

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse:

1. Lovforslagets baggrund
2. Lovforslagets hovedindhold
 - 2.1. Indsættelse af formålsbestemmelse
 - 2.1.1. Gældende ordning
 - 2.1.2. Lovforslagets udformning
 - 2.2. Anvendelsesområde
 - 2.2.1. Gældende ordning
 - 2.2.2. Lovforslagets udformning
 - 2.3. Sommerhusområder
 - 2.3.1. Gældende ordning
 - 2.3.2. Lovforslagets udformning
 - 2.4. Almene veje
 - 2.4.1. Gældende ordning
 - 2.4.2. Lovforslagets udformning
 - 2.5. Vejudlæg
 - 2.5.1. Gældende ordning
 - 2.5.2. Lovforslagets udformning
 - 2.6. Offentliggørelsesmåder
 - 2.6.1. Gældende ordning
 - 2.6.2. Lovforslagets udformning
 - 2.7. Optagelse af private fællesveje som offentlige
 - 2.7.1. Gældende ordning
 - 2.7.2. Lovforslagets udformning
 - 2.8. Øvrige ændringer
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Høring

1. Lovforslagets baggrund

Lovforslaget er et led i regeringens målsætning om at forenkle og tydeliggøre lovgivningen og gennemføre administrative lettelser.

Vejnettet i Danmark består af ca. 73.800 km offentlige veje og ca. 24.000 km private fællesveje. Hertil kommer en række rent private veje. Af de offentlige veje bestyres ca. 3.800 km af staten og ca. 70.000 km af kommunerne.

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, en deklaration eller en 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.

Den gældende lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. maj 2008, trådte i kraft den 1. januar 1973. Der er siden vedtagelsen af den oprindelige lov i 1972 (lovforslag nr. L 19, fremsat den 3. november 1971, Folketingstidende 1971-1972, forhandlingerne s. 414, 615 ff., 6445 ff. og 6540 ff. og tillæg A, s. 321) løbende foretaget mindre ændringer i loven, men loven anses på en række punkter ikke længere for tidssvarende. Der er derfor behov for en modernisering, bl.a. sprogligt. Det er vurderet, at en modernisering mest hensigtsmæssigt gennemføres ved at udarbejde en ny lov. Formålet er at få en mere moderne og brugervenlig lov, som bedre kan forstås af borgerne, og som er nemmere at administrere for kommunerne, der er vejmyndighed for private fællesveje.

Vejlovgivningen består i dag af fire hovedlove: lov om offentlige veje (vejloven), lov om private fællesveje (privatvejsloven), lov om grundejerbidrag til offentlige veje (vejbidragsloven) og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje (vintervedligeholdelsesloven). Det er hensigten på sigt at reducere antallet af love på området fra de nuværende fire love til to. Reduktionen tænkes gennemført ved at indarbejde vejbidragslovens og vintervedligeholdelseslovens bestemmelser i henholdsvis vejloven og privatvejsloven, således at alle relevante bestemmelser for offentlige veje er samlet i vejloven og alle relevante bestemmelser for private fællesveje er samlet i privatvejsloven. I overensstemmelse hermed er de regler i vejbidragsloven og vintervedligeholdelsesloven, som har betydning i forhold til private fællesveje og private veje, indarbejdet i dette lovforslag. Herved forenkles administrationen for kommunerne samtidig med, at borgerne fremover alene vil skulle orientere sig om reglerne vedrørende private fællesveje et sted.

[Som led i lovforberedelsen har der været afholdt et interessentseminar med deltagelse af repræsentanter fra bl.a. kommunerne, Parcelhusejernes Landsforening, Dansk Landbrugsrådgivning - Landscentret, Den danske Landinspektørforening og Aalborg Universitet – sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning. Indholdet af en ny privatvejslov har endvidere været drøftet med repræsentanter for den danske vejsektor på Vejforum konferencen 2009.]

2. Lovforslagets hovedindhold

2.1. Indsættelse af formålsbestemmelse

2.1.1. Gældende ordning

Privatvejsloven indeholder ikke i dag en formålsbestemmelse. Der findes således ikke i loven bestemmelser, der fastslår, hvilke offentligretlige hensyn kommunerne kan og skal varetage ved lovens administration.

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 privates dispositioner over vejene er i overensstemmelse med planlægningen i det pågældende område.

2.2. Anvendelsesområde

2.2.1. Gældende ordning

Reglerne i privatvejsloven gælder for private fællesveje og på enkelte punkter rent private veje og områder. Loven indeholder to forskellige materielle regelsæt gældende for henholdsvis private fællesveje på landet og private fællesveje i byer. Der er stor forskel på private fællesveje og deres funktion på landet og i byer. I byer indgår private fællesveje i vidt omfang i det almindelige vejnet, mens dette normalt ikke er tilfældet på landet. Der er derfor også forskel på kommunernes behov og muligheder for at tilgodese de almene offentligretlige interesser i forhold til de privatretlige dispositioner over veje i byer og på landet. Landreglerne giver kun i begrænset omfang kommunerne mulighed for at intervenere i de private forhold. Byreglerne giver i videre omfang kommunerne en sådan mulighed. Endvidere kan kommunerne i landområder kun i begrænset omfang varetage almene offentligretlige hensyn, i almindelighed kun hensyn til, at vejene er forsvarlige i forhold til de vejberettigedes færdsel på vejene. I byområder kan kommunerne derimod i videre omfang varetage almene hensyn, primært hensyn til den almene trafik, men også planmæssige, miljømæssige, tryghedsmæssige og kriminalpræventive hensyn m.m. Det har i enkelte tilfælde givet anledning til tvivl, om det var landreglerne eller byreglerne, der skulle anvendes i forhold til en konkret istandsættelse eller vedligeholdelse af en given privat fællesvej. Tvivlen har knyttet sig til situationer, hvor en vej løber på grænsen mellem land og by, enten fordi zonegrænsen løber på tværs af vejen, således at en del af vejen er beliggende i byzone, mens en anden del er beliggende i landzone eller fordi zonegrænsen ligger på langs i vejarealet, således at ejendomme på den ene side af vejen er beliggende i byzone, mens ejendomme på den anden side af vejen er beliggende i landzone. Transportministeriet og Vejdirektoratet anvendte frem til 2001 en kombination af de to regelsæt for henholdsvis land og by, men denne kombination blev kritiseret af Folketingets ombudsmand (Ombudsmandens beretning, 2001, s. 495).

2.2.2. Lovforslagets udformning

Lovforslaget opretholder den gældende lovs opdeling med to forskellige regelsæt gældende for henholdsvis private fællesveje på landet og private fællesveje i byer.

For at klargøre lovens anvendelsesområde og de begreber, der anvendes i loven, foreslås en udbygning af bestemmelserne om anvendelsesområdet og af bestemmelserne, der definerer lovens centrale begreber.

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.

Det har endvidere været overvejet, om der er behov for en særlig kombinationsregel, der kan anvendes i de situationer, hvor en privat fællesvej er beliggende på grænsen mellem land og by. Det er vurderingen, at der ikke er behov for en sådan regel. Der er herved henset til, at den manglende mulighed for at bruge den tidligere anvendte kombination af land- og byreglerne, som blev kritiseret af ombudsmanden i 2001, ikke synes at have givet anledning til problemer i praksis. For veje, der forløber fra land til by, vil en istandsættelse af landdelen skulle ske efter landreglerne og bydelen efter byreglerne, eventuelt samtidig på grundlag af to delafgørelser. For veje, hvor grænsen mellem land og by løber på langs af vejene vil i princippet gælde det samme, men de administrative problemer, som dette kan give anledning til, kan dog løses ved, at kommunen flytter grænsen mellem land og by efter en administrativ beslutning, jf. den gældende lovs § 13 og lovforslagets § 3.

2.3. Sommerhusområder

2.3.1. Gældende ordning

Sommerhusområder administreres efter den gældende lov som udgangspunkt efter landreglerne, men kommunerne kan beslutte, at sådanne områder skal administreres efter byreglerne. I mange sommerhusområder fungerer de private fællesveje på samme måde som i byer. De indgår i et net af veje, der nødvendigvis må stå til rådighed for den almindelige trafikafvikling. Mange kommuner har derfor besluttet, at veje i sommerhusområder skal administreres efter byreglerne.

2.3.2. Lovforslagets udformning

Lovforslaget indebærer, at private fællesveje i sommerhusområder fremover som udgangspunkt vil være omfattet af lovens byregler, idet kommunerne dog vil have mulighed for konkret at beslutte, at vejene i bestemte sommerhusområder skal administreres efter landreglerne. På denne måde vurderes lovens anvendelsesområde at blive tilpasset det behov, der i praksis har vist sig for at sikre kommunernes hensigtsmæssige styring af grundejernes dispositioner over vejene.

2.4. Almene veje

2.4.1. Gældende ordning

Efter den gældende lov finder lovens regler om private fællesveje med de fornødne lempelser også anvendelse på almene veje. En almen vej eller sti er i loven defineret som en vej eller sti, der ikke administreres af staten eller en kommune i henhold til lov, vedtægt eller deklaration, og som er åben for almenheden. En almen vej eller sti er således hverken at betragte som en offentlig vej eller sti eller en privat fællesvej eller fællessti. Det har siden vejbestyrelsesloven af 21. juni 1867 været forudsat i vejlovgivningen, at kommunerne, når de stødte på almene veje, enten skulle optage dem som offentlige veje, gøre dem til private fællesveje eller helt nedlægge dem. Bestemmelserne i privatvejsloven om administration af almene veje efter denne lov antages derfor kun at blive brugt uhyre sjældent. Om en vej er "almen vej" er et privatretligt spørgsmål. Hvis vejerejeren ikke anerkender, at almenheden har ret til færdsel på vejen, må den, der vil hævde en sådan ret, søge retten fastslået ved domstolene. Vejdirektoratet har kun kendskab til meget få tilfælde, hvor vejerejeren har anerkendt dette. Det må derfor antages, at domstolene stort set altid skal inddrages, før kommunen kan anse en vej for en almen vej og administrere den efter privatvejslovens

bestemmelser. Kommunen vil herefter kunne optage vejen som offentlig vej, gøre den til privat fællesvej eller nedlægge den. I tilfælde af at vejen skal være offentlig vej, kan kommunen forinden kræve den istandsat efter privatvejslovens bestemmelser.

2.4.2. Lovforslagets udformning

Da muligheden for at anvende privatvejslovens bestemmelser i relation til almene veje ikke længere anses for at have nogen praktisk betydning, er der i lovforslaget ikke medtaget bestemmelser om almene veje.

2.5. Vejudlæg

2.5.1. Gældende ordning

Ved vejudlæg forstås i den gældende privatvejslov dels, at der reserveres et areal til fremtidig brug som privat fællesvej, dels at der tildeles vejrettigheder til at benytte arealet som færdselsareal for en anden ejendom end den, som arealet ligger på. Vejudlægget kan dog gå ud på alene at tildele vejret til en allerede udlagt eller anlagt privat fællesvej, også når der ikke i øvrigt udlægges nyt vejareal. Hvis der ved udlæg af nyt areal til brug som privat fællesvej allerede er opnået vejrettigheder, vil arealudlægget alene kunne bestå i, at arealet reserveres.

2.5.2. Lovforslagets udformning

Med lovforslaget ændres den hidtidige definition af begrebet vejudlæg. For at bringe privatvejslovens definition af vejudlæg i overensstemmelse med forståelsen af det tilsvarende begreb i planloven, foreslås det at ændre definitionen af vejudlæg i privatvejsloven, således at vejudlæg i begge love fremover alene betragtes som reservation af et areal til anvendelse som privat fællesvej. Ændringen er af formel karakter. Den medfører således ikke ændringer med hensyn til, at der skal være opnået vejrettigheder til et areal, før der er tale om en privat fællesvej. Den ændrede definition giver imidlertid anledning til tekniske ændringer af en række bestemmelser, hvor begrebet ”vejudlæg” og ”udlagt vej”, i overensstemmelse med den hidtidige definition, er anvendt i betydningen, at der både er tale om arealreservation og tildeling af vejrettigheder.

2.6. Offentliggørelsesmåder

2.6.1. Gældende ordning

Privatvejsloven indeholder en række bestemmelser, hvorefter kommunen skal offentliggøre beslutninger m.m. i henhold til loven i stedlige blade efter kommunens bestemmelse.

2.6.2. Lovforslagets udformning

I lovforslaget foreslås, at offentliggørelse fremover skal ske på kommunens hjemmeside. Det vil dog fortsat være muligt for den enkelte kommune at beslutte tillige at offentliggøre beslutninger i henhold til loven i lokale blade.

2.7. Optagelse af private fællesveje som offentlige

2.7.1. Gældende ordning

Efter vejlovens § 23 bestemmer kommunen hvilke nye kommuneveje, der skal anlægges, og hvilke

bestående kommuneveje, der skal nedlægges. Bestemmelsen giver samtidig hjemmel for kommunen til at beslutte at optage private fællesveje som kommuneveje. Af vejlovens § 90 følger, at kommunen i forbindelse med en beslutning om nedlæggelse af en vej som kommunevej kan beslutte, at vejen skal overgå (nedklassificeres) til privat fællesvej. Der er ikke i vejloven eller privatvejsloven nærmere regler om, hvornår en vej skal være offentlig vej eller privat fællesvej. Spørgsmålet om en vej skal være kommunevej eller privat fællesvej beror derfor på kommunens skøn, først og fremmest over vejens betydning for den almindelige færdsel. Det forudsættes, at kommunen i forbindelse med sin administration af vejområdet jævnlige vurderer, om der af hensyn til den almindelige færdsel er grundlag for at optage private fællesveje som kommuneveje.

Privatvejslovens udgangspunkt er, at udgifter til anlæg og drift af private fællesveje afholdes af ejerne af de tilgrænsende ejendomme, der har vejret. Herfra gælder dog enkelte undtagelser. Efter den gældende lovs § 58, stk. 2, gælder således, at hvis kommunen afslår en ansøgning fra ejerne af de tilgrænsende ejendomme (de vejberettigede) om indførelse eller opretholdelse af forbud mod gennemgående færdsel på en privat fællesvej, og denne færdsel i særlig grad medfører slid på vejen, skal kommunen afholde en til dette (særlige) slid svarende del af udgifterne ved vejens vedligeholdelse og istandsættelse.

2.7.2. Lovforslagets udformning

I lovforslaget foreslås en bestemmelse (§ 58), der udtrykkeligt fastslår kommunens forpligtelse til løbende at vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at den bør optages som offentlig. Hvis kommunen vurderer, at en privat fællesvej skal optages som offentlig, vil dette som hidtil kunne ske uden at det kan begrunde et erstatningskrav over for kommunen.

Det er i praksis vanskeligt at afgøre om den gennemgående færdsel på en privat fællesvej medfører et særligt slid og i givet fald kvantificere og omsætte dette slid til en andel af udgifterne til vedligeholdelse og istandsættelse af en konkret vej. Det foreslås derfor, at den gældende bestemmelse i § 58, stk. 2, erstattes af en bestemmelse om, at en kommune, hvis den afslår grundejernes anmodning om tilladelse til afspærring af en privat fællesvej på grund af vejens betydning for den almene færdsel, skal optage vejen som offentlig, hvis den gennemgående kørende færdsel udgør mere end 50 pct. af den samlede kørende færdsel på vejen.

2.8 Øvrige ændringer

Udover en sproglig modernisering og tydeliggørelse af bestemmelser i hele loven, foreslås visse procedureregler i lovens afsnit II (landreglerne) udbygget, så de i større omfang svarer til byreglerne. Bl.a. foreslås det, at kommunen i forbindelse med beslutninger om istandsættelse og vedligeholdelse både i byer og på landet fremover som udgangspunkt får mulighed for at vælge, om den vil afholde et vejsyn på stedet, holde møde et andet sted, f.eks. på rådhuset, eller gennemføre en skriftlig procedure forud for en afgørelse. Det vil dog fortsat være muligt for en vejberettiget på landet at forlange, at der holdes vejsyn forud for en sådan afgørelse. Efter de gældende regler er det kun muligt at gennemføre en skriftlig procedure i byer, mens der altid skal holdes vejsyn på landet.

Endvidere tilpasses tidsfristen for indbringelse af sager for taksationsmyndighederne, således at fristen generelt bliver 4 uger.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ingen direkte økonomiske eller administrative konsekvenser for stat og regioner. Lovforslaget forventes at medføre en administrativ lettelse for kommunerne, der er forvaltningsmyndighed (vejmyndighed) for private fællesveje og fællesstier, idet forslaget forventes at give anledning til færre henvendelser om forståelsen af loven og en mindre kompliceret sagsbehandling end hidtil. Lovforslaget vurderes samlet set ikke at have væsentlige økonomiske konsekvenser for kommunerne.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

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.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Høring

[Lovforslaget har været i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Kommunernes Landsforening, Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunal Vejteknisk Forening, Rigspolitechefen, Parcelhusejernes Landsforening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsrådet, Dansk Landbrugsrådgivning - Landscentret, Advokatrådet - Danske Boligadvokater, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Ledningsejerforum, Den danske Landinspektørforening, Københavns Universitet – Institut for geografi og geologi, Aalborg Universitet – sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning.]

Høringssvarene vil blive fremsendt til Trafikudvalget ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Lettelse af kommunernes administration som følge af færre og mindre komplicerede sager	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Lovforslaget skaber større klarhed om borgernes forpligtelser og rettigheder i relation til private fællesveje	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse fremhæver, hvilke formål det særligt er hensigten at tilgodese med loven. 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 en deklARATION eller en servitut. Private fællesveje kan som udgangspunkt lovligt benyttes af andre end de vejberettigede, og vejene indgår således i vidt omfang sammen med de offentlige veje i det almindelige vejnet. Vejene er derfor undergivet en offentligretlig regulering gennem reglerne i privatvejsloven. De offentligretlige interesser, der knytter sig til private fællesveje, varetages af kommunerne, der er forvaltningsmyndigheder for disse veje.

Med forslaget præciseres, 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 privates dispositioner over vejene er i overensstemmelse med planlægningen i det pågældende område.

Til § 2

Med bestemmelsen foreslås det præciseret, at loven gælder for private fællesveje og fællesstier, og i det omfang det fremgår af lovens bestemmelser også udlagte private fællesveje og fællesstier og private veje og stier.

Bestemmelsen i den gældende lovs § 4, hvorefter kommunerne har kunnet administrere almene veje efter loven, foreslås ikke videreført, idet bestemmelsen ikke længere anses for at have nogen praktisk betydning. Der henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.4.

Det bemærkes, at almene veje som hidtil vil kunne optages som offentlige i medfør af § 23 i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 432 af 22. maj 2008.

Til §§ 3-4

De foreslåede bestemmelser fastlægger, i hvilke områder private fællesveje mv. skal administreres efter lovens byregler i afsnit III, og hvilke der skal administreres efter lovens landregler i afsnit II. Sommerhusområder, jf. lov om planlægning, har hidtil som udgangspunkt skullet administreres efter landreglerne. I mange sommerhusområder fungerer de private fællesveje på samme måde som i byer, idet de indgår i et net af veje, der nødvendigvis må stå til rådighed for den almindelige trafikafvikling. Mange kommuner har derfor, som den gældende lov giver mulighed for, besluttet at veje i sommerhusområder skal administreres efter byreglerne. Med bestemmelsen i § 3, stk. 1, foreslås, at private fællesveje i sommerhusområder fremover som udgangspunkt skal administreres efter lovens byregler.

§ 3, stk. 2 og 3, svarer til den nugældende lovs § 13, stk. 2, og 4. Det præciseres dog i § 3, stk. 2, at områder, som kan inddrages under byreglerne skal have bymæssig karakter eller være områder, hvor der forventes en byudvikling. I § 3, stk. 3, der vedrører private fællesveje, der udelukkende tjener til brug for landbrug, skovbrug og fiskeri, præciseres, at der er tale om driftsveje.

Med § 4, stk. 2, foreslås det, at kommunerne, som en konsekvens af ændringen i § 3, stk. 1, får mulighed for at bestemme, at landreglerne i afsnit II skal anvendes i sommerhusområder, hvor der ikke er behov for at administrere vejene efter byreglerne.

Til § 5

Det foreslås, at kommunerne fremover skal offentliggøre beslutninger efter § 3, stk. 2 og 3, og § 4, stk. 2 om ændringer af administrationsgrundlaget for private fællesveje i kommunen på kommunens hjemmeside. Efter den gældende lovs § 13, stk. 5, har sådanne beslutninger hidtil skullet offentliggøres i lokale blade.

Offentliggørelsen på kommunens hjemmeside er afgørende for beslutningens gyldighed. Kommunen vil dog som en service for borgerne kunne beslutte også at orientere om ændringer i administrationsgrundlaget i lokale blade.

Til § 6

Den foreslåede bestemmelse vedrører istandsættelse og vedligeholdelse af private veje og stier og svarer til den gældende privatvejslovs § 13, stk. 6.

Til § 7

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende privatvejslovs § 45, stk. 1 og 2, for så vidt angår belysning af private færdselsarealer, der ikke er private fællesveje eller fællesstier.

Til §§ 8-9

De foreslåede bestemmelser viderefører vintervedligeholdelseslovens §§ 9-10 og §§ 14, 16 og 17 for så vidt angår private veje. Bestemmelserne fastlægger kommunens kompetence med hensyn til at påbyde ejere af private veje at rydde sne, bekæmpe glatføre og renholde de pågældende veje.

Til § 10

I den foreslåede bestemmelse defineres de vejtyper og en række øvrige centrale begreber, der anvendes i loven.

Begreberne *offentlige veje og stier, private fællesveje og fællesstier, vejret og vejberettiget samt private veje og stier* er defineret som i den gældende vejlovgivning, herunder den gældende privatvejslovs §§ 1, 2, og 5.

Private fællesveje og fællesstier skal, som det fremgår af forslaget § 10, nr. 3 og 4, "fungere" som færdselsareal for anden ejendom end den, hvorpå færdselsarealet ligger. Private fællesveje og fællesstier er således, som efter den nugældende lovs § 2, vej- og stiarealer, der er taget i brug som færdselsareal af en eller flere ejere af andre ejendomme med vejret.

Med den foreslåede bestemmelse i nr. 7 ændres den hidtidige definition af begrebet *vejudlæg*. Udlagte private fællesveje (og dermed også begrebet *vejudlæg*) er defineret i den gældende privatvejslovs § 3. Uanset bestemmelsens ordlyd har begrebet *vejudlæg* i den gældende privatvejslov været brugt om både det forhold, at et areal blev reserveret til brug som privat fællesvej og det forhold, at en eller flere grundejere opnåede vejret til arealet. For at et *vejudlæg* er endeligt, skal der således efter den gældende lov være grundejere med vejret til arealet.

Efter den foreslåede nye definition omfatter *vejudlæg* alene reservation af areal til (fremtidig) brug som privat fællesvej. Der skal således ikke nødvendigvis være opnået vejrettigheder til arealet, før *vejudlægget* er endeligt. Udlægget af en privat fællesvej vil være endeligt, når dens præcise beliggenhed og bredde er fastlagt, jf. bestemmelsens nr. 9. Herved opnås der overensstemmelse mellem brugen af begrebet i privatvejsloven og planloven.

Den hidtidige forskellige brug af begrebet i privatvejsloven og planloven har givet anledning til mange misforståelser. Det skyldes, at private fællesveje, der er endeligt fastlagt ved lokalplan, i

henhold til den gældende lovs § 14, stk. 2, nr. 3, og § 43, stk. 1, nr. 1, ikke har været omfattet af privatvejslovens bestemmelser om udlæg. En privat fællesvej, der er endeligt udlagt i lokalplan, har således ikke også skullet udlægges efter privatvejslovens regler og procedurer.

Begrundelsen for privatvejslovens undtagelsesregler vedrørende vejudlæg er ifølge forarbejderne, at det har været forudsat, at kommunen ved sin godkendelse af en lokalplan (og oprindeligt en byplanvedtægt) ville anlægge den samme bedømmelse, som bestemmelserne i privatvejsloven ville have ført til, ligesom de gældende fremlæggelses-, meddelelses- og offentliggørelsesregler stort set er de samme. Det ville således medføre en åbenbart unødvendig administration, hvis også privatvejslovens regler skulle følges.

Både ved vedtagelsen af den gældende privatvejslovs § 43 og ved ændring af bestemmelsen i 1975 har det været forudsat, at et endeligt vejudlæg efter planlovgivningen var et egentligt alternativ til et vejudlæg efter privatvejsloven, dvs. at begrebet vejudlæg blev brugt i samme betydning i de to love.

Det samme har været tilfældet i praksis frem til 2001, hvor Naturklagenævnet i en afgørelse af 8. august 2001 (offentliggjort i Miljøretlige Afgørelser og Domme (MAD) 2001.1041) udtalte, at der nok kunne udlægges et bestemt areal til vejformål, men ikke stiftes vejrettigheder i en lokalplan.

Der har herefter været forskellige opfattelser af den retlige betydning af et vejudlæg.

Med den ændrede definition af vejudlæg i privatvejsloven opnås der klarhed om begrebets juridiske betydning. En udlagt privat fællesvej er – uanset om vejen udlægges i lokalplan eller efter privatvejslovens bestemmelser – en vej, der er planlagt til brug for grundejere med vejret. Om begrebet vejret og vejberettiget henvises til definitionen heraf i § 10, nr. 5 og 6. Et vejudlæg i lokalplan vil hermed som tilsigtet være et reelt alternativ til et vejudlæg efter privatvejsloven, hvis lokalplanen fastlægger vejens præcise beliggenhed og bredde. Idet der ikke kan tildeles vejrettigheder ved en lokalplan, vil vejrettigheder som hidtil skulle opnås ved aftale eller tildeles af kommunen i henhold til privatvejslovens bestemmelser.

Den foreslåede definition i nr. 8 af *udlagte private fællesveje og fællesstier* viderefører den gældende lovs § 3. Dog foreslås det i nr. 8, pkt. 4), at også arealer, som ved den pågældende kommunes beslutning om ekspropriation efter lovens § 72, stk. 3, eller efter vejlovens kapitel 5, er bestemt til brug som privat fællesvej eller fællessti, skal anses som udlagt private fællesvej eller sti. Herved opnås, at kommunen ikke efter at have truffet sådanne beslutninger også skal udlægge det pågældende areal efter privatvejslovens bestemmelser (forslagets § 11 eller §§ 26-27).

De foreslåede definitioner af begreberne *overkørsel*, *overgang*, *nedlæggelse*, *omlægning*, *samlet arbejde* og *vejsyn* svarer til brugen af disse begreber i den gældende lov.

Til § 11

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende lovs § 14, stk. 1-4, idet det dog i stk. 1 præciseres, at vejudlæg foretages af grundejeren, og i stk. 2 præciseres, at udlagte arealer ikke må tages i brug som privat fællesvej, før kommunen har godkendt udlægget, og at kommunen i forbindelse med sin godkendelse af et vejudlæg kan kræve udarbejdet et skitseprojekt. Det er kommunen, der vurderer, om der skal kræves udarbejdet skitseprojekt.

I det foreslåede stk. 3, nr. 2, opregnes de tilfælde, hvor vejudlæg efter anden lovgivning gør kommunens godkendelse af vejudlæg efter bestemmelsens stk. 2 overflødig. Formålet med bestemmelsen er at undgå unødigt dobbeltadministration.

Bestemmelse foreslås udbygget med tilfælde, hvor den pågældende kommune selv har udlagt arealet som privat fællesvej ved ekspropriationsbeslutning efter lovens § 72, stk. 3, eller kapitel 5 i lov om offentlige veje. Også i disse tilfælde vurderes det at ville indebære en unødigt dobbeltadministration, hvis kommunen tillige skulle godkende vejudlægget efter bestemmelsens stk. 2.

Med den foreslåede bestemmelse i stk. 4 præciseres, at kommunen, udover vejtekniske og færdselsmæssige hensyn, kan tage hensyn til, om vejudlægget er i overensstemmelse med planlægningen for området. Præciseringen er i overensstemmelse med gældende praksis.

Til § 12

Det foreslås med stk. 1 tydeliggjort, at private fællesveje på landet som hidtil kan nedlægges eller omlægges uden kommunens samtykke, og at kommunen i forbindelse med en omlægning skal godkende det nye vejudlæg.

Med stk. 2 foreslås tilsvarende tydeliggjort, at kommunen er forpligtet til, jf. bestemmelsens stk. 3, at tage stilling til f.eks. en vejejers anmodning om nedlæggelse eller omlægning af en privat fællesvej på landet efter byreglerne i lovens kapitel 11, hvis den pågældende ikke kan nå til enighed med de vejberettigede herom.

Til § 13

Den foreslåede bestemmelse er ny, men ændrer ikke den gældende retstilstand. Den præciserer – ligesom § 44 i byreglerne - hvilke grundejere, der som udgangspunkt, dvs. uden kommunens mellemkomst, er forpligtet til at vedligeholde og istandsætte en privat fællesvej.

Til § 14

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende lovs § 15, stk. 1-4, med hensyn til kommunens hjemmel og efter omstændighederne pligt til at tage stilling til spørgsmålet om vedligeholdelse og istandsættelse af en privat fællesvej. Regler om proceduren forud for en sådan afgørelse fremgår nu af forslaget § 17.

Til § 15

I den foreslåede bestemmelsens stk. 1 præciseres, at kommunen kun træffer bestemmelse om konkret, aktuel istandsættelse af en privat fællesvej, hvis de forpligtede ikke selv sørger for at holde vejen i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen på vejen.

Det foreslåede stk. 2 viderefører den gældende lovs § 16, stk. 3, for så vidt angår konkret, aktuel istandsættelse. Her præciseres i overensstemmelse med praksis, at kommunen i forbindelse med en beslutning om konkret, aktuel istandsættelse kan træffe bestemmelse om en række forhold, som kommunen vurderer, er nødvendige for, at vejen bliver i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen på vejen. Opregningen er ikke udtømmende.

Forslagets stk. 3 giver – som den gældende lovs § 16, stk. 3, nr. 5 - kommunen hjemmel til at fordele og dermed opkræve udgifter ved et vejsyn, som er afholdt i henhold til anmodning fra en vejberettiget, jf. forslagens § 17, det vil sige i tilfælde, hvor kommunen efter loven har været forpligtet til at afholde vejsynet. Kommunen kan således ikke opkræve udgifter ved vejsyn, som afholdes, hvor kommunen efter forslagens § 17 kunne have valgt at gennemføre en skriftlig høringsprocedure i stedet.

De udgifter ved et vejsyn, som kan kræves betalt af de vejberettigede, er, som efter den gældende lov og praksis, udgifter, der direkte kan henføres til vejsynet. Udgifter til løn til kommunens ansatte for den medgåede tid kan ikke medtages.

Efter den gældende lovs § 16 har kommunen kunnet pålægge hver enkelt vejberettiget grundejer at istandsætte en del af vejen, svarende til den pågældendes del af byrden, eller pålægge en enkelt eller en kreds af vejberettigede grundejere at sørge for at udføre istandsættelsen og opkræve de øvrige grundejeres del af udgifterne hos disse. Dette videreføres i det foreslåede stk. 3.

Som noget nyt foreslås det i stk. 4, at kommunen herudover – lige som efter byreglerne – skal kunne bestemme, at kommunen sørger for at udføre arbejdet og opkræver udgifterne hos grundejerne, hvis kommunen vurderer, at arbejdet har en sådan karakter eller et sådant omfang, at det ikke er hensigtsmæssigt at lade en eller flere af de vejberettigede udføre arbejdet.

Med stk. 5 foreslås indsat en udtrykkelig hjemmel for kommunen til at bestemme, at flere veje, der udgør en færdselsmæssig enhed, skal istandsættes som ét samlet arbejde ved kommunens foranstaltning. Hermed bringes landreglerne også på dette punkt i overensstemmelse med byreglerne.

Til § 16

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende lovs § 16, stk. 3, nr. 3, om fremtidig vedligeholdelse.

Til § 17

Efter den gældende lov har kommunerne ikke kunnet træffe afgørelse om istandsættelse eller vedligeholdelse af private fællesveje på landet uden at afholde vejsyn.

Det foreslås med stk. 1, at kommunen som udgangspunkt – som efter byreglerne - skal kunne vælge mellem at afholde vejsyn/møde eller gennemføre en skriftlig høringsprocedure. Dog skal

kommunen afholde vejsyn, hvis en vejberettiget har anmodet om det, medmindre kommunen inden for de sidste 24 måneder før anmodningen har truffet beslutning om vejens istandsættelse m.v.

Det foreslåede stk. 2 viderefører den gældende lovs § 15, stk. 4.

Det foreslåede stk. 4 viderefører den gældende lovs § 16, stk. 1, om grundejernes ret til på et vejsyn at udtale sig og kommunens pligt til at føre protokol. Dog foreslås bestemmelsen udbygget, så kommunen på et vejsyn eller møde skal gøre notat om indholdet af de oplysninger, der fremkommer, og som er af betydning for kommunens afgørelse, og enten på vejsynet/mødet eller efterfølgende skriftligt og med en høringsfrist på mindst 3 uger skal forelægge grundlaget for kommunens afgørelse for grundejerne. Hermed bringes proceduren i overensstemmelse med de forvaltningsretlige regler om notatpligt (offentlighedslovens § 6) og om partshøring (forvaltningslovens § 19).

I det foreslåede stk. 5 fastsættes kravene til den skriftlige procedure, som kommunerne efter omstændighederne kan vælge at gennemføre i stedet for at afholde vejsyn.

Med det foreslåede stk. 6 præciseres det, at kommunerne først kan træffe afgørelse, når høringsfristerne i stk. 4 eller 5 er udløbet.

Til § 18

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende lovs § 17. Kommunen kan – som hidtil – alene fordele (herunder omfordele) arbejder eller udgifter til arbejder, som kommunen har krævet udført i henhold til lovens bestemmelser.

Til §§ 19-20

De foreslåede bestemmelser viderefører den gældende lovs §§ 18 og 19. Begge bestemmelser vedrører udsættelse af afgørelser om istandsættelse m.v. af en privat fællesvej i situationer, hvor der er uenighed mellem grundejerne om privatretlige forhold af betydning for afgørelsens indhold.

Forslagets § 19 viderefører den gældende lovs § 18 og vedrører situationer, hvor en vejberettiget under sagens forberedelse gør gældende, at behovet for istandsættelse af vejen skyldes uvedkommende færdsel og fremsætter krav om, at der gennemføres hel eller delvis forbud mod en sådan færdsel på vejen.

Spørgsmålet om, hvorvidt der skal gennemføres et forbud mod uvedkommende færdsel, er et privatretligt spørgsmål, som grundejerne (vejeeren og de vejberettigede) må nå til enighed om, og som ellers må afgøres af domstolene på grundlag af eksisterende aftaler om vejrettigheder m.v. Kommunen kan således ikke tage stilling til spørgsmålet.

Trafikministeriet har i brev af 20. januar 1995 (j.nr. 94-4132-13) udtalt, at bestemmelsen ikke direkte løser den situation, at der under en sags forberedelse rejses tvivl om, hvorvidt en grundejer har vejret til vejen. Ministeriet udtrykte dog, at kommunen, hvis der rejses tvivl om en grundejers vejret, vil kunne udsætte afgørelsen under henvisning til denne bestemmelse, hvis den tvivlsomme

vejberettigedes brug af vejen er af betydning for, om – og i hvilket omfang – der skal udføres arbejder på vejen. Ministeriet udtalte i den forbindelse, at formålet med bestemmelsen ikke kun er at få udsat afgørelsen med henblik på at få gennemført et forbud mod uvedkommende færdsel, men også at få afklaret eventuelle privatretlige tvister i relation til en begrænsning af færdslen, om nødvendigt ved at disse indbringes for domstolene, og at kommunen i de tilfælde, hvor sagen ikke udsættes, må tage udgangspunkt i den faktiske brug af vejen.

Forslagets § 20 viderefører den gældende lovs § 19 og vedrører situationer, hvor der er uenighed om gyldigheden eller forståelsen af aftaler eller andre privatretlige bestemmelser om fordelingen af vedligeholdelsesbyrden.

Bestemmelserne er således udtryk for, at private fællesveje grundlæggende er reguleret af (privatretlige) aftaler, og at kommunen ikke i almindelighed kan afgøre tvister mellem grundejerne om forståelsen og gyldigheden af disse.

Også i tilfælde af tvister mellem grundejerne om andre spørgsmål end de, der direkte er omfattet af bestemmelserne i forslagets §§ 19 og 20, og som er af betydning for en afgørelse, som kommunen står over for at skulle træffe, vil kommunen kunne og efter omstændighederne være nødt til at udsætte afgørelsen for at have det nødvendige grundlag for at kunne træffe en rigtig og lovlig afgørelse.

Til § 21

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 er ny. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den foreslåede nye § 15 stk. 4, hvorefter kommunen kan bestemme, at kommunen sørger for at udføre arbejdet og opkræver udgifterne hos grundejerne, hvis kommunen vurderer, at arbejdet har en sådan karakter eller et sådant omfang, at det ikke er hensigtsmæssigt at lade en eller flere af de vejberettigede udføre arbejdet.

Forslagets stk. 2-4 viderefører den gældende lovs § 20. Kommunerne kan med hjemmel i bestemmelsens stk. 2 som hidtil påtage sig både konkrete, aktuelle istandsættelsesarbejder og fremtidige vedligeholdelsesarbejder.

Til § 22

Den foreslåede bestemmelse er ny. Med bestemmelsen får kommunen hjemmel til at opkræve administrationstillæg, når et istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejde udføres af kommunen, jf. § 21. Endvidere giver bestemmelsen kommunen hjemmel til at give grundejerne mulighed for at betale udgifterne til arbejder, som kommunen sørger for at udføre, over et tidsrum på op til 15 år. På begge punkter bringes landreglerne hermed i overensstemmelse med byreglerne, jf. forslagets §§ 53 og 54.

Til §§ 23-24

Med forslaget videreføres vintervedligeholdelseslovens § 8 og §§ 14, 16 og 17 for så vidt angår private fællesveje og fællesstier på landet. Som noget nyt foreslås det dog, at et påbudt vintervedligeholdelsesarbejde, der fordeles efter lovens § 18, stk. 2 (mellem de vejberettigede i forhold til deres brug af vejen), skal fordeles efter denne brug om vinteren.

Som ved vintervedligeholdelseslovens bestemmelser forudsættes det, at kommunen i almindelighed kun træffer bestemmelse om vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje på landet, hvis der foreligger en væsentlig trafikal interesse i, at den pågældende vej kan befærdes, eller hvor der opstår uoverensstemmelser mellem de vejberettigede. Der henvises til bemærkningerne til vintervedligeholdelseslovens § 8, jf. lov nr. 140 af 25. marts 1970 (lovforslag nr. 10, fremsat den 8. oktober 1969, Tillæg A sp. 431 ff.).

Til § 25

Den foreslåede bestemmelse, hvorefter kommunen skal udarbejde en fortegnelse over private fællesveje og udlagte private fællesveje, svarer til den gældende lovs § 21.

Til § 26

Den foreslåede bestemmelses stk. 1 og 2 viderefører den gældende lovs § 23. Den sproglige ændring fra "vejudlæg" til "vejudlæg og tildeling af vejrettigheder" er en konsekvens af den ændrede brug af begrebet, vejudlæg, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.5. og bemærkningerne til § 10, nr. 7. Ændringen medfører ikke realitetsændringer.

I bestemmelsens stk. 3 foreslås indsat en udtrykkelig hjemmel for kommunen til - som vilkår for at tildele vejret til en eksisterende privat fællesvej - at bestemme, at grundejere, der opnår vejret, skal afholde en del af ikke afskrevne udgifter til vejens anlæg og hidtidige vedligeholdelse, og/eller ved deklaration forpligte sig til at afholde en forholdsmæssig del af udgifterne til vejens fremtidige vedligeholdelse m.v. Hensigten hermed er at udelukke tvivl om, at sådanne vilkår kan være saglige og lovlige.

Kommunen har også i henhold til praksis efter den gældende lov kunnet stille vilkår som nævnt i stk. 3, nr. 1. Bestemmelsens stk. 3, nr. 1, er således alene en præcisering af gældende ret.

Bestemmelsen i stk. 3, nr. 2, foreslås indsat, fordi der i praksis har vist sig behov for, at kommunen efter omstændighederne kan betinge tildelingen af en vejret af, at den pågældende påtager sig at deltage i den fremtidige vedligeholdelse m.v. af vejen.

Det er privatvejslovens ordning, at det er ejerne af de ejendomme, der grænser til en privat fællesvej og som har vejret, der skal sørge for vejens vedligeholdelse m.v., og som kommunen ved afgørelser om istandsættelse kan pålægge at deltage i udgifterne hertil. Ejere af ejendomme, som har vejret til en vej, men som ikke ejer en ejendom, der grænser til vejen, har således som udgangspunkt ingen pligt til at deltage i vedligeholdelsen. Kommunen kan derfor kun inddrage sådanne grundejere i istandsættelsen, hvis deres brug af vejen medfører et særligt slid på den, eller de er forpligtede til at deltage i henhold til aftale (servitut). For at der er tale om et særligt slid, kræves efter praksis, at der

er tale om færdsel af en anden karakter eller sammensætning end færdslen til de tilgrænsende ejendomme, f.eks. tung trafik på en vej, som af de tilgrænsende grundejere udelukkende bruges til personbiltrafik. Uden en servitutretlig forpligtelse vil ejerne af ikke tilgrænsende ejendomme kun sjældent kunne inddrages ved istandsættelse efter krav fra kommunen, og de vil ikke have nogen forpligtelse til at deltage i den løbende vedligeholdelse, som grundejerne foretager.

Med et vilkår efter bestemmelsens nr. 2 kan kommunen sikre, at den eller de grundejere, der tildeles vejret, men som ikke ejer en ejendom, der grænser til den pågældende vej, forpligtes til at deltage i den fremtidige istandsættelse og vedligeholdelse af vejen, uanset om denne sker privatretligt eller i henhold til kommunens afgørelse efter lovens kapitel 9.

Det vil som hidtil være kommunen, der vurderer, om der i det konkrete tilfælde skal stilles vilkår som de nævnte.

Til §§ 27-31

De foreslåede bestemmelser, der ligesom § 26 vedrører vejudlæg, viderefører den gældende lovs §§ 24-28.

Til § 32

Forslaget erstatter den gældende lovs § 29 om udstykning m.v.

Den gældende lovs § 29, stk. 1, gentager kravet i udstykningslovens § 18 om, at udstykning, matrikulering og arealoverførsel kun må foretages, hvis alle de derved fremkommende parceller lovligt har adgang enten direkte til offentlig vej eller med kommunens godkendelse har adgang til en anlagt eller udlagt privat fællesvej.

Denne bestemmelse foreslås med § 32, stk. 1, udbygget med tilfælde, hvor der sker sammenlægning. Herved bringes bestemmelsen i overensstemmelse med udstykningslovens § 20, og det tydeliggøres, at bestemmelsen gælder alle situationer, hvor der er tale om adgang for ”nye ejendomme”.

Den gældende lovs § 29, stk. 2 og 3, indeholder hjemmel for kommunen til at stille vilkår i forbindelse med en godkendelse efter bestemmelsens stk. 1.

Uanset formuleringen har disse bestemmelser efter Vejdirektoratets og tidligere Transportministeriets praksis alene givet hjemmel for kommunen til at stille udlægsmæssige betingelser. Kommunen kan således ikke stille krav om, at en udstykker m.v. skal afholde udgifter til anlæg af en udlagt privat fællesvej, eller til anlægsmæssige forbedringer af en allerede anlagt privat fællesvej, som godkendes som adgang for den udstykkede ejendom. Kommunen kan i forbindelse med godkendelsen bestemme, at den pågældende vej skal anlægges, istandsættes osv. Men – hvis udstykkeren ikke ønsker at afholde udgifterne til arbejdet, og han ikke kan opnå en aftale med grundejerne om fordeling af udgifterne – skal kommunen fordele udgifterne mellem grundejerne i overensstemmelse med de relevante bestemmelser herom i privatvejsloven, hvis udstykkeren anmoder kommunen om det, jf. lovens § 42.

Vejlovgivningen bygger på det princip, at en udstykker selv må skaffe adgang fra udstykkede parceller til offentlig vej. Det forhold, at han evt. kan få adgang direkte til en offentlig vej eller via en eksisterende privat fællesvej, anses som en fordel. Og denne fordel vurderes at burde modsvares af, at udstykkeren som vilkår for kommunens godkendelse af, at han kan benytte en udlagt eller allerede anlagt privat fællesvej som adgang, kan pålægges at afholde udgifter også til anlæg og til anlægsmæssige forbedringer.

Det foreslås derfor i stk. 4, at kommunerne får udtrykkelig hjemmel til at stille vilkår over for en udstykker m.v., om for egen regning at foretage sådanne anlægsmæssige forbedringer ved en allerede anlagt vejs udstyr m.m., som kommunen vurderer, er nødvendiggjort af, at vejen fremover også skal benyttes som adgang til de nye parceller.

Tilsvarende foreslås der i stk. 5 indsat en udtrykkelig hjemmel for kommunen til at stille vilkår om anlæg af nye private fællesveje, hvis dette er nødvendigt for at sikre en hensigtsmæssig vejbetjening af de nye parceller

Det er ikke hensigten med det foreslåede stk. 4, at kommunen også skal kunne pålægge en udstykker m.v. at foretage almindelige istandsættelsesarbejder, som ejerne af de tilgrænsende grunde med vejret under alle omstændigheder skulle have udført.

Til § 33

Den foreslåede bestemmelse om proceduren for vejudlæg viderefører den gældende lovs § 31. Efter forslaget skal et udlægsprojekt dog offentliggøres på kommunens hjemmeside i forbindelse med høringen og ikke som efter den gældende lovs § 31, stk. 1, nødvendigvis fremlægges på kommunekontoret eller andet bekvemt sted for borgerne.

Hvis kommunen vælger også at fremlægge projektet på kommunekontoret eller andet bekvemt sted for borgerne, bør det sikres, at indsigelsesfristen fremgår.

Den gældende lovs § 31, stk. 2 og 3, der giver kommunen hjemmel til efter omstændighederne at gennemføre en skriftlig høringsprocedure i stedet for at offentliggøre et udlægsprojekt, foreslås med § 33, stk. 2 og 3, ændret, så kredsens af parter, der skal høres, er de grundejere, der berøres af projektet, og hvis rettigheder fremgår af tingbogen.

Hermed bringes kredsens af de, der skal høres i overensstemmelse med kredsens af de, der skal høres individuelt, jf. bestemmelsens stk. 1, ligesom det vurderes, at kredsens hermed bringes i overensstemmelse med den kreds, der som parter skal høres efter de almindelige forvaltningsretlige regler.

Til § 34

Den foreslåede bestemmelse om virkningerne af, at et areal er omfattet af et fremlagt eller offentliggjort projekt, svarer til den gældende lovs § 32.

Til § 35

Forslaget viderefører den gældende lovs § 34, stk. 1, og stk. 3-5. Dog skal offentliggørelser om udfærdigelse af vejfortegnelser og om godkendelse eller foretagelse af vejudlæg m.v. efter forslagets stk. 1 ske på kommunens hjemmeside, og ikke nødvendigvis i lokale blade, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.6.

Efter den gældende lovs § 34, stk. 2, skal kommunen som vejmyndighed give meddelelse til kommunens bygningsmyndighed om udfærdigelse af vejfortegnelser og om godkendelse eller vedtagelse af vejudlæg.

Denne bestemmelse foreslås ikke medtaget i den nye lov, idet det vurderes, at det må være op til kommunerne som forvaltningsretlige enheder selv at bestemme, hvordan de forskellige myndhedsområder sikres det nødvendige kendskab til afgørelser truffet af andre områder i kommunen.

Til §§ 36-38

De foreslåede bestemmelser om retsvirkningerne af vejudlæg svarer til den gældende lovs §§ 35 - 37.

Til §§ 39-40

De foreslåede bestemmelser om vejanlæg efter krav fra kommunen og om erstatning i den forbindelse svarer til den gældende lovs §§ 39-40.

Til § 41

Forslagets stk. 1 og 3 viderefører den gældende lovs § 41, stk. 1 og 2. Det foreslåede stk. 2, hvorefter kommunen i forbindelse med godkendelse af et detailprojekt efter forhandling med politiet kan bestemme, at der skal etableres færdselsregulering eller færdselsindskrænkning på vejen er ny, men er alene en præcisering af gældende ret.

Til § 42

Den foreslåede bestemmelses stk. 1-3 viderefører den gældende lovs § 42.

Det foreslåede stk. 4 er indsat som konsekvens af, at der med forslagets § 32, stk. 4 og 5, gives kommunerne hjemmel til at stille også anlægsmæssige vilkår i forbindelse med sin godkendelse af, at nyudstykkede m.v. ejendomme får adgang ad en privat fællesvej eller udlagt privat fællesvej. Bestemmelsen har til formål, at undgå, at en udstykker m.v., over for hvem kommunen har stillet anlægsmæssige vilkår, kan kræve, at kommunen fordeler udgifterne hertil mellem ejerne af de tilgrænsende ejendomme efter bestemmelserne i lovens kapitel 9.

Til § 43

Med den foreslåede bestemmelse fastslås, i hvilke tilfælde, vejudlæg efter anden lovgivning kan erstatte vejudlæg efter reglerne i §§ 26-32, jf. §§ 33 og 35. Baggrunden for bestemmelsen er at undgå unødigt dobbeltadministration.

Forslagets stk. 1, viderefører den gældende lovs § 43, stk. 1, nr. 1 og 2.

Bestemmelsen foreslås dog udbygget til også at omfatte tilfælde, hvor den kommune, der er vejmyndighed, endeligt har udlagt det pågældende areal som privat fællesvej eller fællessti ved en ekspropriationsbeslutning efter lovens § 72, stk. 3, eller efter kapitel 5 i lov om offentlige veje. Også i sådanne tilfælde vurderes der at være tale unødigt dobbeltadministration, hvis kommunen efter at have truffet ekspropriationsbeslutning også skulle godkende vejudlægget efter privatvejslovens bestemmelser.

Tilføjelsen om, at der også skal være opnået vejrettigheder til vejene, er indsat som konsekvens af den ændrede brug af begrebet ”vejudlæg”, jf. bemærkningerne til forslaget § 10, nr. 7.

Til §§ 44-45

Den foreslåede § 44 afløser den gældende lovs § 57, stk. 1, hvorefter det er ejerne af de ejendomme, der grænser til en privat fællesvej, der skal sørge for at holde vejen i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og størrelse, herunder at holde vejen forsynet med forsvarligt afløb.

Efter § 57, stk. 1, i den gældende lov er det uden betydning, om den pågældende grundejer har vejret til vejen.

Hvis grundejerne ikke opfylder deres forpligtelser efter bestemmelsen, kan kommunen efter § 57, stk. 2, kræve vejen istandsat. Kommunen kan i den forbindelse enten bestemme, at de enkelte grundejere skal sørge for at udføre en nærmere angiven del af arbejdet, eller at arbejdet skal udføres som et samlet arbejde under kommunens kontrol. Hvis kommunen vælger, at arbejdet skal udføres som et samlet arbejde, skal kommunen i henhold til den gældende lovs § 62, stk. 1, i almindelighed fordele udgifterne til arbejdet mellem ejerne af de tilgrænsende ejendomme med vejret til vejen efter vejbidragslovens § 11-12.

Ejeren af en ejendom, der grænser til en privat fællesvej, er således efter gældende lov forpligtet til at sørge for at vedligeholde vejen, uanset om han har vejret til den, og kan – hvis han ikke lever op til sin forpligtelse - af kommunen påbydes at sætte en nærmere angiven del af vejen i stand, jf. § 57, stk. 2. Derimod vil den pågældende – hvis han ikke har vejret - ikke kunne pålægges nogen del af udgiften, hvis kommunen bestemmer, at vejen skal istandsættes som et samlet arbejde.

Denne forskel har givet anledning til misforståelser i kommunerne, og har løbende givet anledning til henvendelser, herunder klager fra grundejere, der ikke kan forstå og acceptere, at kommunen kan pålægge dem at istandsætte en del af en privat fællesvej, som de mener eller som de måske endda kan dokumentere ikke at have vejret til.

Kredsen af forpligtede grundejere efter § 57, stk. 1, er fastlagt ud fra en formodning om, at ejerne af de ejendomme, der grænser til en privat fællesvej, har vejret til den. Den samme formodning må der imidlertid være tale om ved et samlet arbejde. Det forekommer derfor svært at begrunde den forskellige behandling, som de gældende regler anviser i de to situationer.

Derfor foreslås det i forslaget § 44, at det kun er ejere af ejendomme, der grænser til en privat fællesvej og som har vejret til den, der skal sørge for at holde vejen i god og forsvarlig stand, og som kommunen derfor kan påbyde at istandsætte en nærmere angiven del af vejen som et enkeltstående arbejde efter forslaget § 45, stk. 3, og 47.

Spørgsmålet om, hvorvidt en konkret grundejer har vejret til en privat fællesvej, er som udgangspunkt et privatretligt spørgsmål, som afhænger af de indgåede aftaler m.v. Spørgsmålet må derfor som udgangspunkt afgøres ved, at vejejerer og den pågældende må nå til enighed. Ellers må det afgøres af domstolene.

En vejret kan imidlertid være tildelt på offentligt grundlag, f.eks. ved nedklassificering af en offentlig vej til privat fællesvej, jf. vejlovens § 23. I så fald vil det ved hjælp af oplysningerne i denne sag kunne dokumenteres, hvem der har vejret til vejen.

Som hidtil må det formodes, at ejerne af ejendomme, der grænser til en privat fællesvej også har vejret til den. Men i tilfælde, hvor en grundejer kan dokumentere, at han ikke har vejret, eller hvor kommunens undersøgelser, jf. det almindelige undersøgelsesprincip, viser, at den pågældende ikke har vejret, skal kommunen ikke kunne påbyde vedkommende at istandsætte en del af vejen, jf. forslaget § 45, stk. 3, og § 47.

Hermed bringes reglerne om enkeltstående arbejder i overensstemmelse med reglerne om fordeling af udgifter til istandsættelsesarbejder, der udføres som samlede arbejder.

Det bemærkes i den forbindelse, at den gældende lovs § 62, stk. 2, ikke foreslås videreført. Efter denne bestemmelse skal kommunen i tilfælde, hvor der ikke er enighed mellem grundejerne om, at en eller flere grundejere ikke har vejret, henvise grundejerne til at få spørgsmålet afklaret ved domstolene, og fordele udgifterne til et samlet arbejde mellem ejerne af samtlige ejendomme, der grænser til vejen.

Med § 45, stk. 1 foreslås det præciseret, at kommunen – ligesom på landet, jf. forslaget § 14, stk. 1, - skal tage stilling til, om en privat fællesvej er i god og forsvarlig stand, hvis en vejberettiget gør gældende, at dette ikke er tilfældet.

Endvidere foreslås det med § 45, stk. 2, præciseret, at kommunen kun, hvis de forpligtede ikke opfylder deres forpligtelse efter forslaget § 44, bestemmer, i hvilket omfang og på hvilken måde en privat fællesvej med tilhørende afløb konkret skal istandsættes.

Efter forslaget § 45, stk. 3, kan kommunen, som efter den gældende lovs § 57, stk. 2, bestemme, at de enkelte forpligtede skal udføre en nærmere bestemt del af arbejdet, og hvornår dette skal være afsluttet.

Med forslaget § 45, stk. 4, der viderefører den gældende lovs § 57, stk. 2, for så vidt angår kommunens hjemmel til at bestemme, at en privat fællesvej skal istandsættes som et samlet arbejde

under kommunens kontrol, foreslås det præciseret, at dette kan ske, hvis istandsættelsen har en sådan karakter eller et sådant omfang, at det ikke kan anses for hensigtsmæssigt at lade de forpligtede udføre en nærmere bestemt del af arbejdet. Dette kan f.eks. være tilfældet, hvor kommunen vurderer, at der skal udlægges nyt bærelag eller slidlag på en vej eller en del af en vej, som flere ejendomme grænser til.

Forslagets § 45, stk. 5, viderefører den gældende lovs § 57, stk. 3.

Forslagets § 45, stk. 6, viderefører den gældende lovs § 57, stk. 4. Dog foreslås denne bestemmelses sidste punktum ikke medtaget. Idet bestemmelsen, ligesom de øvrige bestemmelser i den gældende lovs kapitel 10 og forslagets kapitel 9 alene omfatter konkrete, aktuelle istandsættelsesarbejder, vurderes tilføjelsen at være overflødig og nærmest misvisende.

Det er ikke med udeladelsen hensigten at ændre på det forhold, at kommunen ved en afgørelse om istandsættelse af flere veje, der udgør en færdselsmæssig enhed under ét, vil kunne bestemme, at en del af arbejdet skal udføres nu og her, mens andre dele af arbejdet først skal udføres inden for de nærmeste år.

Til § 46

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende lovs § 60.

Til § 47

Den foreslåede bestemmelse er ny. Med stk. 1 foreslås det præciseret, at kommunen kan påbyde de forpligtede at istandsætte den del af vejen, der ligger nærmest ved den pågældendes ejendom. I tilfælde, hvor der ligger ejendomme på begge sider af vejen, vil der typisk være tale om arealet ud for den pågældende ejendom til vejmidten.

Ejere af tilgrænsende vandarealer, der ikke er ansat til ejendomsværdi, og ejere af tilgrænsende offentlige og private fællesveje kan ikke pålægges at istandsætte nogen del af vejen. Dette svarer til praksis efter den gældende lov, jf. princippet i vejbidragslovens § 5, stk. 1 (forslagets § 50).

Den del af en privat fællesvej, der ligger ud for sådanne vand- og vejarealer, vil kommunen fortsat kunne pålægge ejerne af de ejendomme, der ligger nærmest arealet, at istandsætte.

Den gældende lov indeholder alene særlige procedureregler for samlede arbejder; ikke for påbud om enkeltstående arbejder. Dette har i praksis vist sig uheldigt, idet kommunerne i mange tilfælde ikke er opmærksomme på forpligtelsen til at foretage partshøring efter de almindelige forvaltningsretlige regler, herunder forvaltningslovens § 19.

Det foreslås derfor med § 47, stk. 2 og 3, at kommunen skal gennemføre en skriftlig høringsprocedure med en høringsfrist på mindst 3 uger, og at kommunen først herefter kan træffe afgørelse. Hermed indføres en procedure svarende til den skriftlige procedure i forbindelse med et samlet arbejde, jf. den gældende lovs § 59, stk. 2, og lovforslagets § 48, stk. 4.

Med bestemmelsens stk. 4 forslås som noget nyt, at en grundejer kan forlange, at et istandsættelsesarbejde, som kommunen agter at påbyde den pågældende at udføre, udføres som et samlet arbejde, jf. forslaget § 55, stk. 1, hvis arbejdet omfatter særlige elementer, der har væsentlig betydning for andre forpligtede, f.eks. brønde, trafik- eller hastighedsregulerende foranstaltninger. Formålet med bestemmelsen er at undgå, at enkelte grundejere, hvis ejendom tilfældigvis grænser til en del af vejen, hvor sådanne særlige elementer er placeret, bliver urimeligt økonomisk belastet i forhold til de øvrige grundejere på vejen.

Spørgsmålet om, hvilke grundejere, der skal inddrages i fordelingen af udgifterne til det samlede arbejde, må bero på en konkret vurdering af, hvilke grundejere, der har fordel af det pågældende arbejde. Vurderingen foretages af kommunen. Omfatter arbejdet eksempelvis istandsættelse af bump, chikaner eller andre trafikregulerende eller hastighedsnedsættende foranstaltninger, som alle grundejere på en given vej eller del af en vej har gavn af, vil kommune således kunne bestemme, at samtlige grundejere, hvis ejendom grænser til den pågældende vej eller del af vejen skal inddrages i udgiftsfordelingen.

Til § 48

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende lovs § 59 og indeholder procedureregler for afgørelser om samlede istandsættelsesarbejder.

Til § 49

Forslaget viderefører den gældende lovs § 62, stk. 1, om fordeling af udgifter ved samlede arbejder.

Til § 50

Det forslås med bestemmelsen – i overensstemmelse med det almindelige princip, som kommer til udtryk i vejbidragslovens § 5 - præciseret, at der ved fordeling af udgifter til samlede arbejder, ses bort fra vandarealer, der ikke er ansat til ejendomsværdi, samt offentlige veje og private fællesveje, og at en kort blind privat fællesvej efter omstændighederne kan behandles som en ejendom, der grænser til vejen, så det bidrag, der vedrører den korte private fællesvej, fordeles mellem ejerne af de ejendomme, der grænser til den korte private fællesvej efter reglerne i forslaget § 51. Præciseringen svarer til den gældende retstilstand.

Til § 51

Den foreslåede bestemmelse viderefører vejbidragslovens §§ 11 og 12, som er de bestemmelser, kommunen efter den gældende lovs § 61, stk. 1, fordeler udgifterne til et samlede arbejde efter.

Til § 52

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende privatvejslovs § 58, stk. 1. Hvis der er ejere af andre ejendomme end de tilgrænsende, der har brugt vejen på en måde, som efter kommunens vurdering i særlig grad har medført slid på vejen, og kommunen derfor finder, at den pågældende

skal deltage i udgifterne til en konkret istandsættelse, præciseres det i bestemmelsens stk. 2, at kommunen forlods skal pålægge den pågældende et passende særligt bidrag, før de øvrige udgifter fordeles mellem grundejerne, jf. forslaget §§ 49 og 51.

Til § 53

Efter den gældende lovs § 62, stk. 3, kan kommunen ved opgørelsen af udgifter til samlede arbejder, der er udført af kommunen i henhold til en afgørelse om et samlet arbejde, medregne administrationstillæg og eventuelle udgifter til sagkyndig bistand efter vejbidragslovens § 4, stk. 5.

Kommunen kan ikke efter den gældende lov medregne administrationstillæg m.v., hvor kommunen efterfølgende udfører arbejder, som den har påbudt grundejerne at udføre som enkeltstående arbejder, men som grundejerne ikke udfører rettidigt eller tilfredsstillende.

Med forslaget § 53 foreslås bestemmelsen i den gældende lovs § 62, stk. 3, jf. vejbidragslovens § 4, stk. 5, videreført, idet indholdet af sidstnævnte bestemmelse foreslås præciseret og indskrevet i bestemmelsen.

Da det ikke forekommer rimeligt, at grundejere, der sidder et påbud overhørigt – i modsætning til grundejere, som ved kommunens afgørelse pålægges udgifter til et samlet arbejde – ”slipper” for at betale administrationstillæg, foreslås det samtidig, at kommunen også i andre tilfælde, hvor kommunen forestår et arbejde for grundejernes regning, skal have hjemmel til at opkræve administrationstillæg m.v.

Efter forslaget kan der, som efter praksis i henhold til den gældende lovs § 62, stk. 3, jf. vejbidragslovens § 4, stk. 5, medregnes et administrationstillæg på 9 pct. af istandsættelsesudgiften uden dokumentation. Herudover kan der medregnes udgifter efter regning til eventuel sagkyndig bistand til ikke-administrationsopgaver, f.eks. projektering.

Administrationsudgifter kan højst medregnes med et beløb, der svarer til 9 pct. af udgifterne til istandsættelsen.

Udgifter til eksternt tilsyn med istandsættelsesarbejder anses som administrationsudgifter. Hvis der benyttes sagkyndig bistand til at føre tilsyn med et istandsættelsesarbejde, kan udgiften hertil enten medtages efter regning eller som en del af administrationstillægget.

Til § 54

Den foreslåede bestemmelse, hvorefter kommunen kan tillade, at grundejerne betaler udgifter til arbejder, som kommunen sørger for at udføre, over et tidsrum på op til 15 år, viderefører den gældende lovs § 62, stk. 4. Dog foreslås det, at det til enhver tid skyldige beløb skal forrentes med en årlig rente svarende til den diskonto, der på tidspunktet for beslutningen om afdragsordningen er fastsat af Danmarks Nationalbank med et tillæg på 2 pct.

Efter den gældende lovs § 62, stk. 4, har kommunen kunnet fastsætte renten.

Til § 55

Den foreslåede bestemmelse om kommunens udførelse af et samlet arbejde viderefører den gældende lovs § 61, idet det dog i forslaget stk. 1 præciseres, at kommunen *skal* sørge for at udføre istandsættelsesarbejder, der skal udføres som samlede arbejder, for grundejernes regning.

Til § 56

Den foreslåede bestemmelse er ny. I stk. 1 præciseres, at et samtykke eller en tilladelse efter bestemmelserne i forslaget kapitel 10 er offentligretlige tilladelser, der er udtryk for, at almene offentligretlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte. For at kunne udnytte en sådan tilladelse skal modtageren have ret til det i forhold til vejens ejer og de vejberettigede.

Med 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, dog således at kommunen i særlige tilfælde skal kunne forlænge fristen efter forslaget stk. 3.

Hermed er det hensigten at undgå, at grundejere søger og får tilladelse til f.eks. at etablere færdselsregulering på en privat fællesvej på et tidspunkt, hvor de færdselsmæssige forhold ikke er til hinder for det, men først etablerer reguleringen på et langt senere tidspunkt, hvor forholdene har ændret sig, så tilladelsen ikke ville være givet.

Til § 57

Forslagets stk. 1-3 viderefører den gældende lovs § 44, stk. 1-3.

Der er ikke i den gældende lov hjemmel for kommunen eller politiet til for grundejernes regning at fjerne færdselsmæssige foranstaltninger, der er etableret uden det nødvendige samtykke efter § 44, stk. 3. En sådan hjemmel findes derimod i den gældende lovs § 49, stk. 3, som vedrører anden brug end færdselsmæssig brug af en privat fællesvej.

Dette har givet flere kommuner anledning til at behandle sager om genstande, som grundejere har anbragt på private fællesveje med henblik på at regulere færdslen, efter lovens § 49 i stedet for efter lovens § 44.

Der foreslås derfor med stk. 4-6 indført hjemmel for kommunen, og om nødvendigt for politiet, til at fjerne foranstaltninger, der er etableret og ændringer af foranstaltninger, der er foretaget af grundejerne uden det nødvendige samtykke efter forslaget § 57, stk. 1, for de pågældendes regning.

Med formuleringen ”om nødvendigt” er det hensigten at tilkendegive, at politiet alene forudsættes at fjerne foranstaltninger, der er til fare for færdslen.

Til § 58

Den foreslåede bestemmelse er ny. Der henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.7.

Efter vejlovens § 23 bestemmer kommunen, hvilke nye kommuneveje der skal anlægges, og hvilke bestående kommuneveje, der skal nedlægges. Denne bestemmelse giver samtidig hjemmel for kommunen til at beslutte at optage private fællesveje som kommuneveje. Med bestemmelsen i stk. 1 fastslås en forpligtelse for kommunen til løbende at vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at den bør optages som offentlig. Bestemmelsen medfører ikke i sig selv nye pligter for kommunerne, men er en præcisering af de overvejelser, som kommunerne allerede i dag forudsættes at gøre sig med hensyn til den retlige status af de veje, som ligger i kommunen. Spørgsmålet om en vej skal være kommunevej eller privat fællesvej beror på kommunens skøn, først og fremmest over vejens betydning for den almene færdsel. Hvis det må lægges til grund, at en vej overvejende anvendes til færdsel, der ikke har ærinde til eller betjener ejendomme ved den pågældende vej, bør en sådan vej i almindelighed være offentlig.

Med forslaget's stk. 2 foreslås det, at en kommune, der afslår en anmodning fra grundejerne om samtykke til at afspærre en privat fællesvej, jf. § 57, stk. 1, fordi vejen er af væsentlig betydning for den almene færdsel, skal optage vejen som offentlig, hvis den gennemgående kørende færdsel på vejen udgør mere end 50 pct. af den samlede kørende færdsel. Bestemmelsen erstatter den gældende lovs § 58, stk. 2, hvorefter kommunen, hvis den afslår en ansøgning fra ejerne af de tilgrænsende ejendomme (de vejberettigede) om indførelse eller opretholdelse af forbud mod gennemgående færdsel, og denne færdsel i særlig grad medfører slid på vejen, skal afholde en til dette særlige slid svarende del af udgifterne ved vejens vedligeholdelse og istandsættelse.

Det er i praksis vanskeligt at afgøre, om den gennemgående færdsel på en privat fællesvej medfører et særligt slid og i givet fald kvantificere og omsætte dette slid til en andel af udgifterne til vedligeholdelse og istandsættelse. Der foreslås derfor en mere enkel regel om, at kommunen under de omstændigheder, som bestemmelsen angiver, skal optage den pågældende vej som offentlig.

Ved gennemgående færdsel sigtes til færdsel, der er uvedkommende i forhold til den færdsel, som den pågældende private fællesvej primært må antages at være beregnet for, dvs. færdsel der ikke har ærinde til eller i øvrigt betjener de tilgrænsende ejendomme, og heller ikke er lokaltrafik i området. Det sidste kan være relevant, hvis den pågældende private fællesvej indgår i et afgrænset net af flere private fællesveje.

Da forpligtelsen til at optage en given privat fællesvej som offentlig alene gælder under de omstændigheder, som bestemmelsen angiver, bliver en overtagelse kun aktuel, hvis kommunen afslår grundejernes ansøgning om samtykke til afspærring af vejen af hensyn til den almene færdsel.

En kommune kan efter en vurdering af en privat fællesvejs betydning for den almene færdsel som hidtil beslutte at optage den pågældende vej som offentlig, uden at beslutningen er baseret på konkrete trafikanalyser og uden at det kan begrunde et erstatningskrav over for kommunen.

Hvis kommunen afslår en anmodning fra grundejerne om samtykke til afspærring af vejen af hensyn til den almene færdsel, og der ikke kan opnås enighed med grundejerne om en anden løsning af det trafikale problem, som har givet anledning til ansøgningen om afspærring af vejen, kan det blive relevant at gennemføre nærmere trafikanalyser med henblik på at få fastslået andelen af den gennemgående kørende færdsel. Det forudsættes, at sådanne analyser i givet fald gennemføres ved kommunens foranstaltning.

Til § 59

Den foreslåede bestemmelse vedrører belysning og viderefører den gældende lovs § 45 for så vidt angår private fællesveje.

Til § 60

Forslaget viderefører den gældende lovs § 46, hvorefter bestemmelserne i vejlovens § 103, stk. 1, og § 104 om fremspringende bygningsdele og om tankanlæg, samt bestemmelserne i vejlovens § 108 og § 111 om vejskilte og færdselstavler m.v. samt om hegn mod vej finder tilsvarende anvendelse.

Om anvendelse af § 60, jf. vejlovens § 111 med henblik på at forhindre brug af ulovlige overkørsler m.v., henvises til bemærkningerne vedrørende lovforslagets §§ 62-65.

Til § 61

Den foreslåede bestemmelse vedrører beplantning og viderefører den gældende lovs § 47.

Til §§ 62-65

De foreslåede bestemmelser viderefører den gældende lovs § 48, der henviser til reglerne i vejlovens kapitel 6 om benyttelse af overkørsler og overgange m.v. De relevante bestemmelser i vejlovens kapitel 6 foreslås dog indsat i privatvejsloven.

Det har været overvejet, om der - ligesom i forslaget § 57 - skulle indsættes hjemmel for kommunen og om nødvendigt politiet til at fjerne overkørsler, der er etableret eller ændret uden det nødvendige samtykke efter § 62 og til at foretage foranstaltninger med henblik på at forhindre brug af en overkørsel på anden måde end tilladt efter § 63.

Der vurderes imidlertid ikke at være behov for en sådan hjemmel. Kommunen kan med hjemmel i forslaget § 60, jf. vejlovens § 111 - når det skønnes påkrævet af vejtekniske eller færdselsmæssige grunde - bestemme, at der på ejendomme, der grænser til en privat fællesvej skal opsættes og vedligeholdes hegn mod vejen og om nødvendigt bestemme, hvordan hegnet skal udformes. Udgifterne til opsætning og vedligeholdelse af hegnet afholdes af grundejerne, jf. pkt. 58 i Ministeriet for offentlige arbejders cirkulære af 6. december 1985 om lov om offentlige veje.

Til § 66

Forslaget erstatter den gældende lovs § 49, hvorefter der kræves samtykke fra kommunen til "særlig brug" af arealer af private fællesveje.

Efter § 49, stk. 2, i den gældende lov skal kommunen – for at kunne give tilladelse - indhente samtykke fra grundejerne, hvis tilladelsen omfatter en brug, der indvirker på vejens hidtidige karakter eller på færdselsforholdene.

Kravet om grundejersamtykke blev indsat i privatvejsloven ved lov nr. 587 af 20. november 1975 med henblik på at klargøre, at en sådan særlig brug ikke kunne ske alene med kommunens og politiets samtykke.

Kravet har imidlertid i praksis givet anledning til stor usikkerhed og mange misforståelser, både med hensyn til, hvem der som grundejere skal indhentes samtykke fra, og med hensyn til, om kommunens tilladelser, hvortil der er indhentet grundejersamtykke, umiddelbart kan udnyttes til at den tilladte brug. Endvidere har kravet om grundejersamtykke i enkelte tilfælde forhindret kommuner i at give tilladelse til en sådan brug, uanset at almene, offentligretlige hensyn ikke har været til hinder herfor.

Efter praksis er kommunens tilladelser efter bestemmelsen – som kommunens tilladelser efter de øvrige bestemmelser i kapitel 10 – offentligretlige tilladelser. Uanset grundejersamtykke er der ikke nødvendigvis gjort op med spørgsmålet om, hvorvidt modtageren har ret til at udnytte tilladelsen.

Kravet om grundejersamtykke foreslås på den baggrund ikke medtaget i forslaget § 66.

Kommunerne vil som efter den gældende lovs § 49 skulle forhandle spørgsmålet om tilladelse til brug af en privat fællesvej til andet end færdselsmæssige formål med politiet.

Til § 67

Forslaget viderefører den gældende lovs § 49, stk. 4, hvorefter vejlovens § 101 om indhentelse af kommunens tilladelse til opgravning m.v. af vejarealer, finder tilsvarende anvendelse.

Til § 68

Den foreslåede bestemmelses stk. 1, 3 og 4 viderefører den gældende lovs § 50, stk. 1-3, om nedlæggelse og omlægning af ledninger samt anbringelse og flytning af masterækker, lysstandere og lignende i og på private fællesveje med kommunens tilladelse. Dog præciseres det, at bestemmelsen også gælder tilbehør til ledninger m.v.

Med stk. 2 foreslås indsat en udtrykkelig bestemmelse om, at kommunen skal betinge en tilladelse efter stk. 1, af, at ledningsejeren 1) yder vedkommende grundejere erstatning for evt. skade ved anlæggets anbringelse eller tilstedeværelse samt ved eftersyn og istandsættelse af det, 2) retablerer vejreal og arbejdsareal efter endt arbejde, 3) fjerner overflødiggjorte ledninger m.m. uden omkostninger for grundejerne, og 4) på grundejernes anmodning fjerner sine ledninger m.m. uden omkostninger for grundejeren, hvis vejen nedlægges. Bestemmelsen svarer til sædvanlig praksis.

Til § 69

Den foreslåede bestemmelses stk. 1 og 3 viderefører den gældende lovs § 51, stk. 1 og 3.

I stk. 2 foreslås, at kommunen skal betinge tilladelser efter bestemmelsens stk. 1 på samme måde som tilladelser efter § 68, stk. 1.

Til § 70

Forslaget viderefører den gældende lovs § 52 om afholdelse af udgifter til arbejder på ledninger i eller over private fælleseje og udlagte private fællesveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med anlæg, regulering, istandsættelse og vedligeholdelse eller omlægning af vejen, og om udførelse af sådanne arbejder (gæsteprincippet) m.v.

Til § 71

Den foreslåede bestemmelse er ny. Med bestemmelsen præciseres, at private fællesveje i overensstemmelse med gældende ret ikke må nedlægges eller omlægges uden kommunens tilladelse.

Til § 72

Forslaget viderefører den gældende lovs § 53.

Bestemmelsens stk. 3 om fremskaffelse af anden vejadgang er omskrevet, men der er ikke hermed tilsigtet nogen realitetsændring. Anden vejadgang kan således fortsat fremskaffes ved ekspropriation. Hvor der er tale om (også) at fremskaffe anden vejadgang i et område, der administreres efter privatvejslovens byregler, kan dette også ske ved, at kommunen foretager vejudlæg og tildeler vejret til den udlagte vej eller ved at kommunen tildeler vejret til en eksisterende privat fællesvej efter forslaget § 26, stk. 2, nr. 2.

Til § 73

Forslaget viderefører og præciserer den gældende lovs § 54, stk. 1-2, om høringsproceduren forud for en afgørelse om nedlæggelse eller omlægning af en privat fællesvej.

Dog skal den foreløbige beslutning efter forslaget offentliggøres på kommunens hjemmeside i forbindelse med høringen og ikke som efter den gældende lovs § 54, stk. 1, nødvendigvis offentliggøres i lokale blade, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.6.

I bestemmelsens stk. 2 foreslås det endvidere, at kommunen i forbindelse med høringen alene skal oplyse om indholdet af de bestemmelser, der er relevante i det konkrete tilfælde.

Til § 74

Der har i praksis vist sig tilfælde, hvor det er forekommet meningsløst, at kommunen skal følge proceduren i den gældende lovs § 54, stk. 1-2, der videreføres ved forslaget § 73. Der har været

tale om nedlæggelse eller omlægning af korte ”blinde” veje med ganske få tilgrænsende ejendomme, og som ingen andre grundejere kunne formodes at have vejret til.

Som noget nyt foreslås det derfor, at kommunen får hjemmel til at undlade at offentliggøre en foreløbig beslutning om nedlæggelse eller omlægning af en privat fællesvej efter § 73, hvis kommunen vurderer, at beslutningen kun har betydning for ganske få grundejere. Det foreslås, at kommunen i sådanne tilfælde i stedet alene skal partshøre de berørte grundejere individuelt og med en indsigelsesfrist på mindst 3 uger.

Til § 75

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende lovs § 54, stk. 3, dog således, at fristen for at kræve spørgsmålet om en privat fællesvejs opretholdelse indbragt for taksationsmyndighederne nedsættes fra 8 til 4 uger, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.8.

Til § 76

Forslaget viderefører den gældende lovs § 55 om fordeling af udgifter ved behandling af sager om nedlæggelse og omlægning af private fællesveje.

Til §§ 77-78

De foreslåede bestemmelser viderefører den gældende lovs § 56 om nedlagte vejarealer og om berigtigelse af matrikel og tingbog.

Til § 79

Forslaget viderefører vintervedligeholdelseslovens § 7 idet kravet om offentliggørelse af beslutninger om vintervedligeholdelse og renholdelse, i lokale blade dog erstattes af et krav om offentliggørelse på kommunens hjemmeside, jf. de almindelige bemærkninger, pkt. 2.6.

Til §§ 80-81

De foreslåede bestemmelser viderefører og præciserer vintervedligeholdelseslovens §§ 11-12 om snerydning og glatførebekæmpelse for så vidt angår private fællesveje i byer m.v.

Til § 82

Den foreslåede bestemmelse viderefører vintervedligeholdelseslovens § 13 om renholdelse for så vidt angår private fællesveje i byer m.v. Dog foreslås grundejernes pligt til at feje færdselsarealer, der er asfalteret, brolagt, flisebelagt eller i øvrigt overfladebehandlet, ændret til en pligt til at feje

eller på anden måde renholde sådanne arealer. Ændringen skal ses i lyset af udviklingen omkring brug af løvsugere og lign.

Til § 83

Forslaget viderefører vintervedligeholdelseslovens § 10 om kommunens udførelse af grundejernes pligter for så vidt angår private fællesveje i byer m.v.

Til § 84

Forslaget viderefører vintervedligeholdelseslovens § 14 om grundejernes overdragelse af deres pligter til vintervedligeholdelse og renholdelse for så vidt angår private fællesveje i byer m.v. Det foreslås dog, at en grundejer skal kunne overdrage udførelsen af sine pligter til vintervedligeholdelse m.v. til en juridisk person, herunder en virksomhed eller grundejerforening, og ikke som hidtil alene til en fysisk person bosat i vedkommende ejendom eller i nærheden af den.

Til §§ 85-86

De foreslåede bestemmelser om kommunens tilsyn med grundejernes overholdelse af pligter til vintervedligeholdelse og renholdelse viderefører vintervedligeholdelseslovens § 16-17 for så vidt angår private fællesveje i byer m.v.

Til § 87

Den foreslåede bestemmelses stk. 1-2 og stk. 4-7 viderefører den gældende privatvejslovs § 7, stk. 1-5, og vintervedligeholdelseslovs § 19 om klageadgang.

Med stk. 6 præciseres, at kun afgørelser, som ikke fuldt ud giver den pågældende medhold, skal forsynes med klagevejledning.

Forslagets stk. 3 viderefører den gældende privatvejslovs § 10, stk. 2, om transportministerens adgang til at fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser efter privatvejsloven.

Det foreslåede stk. 8 er nyt. Med bestemmelsen foreslås indsat en bemyndigelse for transportministeren til at fastsætte regler om betaling af gebyr for behandling af klager efter bestemmelsens stk. 1 og 2.

Til § 88

Forslaget viderefører den gældende lovs § 7, stk. 6, om søgsmål.

Til § 89

Forslaget viderefører den gældende lovs § 10, stk. 1, om transportministerens adgang til at delegere sine beføjelser efter loven.

Til § 90

Forslaget viderefører den gældende lovs § 8 om erstatningsfastsættelse m.v.

Til § 91

Forslaget viderefører den gældende lovs § 64 om afholdelse af erstatninger.

Til § 92

Forslaget viderefører den gældende lovs § 63 om nægtelse af at godkende udstykning.

Til § 93

Forslaget viderefører den gældende lovs § 66 om bortfald af servitutbestemmelser.

Til § 94

Forslaget viderefører den gældende lovs § 65 a om betingelser, knyttet til tilladelser eller godkendelser efter loven.

Til § 95

Den foreslåede bestemmelse erstatter den gældende lovs § 68, stk. 4, hvorefter politiet ”yder de i loven omhandlede myndigheder bistand efter regler, som fastsættes efter forhandling mellem transportministeren og justitsministeren”. Sådanne regler er ikke fastsat.

Efter forslagens § 95 vil politiet skulle yde kommunerne bistand i forbindelse med udførelsen af kommunernes opgaver efter loven, jf. § 2, stk. 1, nr. 6 i lov nr. 444 af 9. juni 2004 om politiets virksomhed.

Til § 96

Forslaget viderefører den gældende lovs § 66 a om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler.

Til § 97

Forslaget viderefører den gældende lovs § 67 og vintervedligeholdelseslovens § 20 for så vidt angår straf for overtrædelse af bestemmelser og pligter m.m. efter loven.

Til § 98

Forslaget viderefører den gældende privatvejslovs § 68, stk. 1-3, om berigtigelse og tvangsbøder.

Til § 99

Forslaget viderefører den gældende lovs § 65 og vintervedligeholdelses § 18 om pant og fortrinsret.

Til § 100

Det foreslås, at loven træder i kraft den2010. Ikrafttrædelsestidspunktet er fastsat bl.a. under hensyn til, at loven i vidt omfang viderefører bestemmelserne i den gældende privatvejslov.

Til § 101

Loven erstatter den gældende privatvejslov, som derfor foreslås ophævet ved lovens ikrafttræden.

Med bestemmelsen i stk. 2 foreslås, at regler, der er fastsat i henhold til hidtil gældende regler i privatvejsloven, forbliver i kraft, indtil de afløses af regler, fastsat efter denne lov. Der er ikke umiddelbart behov for at ændre regler udstedt i henhold hidtil gældende regler som følge af lovforslaget.

Med bestemmelsen i stk. 3 foreslås, at sager, der ved lovens ikrafttræden verserer i en kommune eller som er indbragt for Vejdirektoratet eller taksationsmyndighederne, færdigbehandles efter reglerne i den hidtidige lov.

Til § 102

Den foreslåede bestemmelse er en overgangsregel, der indebærer, at offentligretlige tilladelser, jf. lovens § 56, stk. 2, som før lovens ikrafttræden er givet af kommunen efter bestemmelser i den hidtidige lov, bortfalder, hvis det arbejde, som tilladelsen vedrører, ikke er påbegyndt inden 2 år efter, at loven er trådt i kraft. Hvis arbejdet bliver aktuelt på et senere tidspunkt, skal der således søges tilladelse på ny efter lovens bestemmelser

Til § 103

Den foreslåede bestemmelse indeholder de konsekvensændringer af lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje, der følger af, at bestemmelserne i denne lov vedrørende private fællesveje og private veje er indarbejdet i dette lovforslag.

Til § 104

Loven gælder ligesom den nuværende privatvejslov ikke for Færøerne og Grønland.