forbedring af eksisterende private fællesveje, hvor der sker nye udstykninger?

Reglen om forpligtigelse til vedligeholdelse påhviler den enkelte grundejer, hvis (§ 44 og 49) ejendommen både grænser til den private fællesvej og har vejret til denne. Hvis grundejeren har facade mod en privat fællesvej, men ikke har vejret til samme, hvem skal så holde hans halve vej?

Med venlig hilsen

Torben Worsøe

Landinspektør

Teknik, Vej og Forsyning.

Tlf. 72 49 68 12.



## GRUNDEJERFORENINGEN PÅ SANDET

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Frederiksberg, den 15. november 2010

### **Høring over udkast til lov om private fællesveje.**

Grundejerforeningen på Sandet har følgende bemærkninger til udkastet til forslag til lov om private fællesveje.

#### *Landregler og byregler*

Lovforslaget opretholder den gældende lovs opdeling med to forskellige regelsæt gældende for henholdsvis private fællesveje i byer og private fællesveje på landet. Private veje i sommerhusområder foreslås nu administreret efter lovens byregler, idet kommunerne dog vil have mulighed for konkret at beslutte, at vejene i bestemt angivne sommerhusområder skal administreres efter landreglerne. I den gældende lov er det omvendt, idet sommerhusområderne som udgangspunkt skal administreres efter landreglerne, men kan overføres til byreglerne.

Som begrundelse for ændringen anføres det i bemærkningerne til lovforslaget, at de private fællesveje i mange sommerhusområder fungerer på samme måde som i byer, og indgår i et net af veje, der nødvendigvis må stå til rådighed for den almindelige trafikudvikling. Hvis dette i enkelte områder er tilfældet, er det næppe foreneligt med sommerhusområdets anvendelse til rekreative feriemål, og disse forhold bør derfor søgt ændret og ikke fastholdt.

Men hverken land- eller byreglerne passer særligt godt til de specielle forhold i sommerhusområderne, og konflikter vedrørende veje i sommerhusområder ses hyppigt blandt Vejdirektoratets afgørelser efter privatvejsloven, ligesom kommunerne anvender forholdsvis mange ressourcer på disse områder.

Byreglerne er omfattende og detaljerede, og indeholder regler der utvivlsomt er nødvendige i et bysamfund, men som er overflødige (snerydning, vintervedligeholdelse, renholdelse) eller medfører en åbenbart urimelig udgiftsfordeling (istandsættelse og vedligeholdelse) i et sommerhusområde. I et system med kun to regelsæt, bør sommerhusområder derfor som udgangspunkt admini-

streres efter landreglerne, og adgangen til at overføre enkelte sommerhusområder til byreglerne bør begrænses mest muligt.

Der henvises i den forbindelse til proportionalitetsprincippet, der normalt antages at medføre, at der ikke må anvendes mere indgribende foranstaltninger, dersom mindre er tilstrækkelige, og indgrebet skal som middel stå i rimeligt forhold til målet.

### *Landregler, sommerhusregler og byregler?*

Planlovens § 34 bestemmer, at hele landet er opdelt i byzoner, sommerhusområder og landzoner. Denne opdeling er udtømmende og entydig, og der er således intet område i landet, der ikke lader sig henhøre til et af disse tre områder. Der er endvidere en lang række regler, der har indflydelse på områdernes struktur, bebyggelse og anvendelse, og dermed på den infrastruktur, som vejene udgør en væsentlig del af.

I forbindelse med udarbejdelsen af en helt ny lov om private fællesveje, bør der derfor udformes et regelsæt for hvert af disse områder, således at loven også får et specifikt regelsæt for sommerhusområder. Et regelsæt, der tager hensyn til de helt specielle forhold i disse områder, samtidig med at det giver vejmyndigheden det nødvendige grundlag for en enkel og effektiv administration.

### *Om sommerhusområder*

Der findes ca. 215.000 sommerhuse og ca. 35.000 ubebyggede sommerhusgrunde i Danmark. Hertil kommer de ca. 8.000 sommerhusgrunde, der blev åbnet mulighed for ved ændringen af planloven i 2008. Sommerhusområder adskiller sig markant fra såvel land- som byområder, dels ved ikke at være beboede i vinterhalvåret<sup>1</sup>, dels ved ikke at kunne benyttes til andet end boligformål<sup>2</sup>.

Forbuddet mod helårsbeboelse har til formål at sikre, at sommerhusområderne fastholdes som rekreative områder, ligesom den begrænsede mulighed for anvendelse af sommerhuse i vinterhalvåret sikrer, at mere sårbare landsskabstyper beskyttes mod for hårdt slid, og at karakteren af sommerhusområdet bevares som ønsket af flertallet af sommerhusejere.

Forbuddet mod helårsbeboelse indgår samtidig som et vigtigt led i den værnsløvgivning, der sammen med anden lovgivning skal sikre at Justitsministeriets erhvervslovgivning – der regulerer udlændinges adgang til at købe fast ejendom i Danmark, og som er beskyttet af den danske EU-særregel ”sommerhusprotokollen” – kan opretholdes uden risiko for omgåelse eller underminering.

Forbuddet mod vinterbeboelse i sommerhusområder gør det derfor overflødigt at have regler om fast vintervedligeholdelse, og det kan ikke udelukkes, at vintervedligeholdelse kan forøge anvendelsen af sommerhusområderne i vinterhalvåret, stik imod lovens intentioner. Regler svarende til forslagets § 23 vil med passende modifikationer være tilstrækkelige i de (få) tilfælde, hvor der foreligger en væsentlig trafikal interesse i at den pågældende vej kan befærdes.

---

<sup>1</sup> Det fremgår af Planlovens § 40 at en bolig i et sommerhusområde, bortset fra kortvarige ferieophold mv. ikke må anvendes til overnatning i perioden fra 1. oktober til 31. marts.

<sup>2</sup> Det fremgår af Planlovens § 38a at en ejendom i et sommerhusområde med få undtagelser ikke må benyttes til anden anvendelse end boligformål.

Et af de store problemer i de danske sommerhusområder er en udvikling bort fra deres oprindelige præg af rekreativt naturområde, hen imod et mere bymæssigt præg. En anvendelse af privatvejlovens byregler som administrationsgrundlag vil styrke denne tendens. Den uønskede, men tiltagende helårsbeboelse i sommerhusområder, vil formentlig også blive styrket herved.

Lovgivningen om sommerhuse har således nær sammenhæng med loven om udlændinges erhvervelse af fast ejendom i Danmark, og det er hovedsigtet med loven at undgå at sommerhusudlejning udvikler sig til et erhverv, der er omfattet af EU's regler om fri etableringsret. Det bør derfor tilstræbes, at sommerhusområderne bevarer deres naturlige karakter, og enhver udvikling hen imod et bymæssigt præg bør modvirkes.

Vedligeholdelsen af vejene i sommerhusområder er et område, der rummer særlige udfordringer. Typisk er sommerhusområder udformet så gennemgående trafik vanskeliggøres eller umuliggøres. Det sker ofte ved udlæg af en fælles tilkørselsvej, der betjener en større gruppe af sommerhuse via et netværk af mindre grusveje. Vedlagte kort over sommerhusområdet Sandet i Gribskov Kommune viser et eksempel på hvordan det kan gøres. Sandet har ca. 1000 sommerhuse, hvoraf de 700 har Store Ryvej (der er markeret med rødt på kortet) som fælles tilkørselsvej. Området er i kommuneplanen udlagt til sommerhusområde og omfattet af lokalplanen for Sommerhusområdet Sandet<sup>3</sup>.

Store Ryvej anvendes således af mange ejendomme, men efter byreglerne skal den vedligeholdes af de ganske få, der har grunde langs vejen, hvilket fører til en helt urimelig udgiftsfordeling. Store Ryvej har siden 1963 været omfattet af en velfungerende kendelse, der fastsatte omfanget af vedligeholdelsen og fordelte udgifterne mellem de vejberettigede i forhold til deres brug af vejen. Kommunen udførte arbejdet og opkrævede udgifterne hertil sammen med ejendomsskatterne. Kendelsen blev desværre opsagt af kommunen i 2007 i forbindelse med en overførsel af området til byreglerne. Store Ryvej blev tilbageført til landreglerne i 2009, men da var skaden sket.

En bæredygtig model for vedligeholdelse af veje i sommerhusområder skal være baseret på princippet om at ”brugeren betaler” for vedligeholdelsen i forhold til sin brug af vejen. Modellen skal derfor gøre det muligt at tage hensyn til eventuel helårsbeboelse af sommerhuset. Modellen skal endvidere gøre det muligt at opkræve udgifterne til en fælles udførelse af arbejdet samtidig med ejendomsskatterne – det er desværre den eneste måde at sikre sig, at alle betaler deres andel af de fælles omkostninger.

Af andre ”byregler” der er overflødige og i værste fald skadelige med hensyn til at bevare sommerhusområdernes karakterer af rekreative naturområder kan nævnes regler om belysning, afvanding, glatførebekæmpelse, snerydning, samt renholdelse af fortov og trapper til egen ejendom.

### *Sammenfatning*

Det mest hensigtsmæssige vil være at indarbejde et særligt regelsæt for sommerhusområder i lovforslaget. Hvis dette ikke er muligt, bør forslaget ændres så sommerhusområderne administreres efter landreglerne. Hvis kommunernes adgang til at overføre dem til administration efter byregler ønskes opretholdt, bør den gøres betinget af særlige forhold, og overførslen bør kun ske til et begrænset udvalg af byreglerne.

---

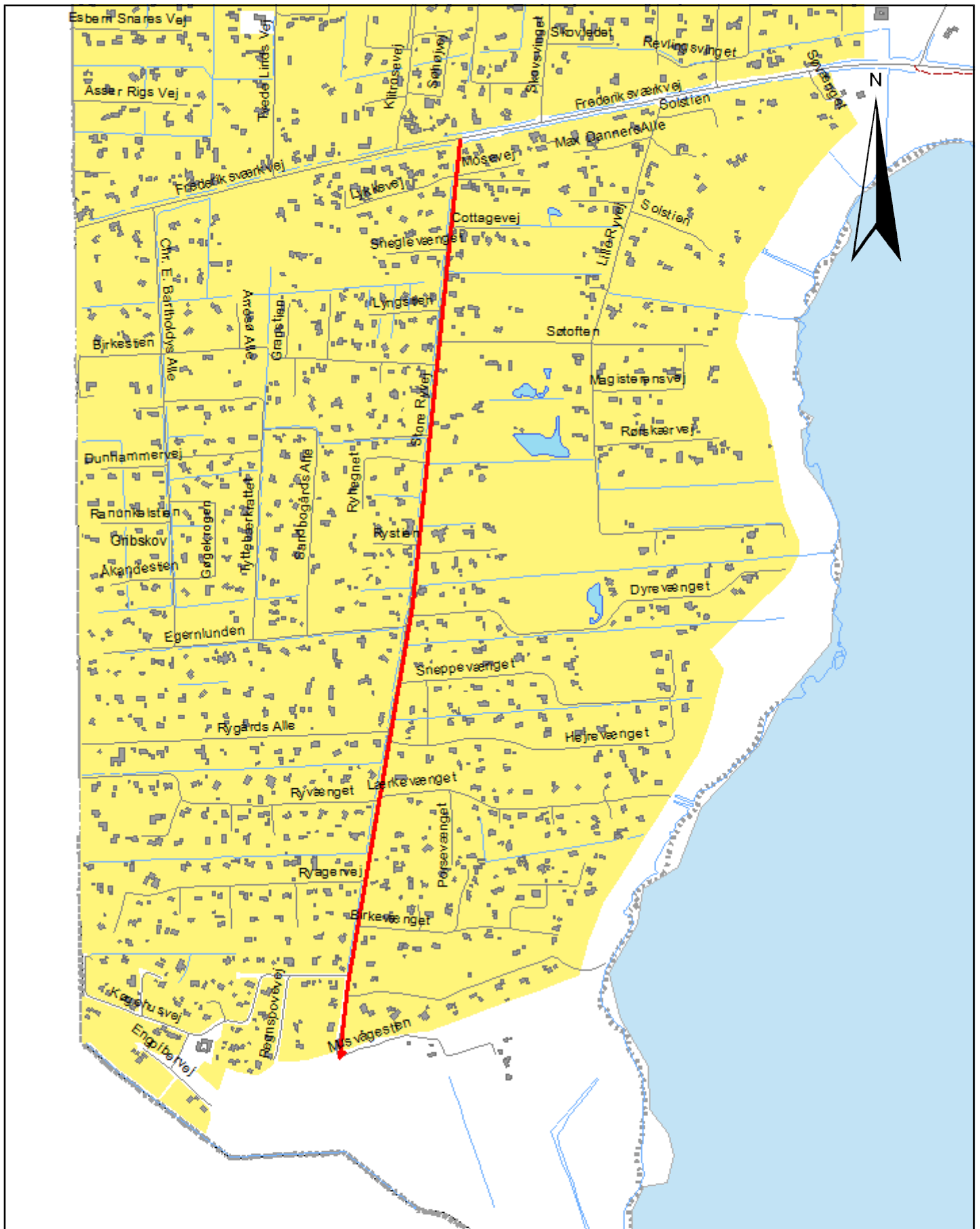
<sup>3</sup> [http://soap.plansystem.dk/pdfarchive/20\\_1032828\\_APPROVED\\_1251283267703.pdf](http://soap.plansystem.dk/pdfarchive/20_1032828_APPROVED_1251283267703.pdf)

Samtidig skal der opfordres til, at hensynet til vejejerne og de vejberettigede indgår med større vægt i det fortsatte arbejde med lovforslaget.

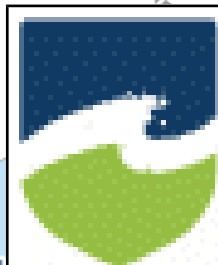
Med venlig hilsen



Grundejerforeningen på Sandet  
Erik Larsson, formand  
H.C. Ørsteds Vej 51, 3.tv  
1879 Frederiksberg C



Halsnæs



## Sandet med Store Ryvej

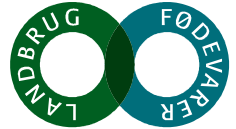
Initialer:

Dato:  
16/09/2010

Tid: 11:02

Målforhold:  
1:10000





Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

## Landbrug & Fødevarer

Axelborg, Axeltorv 3  
DK 1609 København V

T +45 3339 4000  
F +45 3339 4141  
E info@lf.dk  
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

## Bemærkninger til udkast til forslag til lov om private fællesveje

Landbrug & Fødevarer skal indledningsvis bemærke, at det er meget positivt, at der opretholdes forholdsvis enkle regler for private fællesveje på landet, således som det fremgår af lovudkastet.

Landbrug & Fødevarer har i øvrigt følgende specifikke kommentarer til udkastet til lovforslag:

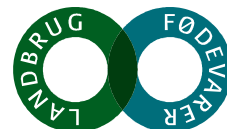
Ad § 3, stk. 2. Det foreslås, at det i bemærkningerne til bestemmelsen anføres, hvornår der for et område kan anses at være en forventning om byudvikling, eksempelvis når det fremgår af kommuneplanen.

Ad § 5. Det kan være af stor betydning, om en sag er omfattet af byreglerne eller landreglerne. Det er derfor vigtigt, at beslutninger herom kommer til alle berørtes kendskab. Da der ikke er krav om individuel besked, er det vigtigt, at offentliggørelse sker på en måde, så flest mulige bliver orienteret, og at ingen holdes udenfor. Derfor bør offentliggørelse af de beslutninger, der er omfattet af forslagets § 5, ske i lokale blade og først derefter eventuelt på kommunens hjemmeside. Der er stadig en vis ikke helt ubetydelig andel af befolkningen, der ikke har adgang til internettet, men næsten alle har en adresse, der modtager gratisaviser. Det vurderes, at en væsentlig større andel af befolkningen læser sådanne aviser end den andel, der normalt ser kommunens hjemmeside løbende, og at dette vil være tilfældet i en årrække endnu.

I bemærkningerne til § 15 er det anført, hvad en kommune fx kan træffe bestemmelse om, herunder at en vej skal istandsættes i en større bredde end den hidtidige inden for udlægsbredden. Rigtigheden heraf skal ikke bestrides, men formuleringen kan risikere at blive overfortolket. Mange private fællesveje på landet har ikke en veldefineret udlægsbredde, eller der kan foreligge ældre oplysninger om en bestemt bredde, der ikke længere er gældende, fordi den er ændret som følge af reglerne om hævd. I sådanne situationer er kommunen ikke berettiget til at fortolke, hvilken lovlig bredde en vej har. Dette spørgsmål henhører i mangel af enighed under domstolene. Det foreslås derfor, at dette eksempel udtages af bemærkningerne, eller at forholdet beskrives nærmere som her anført.

**Landbrug & Fødevarer** repræsenterer landbruget og fødevarerhvervet i Danmark. Organisationen er resultatet af en fusion mellem *Landbrugsraadet*, *Danske Slagterier*, *Dansk Svineproduktion*, *Dansk Landbrug* med *Dansk Landbrugs Medier* og *Dansk Landbrugsrådgivning*, samt væsentlige dele af *Mejeriforeningens* aktiviteter.

*Landbrug & Fødevarer* repræsenterer Danmarks største kompetenceklynge med 150.000 beskæftigede og en samlet eksport på mere end 100 mia. kr. årligt.



Det anføres afslutningsvis i bemærkningerne til § 15, at grundejerne (vejere og vejberettigede) kan afspærre private fællesveje omfattet af landreglerne for almen færdsel uden kommunens godkendelse. Parenthesen foreslås slettet, da det er ejerne af det areal, hvorpå en privat fællesvej er beliggende, der kan afspærre en vej for andre end de vejberettigede. Øvrige vejberettigede har alene kompetence i den forbindelse, hvis der foreligger særlig aftale eller bestemmelse herom.

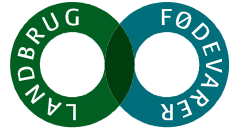
Ad § 17, stk. 4. Det er rigtig godt, at kommunen skal redegøre for den påtænkte beslutning, hvorefter parterne har mulighed for at kommentere. I bemærkningerne er der anvendt et lidt andet ordvalg, nemlig "forelægge grundlaget for kommunens afgørelse for grundejerne", hvilket ikke er nær så godt. Da der kun kan klages over retlige spørgsmål, er det af særlig stor værdi at kunne kommentere på et forslag til afgørelse. Teksten i bemærkningerne bør korrigeres, så den svarer til lovtæksten.

Ad § 72, stk. 3, sidste punktum. Gennem henvisning fra § 12, stk. 3 må denne bestemmelse også gælde veje på landet. Det bør ikke være tilfældet, og ifølge bemærkningerne til bestemmelsen er det heller ikke meningen. Formuleringen i den nugældende § 53, stk. 3 giver ikke anledning til tvivl. Den foreslås derfor opretholdt. Det vil sige, at lovtæksten må bringes i overensstemmelse med bemærkningerne til bestemmelsen. Sproget bør ikke moderniseres på bekostning af et tydeligt indhold, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.8.

Ad § 75. Ifølge denne bestemmelse kan spørgsmålet om vejens opretholdelse indbringes for taksationsmyndighederne. Disse myndigheder kan således alene tage stilling til, om vejen skal nedlægges eller omlægges. I en række tilfælde vil en nedlægning eller omlægning medføre ulemper og tab for vejberettigede samtidig med, at den eller dem, der har ønsket nedlægningen eller omlægningen, opnår en fordel. Det er ikke rimeligt, at en offentlig myndighed kan fratage en vejberettiget en privat rettighed eller forringe en sådan privat rettighed til fordel for andre private uden kompensation til den eller de parter, der lider tab. Det bemærkes, at der vil kunne være tale om betydelige tab.

Derfor bør § 75 udvides i sit indhold, så taksationsmyndighederne også kan fastsætte en erstatning til vejberettigede, der lider tab ved nedlægning eller omlægning af en privat fællesvej eller -sti. Det skal fremhæves, at der er tale om en privat rettighed, nemlig den private vejret, til forskel fra forholdet til det offentlige vejnet, hvor en grundejer alene er sikret "fornøden vejadgang". En privat vejret bør nyde større beskyttelse end grundejeres ret i forhold til det offentlige vejnet, hvor beskyttelsen er begrænset til "fornøden vejadgang". Der henvises her blandt andet til KFE 2000,260, især note 1, hvor ulemper for en berørt ejendom behandles.

Taksationsmyndighederne vil være fuldt kompetente til at fastsætte en erstatning for eventuelle tab som følge af omlægning eller nedlægning.



Det forudsættes, at det er den eller dem, der opnår fordel ved en omlægning eller nedlægning, der afholder udgiften til en eventuel erstatning.

Ad § 76, stk. 2. I næstsidste punktum er det anført, at udgifterne kan pålægges både de grundejere, der har interesse i sagen, og kommunen. Det påstås ændret til "de grundejere, der er interesseret i nedlæggelsen eller omlægningen, og kommunen". Det begrundes med, at det findes rimeligt, at dem, der uden eget ønske inddrages i en sådan sag, må have ret til at få spørgsmålet om nedlæggelse eller omlægning prøvet ved en taksationskommission uden udgift.

Ad § 77. Den nuværende retstilstand påstås opretholdt, således at et vejareal, delt efter vejens midtlinje, skal tilbydes ejerne af de til vejen grænsende ejendomme, hvis ingen kan godtgøre sin ret til vejarealet. En kommune må ikke kunne spekulere i at overtage et vejareal, og naboerne til vejen må være de nærmeste til at overtage arealet fra en nedlagt vej, hvis ingen har særlig ret til arealet.

I forhold til bemærkningerne til § 89 forudsættes det, at Landbrug & Fødevarer også betragtes som en grundejerorganisation, der inddrages i drøftelser om gebyrregler.

I det sammenfattende skema i afsnit 9 i de almindelige bemærkninger er det anført, at lovforslaget indebærer en række forbedringer af borgernes retsstilling i relation til private veje. Det modsatte er også tilfældet, idet kommunerne tillægges yderligere beføjelser i forhold til borgerne. Eksempelvis giver § 15, stk. 3 og § 21, stk. 1 kommunalbestyrelsen mulighed for at overtage et samlet arbejde, uden at de berørte borgere har anmodet herom.

Med venlig hilsen

**Carsten Jensen**  
Chefkonsulent

Erhvervspolitik

D 3339 4633  
M 20924633  
E cje@lf.dk



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Att.: Søren Møller Larsen

**Vejafdelingen**  
Øverødvej 2  
2840 Holte  
tom@rudersdal.dk  
www.rudersdal.dk

## Høring om udkast til forslag til Lov om private fællesveje

I henhold til skrivelse af 11. oktober 2010 fremsendes hermed bemærkninger til udkast til forslag til Lov om private fællesveje. Udkastet er et led i regeringens målsætning om at forenkle og tydeliggøre lovgivningen, heraf bl.a. gennem administrative lettelser. Med udgangspunkt i målsætningen har undertegnede derfor følgende kommentarer, som ikke findes at leve op til regeringens målsætning. Særligt findes det nødvendigt at kommentere inddragelsen af spørgsmålet om vejret.

15. november 2010

### Indledende bemærkninger

Med den gældende lovgivning er det ikke vejmyndigheden pålagt at afgøre, hvorvidt en grundejer har vejret eller ej, forudsat at vejmyndigheden ikke selv er vejejer. I den almindelige administration i Rudersdal Kommune er spørgsmålet om vejret jf. §62 i den gældende lovgivning en almindelige inddragelse i sagsbehandlingen, udover undersøgelsespligten. Med gældende lov udsættes istandsættelsen ikke unødigt og spørgsmålet om vejret afgøres af domstolene. Ligeledes er spørgsmål om vejret i lov om vintervedligeholdelse og renholdelse ikke en afgørende faktor. Der er det alene afgørende at være tilgrænsende ejendom til en vej. Jævnfør den nye lovgivning indbefatter vedligeholdelsespligten alene ejendomme med vejret.

Det altoverskyggende problem med dette synes at være, at arbejdet med at få klarlagt vejretsspørgsmål kan give en administrativ tung og langvarig sagsbehandling. Det synes nærmest som et udtryk for en særlig sarkasme frem for en egentlig lettelse af lovens administration at man skal dokumentere hvad man ikke har.

Klart står det dog, at den tidligere praksis om at vejret indbringes og afgøres af domstolene, jf § 62 i gældende lov, nu overdrages til Vejmyndigheden. Det synes ikke at stå mål med regeringens politiske målsætning om bl.a. administrative lettelser. Det er ikke en administrativ lettelse at vejmyndigheden skal modtage bemærkninger m.m., ej heller på denne baggrund skal afgøre spørgsmålet om vejret for den enkelte tilgrænsende grundejer. Det er heller ikke formålstjenstligt at gøre loven unødigt kompliceret for borgerne. Borgerne bliver ved den nye lovtekst stillet

### Åbningstid

Mandag-onsdag kl. 10-15  
Torsdag kl. 10-17  
(Borgerservice, Jobcenter  
og Byplan dog til kl. 17.30)  
Fredag kl. 10-13

### Telefontid

Mandag-onsdag  
kl. 8.30-15  
Torsdag kl. 9-17  
Fredag kl. 8.30-13

nogle forventninger i udsigt, at nuværende forpligtelser kan frafalde såfremt man kan dokumentere tilstrækkeligt, hvad man ikke har ret til.

Forvaltningen stiller spørgsmålstejn ved nødvendigheden af ikke at inddrage spørgsmål om vejret for land- og byzonerreglerne konsekvent. Som udgangspunkt er hovedreglen at vedligeholdelsen m.v. i landzonerreglerne tilfalder de servitutforpligtede eller de vejberettigede, hvorimod i byzone tilfalder vedligeholdelsen de servitutforpligtede eller de tilgrænsende ejere med vejret. Hvorfor ikke indarbejde spørgsmålet om vejret konsekvent og enslydende uagtet om det er land eller by, da det i begge tilfælde kan være en afgørende faktor.

Vejret gives i almindelig praksis ved vejejerens erkendelse, dokumentering eller tinglysning. I kraft af at vejmyndigheden nu bestemmer hvem der har vejret, stilles vi overfor et valg, som vi ikke tidligere har haft kompetence til at afgøre. Der stilles således også spørgsmålstejn til om vejmyndigheden kan være inhabil, da vejmyndigheden dels kan have tilgrænsende ejendomme og samtidig kan være vejejer. I sådanne tilfælde kan vejmyndigheden være nødsaget til at dokumentere hvad vejmyndigheden ikke har. Det er i særdeleshed ikke en administrativ lettelse, at kommunerne nu skal tage stilling til noget der tidligere har været underlagt domstolenes afgørelse. Forvaltningen forholder sig afventende overfor Vejdirektoratets behandling af klager over vejmyndighedens afgørelser om vejret. Særligt hvorledes Vejdirektoratet vil forholde sig til om klagespørgsmålet er af retlig eller skønsmæssig karakter.

Endvidere er det kendt, at vejmyndigheden er en politisk ledet organisation og i sidste ende er det ikke sagsbehandleren der bliver syndebuk, men vejmyndighedens øverste ledelse. Det vil sige at den politiske dagsorden kan blive sat i et dårligt lys.

Forvaltningen ser nødvendigheden af, at man moderniserer loven, særligt så den bedre kan forstås af borger og administrationen for vejmyndigheden lettes, men vi ser ængsteligt på inddragelsen af spørgsmålet om vejret.

### **Bemærkninger i øvrigt følger hermed, i sammenhæng med lovgivningens paragraffer.**

§3, stk. 2.

Her nævnes *Kommunalbestyrelsen*, første gang. Ændringen fra eksisterende henvisning til Vejmyndigheden til nu, Kommunalbestyrelsen ses ikke hensigtsmæssig. Kommunernes delegationsregler bestemmer hvorvidt beslutningen ligger hos kommunalbestyrelse, bestemte udvalg

eller fagpersoner. Det er derfor ikke hensigtsmæssigt allerede i lovens forskrifter at lægge beslutningen over på kommunalbestyrelsen.

§ 17:

Her sidestilles vejsyn og møde. Hvorfor sidestilles disse og er der en egentlig forskel.

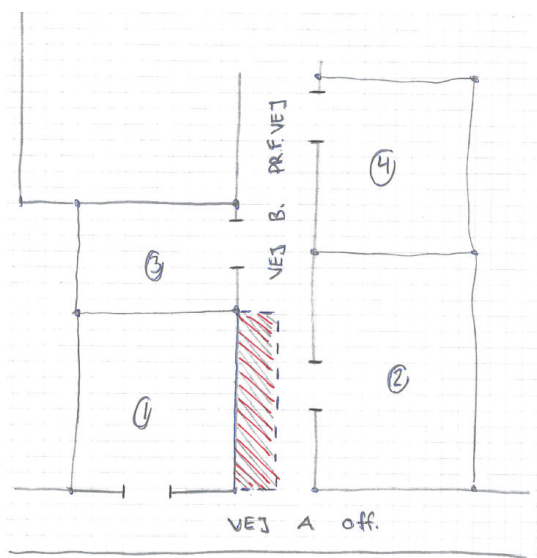
§ 23 stk. 5

Private fællesveje eller private veje?

§26, stk. 2 nr. 2

Private fællesveje fremtræder 2 gange, uden yderligere betydning.

§47 vedligeholdelsespligten gælder den del af vejen der ligger nærmest den pågældende ejendom. Underforstået den ejendom der ved servitutforpligtigelse eller vejret skal vedligeholde vejen. Såfremt der ikke er tinglyste servitutter vil de vedligeholdelsespligtige være den nærmest til vejstykket som vedligeholder denne del. Spørgsmålet drejer sig på eksemplet nedenfor.



Hvem skal vedligeholde det skraverede areal idet den tilgrænsende ejendom ikke findes, at have vejret til vejstykket.? (Samme forhold gør sig gældende i § 13)

§ 47, stk. 4:

Det ville være god forvaltningsskik såfremt kommunen påbyder enkeltstående arbejder, indeholdende særlige elementer, at være pålagt oplysningspligt omkring indholdet § 47, stk. 4

## § 48

Se kommentar til § 17

Forvaltningen i Rudersdal Kommune ser det absolut nødvendigt, at man får fastlagt ansvarsfordelingen for påbudte istandsættelsesarbejder. Siden vejmyndigheden med ansvaret såfremt vejen efter istandsættelse ikke lever op til den forventede stand, når det er vejmyndigheden selv der har påbudt vejen istandsat til en given stand.

## § 49 stk. 5.

Det findes urimeligt, at vejmyndigheden ikke kan kræve en vej istandsat bedre end oprindeligt, såfremt den almene færdsel påkræver dette og uden at kommunen skal afholde omkostningerne. Eksempler herpå kunne være for ringe kloaksystemer grundet vejrliget, risiko for oversvømmelser på vejen eller såfremt politi, redningskøretøjer eller renovation ikke kan færdes på vejen. Hvis ovenstående eksempler er indeholdt i § 45, i hvilke tilfælde finder § 49, stk. 5 så anvendelse?

## § 57 stk. 2

Udgifterne hertil skal afholdes af de vedligeholdelsespligtige grundejere, såfremt vejmyndigheden med politiets samtykke skønner det nødvendigt, at foretage trafikregulerende foranstaltninger.

## § 64

*Giver samtykke* – Giver umiddelbart anledning til forvirring

## Kapitel 12

Det anses som værende en væsentlig økonomisk og ressourcemæssig belastning for kommunerne at revidere Regulativer for vintervedligeholdelse og renholdelse. Dette er en nødvendighed idet der nu skal tages aktivt stilling til spørgsmålet om vejret.

Venlig hilsen

Christian Weile Lehm  
*Landinspektør*

Katrine Damsgaard Boye  
*Landinspektør*

## Hørings svar til "Udkast til forslag til lov om private fællesveje"

### Generelle bemærkninger

Først vil vi benytte lejligheden til at takke for initiativet til, at lovkomplekset omkring "private fællesveje" nu er taget op til revision.

Det kan dog undre, at man i forbindelse med revisionen ikke har haft mod til at se på drift og vedligehold af det samlede danske vejnet som en helhed i stedet for den opdelingen af vejnettet i mange småbidder med individuelle ejere.

Herved ville man nok være kommet til en anden og mere radikal ændring af loven om private fællesveje til gavn for samfundet som helhed.

### Opkog af eksisterende lov

Nærværende udkast til "Lov om private fællesveje" bærer i høj grad præg af at være et opkog og ekstrahering af den eksisterende lov udført af jurister uden skelen til drift og vedligeholdelsesmæssige fordele ved at have et sammenhængende vejnet med få ejere og mange brugere.

### Samfundsøkonomisk analyse savnes

Som en del af revisionen af den eksisterende lov om private fællesveje savnes der en samfundsøkonomisk analyse af hele drift og vedligeholdelsesaspektet ved at bibeholde begrebet private fællesveje i forhold til som noget nyt at opklassificere alle de nuværende private fællesveje til offentlige veje og efterfølgende lægge vejene ind i driftsselskaber, hvorefter drift og vedligeholdelsen kunne udliciteres med vejbestyrerne for bordenden.

De offentlige veje kunne stadig opdeles i statsveje og kommunalveje, hvor staten står for drift og vedligehold af statsvejene og kommunerne af kommunalvejene.

### Evt. senere indførelse af Road Pricing

Ved en evt. senere indførelse af Road Pricing vil den nuværende opdeling i statsveje, kommunalveje og mange private fællesveje være u hensigtsmæssig, idet det vil være uhyre svært at fordele provenuet på de enkelte vej kategorier og "vejejere", da princippet i Road Pricing bør være, at bilisterne betaler for brug af den pågældende vejstrækning dvs. drift og vedligehold, og ikke bare en fiskal fidus.

Ved en opdeling i udelukkende statsveje og kommunalveje vil fordelingen af provenuet være mere simpelt, da der udelukkende skal ske en fordeling mellem de 100 vejbestyrere.

### Optimal drift og vedligehold ved opklassificering

En opdelingen i statsveje og kommunalveje samt kun få private fællesveje på landet vil også gøre det langt billigere at foretage optimal drift og vedligehold af vejene, som herved kan udliciteres i store klumper og ikke som nu i små bidder her og der.

Hvis der blev foretaget en samfundsøkonomisk analyse, vil den formentligt vise, at den nævnte opdeling og efterfølgende udlicitering vil give en total besparelse på drift og vedligehold af de berørte vejnet på ca. 30% i forhold til at bibeholde en opdeling i offentlige og mange private fællesveje samt give en meget mere ensartet standard af vejnettet.

### Reduktion af lovkomplekset

Vej, hvortil der er offentlig adgang, bør i princippet være offentlige. Herved undgås, at der er to forskellige lovkomplekser for den samme type af vej.

Begrebet "Privat fællesvej i byer og bymæssigt område" kan derved udgå og erstattes af offentlige kommunalveje, således at kun én lov er gældende nemlig "Lov om offentlige veje", hvilket vil give en stor forenkling af hele vejadministrationen. Lov om private fællesveje kunne derved indskrænkes til kun at gælde "Private fællesveje på landet", hvilket alt andet lige vil gøre den en del lettere at administrere i særdeleshed for kommunerne.

### Klarere ansvarsfordeling for den enkelte

Hele ansvarsfordelingen ved en opdeling i statsveje og offentlige kommunalveje vil også blive meget mere simpel i forhold til, at der opereres med "private fællesveje", hvor tvisterne ofte skal afgøres på civilretslig basis, fordi bestemmelserne er uklare, hvilket den reviderede lov om private fællesveje stadig vil være for omkring 99 % af de berørte grundejere, selv om der er i nærværende udkast er foretaget en mindre forenkling i forhold til den tidligere lov, samt tilretninger i forhold til øvrige love inden for vejområdet.

### Den gale vej

For flere menneskealdre siden samlede man enkeltliggende jordlodder i større jordlodder for at få økonomi i landbruget. Det gav en meget mere effektiv drift for den enkelte landmand. Nu er kommunerne i færd at gøre det modsatte nemlig at opsplitte et rimeligt velfungerende offentlig vejnet i småbidder med private ejere for at få en kortsigtet gevinst.

### Anbefaling

*Væk med paragrafferne om "Privat fællesvej i byer og bymæssigt område" og erstat dem med "Lov om offentlig vej" samt krav til vejbestyrere om dannelse af driftsselskaber svarende til, hvad der er gældende for vandforsyningen. Dette vil give en mere fremadrettet og økonomisk drift og vedligehold af alle offentlige vejarealer.*

*Lad dette være indledningen på en ny æra for det offentlige danske vejnet, som er etableret i fællesskab og derfor skal drives i fællesskab for at sikre den bedst mulige infrastruktur for færrest mulige penge.*



**Kommentarer til "Udkast til lov om private fællesvej****Generelt**

Lovforslaget indeholder flere forbedringer i forhold til den nuværende lov om private fællesveje, men der er stadig alt for mange bestemmelser, der giver kommunerne rettigheder uden, at der følger pligter med – og det vil kommunerne efter al sandsynlighed benytte sig af ud over det rimelige.

I denne sammenhæng kan henvises til Lyngby-Taarbæk kommunes tilsidesættelse af god forvaltningsskik ved i elvte time at foretage en nedklassificering af 23,5 km offentlig vej til privat fællesvej med henvisning til at undgå yderligere nedskæringer på andre områder herunder børn og ældre.

Der bør i lovtæksten være mere fokus på at sikre optimal drift og vedligehold af vejene ved at lægge både de private fællesveje og de offentlige veje ind under de samme betingelser, således at det for grundejere med private fællesveje sikres, at der ikke betales for de samme ydelser to gange, dvs. både til vedligeholdelse af de private fællesveje og de offentlige veje uden at kunne få en modydelse for brug af de private fællesveje fra offentligheden for at stille de private fællesveje til rådighed for offentlig færdsel.

Kommunerne tilbyder i forvejen at overtage drift og vedligehold af de private fællesveje, så hvorfor ikke lægge drift og vedligehold af de offentlige og de private fællesveje ind i et driftsselskab og opklassificere de nuværende private fællesveje til offentlige veje, som foreslået i generelle bemærkninger på side 1.

Med den model kommer alle til at betale til drift og vedligehold af hele vejsystemet med offentlig adgang, samt at det sikres, at der kan foretages en bedre og mere optimal ressourceoptimering i forbindelse med drift og vedligehold af vejnettet samt en ensartethed i vedligeholdelsesstandarden for hele vejnettet.

ad §10 stk. 3.

Det foreslås at teksten ændres til:  
Lukket vej eller gade, bro, plads ...

Se også § 58 stk. 2 hvori der er anført følgende: "Kommunalbestyrelsen skal optage vejen som offentlig, hvis den gennemgående motorkørende færdsel på vejen udgør mere end 50 pct. af den samlede motorkørende færdsel".

ad § 28

Det virker meget voldsomt med en maksimal vejbredde på 18 m for private fællesveje. Private fællesveje bør ikke have en bredde større end en 6 m eller en 7 m vej dvs. med en maks. bredde på

6,7 m eller 7,7 m, ellers er der ikke meget "privat fællesvej" tilbage, se også bestemmelserne i § 58.

ad § 45 stk. 4.

Se kommentaren til § 55 stk. 1.

ad § 53

Det virker ikke rimeligt, at kommunen kan opkræve et administrationstillæg, hvis kommunalbestyrelsen sørger for at udføre et istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejde, som de har pålagt "vejejerne" at udføre, se også kommentaren til § 55.

Ligeledes er det urimeligt, at kommunalbestyrelsen kan medtage eventuelle udgifter til anden sagkyndig bistand, uden at de berørte grundejere har indflydelse på regningens størrelse ved ikke at være med i vurderingen af nødvendigheden af at indblende "sagkyndig bistand", og hvem der i givet fald skal udpeges som sagkyndig.

§ 55 stk. 1.

Det er ikke rimeligt, at en kommune kan bestemme, at en istandsættelse af en eller flere private fællesveje skal udføres som et samlet arbejde med mindre, at kommunen har kontrakt om udførelse af drift og vedligehold af samtlige de berørte private fællesveje, ellers er det det rene anarki.

ad § 59

Hvis kommunalbestyrelsen beslutter sig for, at private fællesveje skal holdes belyst, skal det i Stk. 4 præciseres, at det er en kommunal opgave at afholde alle udgifter til efterfølgende drift og vedligehold af vejbelysningsanlægget.

ad § 68 stk. 2 underpunkt 2)

Det skal nævnes, at retablering af vejarealet skal foretages til minimum den standard, som vejen havde før indgrebet blev foretaget, og at enhver udgift til retablering af en mangelfuld retablering udføres for kommunens regning som tilladelsesgiver og dermed ansvarlig for beskrivelse af retableringens kvalitet samt kontrol af udførelse.

ad § 80 og § 81

Der savnes en præcisering af "snarest muligt". I den periode, hvor kommunerne har stået for snerydningen, har "snarest muligt" været, når der var tid, efter at de primære veje var ryddet for sne, dvs. at sneen først blev ryddet den efterfølgende dag om eftermiddagen, hvis snefaldet forekom om aftenen/natten. Det samme har været tilfældet for en evt. saltning.

Der må ikke stilles skrappe krav til snefyndning og glatførebekæmpelse end det, som kommunen selv præsterer på det offentlige vejnet.

Da private fællesveje i princippet kun bør forekomme på sekundære veje med lav trafikintensitet, og hvor uheldsrisikoen er minimal pga. en hastighedsgrænse på 50 km/h eller mindre (bymæssig bebyggelse), bør der ikke stilles særlige krav til snerydning og glatførebekæmpelse ud over, at vejen skal være farbar i minimum et spor (hvilket også var tilfældet flere steder i vinterperioden 2009/2010).

ad § 82 stk. 1.

Hvad er definitionen på ukrudt? Er det mælkebøtter, bellis og græs eller andet. Det afhænger af øjnene der ser.

ad § 83

Det bør præciseres, at den enkelte grundejer ikke har pligt til at indordne sig under kommunalbestyrelsens bestemmelser, hvis grundejeren eller grundejerne i fællesskab selv udfører de pligter, som er pålagt efter § 79.

ad § 85 stk. 2.

Hvem afgør, om arbejderne er udført tilfredsstillende. Dette bør præciseres.

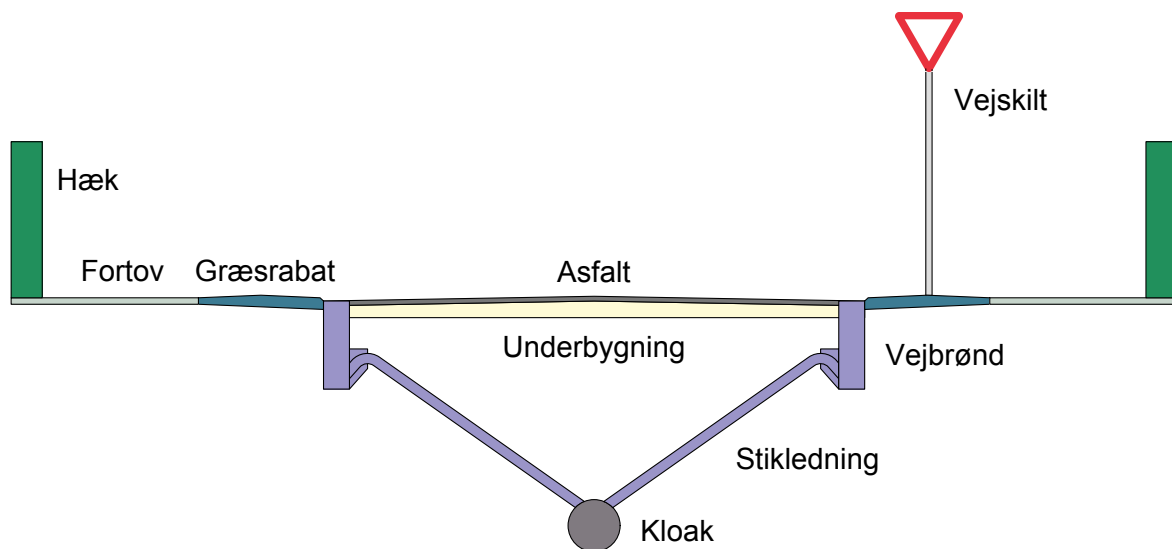
ad § 86

Hvem er "den pågældende"? Er det "nogen", eller er det grundejeren ud for hvem, det henkastede affald befinder sig? Denne paragraf er uklart formuleret og er mere en hensigtserklæring.

Slutbemærkning

Ejerskab og dermed drift og vedligehold af vejudstyr, chikaner og anden hastighedsdæmpende foranstaltninger er ikke nævnt/medtaget i "Udkast til forslag til lov om private fællesveje". Er det fordi kommunalbestyrelserne stadig har ansvaret for drift og vedligehold af disse elementer, eller er det en forglemmelse?

Dette kunne klares med en tegning eller to som fx nedenstående, der kunne forklare menigmand, hvad der er med og ikke med af vejelementer, som omfattes af lov om private fællesveje.



Med venlig hilsen

*Lauge Rasmussen*

Lauge Rasmussen  
Formand  
Parkvej 32A  
2830 Virum

*Tim Larsen*

Tim Larsen  
Kasserer  
Parkvej 5  
2830 Virum



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

## **KL høringsvar til forslag til lov om ændring af lov om privatvejsloven**

KL har den 3. november 2010 modtaget høring af forslag til lov om ændring af lov om privatvejsloven.

KL vil gerne kvitterer for, at Transportministeriet har involveret parterne tidligt i processen i forhold til den del af lovforslaget, der vedrører moderniseringen af loven. Det har været en god proces, med afholdelse af interessentseminar mv.

Det havde været ønskeligt med en tilsvarende grundig proces i forhold til de nye regler, der vedrører mulighederne for at omklassificere veje.

Disse regler finder KL helt overordnet for bureaukratiske og de påfører kommunerne væsentligt øgede omkostninger. De påvirker desuden kommunernes kompetence til at fastlægge serviceniveauet.

### *Omklassificering af offentlige veje til private fællesveje*

KL finder ændringerne i kommunernes hjemmel til at beslutte at omklassificere en offentlig vej til en privat fællesvej (lovforslagets § 101 sammenholdt med § 105), stærkt problematiske. Ændringerne betyder øget bureaukrati og påfører kommunerne væsentlig øgede omkostninger.

Gennemføres lovforslaget, bliver det omstændeligt for kommunerne at harmonisere vejnettet i kommunen inden for en rimelig tid. Mange kommuner har med strukturreformen overtaget et vejnet fra flere forskellige kommuner, og dermed har samme type veje ofte forskellig status (privat fællesvej - offentlig vej).

Kommunerne er godt i gang med harmonisering af vejnettet. Dette bliver nu alvorligt forsinket. Det er i strid med princippet om ligebehandling af

Den 16. november 2010

Jnr 10.08.02 P22  
Sagsid 000223109

Ref MSE  
mse@kl.dk  
Dir 3370 3376

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

Tlf 3370 3370  
Fax 3370 3371

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)

1/4

borgerne, at lodsejerne i en del af kommunen selv skal vedligeholde deres veje, mens lodsejerne i en anden del af kommunen har offentlige veje, selv om der er tale om veje med samme type færdsel.

Derudover fratages en række kommuner muligheden for at realisere fuldt lovlige besparelser, som de har budgetteret med i 2011. Og det sker på baggrund af en debat, hvor kommunerne helt grundlæggende er blevet kritiseret for at gøre noget, som de har haft en meget klar lovhjemmel til at gøre.

Det fremgår tydeligt af Vejdirektoratets hjemmeside, at kommunerne ifølge gældende regler kan omklassificere veje, hvis man ønsker at ændre sit serviceniveau og man er fortsat inden for reglerne, hvis det sker af hensyn til besparelser.

KL finder det desuden ude af proportioner, at omklassificeringen skal besluttes af 2 kommunalbestyrelser for at kunne gennemføres. Lignende krav kendes ikke fra andre områder. Mange kommunale beslutninger, der er mere indgribende overfor borgerne end en beslutning om omklassificering af en vej, skal ikke gennem denne procedure.

Beslutningen om omklassificeringen kan først træffes efter 4 år og skal dog træffes inden for seks år. Strækker en evt. klagesag sig udover denne periode, indeholder lovforslaget ingen løsning på, hvad der så gælder.

Det er desuden uklart, om tilstandsrapporten skal udarbejdes og offentliggøres, når kommunen *påtanke*r at beslutte en nedklassificering, eller når kommunen minimum 4 år senere *beslutter* en nedklassificering.

Beslutning om omklassificering af offentlige veje til private fællesveje sker iht. lov om offentlige veje. Der er ikke i dette lovforslag skabt mulighed for at offentliggørelse kan ske på kommunernes hjemmeside af denne type beslutninger, som det i øvrigt er muligt med beslutninger truffet iht. bestemmelserne i lov om private fællesveje. Det kræver en tilsvarende ændring af lov om offentlige veje, hvor det fremgår af § 90, stk. 5, at der er krav om "kundgørelse i stedlige blade".

Det bør tillige sikres, at ejerskifte af en ejendom ikke medfører, at proceduren om omklassificeringen forsinkes eller skal starte forfra. Når beslutningen først kan træffes efter 4 år, vil en del ejendomme kunne nå at skifte ejer inden for dette tidsrum.

I det økonomiske høringssvar vil KL være meget opmærksom på i hvilket omfang standarden for istandsættelse ved overdragelse er ændret/højnet, og i hvilket omfang kommunens skøn i forhold hertil er blevet indsnævret.

### *Optagelse af private fællesveje som offentlige og betaling for belysning*

Lovforslaget indeholder generelt en u hensigtsmæssig sammenkædning mellem kravet om optagelse af private fællesveje som offentlige (§ 58) og betaling for istandsættelse og belysning (§ 49 og § 59).

Det anføres flere steder i bemærkningerne, at såfremt kommunerne anser det for nødvendigt at deltage i/overtage betalingen af drift og vedligehold af de private fællesveje anses dette som værende en formodning for, at vejen i stedet burde optages som offentlig. En sådan formodning vil i praksis gøre bestemmelserne om kommunernes adgang til at deltage i betaling indholdsløse, ligesom det rejser tvivl om, hvornår kommunerne er forpligtet til at optage vejene som offentlige.

Bestemmelsen i § 58 er bureaukratisk og indebærer øgede udgifter til kommunerne. Naturligvis skal kommunen jævnlige vurderer om en privat fællesvej bør optages som offentlig pga. den almene færdsel, men dette bør ikke ske alene ud fra en regel om procentvis andel af den gennemkørende kørsel. Det bør ske ud fra en samlet vurdering af kommunens konkrete forhold.

Bestemmelsen tager ikke højde for forskelle i bytrafikkens profil, som afhænger af byens størrelse, og fratager dermed kommunens mulighed for at lave en fornuftig planlægning og disponering af de offentlige midler afsat på vej- og trafikområdet og de forskellige planlægningsbehov, der kan være i forskellige (by)kommuner.

Se i øvrigt bilag for yderligere detaljerede kommentarer.

### *Pligt til at oprette private vejlaug*

KL har sammen med Parcelhusejernes Landsforening forslået, at der skabes hjemmel til at kommunerne kan stille krav om oprettelse af private vejlaug. Dette er ikke medtaget i lovforslaget.

Af lovforslagets almindelige bemærkninger fremgår det, at reglen ikke er med, fordi den bygger på foreningstvung og at det ikke kan afvises, at forslaget er i strid med Den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 11.

Disse begrundelser står KL uforstående overfor, idet der findes en tilsvarende bestemmelse i planloven for nye, private fællesveje. Med forslaget ville forpligtelsen til vejlaug kunne blive ens for ejere af private fællesveje.

Forslaget er stillet ud fra et hensyn om at lette grundejernes muligheder for at finde sammen om et fælles beslutningsgrundlag for drift og vedligehold af vejen og for administrativt at lette hverdagen for vejmyndigheden.

KL skal derfor opfordre til, at forslaget genovervejes.

På grund af den korte høringsfrist på kun 13 dage har det ikke været muligt for KL at gennemføre en politisk behandling af lovforslaget. Dette hørings-svar afgives derfor med forbehold for, at der kan forekomme ændringer som følge af politisk behandling i KL.

KL har endnu ikke modtaget lovforslaget i økonomisk høring og skal derfor anmode om, at lovforslaget sendes i økonomisk høring.

./. I vedlagte bilag er samlet mere detaljerede kommentarer til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Marianne Elmvang

Konsulent





# NOTAT

## Bilag til KL's hørings svar vedr. lov om privatvejsloven

Den 15. november 2010

Jnr 10.08.02 P22  
Sagsid 000223109

Ref MSE  
mse@kl.dk  
Dir 3370 3376

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

Tlf 3370 3370  
Fax 3370 3371

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)

1/6

*§§ 49, 58 og 59 - Optagelse af private fællesveje som offentlige og betaling for belysning  
fortsat*

Naturligvis er KL enig med ministeriet i, at kommunerne jævnlige skal vurdere om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at den skal optages som offentlig, men KL finder samtidig, at den afgørelse skal ske ud fra en vurdering som ligeledes tager højde for kommunes egne konkrete forhold, og ikke alene ud fra en regel om procentvis andel af gennemkørende færdsel. Dette gælder, uanset om en sådan vurdering sker i forlængelse af et afslag på afspærring.

Et ensidigt sigte på gennemkørende trafik på den enkelte vej, vil medføre en uoverkommelig udfordring for den generelle trafikafvikling i byen. Bestemmelsen tager derfor ikke i nødvendig grad højde for de forskelle som bytrafikkens profil har afhængig af byens størrelse.

Det anføres i bemærkningerne til bestemmelsen, at såfremt en vej overvejende anvendes til færdsel, der ikke har ærinde til eller betjener ejendomme ved den pågældende vej og heller ikke er lokaltrafik, som følge af at den pågældende vej indgår i et afgrænset net af flere private fællesveje, bør en sådan vej i almindelighed være offentlig.

En så snæver definition af færdsel på private fællesveje, er ikke anvendelig i forhold til private fællesveje i tætbefolkede byområder. Begrebet lokaltrafik bør defineres ud fra en konkret vurdering af lokalområdets udformning

Den snævre definition af hvad som er lokaltrafik, bevirker ligeledes, at det retskrav, som grundejeren tildeles i bestemmelsen bliver både ualmindeligt og unødvendigt tyngende for kommunen. Bestemmelsen er behæftet med

en uacceptabel grad af usikkerhed i forhold til den økonomiske konsekvens af denne.

KL forudser ligeledes, at grundejerne hurtigt indser muligheden for at få kommunen til at overtage en privat fællesvej som offentlig ved at fremsætte en anmodning om afspærring af vejen, uden at det reelt er en afspærring de ønsker.

Kommunen vil i så fald af økonomiske grunde være presset til at give tilladelser til uhensigtsmæssige afspærringer som vil kunne give afledte problemer for trafikafviklingen på andre veje, og dermed ikke nødvendigvis bevirke en løsning for trafikken, men blot rykke problemet videre.

I bemærkningerne anføres, at der ikke er noget til hinder for, at kommunen i forbindelse med behandlingen af en ansøgning om godkendelse af afspærring af en privat fællesvej for gennemgående færdsel går i dialog med grundejerne om andre mulige løsninger med henblik på at reducere omfanget af gennemkørende trafik, således at en afspærring eventuelt kan undgås.

Uanset om der som foreslået i bemærkningerne til bestemmelsen, i forløbet indgås en dialog om andre mulige løsninger, og at der på den baggrund gives tilladelse til en anden form for trafiksanering, vil der fortsat være tale om et afslag på afspærring, som vil give ansøgeren adgang til at anmode kommunen om at optage vejen som offentlig efter bestemmelsens stk. 2.

I bemærkningerne til § 58, stk. 3 anføres, at en kommune som betingelse for at behandle en anmodning om optagelse af vejen som offentlig efter bestemmelsen skal kunne stille krav om, at ansøgeren dokumenterer, at der er enighed mellem de berørte grundejere (i almindelighed vejejer og vejberettigede) om at ønske vejen afspærret for gennemgående motorkørende færdsel. Herved undgås det, at kommunen indleder en sagsbehandling og gennemfører trafikanalyser, som efterfølgende viser sig overflødige, fordi ansøgeren ikke har ret til at afspærre den pågældende vej.

Det foreslås, at betingelsen indføres allerede ved ansøgning om afspærring, da det er på det tidspunkt, at den største del af sagsbehandlingen og trafikanalyserne gennemføres. Ellers vil der ikke opnås den store lettelse i sagsbehandlingen som forslaget ellers lægger op til.

KL finder, at adgangen til at kræve de afholdte udgifter til trafiktællinger dækket af ansøgeren bør udvides til alle sager som viser, at den gennemgående motorkørende trafik udgør mindre end 40 pct. Eftersom at det må antages, at kun få ansøgere på veje med 25 pct. eller mindre gennemkørende trafik forventes at fremsætte ønske om optagelse, så forudses det, at be-



stemmelsen i praksis vil være uden indhold. Med den foreslåede deling ved 25 pct. vil kommunen reelt komme til at afholde udgifterne til alle trafiktællingerne.

Bestemmelsen vil således heller ikke have den ønskede effekt i form af nedbringelse af antallet af anmodninger om overtagelse og dermed begrænse behovet for trafiktællinger.

#### *Kommentarer til lovforslagets udformning generelt*

Lovforslaget anvender i flæng ordet "kommunalbestyrelsen" og andre steder ordet "kommunen".

I lovforslagets § 1, optræder der en formulering, som ikke går igen i andre relevante bestemmelser. Dette gør loven uklar og forvirrende, mens sigtet jo netop var det modsatte med denne modernisering af loven. Formuleringen i § 1 lyder: "Loven skal medvirke til, at ... indrettet teknisk forsvarligt, at vejene er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen på vejene, og at privates...".

Hvad menes der med teknisk forsvarligt, og hvad menes der med, "...at vejene er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen på vejene?"

Det er problematisk at introducere nye begreber, når lovforslagets §13 og § 44, ikke har samme ordlyd: "teknisk forsvarligt" er ikke medtaget og formuleringen er også forskellig: "...skal holde en privat fællesvej i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang".

#### *Kommentarer til de enkelte bestemmelser i lovforslaget*

Lovforslagets § 3. Den lidt løse betegnelse "sommerhusområder" er svært definerbar. Hvordan afgrænses begrebet? Kommuneplanens afgrænsning vil ofte ikke være præcis nok. Denne del af loven bør derfor også omhandle landsbyer inden for byzoneskiltningen (ikke by og alndzonebegrebet). En landsby vil ofte være sammenlignelig med sommerhusområder.

Af kapitel 3 "Private veje og stier" §§ 6 og 8 fremgår, hvornår kommunalbestyrelsen kan bestemme, at ejeren til en privat vej skal istandsættes og vedligeholde vejen eller vintervedligeholde og renholde vejen. I det kapitel 3 gælder både for private veje og stier, synes der at mangle en tilsvarende beskrivelse/fastlæggelse af vedligeholdelsen ift. stier.

I bemærkningerne til § 12 foreslås det at henvise til bestemmelserne i naturbeskyttelsesloven, som begrænser muligheden for helt at nedlægge private fællesveje på landet i visse tilfælde.

§ 47 stk. 4 betyder, at istandsættelse af f.eks. en vejbrønd først kan igangsættes efter afsigelse af en kendelse med forudgående partshøring, tidsfrister osv. Dette forekommer meget resursekrævende.

Hvorledes skal vejmyndigheden forholde sig, hvis der er tale om en akut skade? Normalt kan man jo ikke udføre arbejde på grundejernes regning uden, at dette sker gennem en afsluttet sag med afsagt kendelse? Det foreslås, at indføje, at arbejdet i sådanne tilfælde kan udføres ved vejmyndighedens foranstaltning med efterfølgende kendelse og opkrævning af betaling.

Tilføje af den nye regel i § 49, stk. 5 som giver kommunen adgang til at stille krav om og betale for en højere vedligeholdelsesstandard er positiv.

Det er meget positivt, at det i forslagets § 56, stk. 1 er præciseret at godkendelser og tilladelser efter forslagets kapitel 10 er offentligretlige tilladelser, og at ansøgerne for at kunne udnytte en sådan tilladelse skal have ret til det i hold til vejejer og de vejberettigede.

Det skal dog foreslås, at der generelt indføres et krav om enighed mellem de berørte grundejere før behandling af en ansøgning efter § 57, stk. 1.jf. det krav, der stilles som betingelse i forslagets § 58, stk. 3. Et sådant krav vil betyde en meget stor administrativ lettelse for kommunen, i form af sagsbehandling, trafikale undersøgelser og høringer, som senere viser sig at være overflødige, fordi privatretlige forhold i praksis hindrer den påtænkte ændring/foranstaltning.

I stk. 2 foreslås, at tilladelser efter bestemmelserne i kapitel 10 bortfalder, hvis det arbejde, som tilladelsen vedrører, ikke er påbegyndt inden 2 år fra tilladelsens dato. En to-årig periode vil være for lang henset til den planlægning og udvikling, som kan foregå i en by over en periode på 2 år. Det vil i planlægningsmæssige henseende således være administrativt vanskeligt, at skulle forholde sig til uudnyttede tilladelser i 2 år.

Henset til, at projekterne på tidspunktet for en tilladelse er i en sådan form, at en etablering ville kunne ske umiddelbart herefter, vil en periode på 1 år i langt de fleste tilfælde være tilstrækkeligt for grundejerne til at udnytte tilladelsen. Ifølge kommunernes erfaringer er der ingen problemer med frister på 1 år, og forlængelse af gyldigheden er en langt mindre administrativ byrde end den som må forventes ved en 2-årig gyldighedsperiode.

I forhold til § 57 er kommunerne bredt bevist om muligheden for at anvende uautoriseret afmærkning på de private fællesveje i byer, som ministeriet i lovforslagets bemærkninger har fundet anledning til at præcisere.

Det er dog et stærkt ønske, at der ligeledes gives adgang til at medtage mere generelle trafikikkerhedsmæssige hensyn i den vurdering som kommunen og politiet foretager. Det er afgørende, at en sådan ansøgning ikke udelukkende skal behandles ud fra de konkrete forhold på en konkret vej, men skal ses i lyset af, at vejen indgår i et sammenhængende vejnet i kommunen. De afledte konsekvenser af vejafmærkning er ganske vidtrækkende i forhold til blandt andet den negative effekt, som overflødig afmærkning har på trafikikkerheden generelt. Undersøgelser viser, at overflødige autoriserede / uautoriserede skilte har betydning for bilisters evne til at læse og forholde sig til skiltningen.

Ovenstående bør sammenholdes med bemærkningerne til forslaget formålsbestemmelse, hvoraf fremgår, at kommunen færdselsmæssigt og vejteknisk i byområder skal og kan tage hensyn til, at vejene her i vidt omfang indgår i det almindelige vejnet og dermed sikre, at de er forsvarlige også for den almene færdsel.

Kommunerne har tidligere i processen fremsat bemærkninger om uhen-sigtsmæssigheden i, at grundejere med hjemmel i bestemmelsen kan tvinge kommunen til at give samtykke til unødvendige færdselsreguleringer, såfremt der ikke er (konkrete) offentligretlige hensyn der taler imod restriktionen. Det findes endvidere betænkeligt, at en sådan unødvendig restriktion efterfølgende skal håndhæves af politiet.

Det bør i § 59, stk. 5, om kommunens mulighed for at beslutte, at den vil afholde udgifter til belysning af hensyn til almene offentlige hensyn, præciseres, at en sådan beslutning ikke bør føre til, at kommunen dermed forpligtes til at overtage veje som offentlige.

Det bør ligeledes overvejes at regulere betalingen for belysningen udtømmende i loven, således at kommunerne ikke fortsat skal være henvist til at fortolke de uskrevne kommunalfuldmagtsregler på et område, som udelukkende vedrører driften af de private fællesveje. Bestemmelsen eliminerer ikke som forventet behovet for konkret stillingtagen til hver enkelt vejstrækning, hvor kommunen har ønske om at deltage i/overtage betalingen for belysning.

§ 83 bør omformuleres, så det fremgår, at kommunen ved aftale kan udføre vintervedligeholdelse for et fast årligt beløb. Det giver grundejerne/-grundejerforeningerne mulighed for bedre budgetlægning. Det kan også tilføjes, som en undtagelse til den generelle regel.

*Relevante ændringer til lov om offentlige veje.*

KL er bekendt med at det er ministeriets tanke at modernisere lov om offentlige veje som det næste, men idet lovforslaget allerede indeholder ændringer til denne lov, foreslås det også at ændre vejloven § 90, stk. 5, sidste pkt. nu.

Ifølge gældende bestemmelse skal en offentliggørelse indeholde oplysninger om bestemmelserne i § 90, stk. 2 og 6, samt § 91. De bestemmelser er kun relevante, såfremt den nedlagte offentlige vej ikke opretholdes som privat vej hhv. privat fællesvej. Hvis vejen opretholdes som privat vej eller privat fællesvej, er de krævede oplysninger irrelevant og kun egnede til at forvirre borgerne.

Transportministeriet

Dato: 16. november  
2010  
Ref.: Finn Kjær  
Tlf direkte: 9940 8383

### Vedr. Høring af forslag til lov om private fællesveje.

På vegne af Aalborg Universitet – sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning, tillige med bidrag fra Trafikforskningsgruppen, indsendes hermed følgende kommentarer:

Vedrørende målet omkring sammenskrivning af love:

- Ønsket om at reducere lov om private fællesveje, lov om offentlige veje, lov om grundejerbidrag til offentlige veje og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje ved sammenskrivning til lov om private fællesveje og lov om offentlige veje ifm. at tydeliggøre og opdatere sidstnævnte love er grundlæggende et godt udgangspunkt, der potentielt vil kunne give et nemmere overblik.

Vedrørende præciserende definition af vejudlæg:

- Det virker hensigtsmæssig at præcisere begrebet vejudlæg i forslagets § 10, sådan at det er i overensstemmelse med planloven, og sådan at der ikke kan opstå begrebsforvirring, om hvorvidt vejret er omfattet eller ikke omfattet af begrebet vejudlæg.

Vedrørende fordeling af udgifter og forpligtigelser til vedligeholdelsesforpligtigede:

- Det ønskes at ændre udgangspunktet, hvor det "... efter praksis i henhold til den gældende lovs § 16, stk. 3, nr. 4, kunne pålægge en af flere vedligeholdelsespligtige grundejere at udføre hele arbejdet, således at den pågældende efterfølgende skal opkræve den del af udgifterne, som vedkommende ikke selv skal afholde, hos andre vedligeholdelsespligtige grundejere i henhold til kommunens fordeling. Denne praksis vurderes ikke rimelig, henset til risikoen for, at den eller de pågældende grundejere ikke får dækket de udlagte udgifter hos de øvrige grundejere uden først at gå til domstolene." (kommentarer til forslagets § 15) Denne ændring søges implementeret omkring konkret og fremtidig vedligeholdelse i forslagets §§ 15 og 16, men det fremstår uklart omkring vintervedligeholdelse i § 23, om det også søges implementeret her, når kommentar og lovforslag sammenholdes. Bemærkningerne angiver (s. 23, det røde afsnit) at lovforslagets "§ 16 stk 2, indebærer at kommunen – ligesom ved fastsættelse af bestemmelser om fremtidig vedligeholdelse – bestemmer, om en eller flere af de vedligeholdelsesforpligtede skal udføre arbejdet og opkræve den del af udgifterne hertil, som de pågældende ikke skal afholde, i henhold til kommunens fordeling ..." Dette hidtil gældende princip som bemærkningerne s. 23 angiver søges netop afskaffet i forslagets §§ 15 og 16.

Vedrørende ikrafttrædelses tidspunkt, § 100:

- Idet mange sommerhusområder må forventes at overgå til administration efter byreglerne, vil der blive ændret på vintervedligeholdelseskravene. Disse ændringer vil træde i kraft midt i vintervedligeholdelsessæsonen, hvorfor der ligger en oplysningsopgave for kommunerne ifm. den ændrede regulering.

Med venlig hilsen

Finn Kjær Christensen  
Adjunkt

# **Landliggersammenslutningen, Gribskov Vest v/ formanden Flemming Denker, Magnolievangen 100, 3450 Allerød**

Transportministeriet  
Departementet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220  
Kbh. K.

## **Vedr. høring over udkast til forslag til lov om private fællesveje.**

I den tidligere Helsingørskommune, der nu indgår som den vestlige del af Gribskov Kommune, har kommunen i mange år vedligeholdt en stor del af vejnettet i de gamle sommerhusområder – et vejnet, der hovedsageligt består af smalle grusveje.

Fordelen ved, at dette vejnet har været henført under afsnit II i loven ”Private fællesveje på landet”, har været, dels at udgifterne er blevet fordelt mellem sommerhusejerne efter deres brug af vejene, dels at kommunens overtagelse af den løbende vedligeholdelse – med efterfølgende refusion fra grundejerne - ikke har været særligt kompliceret. Der har været stor tilfredshed med den kommunale varetagelse af denne vedligeholdelse – som i modsat fald ville blive utrolig kompliceret, da det i praksis har vist sig så godt som umuligt at få dannet vejlaug til at tage sig af vedligeholdelsen af vejene.

Med hensyn til fordelingen af vedligeholdelsesudgifterne bemærkes særligt, at de ejendomme, der har ligget op til en såkaldt ”fødevej” til et større sommerhusområde, har kunnet få hovedparterne af vedligeholdelsesudgifterne dækket, idet det tilstødende område efter reglerne i afsnit II i loven skal deltage i udgifterne i forhold til brugen af vejen. ”Fødevejen” er i mange tilfælde asfalteret, hvorfor en fordeling af udgifterne udelukkende efter de almindelige regler i afsnit III om ”Private fællesveje i byer og bymæssige områder” ville have bevirket helt urimelige vedligeholdelsesudgifter for de ejendomme, der lå op til ”fødevejen”.

Efter udkastet til ny lov lægges der op til, at sommerhusområderne overflyttes fra landreglerne til byreglerne.

Udover at advare herimod skal Landliggersammenslutningen, der repræsenterer omkring 3.500 sommerhuse i Gribskov Kommune, udtrykkeligt anmode om – såfremt udkastet om overførsel af sommerhusområderne fastholdes – at det i loven udtrykkeligt anføres, dels at udgifterne til vedligeholdelse af veje i sommerhusområder fortsat fordeles efter brugen, dels at den mere lempelige adgang til at få kommunen til at overtage vedligeholdelsespligten opretholdes.

Det tilføjes, at vedligeholdelse af grusveje er en årlig tilbagevendende begivenhed, hvor der er tale om en ukompliceret opfyldning af diverse huller m.v. i modsætning til asfaltveje i byområder, hvor der går år mellem vedligeholdelsen, men hvor denne til gengæld er af en meget omfattende karakter.

Udover det ovenfor anførte skal Landliggersammenslutningen endvidere advare mod denne overførsel af sommerhusveje til byregler under henvisning til den tiltagende urbanisering, dette er et udtryk for.

Med venlig hilsen

Flemming Denker

Vi samler byggeri, anlæg og industri

**dansk  
byggeri**

Danske Anlægsentreprenører

Transportministeriet  
Departementet

Fræmsendt via mail til [sml@trm.dk](mailto:sml@trm.dk)

16. november 2010  
Dokumentnr.: 98308

### **Høring over udkast til forslag til lov om private fællesveje**

Danske Anlægsentreprenører, der er et branchefællesskab i Dansk Byggeri, har bemærket, at forslaget til lov om private fællesveje er sendt i høring.

Danske Anlægsentreprenører repræsenterer næsten 1.000 virksomheder inden for anlægssektoren, der for en stor dels vedkommende udfører anlægs-, drifts- og vedligeholdelsesopgaver på vejområdet.

Danske Anlægsentreprenører har ikke været inddraget i de forudgående drøftelser af lovforslaget. På baggrund af den meget korte tid der derfor har været til at gennemgå lovforslaget, har Danske Anlægsentreprenører nedenstående kommentarer til forslaget til lov om private fællesveje:

#### **§21, stk. 1**

Kommunen bør ikke med henvisning til denne bestemmelse, kunne lade kommunens egen entreprenøraftdeling udføre arbejdet for de vedligeholdelsesforpligtedes regning.

Det er dokumenteret ved flere eksempler, at der kan opnås betydelige besparelser på vejvedligeholdelsen ved at udbyde vejvedligeholdelsen i funktionskontrakter.

Et konkret eksempel er en kommune, der havde budgetteret vejvedligeholdelsen til 124 mio. kr., men den indgik en funktionskontrakt med en entreprenør, der kunne udføre arbejdet for 100 mio. kr.

En funktionskontrakt for vedligeholdelse af veje går ud på, at entreprenøren overtager ansvaret for vejenes tilstand i en periode på typisk 15 år. Entreprenøren skal sikre, at vejene i hele kontraktperioden lever op til fastlagte krav fx vedrørende omfanget af skader og lapper samt vejoverfladens beskaffenhed. Det giver en økonomisk optimal vejvedligeholdelse uden lappeløsninger og med den bedst mulige trafikssikkerhed.



En forudsætning for at kommunen med henvisning til §21, stk. 1 i lov om private fællesveje kan lade et arbejde udføre for de vedligeholdelsesforpligtedes regning, bør derfor være, at kommunen indhenter tilbud fra private entreprenører på vejvedligeholdelsen af en pakke af veje – private fællesveje såvel som offentlige kommunale veje - som den pågældende private fællesvej kan indgå i. Vejvedligeholdelsen gennemføres herfter i den økonomisk mest fordelagtige model.

#### §21, stk. 2

Det bør være et krav, at kommunen tilbyder en mulighed for vejvedligeholdelsen i en pakkeløsning som en funktionskontrakt som beskrevet ovenfor under §21, stk. 1.

#### §22

Hvis de vedligeholdelsesforpligtede fravælger tilbud på funktionskontrakter fra private entreprenører og foretrækker, at kommunens entreprenøraftdeling udfører arbejdet, bør kommunen specificere fakturabeløbet på de i bekendtgørelsen om beregning af kontrolbud (Bek. nr. 607 af 24. juni 2008) nævnte omkostninger.

#### §55

Se bemærkningerne til §21 og §22.

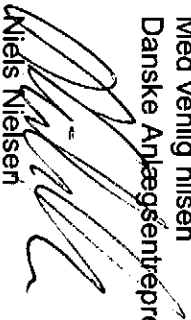
#### §105, nr. 4

En offentlig vej kan tidligst overgå til privat fællesvej 4 år efter, at det er offentliggjort, at vejbestyrelsen påtænker at træffe beslutning om nedklassificering.

Denne bestemmelse bør suppleres med følgende betingelser:

1. En forudsætning for at en vej kan nedklassificeres til en privat fællesvej er, at kommunen tilbyder de berørte ejere af ejendommene, at vedligeholdelse af vejen kan indgå i en pakkeløsning med funktionskontrakter som beskrevet i ovenstående bemærkninger til §21
2. En forudsætning for, at en kommune kan nedklassificere veje er at kommunen har udnyttet besparelsesmulighederne ved at lade en privat entreprenør varetage vejvedligeholdelsen i en funktionskontrakt som beskrevet i ovenstående bemærkninger til §21

Med venlig hilsen  
Danske Anlægseentreprenører



Niels Nielsen



## Praktiserende Landinspektørers Forening (PLF)

Kalvebod Brygge 31-33

1780 København V

Tlf: 3886 1070

E-mail: [plf@plf.dk](mailto:plf@plf.dk)

Web: [www.plf.dk](http://www.plf.dk)

Transportministeriet

[sml@trm.dk](mailto:sml@trm.dk)

16. november 2010

### Vedr. Høring over udkast til forslag til lov om private fællesveje. Ref. j.nr. 2010-3526

Ved skrivelse af 11. oktober 2010, j.nr. 2010-3526 har Transportministeriet fremsendt "Udkast til lov om private fællesveje" i høring.

Praktiserende Landinspektørers Forening (PLF) takker for henvendelsen og kan samtidig oplyse, at foreningen generelt har den opfattelse, at lovforslaget synes at afspejle en forenkling af lovkomplekserne omkring private fællesveje samt en modernisering af lovens opbygning og struktur.

Mere konkret er det foreningens opfattelse, at lovforslagets bestemmelse i § 12, stk. 1 om, at private fællesveje på landet kan nedlægges af grundejerne uden kommunalbestyrelsens godkendelse er for vidtgående. Der må med henvisning lovforslagets § 72, stk. 2 nødvendigvis være en begrænsning eller vilkår for denne mulighed, hvorved nedlæggelse ikke er mulig, såfremt den private fællesvej der agtes nedlagt, efter matrikelkortet er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens lodder, og der ikke samtidig etableres anden vejadgang, eller hvis vejen iøvrigt er af vigtighed for en ejendom med vejret til vejen.

Høringssvaret er udarbejdet af PLF på vegne af PLF og Den danske Landinspektørforening (DdL).

Med venlig hilsen

Torben Juulsager

Formand PLF



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Tisvilde, den 16. november 2010

## Udkast til lov om private fællesveje

Transportministeriet har på Høringsportalen fremlagt et udkast til lov om private fællesveje.

Lovforslaget er et led i regeringens målsætning om at forenkle og tydeliggøre reglerne og lette de administrative byrder.

Godhavn Grundejerforening, der er en middelstor grundejerforening med 256 medlemmer med sommerhusgrunde, har gennemset forslaget og har fundet anledning til at fremsætte nogle bemærkninger navnlig i relation til private fællesveje i sommerhusområder.

Administrationen af de private fællesveje inddeles fortsat i to regelsæt, hvor det ene gælder veje i byerne og det andet de såkaldte landregler. Efter lovforslaget skal alle sommerhusområder som udgangspunkt administreres efter byreglerne, men kommunalbestyrelsen kan beslutte at landreglerne skal anvendes for områder der er sommerhusområder efter planloven.

### Regler for sommerhusområderne

Administrationen af alle private fællesveje i sommerhusområder efter byreglerne anser Godhavn Grundejerforening for særdeles uhensigtsmæssig. Reglerne for private fællesveje i byzone er detaljerede og indeholder krav, som vanskeligt vil kunne håndteres i sommerhusområder, der er helt eller delvist ubeboede i vinterhalvåret, ligesom det kan medføre betydelige merudgifter for sommerhusejere, der på grund af grundstørrelser ofte har væsentligt større vejarealer pr. parcel end områder i byzone med parcelhusbyggeri.

Det er helt unødvendigt at inddrage veje i sommerhusområder i kravet om snerydning, vintervedligeholdelse og renholdelse. Maskinel snerydning på mange grusveje vil føre til store skader på vejene og føre til betydelige omkostninger til vinterberedskab, som er helt unødvendige i sommerhusområder.

*Foreningen foreslår derfor, at private fællesveje beliggende i sommerhusområder altid administreres efter landreglerne.*

### Zonestatus efter planloven anvendes altid

Efter Godhavn Grundejerforenings opfattelse kan reglerne i lov om private fællesveje yderligere forenkles og tydeliggøres ved at fjerne kommunalbestyrelsernes beføjelser til at overføre veje til administration efter reglerne for et andet område end det, som vejen er henført til efter lov om planlægning.

Ved altid og uden undtagelse at fastlægge en vejs henføring til områder på baggrund af reglerne i planloven er det ikke nødvendigt med særlige regler i vejlovgivningen om henføring af veje til andre områder og de hertil knyttede klagemuligheder.



Ønsker en kommunalbestyrelse en eller flere veje administreret efter reglerne for et andet område, bør ændringen gennemføres ved lokalplanlægning i henhold til planloven. Herved sikres også inddragelse af de berørte borgere i forbindelse med fremlæggelsen af lokalplaner i offentlig høring. Borgerne bør sikres også mod "tilfældige" overførsler af veje mellem de to regelsæt.

*Godhavn Grundejerforening foreslår derfor, at zoneinddelingen efter planloven altid og fuldt ud lægges til grund for fastlæggelsen af hvilke regler i loven om private veje, der skal anvendes. Kommunalbestyrelsernes beføjelser til at henføre områder til administration efter andre regler end områdets zonestatus efter planloven tilsiger, bør derfor ophæves.*

Venlig hilsen

På vegne af bestyrelsen i Godhavn Grundejerforening

Torben Madsen  
næstformand

GRUNDEJEREN.DK

Fællesforeningen af Grundejerforeninger i København  
v/Birgit Philipp, cand.jur., næstformand  
Nakskovvej 93  
2500 Valby  
36163995/21753995  
Birgit.Philipp@privat.dk

TRANSPORTMINISTERIET  
Departementet  
Att.: fm. Søren Møller Larsen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

København, den 15. november 2010

Sendt pr. e-mail til [sml@trm.dk](mailto:sml@trm.dk)

Tak for skrivelse af 11. oktober med udkast til Forslag til lov om private fællesveje, modtaget 2. november 2010.

På vegne GRUNDEJEREN.DK (Fællesforeningen af Grundejerforeninger i København) fremkommer jeg hermed med foreningens bemærkninger, indføjjet med rødt:

#### **Lovteksten:**

Ad § 1.

§ 1. Loven skal medvirke til at sikre, at private fællesveje er indrettet teknisk forsvarligt, at vejene er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen på vejene, og at privates dispositioner i forbindelse med vejene ikke er i strid med den offentlige planlægning. Loven skal desuden medvirke til at sikre, at **såvel private som** almene, offentlige hensyn i øvrigt tilgodeses i forbindelse med private fællesveje i byer.

#### **Begrundelse:**

På trods af at der er visse forbedringer af ejere af private fællesvejes retsstilling i lovforslaget, tilgodeses det i meget høj grad offentlige interesser. Under hensyn til at **private fællesveje ejes af grundejerne**, ønsker vi en præcisering af, at der i formålsformuleringen ligeledes skal tages hensyn til de rettigheder, der følger heraf.

Ad § 57

§ 57. Grundejerne må ikke foretage ændringer ved en privat fællesvejs indretning eller anlæg, afspærre vejen eller etablere eller ændre foranstaltninger med henblik på regulering af færdslen uden kommunalbestyrelsens og politiets godkendelse.

Som nævnt under bemærkningerne til § 57 er det et problem i Københavns kommune, at politiet i praksis yderst sjældent giver en sådan godkendelse. Det er urimeligt, at vejejerne, som betaler al vejvedligeholdelse, i praksis ikke kan opnå tilladelse til at begrænse uvedkommende færdsel på deres veje.

Kan der f.eks. udarbejdes et cirkulære, der over for politiet i København præciserer, at København ikke bør have denne særstatus. F.eks. gives der på Frederiksberg langt flere godkendelser. Vi er bekendte med, at København og Frederiksberg politi nu er én enhed, men så vidt vi har fået oplyst, vil det være Københavns politis holdning, som videreføres.

Ad § 58, stk. 3

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen kan som betingelse for at behandle en anmodning om optagelse af en privat fællesvej som offentlig efter stk. 2 stille krav om, at ansøgeren dokumenterer, at der er enighed mellem de berørte grundejere om at ønske vejen afspærret.

Det kan vel ikke være meningen, at der skal være enighed? Kvalificeret flertal på en generalforsamling må vel være nok?

Ad § 94

**§ 94.** Den, der efter aftale, servitut eller anden bestemmelse, jf. § 13, stk. 1, og § 46, der er mere end 20 år gammel, er forpligtet til at deltage i vedligeholdelsen eller istandsættelsen af en privat fællesvej eller i betalingen af omkostningerne herved, kan indbringe spørgsmålet om, hvorvidt bestemmelsen skal opretholdes, for de taksationsmyndigheder, der er nævnt i § 91. Den pågældende kan også forlange, at kommunalbestyrelsen indbringer sagen for taksationsmyndighederne.

*Stk. 2.* Hvis taksationsmyndighederne vurderer, at forpligtelsen væsentligt går ud over, hvad der på baggrund af den almindelige samfundsudvikling kunne forventes, da bestemmelsen blev oprettet, kan de bestemme, at forpligtelsen helt eller delvis skal bortfalde, eventuelt mod erstatning.

*Stk. 3.* Taksationsmyndighederne skal pålægge de parter, der har interesse i sagen, at afholde de udgifter ved taksationsforretningerne, som det påhviler kommunalbestyrelsen at afholde efter § 62, stk. 2, i lov om offentlige veje. Ved fordelingen af udgifterne mellem parterne skal taksationsmyndighederne tage hensyn til, om det har været rimeligt at kræve sagen forelagt for taksationsmyndighederne.

Bestemmelsen ønskes fjernet i sin helhed.

Begrundelse:

En automatisk ret til at indbringe en aftale mv. for taksationsmyndighederne, blot fordi den er mere end 20 år gammel, men uden dokumentation for kommunalbestyrelsen for at forholdene har ændret sig til skade for klageren, er meget vidtgående. Spørgsmålet bør uden tidsfrist henhøre under de ordinære domstole, hvor det bl.a. sikres, at den part, der ikke får medhold, betaler sagsomkostningerne. For Taksationskommissionen sker ingen tilkendelse af omkostninger, ej heller f.s.v.a. ekspertudtalelser, til den vindende part, selv om denne er indklaget. Derved pålægges vejejerne en urimelig omkostning.

## Bemærkningerne til lovforslaget:

Side 2, øverst:

Private fællesveje er arealer, som ejerne af andre ejendomme end den eller de ejendomme, som arealet ligger på, har fået ret til at benytte som færdselsareal. Retten er som udgangspunkt af privatretlig karakter, idet retten til at benytte de pågældende veje, hviler på et særligt grundlag, typisk en aftale, der kan være sikret ved tinglyst servitut. Private fællesveje kan som udgangspunkt lovligt benyttes af andre end de vejberettigede. Vejene indgår således i vidt omfang sammen med de offentlige veje i det almindelige vejnet og er derfor undergivet en offentligretlig regulering gennem reglerne i lov om private fællesveje (privatvejsloven). De offentligretlige interesser, der knytter sig til private fællesveje, varetages af kommunerne.

**Dette afsnit bør ændres til:**

Private fællesveje er arealer, som ejerne af de tilstødende ejendomme ejer og benytter som privat færdselsareal. De private fællesveje er undergivet en offentligretlig regulering gennem reglerne i lov om private fællesveje (privatvejsloven). De offentligretlige interesser, der knytter sig til private fællesveje, varetages af kommunerne. De privatretlige interesser varetages af vejejerne.

**Begrundelse:**

En privat vej defineres ved, at den er privat, og at den har én ejer/bruger.

En privat fællesvej er ligeså privat. Eneste forskel er, at den har flere ejere/brugere. Dette bør klart fremgå af loven og bemærkningerne til den.

Ad pkt. 2.1.2.

### *2.1.2. Lovforslagets udformning*

Lovforslaget ændrer ikke ved det grundlæggende princip, at private fællesveje og brugen af disse er baseret på privatretlige aftaler m.m., men samtidig er undergivet en offentligretlig regulering. Som noget nyt foreslås indsat en formålsbestemmelse, der præciserer, at lovens formål er at give kommunerne mulighed for at varetage det offentlige interesser, herunder først og fremmest at private fællesveje er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen på vejene, at vejene teknisk er forsvarlige, og at de private dispositioner over vejene ikke er i strid med planlægningen i det pågældende område.

**Det bør ligeledes fremgå, at**

Loven formål tillige er at sikre, at ejerne af de private fællesvejes rettigheder over disse tilgodeses i videst muligt omfang, især under hensyn til, at disse ejere betaler alle omkostninger i forbindelse med de private fællesvejes vedligeholdelse.

Ad pkt. 2.2.1.

### *2.2.1. Gældende ordning*

Reglerne i privatvejsloven gælder for private fællesveje og på enkelte punkter rent private veje og områder. ...

Begrebet "rent private veje" eksisterer ikke juridisk. Derfor bør ordet "rent" fjernes. Private fællesveje er lige så private som private veje. Eneste forskel er, at private fællesveje har flere ejere/brugere.

Ad pkt. 2.2.2.

(3. afsnit)

Det har været overvejet, om det kunne være hensigtsmæssigt at afskaffe sondringen mellem private fællesveje på landet, hvor kommunens muligheder for at regulere er begrænsede, og private fællesveje i byer og bymæssige områder, og i stedet indføre ét regelsæt gældende for alle private fællesveje. Vurderingen er, at der fortsat er en sådan forskel på funktionen af private fællesveje på landet og i byer, at der bør være to forskellige regelsæt.

Ejerne af private fællesveje i Københavns kommune føler, at denne forskel på funktionen af private fællesveje på landet og i byer har været en "glidebane", som over tid har bevirket, at private fællesveje i byer opfattes som offentlige, men med den store forskel, at det ikke er offentlige midler, der anvendes til deres vedligeholdelse. Som tidligere nævnt, har vejejerne har ingen reel mulighed for at begrænse uvedkommende og ofte tung færdsel på deres private fællesveje, idet Københavns politi rutinemæssigt giver afslag på begæring om skiltning (såvel autoriseret som uautoriseret), som kunne medvirke til at begrænse denne færdsel, blot med den begrundelse, at en skiltning må formodes ikke at ville flytte nogen færdsel.

Vi ønsker derfor, at der indføres ét regelsæt gældende for alle private fællesveje i Danmark med det formål, at kommunens muligheder for at regulere vejeernes rettigheder begrænses.

Ad side 7, sidste afsnit:

For at imødegå KL's bekymring for de økonomiske konsekvenser af forslaget foreslås det, at en kommune skal kunne stille krav om, at ansøgeren dokumenterer, at der er enighed mellem de berørte grundejere om at ønske vejen afspærret som betingelse for at behandle en anmodning om optagelse af en privat fællesvej som offentlig efter bestemmelsen.

Det bør vel være ikke "enighed", men:

Vedtaget med kvalificeret flertal på en generalforsamling.

Side 10, pkt. 5:

### *Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget skal bidrage til at klargøre lovgivningen om private fællesveje og dermed gøre det



lettere for borgerne at forstå og indrette sig på lovgivningen.

Pkt. 3 og 4 hedder: Økonomiske og administrative konsekvenser for hhv. det offentlige og erhvervslivet, hvor der lægges vægt på, at lovforslaget ingen negative konsekvenser har.

Pkt. 5, som omhandler borgerne, udelader ”økonomiske” og nævner kun administrative:

Det er ønskeligt, at der i bemærkningerne ligeledes redegøres for de økonomiske konsekvenser, som lovforslaget må forventes at have for borgerne/ejerne af de private fællesveje, især da vi i forvejen oplever det som en ekstraskat, at vi skal betale al vedligeholdelse (og af beskattede midler, samtidig med at vi betaler til vedligeholdelse af de offentlige veje over skatten), uden at dette modsvares af en ret til at bestemme over brugen af vores private fællesveje.

Side 15, 4. afsnit:

Private fællesveje og fællestier er arealer, som ejerne af andre ejendomme end den eller de ejendomme, som arealet ligger på, har ret til at benytte som færdselsareal. En sådan vejret er som udgangspunkt af privatretlig karakter. Den hviler typisk på en aftale med ejeren af arealet. ...

Bør ændres til:

Private fællesveje og fællestier er arealer, som vejejerne eller ejerne af de ejendomme, som støder op til disse, har ret til at benytte som færdselsareal. En sådan vejret er af privatretlig karakter. Andre kan have vejret som følge af privat aftale med ejerne. ...

Det typiske er ikke, at vejretten hviler på en aftale, men derimod som hovedregel på grundejernes tinglyste ejendomsret.

Afslutningsvis: Som det fremgår af ovenstående, har vi hovedsageligt forholdt os til Kapitel III og med hovedvægten på det, vi oplever som en urimelig retstilstand:

**At alle i princippet har ret til at benytte vores private fællesveje, uden at det offentlige bidrager økonomisk til at vedligeholde disse, er i realiteten en ekstra beskatning af ejerne af private fællesveje. Vi ønsker derfor, at vor ejendomsret over de private fællesveje udmøntes i en (med)bestemmelsesret, eller at det offentlige betaler en del af omkostningerne til vejvedligeholdelse, således at denne urimelige forskelsbehandling af borgerne ophører,**

Med venlig hilsen,  
GRUNDEJEREN.DK

Birgit Philipp  
Cand.jur., næstformand

Danske BOLIGadvokater®

CVR-nr. 25007247

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.



(Sendt pr. mail til [sml@trm.dk](mailto:sml@trm.dk))

H.C. Andersens Boulevard 45  
1553 KØBENHAVN V  
TLF. 70 20 97 90  
FAX 33 43 70 01

DATO: 16. november 2010  
J.NR.:  
REF.: ale

### Høring over forslag til lov om private fællesveje

(j.nr. 2010 -3526)

Transportministeriet har den 3. november 2010 sendt forslag til lov om private fællesveje i høring, med høringsfrist den 16. november 2010 kl.12.00.

Forslaget giver ikke Danske BOLIGadvokater anledning til at afgive høringsvar.

Med venlig hilsen  
Danske BOLIGadvokater®

  
Jan Schøtt-Petersen  
Formand

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Att. Søren Møller Larsen

Rosenørns Allé 9  
DK 1970 Frederiksberg C  
Tlf: 35 300 400  
Fax: 35 300 401  
e-mail: de@danskenergi.dk  
www.danskenergi.dk

Dok. ansvarlig: MYG  
Sekretær: LGU  
Sagsnr: 99/584  
Doknr: 20

16-11-2010

## Dansk Energis hørings svar til udkast til forslag til lov om private fællesveje

Dansk Energi er blevet opmærksom på, at Transportministeriet har sendt udkast til forslag til lov om private fællesveje i høring. Dansk Energi finder det beklageligt, at Dansk Energi ikke er høringspart af høringen. Dette skal særligt ses i lyset af, at Dansk Energi har givet bemærkninger til et tidligere udkast af forslaget, samt at et forslag fra Dansk Energi direkte er omtalt i bemærkningerne til forslaget.

Lov om private fællesveje vedrører Dansk Energis medlemmer, derfor skal Dansk Energi fremkomme med nedenstående bemærkninger:

### Vedrørende graveadgang på private fællesveje i landzoner:

Dansk Energi fremsatte den 28. august 2008 et forslag overfor Vejdirektoratet og Trafikministeriet om at udvide kommunernes vejmyndighed til også at omfatte private fællesveje i landzoner for at lette graveadgangen for energiselskaber med fibernet. Dansk Energi opfordrer Trafikministeriet til at genoverveje forslaget om at sikre ens gravevilkår på private fællesveje i henholdsvis byzoner og landzoner.

Energiselskaberne har de seneste par år oplevet stigende problemer med at opnå graveadgang på private fællesveje i landzoner, særligt når der skal nedgraves fibernet til bredbånd, tv mv.

Kommunerne har ikke vejmyndighed over private fællesveje i landzoner, som tilfældet er i byzoner, hvor kommunen forestår høring og giver tilladelse til gravning. Nedgravning af fibernet på private fællesveje i landzoner kræver individuel accept fra involverede lodsejere. Denne procedure forsinker ofte processen, og er i alle tilfælde ressourcekrævende for energiselskaberne. I nogle situationer nægter lodsejere at give accept på gravning på privat fællesvej. I andre tilfælde forlanger lodsejere økonomisk kompensation, uagtet, at der ikke er tale om gravning i afgrøder. I værste fald kan det betyde, at nogle områder i landdistrikterne helt afskæres adgang til fibernet.

Der er ikke kun tale om et problem for energiselskaberne, men også for regeringen. Regeringen

har i juni 2010 lanceret en målsætning om mindst 100 megabit bredbånd til alle danskere senest i 2020. Problemet med at opnå graveadgang på private fællesveje i landzoner er med til at forstærke den digitale kløft mellem by og land, og problemet modarbejder direkte regeringens højhastighedsmålsætning.

I februar 2010 lancerede regeringens Højhastighedskomite en række anbefalinger til fremme af digital højhastighedsnet i de mere tyndt befolkede landområder. Komiteen har anbefalet, at det skulle undersøges om der er *"... grundlag for at udvide kommunernes vejmyndighed til at omfatte private fællesveje i landzoner for at fremme en hurtigere adgang til etablering af højhastighedsnet i landdistrikter."*

Som led i lovforberedelsen har Dansk Energi præsenteret problemstillingen på et møde med Trafikministeriet i begyndelsen af juli 2010. På mødet redegjorde Dansk Energi for, at der findes tungtvejende, offentligretlige hensyn omkring levering af moderne teleinfrastruktur til ejendomme langs med private fællesveje i landzoner. Vurderingen er, at fordelene med at sikre en hurtigere adgang til etablering af fibernet til private og erhverv i lokalområder på landet mere end opvejer en eventuel øget administrativ byrde hos kommunen. Med andre ord: det vurderes klart at være i kommunernes interesse, at der sikres en graveadgang på private fællesveje i landzoner, således at landzoner og byzoner stilles lige på dette punkt.

Ikke desto mindre har Trafikministeriet ikke fundet anledning til at medtage dette hensyn i det foreliggende lovforslag. Trafikministeriet henviser til, at forslaget fra Dansk Energi ikke er medtaget, da det alene er begrundet i forsyningsmæssige hensyn og ikke i hverken færdselsmæssige eller vejtekniske hensyn, som det er privatvejslovens formål at tilgodese.

Dansk Energi skal på baggrund af ovenstående redegørelse opfordre Trafikministeriet til at genoverveje forslaget om at sikre lige gravevilkår på private fællesveje i hhv. byzoner og landzoner. De færdselsmæssige og vejtekniske hensyn findes i denne sag ikke væsentligt forskellige for hhv. byzoner og landzoner. Opretholdelse af en svært administrerbar ordening for graveadgang på private fællesveje i landzoner vil hæmme udrulning af højhastighedsinfrastruktur i landdistrikter og dermed modarbejde regeringens højhastighedsmålsætning om mindst 100 megabit til alle i 2020.

Derudover har Dansk Energi bemærkninger til følgende:

#### 59. stk. 2, jf. § 55 og § 55

Dansk Energi er positive over for § 59, stk. 2, hvor det præciseres, at belysningsarbejder altid skal udføres som samlede arbejder, jf. § 55, stk. 1, hvor det er kommunen, der indgår aftale med en leverandør af belysning, og der afgives en samlet ordre på belysningen mht. type, standard, brændetider m.v.

Det fremgår imidlertid af bemærkningerne til § 55, at kommunen efter aftale kan overlade det til en eller flere grundejere at sørge for at udføre arbejdet, når dette sker under kommunens kontrol også i regnskabsmæssig henseende.

Dansk Energi mener, at det bør præciseres, at det sker under kommunens kontrol, og kommunen således stadig er udførende part og aftalepart i forhold til leverandøren af belysningen.

Som aftalepart vil det være kommunen, der står for betalingen til den eksterne leverandør. Herefter kan kommunen efterfølgende fordele og opkræve betaling fra diverse grundejere.

Dansk Energi mener, at det er vigtigt, at dette præciseres, da Dansk Energi finder, at det ville være uhensigtsmæssigt, for så vidt angår belysningsopgaver, hvis der skabes mulighed for at lægge et samlet arbejde ud til en eller flere grundejere uden kommunen som overordnet samlet udførende part og aftalepart. Dansk Energi mener, at det ville være særdeles uhensigtsmæssigt, hvis de enkelte grundejere selv skulle indgå aftale om dele af vejens belysning med leverandøren af belysning. Ligesom det ikke er hensigtsmæssigt, at en enkelt grundejer indgår som aftalepart for en hel vej og hæfter for betalingen af gadebelysningen på en hel vej.

Det bør overvejes, om der bør fastsættes regler for, at alle fællesveje i en kommune, som det er tilfældet i dag, indgår i et samlet udbud af opgaven. Lovforslagets opdeling af opgaven, vej for vej, kunne evt. bruges til at bringe den enkelte opgave ned under udbudsreglerne, hvilket ikke formodes at være formålet med loven. Ydermere stiger transaktionsomkostningerne, såfremt der skal forhandles flere tusind kontrakter, en kontrakt per vej, i stedet for som nu enkelte kontrakter dækkende hele kommunen.

#### §§ 67-70

Dansk Energi skal overordnet anmode om, at det præciseres endnu mere klart i bemærkningerne, at bestemmelserne ikke tilsigter en ændring i forhold til gældende praksis.

#### § 68:

Dansk Energi skal fremhæve, at det er vigtigt, at det klart fremgår, at de to nye betingelser, der er indsat i § 68, stk. 2 nr. 1 og nr. 2, som nævnt i bemærkningerne, blot er en præcisering af gældende ret, og at der ikke er tilsigtet ændringer i forhold til gældende praksis.

I bemærkningerne til § 68 præciseres det, at der, udover vilkårene i § 68, stk. 2, kan fastsættes vilkår om, at ledningsejeren skal fjerne overflødiggjorte ledninger, hvis kommunen senere vurderer, at det er nødvendigt.

Dansk Energi mener, at det er yderst vigtigt, at det til dette afsnit i bemærkningerne også her klart fremgår, at det er en præcisering af gældende ret, og at vurderingen af disse forhold ikke ændres med lovforslaget. Dansk Energi finder, at det er vigtigt, at der med dette afsnit i bemærkningerne, ikke tilsigtes ændringer i forhold til gældende praksis, hvor overflødiggjorte ledninger og anlæg (herunder underjordiske) alene kan kræves fjernet, når de aktuelt er i vejen for faktiske ændringer af vejanlægget.

Med venlig hilsen

Dansk Energi



Mie Yung Glockmann

Fremsendt pr. mail til [sml@trm.dk](mailto:sml@trm.dk)

Transportministeriet  
Att.: Søren Møller Larsen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

15. november 2010

### **Bemærkninger til udkast til forslag til lov om private fællesveje, j.nr. 2010-3526**

Kære Søren Møller Larsen

Med henvisning til meddelelse af 11. oktober 2010 om høring over udkast til forslag til lov om private fællesveje sender jeg mine bemærkninger. Bemærkningerne er følgende under henvisning til de efterfølgende uddybende bemærkninger:

1. Lovændringen, jf. udkast til forslag til lov om private fællesveje § 105, om ændringer af vejlovens § 90, til at beslutte en offentlig vejs nedlæggelse med henblik på opretholdelse som fælles privatvej er utilstrækkelig i forhold til at bringe bestemmelsen i overensstemmelse med højere retskilde i grundlovens § 43.
2. Lovændringen, jf. udkast til forslag til lov om private fællesveje § 105, om ændringer af vejlovens § 90, til at beslutte en offentlig vejs nedlæggelse med henblik på opretholdelse som fælles privatvej er utilstrækkelig i forhold til at give borgerne mulighed for at kunne værne sig mod kommunernes afgørelse og kan medføre vejlovens ugyldighed på området som stridende mod højere retskilde i grundlovens § 3.
3. Lovændringen, jf. udkast til forslag til lov om private fællesveje § 105 om tilføjelser til vejlovens § 90, forekommer på nogle områder uklare, hvorved der blandt andet kan opstå uhensigtsmæssig uklarhed om bestemmelsens indhold og anvendelse.
4. Lovændringen, jf. udkast til forslag til lov om private fællesveje § 105 om tilføjelser til vejlovens § 90, indeholder ikke afklaring af tilsyneladende regelkonflikt mellem vejlovens §§ 10 og 90.

Jeg anbefaler på grundlag af mine bemærkninger og under henvisning til de efterfølgende uddybende bemærkninger, at udkastet til forslag til lov om privatveje ikke fremsættes som lovforslag i nuværende form, ligesom jeg anbefaler gennemgang af eksisterende lovgivning og praksis på området med henblik på at sikre en fortsat lovlige administration på området.

Bemærkningerne 1 og 2 kan i sagens natur medføre, at bemærkningerne 3 og 4 mister aktualitet.

Udkast til forslag til lov om fælles privatveje omtales herefter som ”udkast”, henholdsvis ”udkastet”.

### **Uddybende bemærkninger til bemærkning nr. 1**

Det fremgår udkastet, jf. § 105, at der påtænkes ændring af vejlovens § 90.

Denne henvisning kan i forhold til udviklingen i skatteretten gøre det påkrævet med væsentlig ændring i udkastets indhold i forhold til ændring af vejloven.

Den nuværende udformning af vejlovens § 90, stk. 7, anviser, at ”*beslutning om, at en offentlig vej skal nedlægges og overgå til privat, kan ikke begrunde erstatningskrav over for vejbestyrelsen*”.

Udelukkelsen af erstatningskrav understreger tydeligt, lovgiver har været bevidst om, at afgørelsen forudsættes at kunne medføre et beregeligt økonomisk tab for parten (modtageren), som afgørelsen angår. Betalingsforpligtelsen vil kunne kapitaliseres og opgøres som tab vedrørende ejendommen og grundstykket, som medfører vejretten.

Det er dertil nærliggende at antage, at parten ved afgørelsen får et pseudoaktiv, hvortil parten:

- Ikke opnår ret til afståelse, pantsætning eller anden dispositionsret (1)
- Ikke opnår ret til anden benyttelse end allerede bestående vejret
- Ikke opnår ret til egenrådig beslutning om indretning og anlæg
- Ikke opnår ret til begrænsning af andre parters adgang til benyttelse
- Ikke opnår ret til at kunne opnå indtjening ved andre parters benyttelse.

(1) Her bortset fra situationen i udkastets § 12, stk. 1, med de begrænsninger, der følger af vejlovens § 90, stk. 2, jf. udkastets § 11, stk. 2 og stk. 3.

Partens manglende adgang til at disponere over privat fællesvej understreges imidlertid yderligere i udkastets §§ 45, 61-74 og 77, hvor parten ikke har afgørelsesmyndighed i forhold til dispositioner vedrørende den private fællesvej.

Det kan derfor med rimelighed konkluderes, at parten ikke opnår ejers beføjelser i forhold til aktivet, der omfattes af afgørelsen, jf. vejlovens § 90. Ergo kan parten ikke med rimelighed påstås at blive ejer til den offentlige vej, som nedlægges til privat fællesvej.

Det fremgår yderligere, at omkostningsfordelingen ved omkostninger til vedligeholdelse af aktivet vil foretages uafhængigt af partens brug af aktivet, jf. udkastets §§ 45 og 47 samt dels jf. § 49, jf. § 51.

Det kan derfor konkluderes, at parten med afgørelsen, jf. vejlovens § 90, ikke pålægges at vederlægge en modtaget ydelse eller at skulle vedligeholde sin ejendom. I stedet pålægges parten en ubestemt betalingsforpligtelse, som er uden forbindelse med direkte modydelse.

Tilsvarende begrebsdannelse kendes fra antagelsen om begrebet ”skat”. Skat er for eksempel beskrevet som en pligtmæssig betaling til det offentlige uden nogen tilsvarende konkret modydelse.<sup>1</sup>

I dette tilfælde er dog en umiddelbar forskel, idet parten ikke efter modtagelsen af aktivet er pligtig til at betale til kommunen eller anden traditionelt skatteopkrævende myndighed. Forskellen er dog mindre væsentlig, idet partens betalingspligt er pålagt af kommunen. At betalingsforpligtelsen er øremærket til bestemt formål har i øvrigt ingen betydning for vurderingen, om en betalingsforpligtelse kan sidestilles med en egentlig skat. Dette er i forvejen kendt, jf. for eksempel visse ”grønne afgifter”.

Grundlovens § 43 anviser, at *”Ingen skat kan pålægges, forandres eller ophæves uden ved lov; ej heller kan noget mandskab udskrives eller noget statslån optages uden ifølge lov.”*

Forarbejderne til grundlovens § 43 synes i øvrigt at indikere, at det er selve pålægget af skatter, som nyder stærkest beskyttelse, idet der angiveligt herskede en almindelig modvilje mod at give lovgivningsmagten for stærke muligheder til at pålægge borgerne betalingsforpligtelser.<sup>2</sup>

En pligtmæssig betaling til en offentlig myndighed for en modydelse imidlertid ikke kunne kvalificeres som skat.

I U1993.757H anerkender Højesterets flertal, at grundlovens § 43 indebærer visse begrænsninger ved Justitsministeriets fastsættelse af gebyrer for pas, duplikatkørekort og nummerplader, men kan ikke være til hindring for, at der inden for et rimeligt skøn tages hensyn til udgifter ved administration og udstedelse af en ydelse, som dækker mere end udgifterne i snæver forstand.

Højesterets flertal bemærkede i denne forbindelse, at lovgivningsmagten har kunnet foretage kontrol med udviklingen af Justitsministeriets administration, og at Folketinget og Finansudvalget løbende er gjort bekendt med størrelsen og beregningsgrundlaget for gebyrer, uden at dette har givet anledning til indgreb fra Folketing eller Finansudvalg.

Situationen i U1993.757H karakteriseres ved, at Folketinget ikke havde udstedt nogen lov om opkrævning af gebyrerne.

Situationen blev sideløbende vurderet af rigsrevisionen, som kritiserede administrationen. Som følge af kritikken standsede Justitsministeren administrationen og fremsatte lovforslag, hvorefter mange gebyrer under Justitsministeriets område, herunder det omtvistede, blev fastsat ved lov nr. 386 af 20. maj 1992.

På grundlag af forløbet konkluderes om Højesterets opfattelse, at der alene er adgang til at overvælte omkostninger ved en ydelse inden for en snæver ramme, der dækker direkte omkostninger og afledte administrationsomkostninger, hvis ikke den pligtmæssige betaling skal

---

<sup>1</sup> Beskrivelse, jf. Jakob Graff Nielsen: ”Legalitetskravet ved beskatning”, Forlaget Thomson 2003, s 107 ff.

<sup>2</sup> Jf. Beretning om Forhandlingerne Paa Rigsdagen: ”Udkast til Grundlovsomiteens Betænkning”, spalte 2383 ff. I den endelige udgave af Grundloven blev udkastets § 43 til § 51. Udkastets § 43 svarer til nuværende § 43 med forskellen, at bestemmelsen dengang også omfattede lovkrav om afståelse af statens domæne.



sidestilles med en skat. Samtidig kan dog observeres, at lovgiver og rigsrevisionen vil være tilbøjelige til at indrette administration mere forsigtigt i forhold til grundlovens § 43 end Højesteret.

Situationen i U1993.757H stemmer imidlertid ikke overens med situationen, der kan udløses ved afgørelse, jf. vejlovens § 90. I U1993.757 finder Højesteret, at der er passende kobling mellem betalingsforpligtelse og dækning af omkostningerne ved modydelsen. Betalingsforpligtelsen, der følger efter afgørelsen, jf. vejlovens § 90, indeholder kun en fjernere kobling mellem betalingsforpligtelsens indhold og modydelsen, idet betalingsforpligtelsen ikke er koblet til den forpligtedes faktiske benyttelse. Udkastets ændringer vil ikke rette op på dette forhold.

Derfor forekommer det nærliggende at sidestille betalingsforpligtelsen, der opstår ved afgørelse efter vejlovens § 90 – også med de ændringer, som følger af udkastets § 105, med en bemyndigelse til kommunerne om at kunne udstede direktiver om betaling af egentlige skatter.

Der er meget begrænset – om nogen – mulighed for at uddelegere kompetencen til at fastsætte regler om opkrævning af skatter.

Grundlovens §§ 20 og 82 giver mulighed for at uddelegere bemyndigelse til lovgivning.

Grundlovens § 20 anviser mulighed for ved lov at uddelegere lovgivningsmagten til visse mellemfolkelige myndigheder. Denne hjemmel er dermed ikke relevant i forhold til afgørelser, jf. vejlovens § 90.

Grundlovens § 82 anviser mulighed for at delegere kompetence til kommunerne til selvstændig administration af kommunernes anliggender.

Det antages, at kommunerne, jf. grundlovens § 82, har bemyndigelse til at udskrive skatter, og at bemyndigelsen ikke strider mod delegationsforbuddet. Bemyndigelsen har angiveligt grundlag i mangeårig lovgivningspraksis, hvorefter kommunerne kan udskrive skatter.<sup>3</sup>

Modificerende over for denne opfattelse er imidlertid Indenrigsministeriets vejledning, hvorefter den gennem praksis udviklede kommunalfuldmagt antages at skulle vige for lov, hvis loven udtømmende regulerer et område. Det antages videre, at kommunalfuldmagten alene kan anvendes i forhold til et almennyttekriterium. Dette almennyttekriterium indebærer, at en kommune som udgangspunkt kun kan gennemføre foranstaltninger, som har sammenhæng med det kommunale fællesskabs behov, og som kommer alle kommunens borgere eller en sagligt afgrænset kreds af kommunens borgere, f.eks. unge eller ældre, til gode.<sup>4</sup>

Det forekommer derfor uklart, om Indenrigsministeriet som ressortministerium for kommunerne fortsat anerkender, at kommunalfuldmagten frit kan anvendes til at udstede direktiver om betaling af egentlige skatter.

---

<sup>3</sup> Jf. Justitsministeriet: ”Besvarelse af spørgsmål nr. 51 af 11. marts 2005 fra Folketingets Retsudvalg”, Retsudvalget almindelig del, bilag 130.

<sup>4</sup> Jf. Indenrigsministeriet: ”Vejledning om regeludstedning i forhold til kommunerne, nr. 192 af 28. juni 2001”, pkt. 3.3 og 4.5. Vejledningen kan findes på Retsinformation.

Det må imidlertid antages at være undtagelsen til hovedreglen, om kommunerne med hjemmel i kommunalfuldmagten kan udstede hjemmel til pålæg af skatter. Det forekommer derfor særligt tvivlsomt, om en antagelse, hvorefter kommunerne efter praksis kan udskrive skatter, kan overføres til et andet og ubeslægtet forvaltningsområde. Derfor vil kommunens kompetence uden entydig hjemmel til pålæg af betaling være afgrænset til at opkræve betaling for leveret ydelse.

Som yderligere illustration af udviklingen henvises til tilfældet, hvor SKAT ændrede afregningstidspunktet for moms. Ved beretning nr. 3 af 6. maj 2009, Folketingsåret 2008-09, afgivet af Folketingets Udvalg for Forretningsordenen, udtrykkes ”stærk kritik” af, at Skatteministeren håndhævede ændringen af en skattelov inden lovens vedtagelse, stadfæstelse og kundgørelse.<sup>5</sup>

Omstændighederne var, at Skatteministeren fremsatte et lovforslag, L 154 af 25. februar 2009, med foreslået virkning fra fremsættelsestidspunktet. SKAT iværksatte imidlertid foranstaltninger til gennemførelse af lovens effekt overfor lovforslagets målgruppe allerede fra fremsættelsestidspunktet og dermed før, der var en lov.

I forbindelse med behandlingen af lovforslaget afgav Justitsministeriet en række svar til Folketingets udvalg for Forretningsordenen. Af svarene fremgik blandt andet, at det efter Justitsministeriets opfattelse var muligt at ændre på skattelovgivningen med tilbagevirkende ikrafttræden, men håndhævnningen kan først ske efter lovens vedtagelse, stadfæstelse og kundgørelse.<sup>6</sup>

Det forekommer derfor klart, at Folketinget er meget tilbageholdende med at uddelegere kompetencen til at udgive skattelovgivning samt anden lovgivning og direktiver, som vil svare til skattelovgivning.

Det konkluderes herefter for punktet, at bemyndigelsen til afgørelser, jf. vejlovens § 90, medfører administration, som antageligt strider mod grundlovens § 43, jf. § 3, vedrørende både selve bemyndigelsen og det efterfølgende pålæg af betalingsforpligtelse. Det anføres dertil, at de individuelle afgørelser, jf. vejlovens § 90, får karakter af individuelle direktivudstedelser, som følgelig individuelt vil stride mod kompetencekravet til udstedelse af skattelove, jf. grundlovens § 43, jf. § 3.

I yderste konsekvens medfører konklusionen, at udkastets forslag til ændring af vejlovens § 90 bør ændres til ophævelse vedrørende anvisninger, hvorefter offentlig vej kan nedlægges til privat fællesvej.

## **Uddybende bemærkninger til bemærkning nr. 2**

Det fremgår af vejlovens § 4, at klager, som er truffet med hjemmel i vejloven, alene kan påklages vedrørende ”retlige spørgsmål”.

---

<sup>5</sup> Jf. GrL's § 22: ”Et af folketinget vedtaget lovforslag får lovskraft, når det senest 30 dage efter den endelige vedtagelse stadfæstes af kongen. Kongen befaler lovens kundgørelse og drager omsorg for dens fuldbyrdelse.”

<sup>6</sup> Jf. L 154, Folketingsåret 2008-09, spørgsmål 1 og 3 samt svarene til disse ved bilag 14 og 16 til lovforslaget.

En undersøgelse af vejledning på området, jf. ”informationsmateriale om klagevejledning”, uddyber udtrykket således:<sup>7</sup>

*”... Retlige spørgsmål vil omfatte en efterprøvelse af, om de i begrundelsen angivne retsregler kan anvendes til at træffe en afgørelse med det konkrete indhold, samt om der lovligt kan lægges vægt på de hovedhensyn og de omstændigheder, der henvises til.*

*Skønnet inden for lovens rammer omfatter den konkrete vurdering af, hvilket resultat (afslag/tilladelse) den enkelte afgørelse skal indeholde som følge af de lovlige hovedhensyn og omstændigheder, der er lagt vægt på i den enkelte sag. ...”*

Henvisningen med henblik på at få uddybet udtrykket ”retlige spørgsmål” er nærliggende, idet informationsmateriale henviser til vilkår for blandt andet gældende vejlov og privatvejslov.

En sammenfatning af udtrykket leder til en antagelse om, at klage i forhold til retlige spørgsmål alene kan omfatte prøvelse af, om afgørelsen er truffet på grundlag af hjemlen.

Denne antagelse er yderligere bestyrket ved fraværet af anvisninger i vejlovens kapitel 2 og § 90 til udøvelse af skøn eller inddragelse af andre momenter af betydning for afgørelsen. Dermed er der ingen anvisning om hvilke hovedhensyn og omstændigheder samt vægtningen af disse, der skal tages stilling til ved afgørelsen. Det må yderligere lægges til grund, at fraværet af anvisninger om hvilke hovedhensyn og omstændigheder, der kan indgå ved afgørelsen, understreger, at kompetencen om dette er tillagt kommunerne fra individuel afgørelse til individuel afgørelse.

Det kan i øvrigt også fremhæves fra vejloven, at der ikke fremgår nogen anvisning, hvorefter kommunerne har pligt til at tage initiativ til nedlæggelse af offentlige veje. Derimod er det kommunernes opgave at holde offentlige veje i en stand, som trafikens størrelse og art kræver, jf. vejlovens § 10, stk. 1.

Det vil ikke være muligt som borger at slippe for selve afgørelsen, idet afgørelsens indhold og det afledte pålæg af retsfølge er en ensidig afgørelsesmagt for kommunen.

Det forekommer nærliggende, at fraværet af adgang til klage eller i øvrigt fravær af muligheden for at kunne forholde sig til kommunens skøn over afgørelsens nødvendighed kan medføre, at udkastet på centrale områder kan sidestilles med et andet tilfælde, hvor lovgivning blev kendt ugyldig som følge af domstolens manglende adgang til at kunne tage stilling til afgørelsens indhold, jf. U1999.841H.

U1999.841H vedrører et tilfælde, hvor Tvind-skolerne havde anlagt sag mod Undervisningsministeriet. Det fremgår blandt andet af dommen, at der på Undervisningsministeriets initiativ var vedtaget ved lovændring, således navngivne skoler var undtaget som tilskudsberettigede efter dagældende lov om friskoler og private grundskoler.

Undervisningsministeriet havde i sagen anført til støtte for sin påstand, at det måtte være lovgivers opgave at bestemme indholdet af lovgivningen.

---

<sup>7</sup> Vejledning findes <http://www.vejsektoren.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=133800>

Sagsøgeren fik medhold i påstanden om, at lovændringen stred mod de grundlæggende principper i grundlovens § 3, idet lovgiver havde påtaget sig udøvende og i realiteten dømmende magt. Højesteret anførte blandt andet, at ”... *et sådant lovindgreb – der havde som konsekvens, at Tvind-skolerne blev afskåret fra domstolsprøvelse af deres tilskudsberettigelse – er reelt en endelig afgørelse af en konkret retstvist. Efter grundlovens § 3 henhører en sådan afgørelse ikke under lovgivningsmagten, men under den dømmende magt med de deri liggende retsgarantier for borgerne. ...*”

Det forekommer derfor nærliggende at konkludere, at den principielle forskel mellem indholdet af udkastet og den nævnte lovændring, som blev kendt ugyldig af Højesteret, alene er, at det ikke af udkastet fremgår på forhånd hvilket vejområde og hvilke borgere, der berøres af udkastet, idet denne detalje er overgivet til kommunen at bestemme efter kommunens for godt befindende. De berørte borgere kan i begge tilfælde alene prøve ved domstolene, om afgørelsen er truffet med hjemmel i loven.

Det konkluderes herefter for punktet, at bemyndigelsen til afgørelser, jf. vejlovens § 90, medfører administration, som antageligt strider mod grundlovens § 3 vedrørende ensidigheden ved magtfordelingen i udkastet. Den reelt manglende mulighed for at klage over afgørelsens indhold forekommer stridende mod magtfordelingen, jf. grundlovens § 3, og i øvrigt stridende mod borgerens almindelige retssikkerhed og retsfølelse. Kommunerne har med vejlovens § 90 i nuværende og påtænkt udformning bemyndigelse til at være lovgivende, udøvende og dømmende magt i forhold til at pålægge borgerne betalingsforpligtelser uden modydelse.

I yderste konsekvens medfører konklusionen, at udkastets forslag til ændring af vejlovens § 90 bør ændres til ophævelse vedrørende anvisninger, hvorefter offentlig vej kan nedlægges til privat fællesvej.

### **Uddybende bemærkninger til bemærkning nr. 3**

Det fremgår udkastet, jf. § 105, at der sker ændring af vejlovens § 90 med tilføjelser af anvisninger om sikring af borgernes stilling med hensyn til tilstanden af vejen, som påtænkes nedlagt til privat fællesvej.

Tidsforløbet fremstår imidlertid som uklart i udkastet, jf. udkastets § 105, stk. 4, om indsættelsen af nye stk. 7 og stk. 8 i vejlovens § 90.

I det nye stk. 7 anvises, at beslutningen kan ske efter en karenperiode efter, at det er offentliggjort, at en offentlig vej påtænkes overgå til privat fællesvej. I det nye stk. 8 placeres kravet om tilstandsrapport tilsyneladende på et tidspunkt før beslutningen.

Det lægges til grund, at udsendelse af meddelelse om den påtænkte afgørelse i sig selv er en beslutning, som er truffet af kommunen. Karenperioden er blot en mellempriode, som udskyder skæringstidspunktet for pålæg af forpligtelser over for borgeren.

Det er dermed uklart, om tilstandsrapporten skal udarbejdes på tidspunktet, hvor karenperioden er afsluttet og der formelt træffes den endelige varslede afgørelse, eller om kommunen selv kan bestemme tidspunktet for udarbejdelsen af tilstandsrapporten på et vilkårligt tidspunkt før den endelige afgørelse.

Hvis kommunen dermed får hjemmel til selv at beslutte tidspunktet for udarbejdelse af tilstandsrapporten på tidligt tidspunkt, vil der opstå risiko for, at karensperiodens omkostninger ved vejen udskydes og overvæltes på borgeren.

I det nye stk. 8 anvises krav om tilstandsrapportens vurdering af vejen og vejens udstyr. Dette omfatter vejkasse, belægning, slidlag og eventuel vejbelysning samt vejafvanding.

Anvisningen omfatter imidlertid ikke stillingtagen til øvrige anlæg, der ikke er udstyr til vejen men nedlagt i vejen. Dermed vil for eksempel vandledninger, andre kabler og ledninger og kloakering vedrørende husspildevand ikke være omfattet af tilstandsrapporten.

Det er uklart i hvilket omfang arbejder vedrørende øvrige anlæg kan medføre omkostninger eller ulempe for borgerne, hvorfor denne afklaring bør indgå som del af tilstandsrapporten.

Med hensyn til vejbelysning kan udviklingen imidlertid medføre forøgede omkostninger for borgerne. Kommunerne har hidtil i et betydeligt omfang haft adgang til at leje sig ind på plads på bestående master eller indgå i investeringssamarbejde med forsyningsselskaberne.

Hos forsyningsselskaberne er udviklingen imidlertid den, at forsyningsselskaberne er tilbøjelige til at lade forsyningskabler nedgrave i jorden af hensyn til vedligeholdelsesomkostninger og i øvrigt til forsyningssikkerheden.

Dermed er tilbøjelighed til, at masteanlæg som opsatte af forsyningsselskaberne forsvinder. Udviklingen herefter vil medføre, at en forholdsmæssig større omkostning ved retablering og vedligeholdelse af gadebelysning vil opstå for ejeren af vejen.

Med hensyn til vejafvanding fremgår jævnlige gennem mediernes nyhedsformidling vedrørende forventede klimaforandringer, at der vil være stigende nedbørsmængder, som vil stille yderligere krav til kapaciteten i vandafledende kloakering. Risikoen for behov for investering i kapacitetsudvidelse i den vandafledende kloakering vil blive overvæltet til borgeren, hvis ikke det fremhæves, at kapaciteten i den vandafledende kloakering er en del af vurderingen af vejens tilstand i forhold til forventet trafik.

Det konkluderes herefter for punktet, at tilføjelserne i udkastet til vejlovens § 90 kan kræve præcisering eller udfyldelse i eventuelt kommende bekendtgørelser fra Transportministeren.

I øvrigt bør hensynet til borgerne med hensyn til den beskrevne ekstraordinære risiko for uforholdsmæssige omkostninger vedrørende gadebelysning og vejafvanding kunne begrunde, at kommunen ved nedlæggelse af offentlig vej som privat fællesvej skal hensætte til et fond med henblik på at kunne kompensere borgerne for de ekstraordinære omkostninger ved de anførte risici.

#### **Uddybende bemærkninger til bemærkning nr. 4**

Det fremgår af bemærkningerne til udkastet, at formålet ved lovforslaget blandt andet er at tydeliggøre lovgivningen. Det kunne derfor være naturligt, om udkastet havde forslag til afklaring af den tilsyneladende konflikt mellem vejlovens §§ 10 og 90.

Der synes at bestå en regelkonflikt mellem vejlovens §§ 10 og 90, idet kommunen på den ene side har pligten til vedligeholdelse af offentlige veje, men på den anden side kan kommunen frit bestemme indholdet af forpligtelsen og overvælge forpligtelsen direkte på borgerne.

Som indirekte konsekvens af kommunernes beslutninger, jf. vejlovens § 90, vil borgerne miste den indirekte mulighed for at nyde fordel af godet, jf. vejlovens § 11.

Det forekommer således unaturligt, at den forpligtede selv kan løse sig fra sin lovbundne forpligtelse med afledt yderligere skadesvirkning for borgerne end blot den direkte pålagte betalingsforpligtelse men også tabet af indirekte adgang til tilskud, jf. vejlovens § 11.

Det konkluderes herefter for punktet, at tilføjelserne i udkastet til vejlovens § 90 kan kræve præcisering eller yderligere ændring. Det foreslås yderligere, at borgere, som berøres af beslutninger, jf. vejlovens § 90, får lige adgang som kommunerne til bidrag, jf. vejlovens § 11.

### **Afsluttende bemærkninger**

Jeg har ikke vedlagt udskrifter af de nævnte referencer. Hvis dette er en mangel og af betydning for vurdering af mine bemærkninger, da giv venligst besked derom, og jeg vil tilsende dem snarest muligt.

Med venlig hilsen

Ejvind Johansen  
Kildevej 9  
8870 Langå

**Transportministeriet**  
Departementet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

**Parcelhusejernes  
Landsforening**

Værløse, den 17. november 2010

*att. Fuldmægtig Søren Møller Larsen*

101116j001  
LPF/JB

### **Høringssvar, Lov om private fællesveje.**

Parcelhusejernes Landsforening (herefter PL) skal hermed afgive høringssvar. Selv om PL i hovedsagen repræsenterer parcelhusejere og således kun har en mindre del af sine medlemmer henhørende til landzone arealer, skal vi alligevel tillade os at anføre et indlæg omkring lovforslagets forslag til sommerhusområder.

Nærværende høringssvar vil således indledningsvis berøre private fællesveje på landet (sommerhusområder), dernæst private fællesveje i byer og bymæssige områder, nogle generelle betragtninger og sluttelig nogle afsluttende bemærkninger.

#### **Private fællesveje på landet**

Lovforslaget opretholder den gældende lovs opdeling med to forskellige regelsæt gældende for henholdsvis private fællesveje i byer og private fællesveje på landet. Private veje i sommerhusområder foreslås nu administreret efter lovens byregler, idet kommunerne dog vil have mulighed for konkret at beslutte, at vejene i bestemt angivne sommerhusområder skal administreres efter land-reglerne. I den gældende lov er det omvendt, idet sommerhusområderne som udgangspunkt skal administreres efter landreglerne, men kan overføres til byreglerne.

Som begrundelse for ændringen anføres det i bemærkningerne til lovforslaget, at de private fællesveje i mange sommerhusområder fungerer på samme måde som i byer, og indgår i et net af veje, der nødvendigvis må stå til rådighed for den almindelige trafikudvikling. Hvis dette i enkelte områder er tilfældet, er det næppe foreneligt med sommerhusområdet's anvendelse til rekreative ferieformål, og disse forhold bør derfor søgt ændret og ikke fastholdt.

Men hverken land- eller byreglerne passer særligt godt til de specielle forhold i sommerhusområderne, og konflikter vedrørende veje i sommerhusområder ses hyppigt blandt Vejdirektoratets afgørelser efter privatvejsloven, ligesom kommunerne anvender forholdsvis mange ressourcer på disse områder.

Byreglerne er omfattende og detaljerede, og indeholder regler der utvivlsomt er nødvendige i et bysamfund, men som er overflødige (snerydning, vintervedligeholdelse, renholdelse) eller medfører en åbenbart urimelig udgiftsfordeling (istandsættelse og vedligeholdelse) i et sommerhusområde. I et system med kun to regelsæt, bør sommerhusområder derfor som udgangspunkt administreres

efter landreglerne, og adgangen til at overføre enkelte sommerhusområder til byreglerne bør begrænses mest muligt.

Der henvises i den forbindelse til proportionalitetsprincippet, der normalt antages at medføre, at der ikke må anvendes mere indgribende foranstaltninger, dersom mindre er tilstrækkelige, og indgrebet skal som middel stå i rimeligt forhold til målet.

#### *Planlovens bestemmelser*

Planlovens § 34 bestemmer, at hele landet er opdelt i byzoner, sommerhusområder og landzoner. Denne opdeling er udtømmende og entydig, og der er således intet område i landet, der ikke lader sig henføre til et af disse tre områder. Der er endvidere en lang række regler, der har indflydelse på områdernes struktur, bebyggelse og anvendelse, og dermed på den infrastruktur, som vejene udgør en væsentlig del af.

I forbindelse med udarbejdelsen af en helt ny lov om private fællesveje, bør det derfor overvejes at udforme et regelsæt for hvert af disse områder, således at loven også får et specifikt regelsæt for sommerhusområder. Et regelsæt, der tager hensyn til de helt specielle forhold i disse områder, samtidig med at det giver vejmyndigheden det nødvendige grundlag for en enkel og effektiv administration.

#### *Sommerhusområder*

Der findes ca. 215.000 sommerhuse og ca. 35.000 ubebyggede sommerhusgrunde i Danmark. Hertil kommer de ca. 8.000 sommerhusgrunde, der blev åbnet mulighed for ved ændringen af planloven i 2008. Sommerhusområder adskiller sig markant fra såvel land- som byområder, dels ved ikke at være beboede i vinterhalvåret (Planlovens § 40 bestemmer at en bolig i et sommerhusområde må bortset fra kortvarige ferieophold mv. ikke anvendes til overnatning i perioden fra 1. oktober til 31. marts), dels ved ikke at kunne benyttes til andet end boligformål (Planlovens § 38a bestemmer, at en ejendom i et sommerhusområde med få undtagelser ikke må benyttes til anden anvendelse end boligformål).

Forbuddet mod helårsbeboelse har til formål at sikre, at sommerhusområderne fastholdes som rekreative områder, ligesom den begrænsede mulighed for anvendelse af sommerhuse i vinterhalvåret sikrer, at mere sårbare landskabstyper beskyttes mod for hårdt slid, og at karakteren af sommerhusområdet bevares som ønsket af flertallet af sommerhusejere.

Forbuddet mod helårsbeboelse indgår samtidig som et vigtigt led i den værnsløvgivning, der sammen med anden lovgivning skal sikre at Justitsministeriets erhvervslovgivning – der regulerer udlændinges adgang til at købe fast ejendom i Danmark, og som er beskyttet af den danske EU-særregel ”sommerhusprotokollen” – kan opretholdes uden risiko for omgåelse eller underminering.

Forbuddet mod vinterbeboelse i sommerhusområder gør det derfor overflødigt at have regler om fast vintervedligeholdelse. Regler svarende til forslagets § 23 vil med passende modifikationer være tilstrækkelige i de (få) tilfælde, hvor der foreligger en væsentlig trafikal interesse i at den pågældende vej kan befærdes.

Et af de store problemer i de danske sommerhusområder er en udvikling bort fra deres oprindelige præg af rekreativt naturområde, hen imod et mere bymæssigt præg. En anvendelse af privatvejlovens byregler som administrationsgrundlag vil styrke denne tendens. Den uønskede, men tiltagende helårsbeboelse i sommerhusområder, vil formentlig også blive styrket herved.

Lovgivningen om sommerhuse har således nær sammenhæng med loven om udlændinges erhvervelse af fast ejendom i Danmark, og det er hovedsigtet med loven at undgå at sommerhusudlejning udvikler sig til et erhverv, der er omfattet af EU's regler om fri etableringsret. Det bør derfor tilstræbes, at sommerhusområderne bevarer deres naturlige karakter, og enhver udvikling hen imod et bymæssigt præg bør modvirkes.



Vedligeholdelsen af vejene i sommerhusområder er et område, der rummer særlige udfordringer. Typisk er sommerhusområder udformet så gennemgående trafik vanskeliggøres eller umuliggøres. Det sker ofte ved udlæg af en fælles tilkørselsvej, der betjener en større gruppe af sommerhuse via et netværk af mindre grusveje.

En bæredygtig model for vedligeholdelse af veje i sommerhusområder bør være baseret på princippet om at ”brugeren betaler” for vedligeholdelsen i forhold til sin brug af vejen. Modellen skal derfor gøre det muligt at tage hensyn til eventuel helårsbeboelse af sommerhuset. Modellen skal endvidere gøre det muligt at opkræve udgifterne til en fælles udførelse af arbejdet samtidig med ejendomsskatterne – det er desværre den eneste måde at sikre sig, at alle betaler deres andel af de fælles omkostninger.

Af andre ”byregler”, der er overflødige og i værste fald skadelige med hensyn til at bevare sommerhusområdernes karakterer af rekreative naturområder, kan nævnes regler om belysning, afvanding, glatførebekæmpelse, snerydning, samt renholdelse af fortov og trapper til egen ejendom.

#### *Sammenfatning omkring landzonebestemmelserne*

Det mest hensigtsmæssige vil være at indarbejde et særligt regelsæt for sommerhusområder i lovforslaget. Hvis dette ikke er muligt, bør forslaget ændres så sommerhusområderne administreres efter landreglerne. Hvis kommunernes adgang til at overføre dem til administration efter byregler ønskes opretholdt, bør den gøres betinget af særlige forhold, og overførslen bør kun ske til et begrænset udvalg af byreglerne.

#### *Yderligere bemærkninger til specifikke paragraffer*

§ 12. Ordet ”omlægges” er faldet ud af stk. 1. Konsekvens vil være, at omlægning skal godkendes af kommunen.

§ 13, stk.2. Det er for PL ubegribeligt, hvorledes man har tænkt sig at fastsætte et alment vurderingskriterie til brug for en ensartet vurdering af ”i forhold til deres brug af vejen”.

§ 18. PL tilslutter sig denne bestemmelse, idet dette tager højde for, at de beslutninger om omkostningsfordelinger, der vedtages af generalforsamlinger i de respektive foreninger, skal lægges til grund.

### **Private fællesveje i byer og bymæssige områder**

Ved en gennemgang af det nu fremsendte lovforslag må PL notere sig, at der generelt ikke er sket de store ændringer i forhold til det af PL først angivne høringssvar, hvorfor vores besvarelse for en stor del vil være identisk med det allerede afgivne høringssvar. For en god ordens skyld skal vi dog samle op på nogle af de enkelte bestemmelser.

Dér, hvor PL har kunnet notere sig ændringer, kan direkte relateres til ministerens udmeldinger i pressen, og som ses gennemført jf. bestemmelserne i §§101-107. PL noterer sig med tilfredshed disse ændringer.

I forbindelse til netop disse regler, undrer det PL, at bestemmelsen i § 107, stk. 1. ikke også tillige er gengivet i lovforslagets § 7 (som stk. 4.). Endvidere undrer det, at man tilsyneladende anfører denne bestemmelse, idet dette jo vil være en ændring til en lov, som man ophæver i § 102. Men vi tillader os at gå ud fra, at det er med direkte reference til § 102, stk. 2-bestemmelser.

Som PL påpegede i sit første høringssvar er der en række steder i loven nogle generaliseringer, som PL kunne ønske sig nærmere præciseret for at forhindre, at tolkning falder forskelligt ud, alt efter hvem, der læser loven. Som eksempel kan nu nævnes begrebet ”normale nedbørsmængder”, der refereres til i 7. afsnit side 57 i bemærkningerne. Denne formulering er næppe i overensstemmelse med ændringerne i regnvejrsmønstret, som alle eksperter forventer til komme. Man kan herefter stille spørgsmålet om ”normal” refererer til ”nuværende normal” eller som ”kommende normal”.

#### *Yderligere bemærkninger til specifikke paragraffer*

§47, stk. 1. Det har i praksis vist sig at medføre en del problemer for foreninger at kunne nå at behandle sager om kommunale påbud om istandsættelse efter de demokratiske spilleregler, der er gældende for grundejerforeninger og vejlaug, idet fristerne for arbejdets udførelse typisk af kommunerne sættes så korte, at det i realiteten kun er kommunen, der vil kunne varetage arbejdet. Uden at udtale os om, hvorvidt dette kan formodes at være mere eller mindre bevidst fra kommunernes side, så tilgodeser det ikke den frie konkurrence på området, ligesom det vil efterlade en markant usikkerhed hos borgerne om, hvor vidt de har opnået de bedste betingelser dels for arbejdets udførelse og dels for prisen på arbejdet. Heri ligger således dels et retssikkerhedsmæssigt aspekt og dels en blokering for, at borgerne selv kan forestå arbejderne – specielt hvor der er tale om grundejerforeninger og vejlaug, hvilket jo ellers er en af lovforslagets intentioner. PL skal derfor anbefale, at man tager højde for, at varsler skal gives i så tilpas tid, at en forening de facto vil kunne nå at indhente tilbud på arbejdernes udførelse, samt kunne indhente det fornødne mandat til afholdelse af sådanne omkostninger hos medlemmerne. Undtaget herfra er selvfølgelig pludseligt opståede alvorlige skader, men forekomsten af sådanne skader må dels anses for at være stærkt begrænsede og kan dels ikke berettige et krav om fuldstændig reovering som samlet arbejde.

§ 49, stk. 5. PL noterer sig med tilfredshed, at det fastsættes, at såfremt en kommune af hensyn til den almene færdsel på en privat fællesvej bestemmer, at denne skal istandsættes til en højere standard, da skal kommunen afholde omkostningerne til dette. Men når dette sammenholdes med, at man i bemærkningerne antager, at en privat fællesvej normalt har en lavere standard end en offentlig vej, må dette nærmere tale for, at vejen i så tilfælde skal overtages som offentlig vej. Alternativt bør dette medføre, at bestemmelsen i stk. 6. skal anvendes, dog således at kommunen skal afholde alle udgifterne hertil.

§ 51. For så vidt denne bestemmelse generelt er det PL's vurdering, at man forpasser en enestående chance for at kunne ensrette reglerne og få ryddet op een gang for alle. Delelementer som ”må forventes benyttet” er igen noget, som bygger på et skøn, der efterfølgende kan vise sig at være korrekt eller forkert, men under alle omstændigheder må anses som værende for upræcist til en lovgivning. Samme omkring brug af ejendomsværdi – uden at vi skal kaste os ud i en gennemgang af alle de national- og lokalpolitiske betragtninger og muligheder for ændring af disse, som der rent faktisk findes. Hovedsagen er, at man i lovgivningen forsøger at sætte sig ud over betragtninger, der vil kunne udnyttes lokalt, såfremt dette vil kunne gavne en slunken kommunekasse.

§53. Denne bestemmelse kan kun ses som et fortsat incitament for kommunerne for at afgøre, at kommunen forestår udførelsen af arbejder. PL skal i den forbindelse henvise til besvarelse ifb. § 47, stk. 1. PL noterer sig med tilfredshed, at kommunerne fremover skal dokumentere omkostninger.

§54. Af hensyn til samfundets interesser om et løbende, levetidsforlængende vedligeholdelsesforløb af private fællesveje, skal PL anbefale, at der ansættes en videre adgang til at få etableret sådanne afdragsordninger end blot beroende på en ikke nærmere reguleret vurdering foretaget af en kommunalbestyrelse.

Når henses til, at kommunen, der i forvejen har en særligt prioriteret placering til at få dækket gæld i fast ejendom, ikke løber nogen finansiell risiko ved at acceptere sådanne ordninger, ser PL ingen årsag til at kommuner ikke yderligere forpligtes til at acceptere sådanne ordninger.

En sådan ordning vil løse et stort finansielt problem for de berørte borgere, der typisk har svært ved at få sådanne arbejder finansieret på anden vis, grundet pengeinstitutternes krav til sikkerhed, idet pengeinstitutterne ikke nyder samme tilsvarende privilegerede status som kommunerne.

Alternativt kan foreslås, at en kommune, såfremt denne ikke vil indtræde i en sådan aftale, i stedet forpligtes til at stille en kommunegaranti, der vil kunne benyttes i forhold til at få etableret et tilsvarende lån i et pengeinstitut.

Det skal bemærkes, at begrebet "grundejerne" bør udvides til at omfatte juridiske personer i form af lokale servitutbestemte grundejerforeninger/vejlaug, der forestår sådanne arbejder på medlemmernes vegne.

Baggrunden for ønsket om, at sikre en garanti eller låneadgang er den lavpraktiske, at det meget ofte er finansieringen og likviditeten, der stopper større vejprojekter i de lokale grundejerforeninger. Det er svært for en bestyrelse at få fuld opbakning til et projekt, når der blandt medlemmerne er nogle, der ikke eller meget svært, kan rejse likviditet til f. eks. en nødvendig vejrenovering. Derfor oplever PL, at ellers fornuftige projekter stemmes ned og/eller udskydes, selv om dette indebærer, at det senere bliver relativt dyrere at gennemføre, idet vejen tager yderligere skade. Subsidiært kan udskydelsen medføre, at der senere udløses et påbud fra kommunen. De, der af økonomiske årsager stemmer imod en renovering, kan være mange typer af grundejere både unge ny ejere, pensionister eller nogle, der har salgsplaner. Under alle omstændigheder giver dette flere problemer omkring det store frivillige arbejde, der laves i grundejerforeningerne og kan give en ubehagelig stemning i foreningen, når man stemmer nogen ned, der ikke har råd til en vejrenovering, men hellere vil betale det over en længere periode.

§ 58, stk. 1. PL ser gerne, at der præciseres en betydning af ordet "jævnlig", idet bemærkningerne til denne paragraf er meget kortfattede.

En anden problematik, der kan sammenkobles med optagelse af privat fællesvej som offentlig er de oplevede tab, som dette påfører den personkreds, der hidtil har stået for at afholde omkostninger til større fremtidsorienterede arbejder.

Disse omkostninger kan opgøres til specielt to forhold: 1) den fremtidsorienterede investering og udførte arbejder, der er lagt i vejen, 2) den låneoptagelse, der har fundet sted.

Ad 1. Det vil alt andet lige opfattes stærkt krænkende, såfremt en forening netop har gennemført en fuldstændig renovering af en vej, hvorefter kommunen overtager denne. Vejen vil alt andet lige typisk være i en bedre stand end en typisk privat fællesvej, hvorfor borgerne vil sidde tilbage med den opfattelse, at kommunen har stjålet deres investering og at investeringen har været spildt.

Ad 2. Ikke alle foreninger har eller har haft mulighed for at foretage en tilstrækkelig løbende opsparing med formål at bekoste vedligeholdelsesarbejder. Mange borgere/grundejerforeninger har således oplevet, at de har måttet optage forholdsmæssigt dyre lån til hel eller delvis dækning af de omkostninger, som vedligeholdelsen har medført. Hvis en kommune overtager en sådan vej, vil disse borgere/grundejerforeninger fortsat sidde tilbage med disse lån, der skal afdrages på i måske en længere årrække.

Til løsning af ovenstående anbefaler PL, at der ad 1) sker en form for kompensation af de berørte personer/foreninger i stil med dels overgangsbestemmelserne § 101, 6. afsnit om, at borgerne kan

kræve rimelige omkostninger dækket for så vidt den del af investeringen, der ligger ud over, hvad der er forventeligt af en privat fællesvej.

Hermed vil man fjerne et incitament i lokalområderne til at være strengt tilbageholdende med fremtidsorienterede arbejder, med baggrund i at man som borger er usikker på, om ens vej pludselig optages som offentlig vej.

Endvidere kan det overvejes, om der bør være en adgang til at en kommune bør overtage evt. lån og henføre disse til reglerne under § 54.

§ 66, stk. 2. synes i sin formulering ufuldendt. PL antager, at dette er fordi grundejersamtykket er udgået af bestemmelsen. alternativ formulering kunne være: "Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet meddele godkendelse efter stk. 1.". Indholdsmæssigt er dette fuldstændig det samme som den foreslåede formulering, men formuleringen vil efter PL's vurdering være mere i harmoni med formuleringen i stk. 3.

§§ 67-70. Erfaringsmæssigt er der store problemer med at få nogle kommuner til at foretage en besigtigelse af afsluttede retableringer. Det er PL's vurdering, at hvis en kommune har givet en gravetilladelse, så må det også være kommunen, der besigtiger, om der er sket forskriftmæssig retablering, frem for at dette skal gøres af almindelige borgere uden den fornødne viden. Ved en præcisering af dette forhold, vil man også få afhjulpet den mangel, der ellers ligger i forhold til § 70, stk. 3, hvor loven behandler regulering af tvister mellem kommune og ledningsejere, men ikke tilsvarende mellem grundejer(e) og ledningsejer. Erfaringsmæssigt vil mange tvister mellem borgere og ledningsejere kunne undgås, såfremt kommunen varetager tilsynet også efter gravearbejdets afslutning.

§ 77. PL noterer sig med tilfredshed, at det tidligere forslag om at kunne tilpligte naboejendomme at overtage muligt forurenede arealer hermed er ændret.

§ 80. Bestemmelsen synes ikke at være tidssvarende i forhold til, at post fremover afleveres i postkasse/postkasseanlæg opsat ved vej. Grundejernes trapper må herefter anses for rent privat område og således synes det at være at skyde over målet fortsat at kræve, at trapper skal være ryddet for sne. Det ville være langt mere formålstjenligt og nutidssvarende at fastsætte, at grundejeren er forpligtet til at rydde for sne i et sådant omfang, at postbesørgelse og fjernelse af renovation kan foregå uden risiko for personer, der udfører sådanne arbejder.

§ 81, stk. 3. Denne bestemmelse forslås omformuleret, således at det ikke længere kan læses som at politiet er med til at anvise, med hvilke midler glatførebekæmpelsen skal udføres. Dette kan næppe være et politimæssigt anliggende.

§ 84. Efter de nugældende regler vintervedligeholdelsesloven har den enkelte husejer det overordnede ansvar for at der glatførebekæmpes og rengøres ud for vedkommendes ejendom. Eventuelle skader skal i givet anmeldes til den enkelte husejers husejeransvarsforsikring. Hvor der i den pågældende grundejerforening eller et vejlaug er aftalt en fælles rydningsordning, kan husejerens forsikringsselskab i nogle tilfælde rejse regres mod foreningen og foreningens entreprenør.

Det er forståeligt, at man her ønsker, at se på, at der i mange tilfælde landet over er aftalt sådanne interne fælles snerydningsordninger i foreningsregi, men såfremt man ønsker at udvide uddelegeringen til også at omfatte firmaer/juridiske personer, må det rent praktisk fortsat være den enkelte husejer, der har det overordnede ansvar. Dette er ud fra rent praktiske forhold, at den entreprenør, som en forening typisk entrerer med ikke fysisk vil være i stand til at foretage den samme fornødne snerydning og glatførebekæmpelse, som husejeren eller anden fysisk person vil

kunne udføre. En entreprenør vil typiske ikke have nogen mulighed for at komme mere end 1-2 gange i døgnnet (efter at han er færdig med entreprisen med kommunen) og dette kan ikke konkluderes at dække i et så sådant omfang, at det kan berettige til helt at frigøre husejeren fra et ansvar. Alternativt må det formodes at ville medføre så store præmiestigninger for de dermed involverede parter, at det ikke vil være forretningsmæssigt rentabelt.

§ 84, stk. 1. Det bør bemærkes, at også vejlaug ofte har sådanne aktiviteter som en del af deres drift.

§ 101. Der er ikke taget højde for, at begrebet ”grundejere” reelt kan være en juridisk person svarende til den lokale grundejerforening/vejlaug.

## **Generelle betragtninger**

### *Free-riders*

PL skal beklage, at man fra ministeriets side afholder sig fra at inkorporere det tidligere fremsendte forslag, som PL har udarbejdet sammen med Kommunernes Landsforening, med henblik på at afklare det store problem omkring såkaldte ”free-riders”.

Afvisningen fra ministeriets side med henvisning til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention finder PL så meget desto mere beklagelig, når der netop i forslaget fra PL og KL anvises, at et sådant princip allerede er gældende i anden dansk lovgivning (f.eks. Kystbeskyttelsesloven).

Hermed udestår fortsat det praktiske problem, at en lang række private fællesveje vil være afskåret fra at udføre en løbende levetidsforlængende vedligeholdelse af vejstrækningerne. Resultatet er rent konkret, at man vil være nødsaget til at afvente et kommunalt påbud, på hvilket tidspunkt udbedring af skader vil være langt mere omfattende og omkostningstunge.

For at undgå, at nogle få, kan påføre de mange (og samfundet som helhed) et større tab, er det således nødvendigt, at der kommer en adkomst til at fastslå, at der for ejere af ejendomme tilstødende en privat fællesvej er en pligt til at deltage i et løbende, levetidsforlængende vedligeholdelsesarbejde. Det skal bemærkes, at KL tidligere har anført, hvorledes dette kan ske i praksis.

### *Omsætning af dæksler*

Det har i praksis vist sig at være et problem at få ledningsejere til at regulere deres dæksler i forbindelse med renoveringer, når der ikke lige er tale om, at disse dæksler befinder sig i vejbane. Det er således i området fra vejskel til vej, at dette problem gør sig gældende.

Det anbefales derfor, at det klart og entydigt defineres, hvad der forstås ved vejareal. Dette kunne passende gøres i forbindelse med § 10, Definitioner, med reference til afsnit III, §§67-70.

Tilsvarende bestemmelser ses i øvrigt ikke optaget i afsnit II (Private veje på landet), hvorfor det må være et spørgsmål, hvad der er gældende for ledningsejere i sådanne områder.

### *Sikkerhedsstillelser*

PL konstaterer fortsat, at der opstår uheldige følger af, at kommuner ikke ved udstykningstilladelser drager omsorg for, at entreprenører stiller passende beløb til sikkerhed for færdiggørelse af specielt vejarealer. Går entreprenøren inden færdiggørelsen konkurs betyder dette, at det er de tilstødende ejendomme, der herefter af kommunen pålægges at færdiggøre arealerne. Altså at skulle betale endnu en gang for en ydelse, som de allerede har betalt for, hvilket kan medføre en svær eller kritisk økonomisk situation, da man som ny huskøber typisk ikke har det store rådighedsbeløb.

PL skal igen tillade sig at foreslå, at en afhjælpning af sådanne forhold indskrives i lovgivningen, idet borgerne gennem sikkerhedsstillelsen ikke risikerer at blive stillet ringere økonomisk end hvad der har været grundlaget for købet af ejendommen i en nyudstykning, samt at vejnettets etablering tilsikres. Sidstnævnte må klart ligge indenfor lovens intentioner.

#### *Hensynet til borgerne*

PL skal hermed fremføre en almen betragtning omkring afgørelser truffet i forholdet mellem offentlige hensyn og borgerne. I den forbindelse skal der opfordres til, at hensynet til vejejerne og de vejberettigede indgår med større vægt i det fortsatte arbejde med lovforslaget. Rent logisk er private fællesveje veje, hvor den private færdsel fylder mest, og som derfor skal vedligeholdes af de vejberettigede. Dette bør naturligvis afspejles i det regelsæt, der gælder for disse veje, så hensyn til den almene færdsel kun indgår med begrænset vægt. Hvis den almene færdsel (af ikke-vejberettigede) fylder mest, bør vedligeholdelsen overtages af det offentlige, og så kan hensyn til den almene færdsel slå fuldt igennem. Disse betragtninger bør naturligvis efter PL's mening afspejles i de kommende regler.

#### *Offentliggørelser*

PL skal fortsat udtale sin kritik af, at beslutninger mv. fremover alene skal offentliggøres eet eller andet sted på kommunernes hjemmesider. Det er endnu ikke alle, der har internet, og konsekvenserne af ikke dagligt at kontrollere kommunernes hjemmesider for eventuelle offentliggørelser må vurderes at være for store. I det spøgefulde hjørne kunne man fristes til at henvise til bogen/filmen "Hitchhikers Guide to the Galaxy", hvor vores planet sprænges for at give plads til en intergalaktisk motorvej. Dette kunne ske, idet jordboerne ikke i tide havde protesteret over de planer, der var fremlagt på planeten Betelgeuse (disse planer lå frit fremme nede i den nederste kælder, i det fjerneste hjørne).

#### *Glatførebekæmpelse*

Under sidste snevinter er det PL's vurdering, at kommunerne kraftigt misbrugte deres status som vejmyndighed til at regulere kravet til dem selv om snerydning til næsten ikke-eksisterende for en lang række områder. Der er således konkrete eksempler på boligområder, der ryddede deres egne områder – for det skulle de jo jf. loven – men områderne var fysisk afskåret fra omverdenen, idet kommunen ikke kom og ryddede de veje, der forbandt boligområdet med den øvrige verden. Dette betød, at selv om der var fint ryddet i området, så blev der ikke postomdelt eller afhentet renovation. Endvidere har kommunesammenlægningerne betydet, at en række mindre byer, der tidligere var selvstændige kommuner har måttet døje med sne- og isbelægninger på 10-15 cm højde i mere end 14 dage grundet kommunernes nedklassificeringer af sneberedskabet. Efter PL's vurdering må der sættes en begrænsning for, hvor langt ned en kommune kan sætte sit sneberedskab og at dette som minimum ikke sættes lavere end hvad der pålægges private fællesveje.

#### *Belysning*

PL skal anbefale, at man benytter lejligheden til i det hele taget at gå væk fra princippet om, at borgere på private fællesveje helt eller delvist skal bekoste og drive belysning på private fællesveje. Dette anbefales ud fra en generel betragtning om, at al belysning kan anses for at ske ud fra almene, offentlige hensyn, der under alle omstændigheder vil indeholde tryghedsskabende elementer og være af betydning for trafikikkerhed.

Endvidere vurderes det, at en opretholdelse af det nuværende (og foreslåede) princip er for ressourcekrævende at administrere set i forhold til den ringe omkostning, som belysningsopgaven ellers ville påføre det offentlige. Hertil kommer momsproblematikken, der ganske urimeligt

medfører, at de private borgere umiddelbart skal betale omkring 25 % mere for den samme ydelse, idet borgerne ikke er delvist moms fritaget, således som kommunerne er det.

Man bør endvidere også være opmærksom på de ansvarsmæssige problemer, som drift og vedligehold af belysning pålægger borgerne samt den manglende mulighed for frit at vælge el-leverandør.

Set ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt er det rent galimatias, at oprette små driftenheder som grundejerforeninger, der skal varetage driftvedligeholdelse og betale for en teoretisk beregnet strømmandel samt tillige pga. stærkstrømsbekendtgørelsen skal have egen mulighed for at afbryde strømsystemet og regulere tænd-sluk-tider. Det store beregnings- og omlægningsystem, der skal etableres i de enkelte kommuner viser, at der er meget store etablerings- og løbende administrative udgifter som f.eks. i Københavns Kommune. Dette indebærer et samfundsøkonomisk tab, fordi kommunerne i et vist omfang har begrundelsen i en kommunal kassetænkning, når de overvælter en belysningsomkostning til private borgere.

Om dette emne skal vi sluttelig henlede opmærksomheden på, at mange af de lysstandere, der i øjeblikket står på private fællesveje, som følge af skærpede energikrav skal være udfaset, når et nyt EU-direktiv træder i kraft i 2015. Såfremt princippet om betaling for drift- og vedligehold opretholdes, må det anbefales, at det tilsikres, at begrebet ”istandsættelse af vej” – også i relation til overgangsbestemmelserne – inkluderer udskiftning af sådanne armaturer, idet kravet om udskiftning allerede er kendt af kommunerne.

## **Afsluttende bemærkninger**

Det, som man egentlig gør, når arbejdsbyrder overføres til borgerne er, at man sætter borgerne overfor nogle umiddelbare vanskeligheder på såvel det praktiske- som aftalemæssige område. Dette betyder, at det er nødvendigt, at man indfører nogle værktøjer til at sikre, at der kan etableres lokale samarbejder i form af foreninger – det være sig grundejerforeninger eller vejlaug.

I samme moment er det nødvendigt at kommunerne gøres opmærksomme på, at disse foreninger skal ses som samarbejdspartnere, og at kommunerne skal motivere dette samarbejde og ikke som det er set gentagne gange forsvære et sådant samarbejde gennem urimelige krav, korte udførelsesfrister, skiftende politik i administration og en generel manglende vilje til at anerkende etablerede foreningers eksistens.

PL oplever desværre alt for ofte, at det er svært at få borgerne til at lave det stykke frivilligt arbejde som jo er en forudsætning for, at man overhovedet kan have en decentral administration og løsning af problemerne på private fællesveje.

PL har som sådan ikke noget lovgivningsmæssig ide om, hvorledes man skal få det til at være lettere at lave det frivillige arbejde og mere konstruktivt at samarbejde med kommunen, men vi kan notere os den generelt meget lille interesse i den kommunale og statslige struktur for at hjælpe de borgere, som prøver at løfte de mange problemer, som det giver, når man ”får foræret en vej”.

Netop derfor er det også nødvendigt, som PL tidligere har anført, at der vises respekt for det lokale samarbejde og demokrati, således at man kan få et samarbejde på en vej til at virke, uden at der er nogen, der f.eks. fordi de ikke vil være medlem, kan blokere for påkrævede, nødvendige løsninger.

Når dette er sagt, skal det også fremhæves, at såvel for kommunerne som samfundet som sådan, kan vi kun se, at det er positivt, at problemer løses tættest muligt på borgerne, når man nu har besluttet sig til, at det er en privat vej. Men for at kunne gøre dette, skal man sikre en respekt og værktøjer for at grundejerforeninger/vejlaug kan udføre deres arbejde.

Som PL har anført tidligere og ovenfor, vil det også være essentielt, at man entydigt afklarer alle begreb i lovteksten, således at der ikke levnes nogen mulighed for lokal fortolkning af disse. En

fortsat åbning for lokale fortolkninger vil altid kunne forventes at falde ud til borgernes ugunst. Visse kommuner har jo op til fremsættelsen af nærværende lovforslag med al tydelighed vist, at enhver lejlighed til at agere til borgernes ugunst på dette område vil blive udnyttet.

Med venlig hilsen

**Parcelhusejernes Landsforening**

Jørn Bitsch

Cand.jur., sekretariatschef