

## **UDKAST**

til

### **Forslag**

til

#### **Lov om ændring af færdselsloven**

(Fjernelse af køretøjer, regulering af færdslen ved akutte hændelser, fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, forbud mod standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje)

### **§ 1**

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som senest ændret ved lov nr. 534 af 27. marts 2021, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 28, *stk. 3, 2. pkt.*, indsættes efter »midterrabat«: », skillerabat«.

**2.** I § 42, *stk. 5*, indsættes som *3. pkt.*:

»Tilsvarende gælder uden for tættere bebygget område, hvor der for et nærmere afgrænset område, der særligt egner sig hertil, kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse.«.

**3.** I § 90, *stk. 1*, indsættes som *2. pkt.*:

»Ved øvrige pludseligt opståede hændelser på motorveje og motortrafikveje, som er til fare for færdslen, kan vejmyndigheden eller vej- eller broejeren foretage den fornødne regulering af færdslen.«

**4.** I § 123, *stk. 2*, indsættes efter »statsvej«: », herunder når køretøjet henstår akut trafikfarligt«.

**5.** I § 123, *stk. 2*, indsættes som *2. og 3. pkt.*:

» Tilsvarende kan A/S Storebælt og A/S Øresund som vejere foranledige et køretøj fjernet, som henstår på et vejareal ejet af selskaberne. Reglerne i § 123, *stk. 4-5*, finder tilsvarende anvendelse på fjernelser foranlediget af A/S Storebælt og A/S Øresund.«

6. I § 123, stk. 7, indsættes efter »ejerer«: », klageadgang«, og efter »for«: »fjernelse og«.

## § 2

I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, som ændret ved lov nr. 175 af 21. februar 2017 og lov nr. 2082 af 21. december 2020, foretages følgende ændringer:

1. I § 31, stk. 1, nr. 1, udgår »reglerne i lov om offentlige veje kapitel 4« og i stedet indsættes: »§ 47«.

2. Efter § 83 indsættes:

»§ 83 a. Kommunalbestyrelsen kan indgå aftale med grundejerne af en vejstrækning om, at kommunen udfører de vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, der skal udføres efter § 79, stk. 1, for grundejernes regning. «

3. I § 99 a, stk. 2, udgår « 21 » og 83 ændres « til: »§ 83 og § 83 a«.

## § 3

Loven træder i kraft den 1. april 2022.

## *Bemærkninger til ændringslovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### ***Indholdsfortegnelse***

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets hovedpunkter*
  - 2.1. *Fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer fra statsvej*
    - 2.1.1. *Gældende ret*
    - 2.1.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.2. *A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer*
    - 2.2.1. *Gældende ret*
    - 2.2.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.3. *Regulering af færdslen ved pludseligt opståede hændelser på motorveje og motortrafikveje*
    - 2.3.1. *Gældende ret*
    - 2.3.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.4. *Forbud mod standsning og parkering i skillerabat*
    - 2.4.1. *Gældende ret*
    - 2.4.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.5. *Fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område*
    - 2.5.1. *Gældende ret*
    - 2.5.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.6. *Serviceordninger vedrørende vintervedligeholdelse og renholdelse*
    - 2.6.1. *Gældende ret*
    - 2.6.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
3. *Konsekvenser for FN's verdensmål*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
5. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
6. *Administrative konsekvenser for borgerne*
7. *Miljømæssige konsekvenser*
8. *Forholdet til EU-retten*
9. *Hørte myndigheder og organisationer*
10. *Sammenfattende skema*

#### ***1. Indledning***

Med forslag til ændring af lov nr. 1324 af 21. november 2018 om bekendtgørelse af færdselsloven (herefter færdselsloven), jf. lovforslagets § 1, er hensigten først og fremmest at skabe bedre rammer for en effektiv, hurtig og sikker rydning efter færdselsuheld, andre hændelser som tabt gods samt fjernelse af henstillede køretøjer på de centrale færdselsårer i form af statsvejene og landets øvrige

motorveje samt motortrafikveje. Ændringerne vil gavne både færdselssikkerheden og sikkerheden for de personer, som arbejder på vejene, ligesom de vil være til gavn for fremkommeligheden på veje, som betjener de største trafikmængder.

For at opnå dette indeholder forslaget en klar hjemmel for Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene til at fjerne køretøjer, som henstår akut trafikfarligt. Særligt på motorvejene er det afgørende, at der sker en hurtig fjernelse af køretøjer, som henstår i kørespor, da de udgør en akut fare for følgeulykker. En hurtig og effektiv fjernelse vil også medvirke til en genoprettelse af fremkommeligheden på den berørte vejstrækning.

Det foreslås også at give A/S Storebælt og A/S Øresund kompetence til at foranledige køretøjer, som henstår på et vejareal ejet af selskaberne, fjernet, idet disse vejarealer, Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen ikke er statsveje med Vejdirektoratet som vejmyndighed, men private infrastrukturanlæg. Herved sikres der mulighed for en mere effektiv fjernelse i de tilfælde, hvor det hensatte køretøjs ejer ikke selv rekvirerer vejhjælp, eller ikke gør det inden for rimelig tid.

I forbindelse med Vejdirektoratets udrykninger til akutte, trafikfarlige hændelser på de danske motorveje og motortrafikveje, f.eks. ved fjernelse af køretøj fra kørespor, fjernelse af tabt gods eller reparation af store slaghuller, har der i de senere år været et antal alvorlige påkørsler af afspærringsvogne og mandskab.

For at forbedre færdselssikkerheden og sikkerheden for de personer, der håndterer akutte hændelser på motorveje og motortrafikveje, er der behov for, at vejmyndigheden eller vejejerer kan regulere færdslen, herunder fastsætte en midlertidig lavere hastighedsgrænse, mens arbejdet står på.

Med lovforslaget indføres der også et forbud mod standsning og parkering i skillerabat.

Endelig foreslås det, at der uden for tættere bebygget område, for et nærmere afgrænset område, der er særligt egnet hertil, kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse. Forslaget skal forstås i sammenhæng med regeringens fokus på at sikre en øget adgang til at fastsætte lavere lokale hastighedsgrænser dér, hvor der er et lokalt behov herfor.

Med forslag til ændring af lov nr. 175 af 21. februar 2017 om private fællesveje (herefter privatvejsloven), jf. lovforslagets § 2, er formålet at tilvejebringe et aftalegrundlag for kommunerne og grundejerne om at indgå aftaler om vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver af de private fællesveje.

Vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje i byer og bymæssige områder er en del af de forpligtelser, der kan følge med ved at være grundejer op af sådanne veje.

Der har tidligere været en praksis i visse af landets kommuner, at kommunerne mod betaling har indgået aftale med grundejere om, at kommunerne forestod vintervedligeholdelse og renholdelse af

private fællesveje i byer og bymæssige områder for grundejernes regning. Disse aftaler har også været kendt som serviceordninger.

Imidlertid har Ankestyrelsen i en konkret udtalelse af 13. juni 2017 vurderet, at der ikke er hjemmel i kommunalfuldmagtsreglerne for kommunalbestyrelserne til at indgå sådanne serviceordninger, hvorfor sådanne serviceordninger blev underkendt, da privatvejsloven heller ikke indeholder nogen hjemmel til, at kommunerne kan indgå aftaler med grundejerne.

Udtalelsen fra Ankestyrelsen medførte, at kommunerne måtte ophæve de indgåede aftaler.

Der er med nærværende lovforslag udarbejdet en hjemmel for kommunerne til at indgå aftaler med grundejerne om, at kommunen mod betaling kan stå for udførelsen af de vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, der skal udføres efter privatloven.

## ***2. Lovforslagets hovedpunkter***

### ***2.1. Fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer fra statsvej***

#### ***2.1.1. Gældende ret***

Færdselsloven indeholder regler for politiets fjernelse af køretøjer, der henstår på et af færdselsloven omfattet område. Hvis et køretøj henstår på statsvej, kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet. Disse regler fremgår af færdselslovens § 123.

Det følger således af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, havarerede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan vejmyndigheden foranledige det fjernet. Ifølge § 6, stk. 1, i lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1520 af 27. december 2014 (vejloven), er transportministeren vejmyndighed for statsvejene. Administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 2.

Det følger af § 123, stk. 4, at køretøjet efter fjernelse skal bringes til den opbevaringsplads, som politiet eller vejmyndigheden anviser, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De udgifter til transport og opbevaring, som politiet har afholdt, påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter

påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Ifølge § 123, stk. 5, påhviler det politiet eller vejmyndigheden at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde oplysninger om, at køretøjet, hvis det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 6. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet.

Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 5 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123, stk. 5. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen. Dog har ejeren i 1 år fra salgsdatoen krav på udbetaling af overskuddet med fradrag af de udgifter, der er forbundet med transporten, opbevaringen og salget.

Efter § 123, stk. 7, kan transportministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af meddelelsen til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Det følger desuden af færdselslovens § 124, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 4 og 5.

Sådanne nærmere regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer. Det fremgår i den forbindelse af bekendtgørelsens § 2, at et køretøj som udgangspunkt bringes til politiets opbevaringsplads. Hvis køretøjets fører eller ejer anviser anden lovlig opbevaringsplads, bringes køretøjet dog til denne anviste plads, hvis afstanden til denne er højst 20 km, eller den ligger nærmere end politiets opbevaringsplads.

Endelig findes der cirkulære nr. 74 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

Færdselslovens § 123, stk. 2, som er Vejdirektoratets hjemmel til at fjerne køretøjer, blev indsat ved lov nr. 1738 af 27. december 2016.

Formålet med lovændringen, følger af bemærkningerne til lovforslaget i LFF 2016-11-9 nr 60, hvoraf fremgår følgende:

*”Formålet med lovforslaget er endvidere at give vejmyndigheden for statsvejene mulighed for at fjerne køretøjer, der henstår på statsveje, og som ikke er akut trafikfarlige. Efter gældende ret er det alene politiet, der har denne kompetence. Lovforslaget medfører en mere effektiv udnyttelse af statens ressourcer, idet vejmyndigheden for statsvejene herefter også vil kunne fjerne køretøjer, der henstår på statsveje, og som ikke er akut trafikfarlige.”*

Endvidere fremgår det af lovbemærkningerne, at:

*”Det foreslås, at vejmyndigheden for statsvejene får hjemmel til at fjerne køretøjer, der ikke umiddelbart er akut trafikfarlige, herunder f.eks. udbrændte biler, stjålne køretøjer, der sættes i nødspor efter brug og biler, der er løbet tør for benzin og efterlades i nødsporet m.m.”*

*”Lovforslaget vedrører endvidere ikke køretøjer, der er henstillet på en så trafikfarlig måde, at de straks skal fjernes, som f.eks. køretøjer, der står på tværs af vejbanen el.lign. på grund af færdselsuheld. Disse akut trafikfarlige køretøjer har Vejdirektoratet i dag mulighed for at fjerne under henvisning til almindelige nødretsbetragtninger. Det vil Vejdirektoratet fortsat have med den foreslåede ændring.”*

Det må på den baggrund forstås, at færdselslovens § 123, stk. 2, finder anvendelse på henstillede eller havarerede køretøjer i nødspor, der ikke giver anledning til akut fare.

Derimod falder køretøjer, som henstår akut trafikfarligt, typisk i kørespor, uden for området for færdselslovens § 123, stk. 2. Vejdirektoratet har således ikke udtrykkelig hjemmel i medfør af bestemmelsen til at fjerne disse køretøjer fra statsvej.

Vejdirektoratet har ifølge bemærkningerne til § 123, stk. 2, mulighed for at fjerne akut trafikfarlige køretøjer under henvisning til ”almindelige nødretsbetragtninger”.

En beslutning om at fjerne et køretøj i medfør af § 123, stk. 2, er en forvaltningsretlig afgørelse, hvorfor der som udgangspunkt skal foretages partshøring af føreren eller ejeren i overensstemmelse med forvaltningslovens, jf. lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014, § 19, stk. 1. Dette følger tillige af § 2, stk. 1, i cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer, som siger, at politiet inden et køretøj fjernes, skal gøre ejeren bekendt med, at køretøjet agtes fjernet, årsagen hertil og hvilke udgifter, ejeren hæfter for, således at vedkommende får lejlighed til at fremkomme med en udtalelse.

Det fremgår direkte af lovbemærkningerne til den gældende § 123, stk. 2, at Vejdirektoratet i forbindelse med fjernelse af køretøjer skal følge de samme procedure- og sagsbehandlingsregler, som gælder for politiet. Ganske vist henvises der alene til reglerne i § 123, stk. 3 og 4, samt til

bekendtgørelse om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer, men det er formodningen, at også cirkulæret finder tilsvarende anvendelse for Vejdirektoratets fjernelse af køretøjer, da langt de fleste procedure- og sagsbehandlingsregler er fastsat i netop cirkulæret.

Henset til den akutte fare som køretøjer omfattet af den foreslåede ændring udgør, vil Vejdirektoratet dog i disse tilfælde kunne fjerne køretøjet straks og uden forudgående partshøring, da fjernelsen af køretøjet som udgangspunkt ikke kan afvente, at køretøjets ejer bliver partshørt.

Det bemærkes hertil, at der i forvaltningslovens § 19, stk. 2, nr. 3, som er gengivet i § 3, stk. 1, i cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer, allerede er en undtagelse til partshøringsforpligtelsen, i tilfælde hvor ejerens interesse i, at sagens afgørelse udsættes, findes at burde vige for væsentlige hensyn til offentlige eller private interesser, der taler imod en sådan udsættelse. En sikring af færdselssikkerheden og trafikafviklingen på statsvejnettet må i den forbindelse vurderes at falde ind under væsentlige hensyn til offentlige interesser.

Endeligt bemærkes det, at retsstillingen ved ændringen sidestilles med tilsvarende forhold i lov om offentlige veje m.v. Efter denne lovs § 81, stk. 3, kan vejmyndigheden og politiet straks og uden forudgående påbud fjerne genstande m.v. som er placeret på det offentlige vejareal for borgerens regning, når genstandene m.v. er til ulempe eller til fare for færdslen. Endvidere følger det af lovens § 70, at efterlader nogen på offentlig vej eller sti affald eller genstande, der kan være til ulempe for færdslen eller er særligt forurenende, kan vejmyndigheden eller politiet lade det efterladte fjerne for den pågældendes regning.

### *2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det er Transportministeriets vurdering, at nødretten hvorefter Vejdirektoratet ifølge bemærkningerne til § 123, stk. 2, har mulighed for at fjerne akut trafikfarlige køretøjer under henvisning til ”almindelige nødretsbetragtninger”, er svært anvendelig i praksis, og der stilles strenge krav til den, der påberåber sig nødret. Heri ligger bl.a., at nødret kun kan påberåbes i helt særlige tilfælde og, at nødret ikke kan påberåbes som en generel hjemmel i myndighedens daglige virke.

Der ses således ikke at være hjemmel for Vejdirektoratet til at fjerne akut trafikfarlige køretøjer i medfør af færdselslovens § 123, stk. 2, ligesom det er tvivlsomt om nødretten kan anvendes – i hvert fald i et omfang, hvor der kan indrettes en fast praksis efter det.

Vejdirektoratet har som vejmyndighed et ansvar for at holde sine veje i god og forsvarlig stand. Udfordringen for Vejdirektoratet er imidlertid, hvis politiet eller beredskabet ikke er til stede ved et uheld eller havari og kan foretage fjernelse af et køretøj, der holder akut trafikfarligt.



Det kan f.eks. være i en situation, hvor et køretøj går i stå pga. motorsvigt og ikke kan køre videre, ved punkteringer eller ved mindre harmonikasammenstød, hvor der ikke er personskade, men hvor køretøjerne ikke kan fortsætte. Her tilkaldes politiet eller beredskabet typisk ikke.

Det er særligt på motorveje, at det er kritisk, hvis køretøjerne holder i køresporet. Af hensyn til både sikkerheden for de implicerede samt for de øvrige trafikanter er der her behov for at agere hurtigt og få flyttet køretøjerne væk fra kørebanen for at undgå følgeuheld. Sådanne køretøjer anses således for at henstå akut trafikfarligt.

Hvis køretøjet alene bugseres til nødsporet på en motorvej for at afværge den umiddelbare akutte fare, skal der ske en ny bugsering herfra på et senere tidspunkt - enten foretaget af ejerens vejhjælp eller Vejdirektoratet.

Det er i den forbindelse Transportministeriets opfattelse, at nødsporet på en motorvej ikke er et sikkert arbejdssted.

Nødsporet anvendes desuden som fremrykningsvej for beredskaberne i nogle situationer og bør derfor som udgangspunkt være fremkommeligt.

Endelig er det mest hensigtsmæssigt at flytte køretøjet til en opbevaringsplads for at sikre køretøjet mod indbrud/hærværk samt for at imødegå evt. miljøforurening ved f.eks. oliespild, som opbevaringspladserne kan håndtere.

Det er derfor Transportministeriets vurdering, at den nuværende sondring mellem akut trafikfarlige og ikke-akut trafikfarlige køretøjer er unødvendig, uhensigtsmæssig og vanskeliggør Vejdirektoratets arbejde i praksis.

På baggrund af ovenstående vurderes der at være et behov for en lovændring, der fastsætter en klar hjemmel for Vejdirektoratet til at udføre opgaven med fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer på den måde, som giver størst sikkerhed for trafikanterne, og som sikrer, at køretøjerne håndteres effektivt og på forsvarlig vis, herunder miljømæssigt korrekt.

Procedure- og sagsbehandlingsreglerne i § 123, stk. 4 og 5, vil finde tilsvarende anvendelse på fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer. Der vil derfor gælde for alle fjernelser foranlediget af Vejdirektoratet, at køretøjet bringes til Vejdirektoratets anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads, jf. § 123, stk. 4, 1. pkt.

Det gælder også for de akut trafikfarlige køretøjer, at når Vejdirektoratet foranlediger et køretøj fjernet fra statsvej, vil Vejdirektoratets afholdte udgifter til transport og opbevaring påhvile føreren. Reglen i bestemmelsens 3. pkt. om ejers (brugers) hæftelse i tilfælde, hvor føreren er ukendt, finder tillige anvendelse, når der er tale om fjernelse af køretøj, som henstår akut trafikfarligt.

Den underretningspligt, der følger af § 123, stk. 5, herunder kravene til de oplysninger, som underretningen skal indeholde, vil ligeledes gælde når Vejdirektoratet har foranlediget indbragt et køretøj, som har henstået akut trafikfarligt.

Hvis lovforslaget vedtages vil transportministeren foranledige, at der foretages revideringer af bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer samt cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer, således at der bl.a. bliver skabt rum for, at en fjernelse af et køretøj i medfør af § 123 kan ske uden forudgående partshøring hvis færdselssikkerhedsmæssige eller trafikafviklingsmæssige hensyn taler for, at fjernelsen skal ske straks. I henhold til § 123, stk. 7, skal dette ske efter forhandling med justitsministeren.

## ***2.2. A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer***

### *2.2.1. Gældende ret*

Færdselsloven indeholder regler for politiets fjernelse af køretøjer, der henstår på et område omfattet af færdselsloven. Hvis et køretøj henstår på statsvej, kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet. Disse regler fremgår af færdselslovens § 123.

Det følger således af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, havarerede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan vejmyndigheden foranledige det fjernet. Ifølge § 6, stk. 1, i lov om offentlige veje, er transportministeren vejmyndighed for statsvejene. Administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 2.

Det følger af § 123, stk. 4, at køretøjet efter fjernelse skal bringes til den opbevaringsplads, som politiet eller vejmyndigheden anviser, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De udgifter til transport og opbevaring, som politiet eller den statslige vejmyndighed har afholdt, påhviler føreren. Er føreren

ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Ifølge § 123, stk. 5, påhviler det politiet eller vejmyndigheden at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde oplysninger om, at køretøjet, hvis det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 6. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet eller den statslige vejmyndighed.

Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 5 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123, stk. 6. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen. Dog har ejeren i 1 år fra salgsdatoen krav på udbetaling af overskuddet med fradrag af de udgifter, der er forbundet med transporten, opbevaringen og salget.

Efter § 123, stk. 7, kan transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af meddelelsen til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Det følger desuden af færdselslovens § 124, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 4 og 5.

Sådanne nærmere regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer. Det fremgår i den forbindelse af bekendtgørelsens § 2, at et køretøj bringes til politiets opbevaringsplads. Hvis køretøjets fører eller ejer anviser anden lovlig opbevaringsplads, bringes køretøjet dog til denne anviste plads, hvis afstanden til denne er højst 20 km, eller den ligger nærmere end politiets opbevaringsplads.

Endelig findes der cirkulære nr. 74 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

Når politiet og Vejdirektoratet fjerner et køretøj i medfør af § 123, stk. 1 og 2, vil køretøjets fører eller ejer kunne klage over afgørelsen til Rigspolitiet henholdsvis Transportministeriet i medfør af det almindelige forvaltningsretlige princip om over-/underordningsforhold.

### *2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Sund og Bælt Holding A/S (Sund og Bælt) er et privatretligt organiseret selskab, der som moderselskab varetager den overordnede styring af aktiviteterne i de 100 pct. ejede datterselskaber, som bl.a. tæller A/S Storebælt, der ejer og driver Storebæltsforbindelsen, og A/S Øresund, der ejer og driver Øresundsmotorvejen, som er tilslutningsanlægget til Øresundsbroen på den danske side.

Uanset, at Sund og Bælt, og herunder A/S Storebælt og A/S Øresund, er 100 pct. statsejede, er selskaberne ikke en del af den offentlige forvaltning og er således ikke vejmyndigheder i vejlovgivningens eller færdselslovens forstand, ligesom selskabernes vejarealer ikke er offentlige broer/veje, men derimod private broer/veje. Som følge heraf er Sund og Bælt, herunder A/S Storebælt og A/S Øresund ikke omfattet af Vejdirektoratets myndighedskompetence i den gældende § 123, stk. 2, og Sund og Bælt og dets datterselskaber har ikke en tilsvarende kompetence i anden lovgivning, der giver selskaberne mulighed for at fjerne havareret køretøjer, som henstår på f.eks. Storebæltsbroen.

Ifølge Sund og Bælt Holding A/S havarerer der årligt ca. 650 køretøjer på Storebæltsbroen, som alle kan udgøre en risiko for færdselssikkerheden og en ulempe for afvikling af trafikken, når disse typisk står henstillet i nødsporet.

I tilfælde, hvor havareret køretøjer står hensat på f.eks. Storebæltsbroen, tager A/S Storebælts medarbejdere i dag kontakt til føreren af køretøjet med henblik på at få klarlagt om føreren har rekvireret vejhjælp. Såfremt føreren ikke har rekvireret vejhjælp, f.eks. fordi føreren ikke er tilmeldt en vejhjælpsordning, vil A/S Storebælt rekvirere vejhjælp, således at køretøjet af trafiksikkerhedsmæssige grunde fjernes hurtigst muligt fra broen. A/S Storebælt har imidlertid ikke mulighed for at fjerne køretøjet for ejerens regning på samme måde som politi eller vejmyndighed, og selskabet afholder derfor i dag selv udgifterne hertil. Alternativt skal selskabet tage kontakt til politiet, hvilket vanskeliggøre genopretningen af trafikafviklingen.

Henstillede køretøjer i nødsporet kan bevirke, at bilisterne sænker farten, når køretøjet passerer, hvilket medfører øget risiko for harmonikasammenstød på broen, der yderligere påvirker fremkommeligheden, da broen må lukke ned i en given tidsperiode for oprydningsarbejdet.

Hertil bemærkes det, at store dele af A/S Storebælts og A/S Øresunds vejarealer er særlig kritisk infrastruktur, der er mindre tilgængelig end statsvejnettet på fastlandet, og som er særligt eksponeret over for lukning i tilfælde af færdselsuheld.

Formålet med lovforslaget er således at skabe mulighed for, at også A/S Storebælt og A/S Øresund som ejer af henholdsvis Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen, og dermed ansvarlig for driften og vedligeholdelsen af vej- og broanlæggene, kan foranledige de i § 123, stk. 1, nævnte køretøjer fjernet fra vejarealerne, idet det efter gældende lovgivning alene er politiet, som har kompetencen. Det vurderes, at der herved sikres en hurtigere og mere effektiv fjernelse af køretøjer,

som henstår til ulempe og fare for færdslen på Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen. Det foreslås på den baggrund, at A/S Storebælt og A/S Øresund får en tilsvarende kompetence som politiet og Vejdirektoratet til at fjerne køretøjer, når disse står henstillet på et af selskaberne ejet vejareal.

A/S Storebælt og A/S Øresund skal i forbindelse med fjernelse af køretøjer fra deres respektive vejarealer følge de samme procedure- og sagsbehandlingsregler, som gælder for politiet og Vejdirektoratet ved disses fjernelse af køretøjer. Dette gælder både i relation til de gældende regler i færdselslovens § 123, stk. 4 og 5, og i relation til de regler, der er fastsat i bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer samt cirkulære nr. 74 af 25. oktober 2021 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

Hvis lovforslaget vedtages, vil transportministeren derfor efter forhandling med justitsministeren foranledige de nødvendige ændringer i de pågældende administrative forskrifter.

Det er ikke hensigten med lovforslaget, at A/S Storebælt og A/S Øresund skal have mulighed for at bortsælge de fjernede køretøjer eller sende disse til ophugning. Dette forudsættes fortsat varetaget af politiet i medfør af § 123, stk. 6. Køretøjerne skal derfor efter en kortere opbevaringstid hos A/S Storebælt og A/S Øresund eller deres entreprenører overdrages til politiet, hvis køretøjet ikke er afhentet af ejeren.

Idet det følger af lovforslaget, at færdselslovens § 123, stk. 4, skal finde anvendelse for A/S Storebælt og A/S Øresund, gælder det også for disse selskabers fjernelse og evt. opbevaring, at udgifter, som selskaberne har afholdt i relation hertil, påhviler føreren. Tilsvarende gælder det, at også ejeren (brugeren) hæfter for betalingen, hvis føreren er ukendt eller ikke betaler efter påkrav medmindre det bliver godtgjort, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

A/S Storebælt og A/S Øresund kan i lighed med politiet og Vejdirektoratet få dækket de ovenfor nævnte udgifter ved politiets salg af eller ved ophugning af køretøjet i det omfang, at salget eller ophugningen af køretøjet indbringer tilstrækkelige midler.

A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer vil have karakter af forvaltningsretlige afgørelser. Denne afgørelsesvirksomhed vil i medfør af lov om offentlighed i forvaltningen, jf. lovbekendtgørelse nr. 145 af 24. februar 2020 (offentlighedsloven), offentlighedslovens § 5, stk. 1, være omfattet af offentlighedsloven, dog således at lovens §§ 11, 12 og 15-17 ikke finder anvendelse. Herudover vil transportministeren efter forhandling med justitsministeren i medfør af forvaltningslovens § 1, stk. 3, fastsætte regler om, at forvaltningsloven helt eller delvist skal gælde i relation til fjernelse af køretøjer, herunder nærmere regler om opbevaring af dokumenter, journalisering og tavshedspligt.

Medmindre køretøjet står henstillet på en akut trafikfarlig måde, hvorfor køretøjets fjernelse skal ske hurtigst muligt og derfor ikke kan afvente, at føreren eller ejeren bliver partshørt over fjernelsen, skal A/S Storebælt og A/S Øresund i lighed med Vejdirektoratet og politiet, foretage en parthøring af føreren eller ejeren i overensstemmelse med reglerne i forvaltningslovens kapitel 5.

Det vil bero på en konkret vurdering fra A/S Storebælts og A/S Øresunds side, om fjernelsen af et køretøj kan afvente, at førerens/ejeren selv foranlediger køretøjet fjernet, typisk via en vejhjælpsordning, eller om selskabet skal iværksætte fjernelsen ud fra hensyn til færdselssikkerheden eller fremkommeligheden.

I og med at A/S Storebælt og A/S Øresund er private selskaber, er der ikke nogen overordnet myndighed, hvortil en fører eller ejer af et køretøj kan rette en klage over fjernelsen af køretøjet. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at der ud fra en retssikkerhedsmæssig betragtning, og for at sikre, at alle trafikanter har den samme retsstilling, uanset fra hvilken vejstrækning man måtte få fjernet sit køretøj, er et behov for at etablere en klageadgang.

Hvis lovforslaget vedtages, vil en sådan klageadgang efter forhandling med justitsministeriet blive tilvejebragt i forbindelse med en ændring af den gældende bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer eller i en evt. ny hovedbekendtgørelse, som skal erstatte den nuværende bekendtgørelse. Transportministeriet forestiller sig, at klageadgangen alene vil skulle angå retlige spørgsmål.

### ***2.3. Regulering af færdslen ved pludseligt opståede hændelser til fare for færdslen på motorveje og motortrafikveje***

#### ***2.3.1. Gældende ret***

Det følger af færdselslovens § 90, stk. 1, at ved vej- og broarbejde samt i tilfælde, hvor der pludseligt opstår skade på vej eller bro til fare for færdslen, kan den vejmyndighed eller den kommunale myndighed, som forestår arbejdet eller fører tilsyn med vejen, eller brobestyrelsen foretage den fornødne regulering af færdslen, herunder anvisning af omkørsel.

Efter § 90, stk. 2, kan transportministeren fastsætte bestemmelser om regulering af færdslen efter stk. 1.

De hændelser, der foreslås indeholdt i 2. pkt., omfatter ikke færdselsuheld, som falder under det kommunale redningsberedskabs ansvarsområde i henhold til lov om beredskab, jf.

lovbekendtgørelse nr. 314 af 3. april 2017 (beredskabsloven), beredskabslovens § 12, f.eks. færdselsuheld hvor der er brand, indeklemte personer eller udslip af farlige stoffer.

Det følger af færdselslovens § 92, stk. 1, at vejmyndigheden for en offentlig vej med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Ved vejmyndighed for offentlig vej, forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej, hvilket vil sige kommunalbestyrelserne for så vidt angår det kommunale vejnet og Vejdirektoratet for så vidt angår det statslige vejnet. Vejmyndigheden (Kommunalbestyrelsen) for en privat fællesvej omfattet af afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015 (privatvejsloven), jf. lovens § 3, stk. 1 og 2, hvilket vil sige private fællesveje i byer og bymæssige områder, kan med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser.

I henhold til § 92 a, stk. 2, træffer politiet afgørelser efter § 42, stk. 4 og 5, og § 43 b, stk. 2, om lokale hastighedsbegrænsninger, for så vidt angår offentlig vej og privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, efter forhandling med vejmyndigheden.

Ifølge § 6, stk. 1, i lov om offentlige veje, er transportministeren vejmyndighed for statsvejene. I praksis vil det sige Vejdirektoratet, idet administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 2.

### *2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Vejdirektoratet har som vejmyndighed for statsvejene sammen med Rigspolitiet indgået en aftale med Falck, der hurtigt kan rykke ud og afhjælpe ved akutte, trafikfarlige hændelser på motorvejene og motortrafikvejene.

I forbindelse med disse udrykninger, har der i de senere år været et antal alvorlige påkørsler af afspærringsvognene og dødsulykker til følge, hvorfor Vejdirektoratet i 2019 nedsatte en arbejdsgruppe med Rigspolitiet, Arbejdstilsynet, Dansk Erhverv, 3F, SOS Dansk Autohjælp og Falck, der skulle identificere mulige løsninger til at forbedre sikkerheden for de folk, der håndterer akutte hændelser på motorveje og motortrafikveje.

Arbejdsgruppen fandt bl.a., at der er et behov for at kunne fastsætte en midlertidig lavere hastighedsgrænse, mens arbejdet står på med at få ryddet op efter den akutte hændelse.

Derudover har Vejdirektoratet peget på behovet for mere generelt at kunne regulere færdslen, når der i forbindelse med disse hændelser arbejdes på motorveje og motortrafikveje.

Det almindelige hjemmelsgrundlag i færdselsloven til at træffe færdselsmæssige bestemmelser for offentlig vej findes i §§ 92-92 a. § 92 tillader vejmyndigheden at træffe bestemmelser med

samtykke fra politiet, og efter § 92 a træffer politiet afgørelse, bl.a. om lokale hastighedsgrænser. Af disse bestemmelser følger således kompetencefordelingen, når der skal træffes færdselsmæssige bestemmelser på offentlig vej, herunder alle landets motorveje og motortrafikveje med få undtagelser.

Vejdirektoratet må som vejmyndighed for statsvejene altså ikke træffe færdselsmæssige bestemmelser, f.eks. forbud mod en færdselsart, overhalingsforbud eller påbudt kørselsretning, uden forinden at have indhentet politiets samtykke. Tilsvarende er det politiet, som skal træffe afgørelse om en lokal hastighedsgrænse, før Vejdirektoratet må nedskilte hastigheden.

På baggrund af den hastende karakter ved de akutte hændelser, er der ikke tid nok til at indhente samtykke fra politiet, eller at afvente at politiet træffer en afgørelse om en lavere lokal hastighedsgrænse. Processen vurderes at være for ufleksibel og omstændelig i praksis i de tilfælde, hvor der skal reageres hurtigt af hensyn til både færdselssikkerheden og fremkommeligheden.

I færdselslovens § 90, stk. 1, findes allerede en undtagelse til kompetencebestemmelserne i §§ 92-92 a, idet vejmyndigheden efter denne bestemmelse har hjemmel til at foretage den fornødne regulering af færdslen ved vej- og broarbejde og ved pludseligt opstået skade på vej eller bro til fare for færdslen.

Vejmyndigheden kan således i medfør af § 90, stk. 1, træffe de nødvendige færdselsmæssige bestemmelser, herunder f.eks. om en lokal hastighedsgrænse, uden at skulle inddrage politiet. Men § 90, stk. 1, indeholder alene hjemmel for vejmyndigheden til at regulere færdslen i de tilfælde, hvor den akutte hændelse er en egentlig skade på selve vejen i form af f.eks. et stort slaghul. Hvis den akutte hændelse er tabt gods, et væltet træ, et havareret køretøj m.v. er det vurderingen, at det falder uden for anvendelsesområdet for § 90, stk. 1, hvorfor de færdselsmæssige bestemmelser, der ønskes truffet i forbindelse med afspærring og oprydning, skal ske i medfør af færdselslovens §§ 92-92 a.

Det bemærkes i forlængelse heraf, at de omtalte akutte hændelser ikke kan anses som vejarbejde, og heller ikke på den baggrund vil være omfattet af § 90, stk. 1.

Det er på denne baggrund Transportministeriets vurdering, at bestemmelsens anvendelsesområde er for snæver, som den er formuleret i dag.

Bestemmelsen vurderes at være uhensigtsmæssig og utidssvarende taget i betragtning, at Vejdirektoratet årligt oplever ca. 12.000 hændelser på statsvejene af akut farlig karakter, hvoraf langt de fleste falder uden for ordlyden og anvendelsesområdet af bestemmelsen. Det er kun en brøkdel af de 12.000 hændelser, som skyldes en skade på selve vejen. Ved f.eks. oprydningsarbejde



efter et trafikuheld eller lignende hændelser af akut karakter, bør regulering af færdslen prioriteres henset til arbejdets allerede farlige karakter.

Det foreslås derfor, at der tilføjes et 2. pkt. i færdselslovens § 90, stk. 1, som udvider anvendelsesområdet for den gældende § 90 stk. 1. Ændringen indebærer således, at akutte hændelser, f.eks. tabt gods, havarerende køretøjer, påkørte dyr og lignende, også bliver omfattet.

Den foreslåede ændring regulerer alene akutte hændelser, der opstår på motorveje og motortrafikveje. For langt størstedelen af disse vejes vedkommende er der tale om statsveje. Herudover er der enkelte motorveje og motortrafikveje med kommunale vejmyndigheder. Et eksempel på en privat vej- eller broej, som vil have adgang til at benytte bestemmelsen er A/S Storebælt som ejer af Storebæltsbroen, på hvilken der løber en motorvej.

Hvis lovforslaget vedtages, vil der blive udarbejdet en ny bekendtgørelse, der særligt regulerer, hvordan der skal afmærkes ved akutte hændelser på motorveje og motortrafikveje, således at reguleringen og afmærkningen deraf ensortes til gavn for trafikanterne. Der vil også blive foretaget relevante ændringer i de allerede eksisterende afmærkningsbekendtgørelser. Disse bekendtgørelser kan udstedes i medfør af den nuværende beføjelseshjemmel i færdselslovens § 90, stk. 2.

## **2.4. Forbud mod standsning og parkering i skillerabat**

### **2.4.1. Gældende ret**

Det følger af færdselslovens § 28, stk. 3, at standsning eller parkering ikke må ske på cykelsti, gangsti eller fortov. Tilsvarende gælder for midterrabat, helleanlæg og lignende. Uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, dog standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov. 1. pkt. gælder ikke cykler og tohjulede knallerter. Det er således tilladt at standse og parkere i skillerabat og yderrabat, men med mulighed for at vejmyndigheden med politiets samtykke med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, kan fastsætte et forbud med lokal afmærkning.

### **2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning**

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

Ovenstående har hidtil været fortolket således, at ”yderrabat” inkluderer den type rabat, der i Vejdirektoratets Vej- og trafikteknisk ordbog bliver betegnet ”skillerabat”, defineret som en rabat til adskillelse mellem færdselsarealer. Det er Transportministeriets opfattelse, at der er forskellige hensyn i forhold til standsning og parkering, alt efter om der er tale om større eller mindre byer. I udgangspunktet har parkering i rabatter ikke givet problemer i mindre byer, mens man i større byer til tider har set kaotiske parkeringstilstande, som kan udgøre en konkret færdselssikkerhedsmæssig risiko såvel som medføre ødelæggelse af anlagte rabatmiljøer, som ikke er tiltænkt parkering. Det er således hensigten med forslaget at imødekomme de forskellige hensyn, hvorfor der indføres et forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Det vil herefter fortsat være tilladt at standse og parkere i yderrabat, idet vejmyndigheden med politiets samtykke med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, kan fastsætte forbud med lokal afmærkning. Der anvendes tavlerne UC 60,5 Standsning på rabat forbudt og UC 60,6 Parkering på rabat forbudt. Begge tavler kan anvendes både som undertavle og som hovedtavle.

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

Ved ”yderrabat” skal forstås et færdselsfrit areal i færdigvejsoverfladen mellem kronekanterne uden for yderste færdselsareal.**2.5. Fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område**

#### *2.5.1. Gældende ret*

Færdselslovens regler om hastighed findes i kapitel 5. Færdselslovens § 42, stk. 1-3, indeholder de generelle hastighedsgrænser, mens stk. 4 og 5 indeholder regler om mulighed for lokalt at fastsætte højere eller lavere hastighedsgrænser end den generelle.

Det følger af færdselslovens § 42, stk. 5, at for en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område.

Bestemmelsen indebærer, at de generelle hastighedsgrænser der er fastsat i færdselslovens § 42, stk. 1-3, kan fraviges, således at der for en vejstrækning kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle. Ligeledes kan der i tættere bebygget område fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle for et nærmere afgrænset område (zone).

Det følger af færdselslovens § 95, stk. 1, nr. 1-4, at transportministeren fastsætter bestemmelser om udformningen og betydningen af: færdselstavler, afmærkning på kørebanen, signalanlæg og anden afmærkning eller indretning på eller ved vej til regulering af eller til vejledning for færdsel.

Det fremgår endvidere af færdselslovens § 95, stk. 3, at transportministeren fastsætter bestemmelser om anvendelse af afmærkning i stk. 1, herunder om indhentelse af samtykke fra politiet.

De nærmere regler for afmærkning af lokale hastighedsbegrænsninger for et nærmere afgrænset område er fastsat af Vejdirektoratet i bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning.

Lokale hastighedsbegrænsninger afmærkes forskelligt afhængigt af, om hastighedsbegrænsningen er fastsat for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område.

Vejstrækninger afmærkes med *C 55 Lokal hastighedsbegrænsning*, medens hastighedsbegrænsninger for et nærmere afgrænset område afmærkes med *E 68 Zonetavle* med lokal hastighedsbegrænsning.

Det følger af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 94, stk. 1, 1. pkt., at *C 55* skal gentages efter alle betydende sideveje højst 50 m efter vejindmundingen og ved accelerationsbaner højst 100 m efter disses afslutning.

Efter bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 136, stk. 1, skal *E 68* opsættes på alle veje, som fører ind i området.

Det fremgår af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 138, stk. 2, at etablering af hastighedszone skal ske efter reglerne i §§ 139-147.

Det følger af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 141, stk. 1, at inden for tættere bebygget område, afmærket med *E 55 Tættere bebygget område*, må der kun etableres zoner med hastigheder på 30 km i timen eller 40 km i timen.

### 2.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det skal som trafikant være trygt og sikkert at færdes i trafikken.

Hastighed er en af de hyppigste ulykkesfaktorer. Regeringen har derfor et stort fokus på adgangen til at fastsætte lavere lokale hastighedsgrænser.

Efter færdselsloven § 42, stk. 5, er det i dag muligt at fastsætte en lavere hastighedsgrænse for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område. En lavere hastighedsgrænse kan dog kun fastsættes for et nærmere afgrænset område inden for tættere bebygget område.

Det er – efter færdselsloven – således ikke muligt at fastsætte lavere hastigheder i nærmere afgrænsede områder uden for et tættere bebygget område.

Transportministeriet er blevet opmærksom på, at der ved en fejl i 2006 er blevet fastsat regler om afmærkning, der tillader skiltning af lokale hastighedsbegrænsninger for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebyggede områder.

I 2006 blev der ved bekendtgørelse nr. 783 af 6. juli 2006 om anvendelse af vejafmærkning således fastsat bestemmelser om afmærkning med *E 68 Zonetavle* med lokal hastighedsbegrænsning uden for tættere bebyggede områder.

Det var blandt andet de kommunale vejmyndigheder, der efterspurgte muligheden for at få fastsat en lavere lokal hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område. Behovet opstod, fordi kommunerne ønskede at begrænse brugen af færdselstavle *C 55 Lokal hastighedsbegrænsning* i områder med flere end to veje, og hvor der typisk er tæt bebyggelse, men en bebyggelse som strækker sig til flere sideveje og længere ud end det egentlige tættere bebyggede område afmærket med færdselstavle for by *E 55 Tættere bebygget område*.

Reglerne i bekendtgørelse nr. 783 af 6. juli 2006 om anvendelse af vejafmærkning, om skiltning med *E 68 Zonetavle* med lokal hastighedsbegrænsning uden for tættere bebygget områder, er blevet videreført og fremgik indtil 12. juni 2021 af bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning § 141, stk. 2 og 3.

I bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning § 141, stk. 2 og 3, fremgik det således, at der uden for tættere bebyggede områder kunne etableres zoner med hastigheder på 40 km i timen eller 50 km i timen, og at der i rekreative områder og sommerhusområder uden for tættere bebyggede områder kunne etableres zoner med hastigheder på 30 km i timen, 40 km i timen eller 50 km i timen.

Bestemmelserne i bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning § 141, stk. 2 og 3, har medført, at der enkelte steder i Danmark, herunder på mindre øer og i sommerhusområder, beliggende uden for tættere bebygget område, har været fastsat en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset området.

Da færdselsloven ikke indeholder hjemmel til, at der kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, har Transportministeriet bedt Vejdirektoratet om at ophæve § 141, stk. 2 og 3, i bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning. Det fremgår således ikke længere, at det er muligt at skilte med en lokal hastighedsbegrænsning for et afgrænset område uden for tættere bebygget område.

Transportministeriet har i den forbindelse henstillet Justitsministeriet til, at skiltning med *E 68 Zonetavle* med lokal hastighedsbegrænsning uden for tættere bebygget område ikke håndhæves.

Transportministeriet har ligeledes bedt Vejdirektoratet om at tage kontakt til Kommunernes Landsforening med henblik på at indgå en dialog om håndteringen af den afmærkning, der er opsat på baggrund af bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning § 141, stk. 2 og 3.

Transportministeriet har – i dialog med Vejdirektoratet og Kommunernes Landsforening – endvidere undersøgt, om der er behov for at tilvejebringe den nødvendige hjemmel i færdselsloven til at fastsætte en lavere hastighedsbegrænsning for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område.

Kommunernes Landsforening har oplyst, at kommunerne fortsat vurderer, at der kan være situationer, hvor det kan være nyttigt at få fastsat lavere hastighedsgrænser for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, og at der derfor bør tilvejebringes den

nødvendige hjemmel i færdselsloven til at fastsætte lavere hastighedsgrænser for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område.

Da der i 1985, ved lov nr. 158 af 24. april 1985 om ændring af færdselsloven (Hastighedsgrænser, køreuddannelse, m.v.), blev indført en mulighed for at fastsætte en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område i tættere bebygget område, var det blandt andet af hensyn til, at der i færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 964/1982, blev peget på, at lokale hastighedsbegrænsninger især bør kunne indføres i afgrænsede boligområder, eventuelt gennem indførelse af hastighedszoner, således at opsætning af færdselstavler begrænses, jf. Folketingstidende 1984-85, tillæg A, spalte 200.

Det er Transportministeriets vurdering, at et lignende behov for at begrænse opsætningen af færdselstavler, gør sig gældende uden for tættere bebyggede områder. Især i de områder, hvor der er tæt bebyggelse, der strækker sig til flere sideveje og længere ud end det egentlige tættere bebyggede område afmærket med færdselstavle for by *E 55 Tættere bebygget område*.

For at imødekomme de særlige og lokale behov, der er for at få fastsat en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebyggede områder, foreslår Transportministeriet, at færdselslovens § 42, stk. 5, ændres, således at der uden for tættere bebygget område også kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle for et nærmere afgrænset område.

Da behovet for at fastsætte en lavere lokal hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område ikke vurderes at være lige så stort som behovet for at fastsætte en lavere lokal hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område inden for tættere bebygget område, foreslås det, at der uden for tættere bebyggede områder kun kan fastsættes en lokal hastighedsbegrænsninger for et nærmere afgrænset område, der særligt egner sig hertil.

Med lovforslaget foreslås det således, at der kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, når vejenes udformning og indretning i området har en sådan karakter, at trafikanterne ikke kan undgå at se en sammenhæng mellem områdets karakter og begrundelsen for skiltningen med *E 68 Zonetavle* med lokal hastighedsbegrænsning.

En lavere hastighedsgrænse end den generelle vil således ikke kunne fastsættes for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, hvis området ikke særligt egner sig hertil. Et område, hvor der løber en lang lige vejstrækning med få tilstødende sideveje langs åbne marker, kan, hvis området ikke er nærmere afgrænset, for eksempel ikke anses for at være egnet til skiltning med *E 68 Zonetavle* med lokal hastighedsbegrænsning.

Et eksempel på, hvor et område vil kunne anses for at være egnet til, at der fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, er afgrænsede områder med flere end to veje med tæt bebyggelse og et vejforløb med vejsving, bakker eller lignende, hvor vejen ikke indbyder til kørsel med høj hastighed. Det kan være på de danske småøer, hvor vejforløbet ofte er smalt, kringlet, og hvor der i forvejen er lave hastigheder.

Områder med begrænset bebyggelse, der ikke er store nok til, at der kan skiltes med færdselstavle for by *E 55 Tættere bebygget område* (blå byer, afmærket med *H 45 Stedtavle*), vil også kunne anses for at være egnet til, at der fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område. Områderne skal være nærmere afgrænset og skal omfatte mindst to vejstrækninger, som primært er sideveje til en mere overordnet vej. Den overordnede vej indgår ikke som en del af det nærmere afgrænsede område.

Afgrænsede rekreative områder og sommerhusområder, er andre eksempler på områder, som ville kunne anses for at være egnet til fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse for et afgrænset område uden for tættere bebygget område.

Der henvises derudover til de begrænsninger i zonernes størrelse, der fremgår af bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning.

## *2.6. Serviceordninger vedrørende vintervedligeholdelse og renholdelse*

### *2.6.1 Gældende ret*

Det følger af privatvejlovens § 1, stk. 1, at 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 almene offentlige hensyn i øvrigt tilgodeses i forbindelse med private fællesveje i byer.

Af privatvejslovens § 1, stk. 2, fremgår det, at de offentlige hensyn varetages af kommunalbestyrelsen, der er forvaltningsmyndighed (vejmyndighed) for private fællesveje og private fællestier.

En privat fællesvej defineres som en vej, gade, bro eller plads, der ikke er en offentlig vej, jf. nr. 1, og som fungerer som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet ligger på, når ejendommene ikke har samme ejer, jf. privatvejsloven § 10, nr. 3.

Privatvejslovens §§ 25-86 er såkaldte byregler, der alene gælder for private fællesveje i byer og bymæssige områder, jf. § 3.

Byreglerne finder således alene anvendelse for private fællesveje i Københavns Kommune og de områder, der efter lov om planlægning er beliggende i byzone eller i et sommerhusområde, jf. § 3, stk. 1, ligesom at kommunalbestyrelsen kan bestemme, at byreglerne skal finde anvendelse i afgrænsede områder i landzone, jf. lov om planlægning, når disse områder har bymæssig karakter eller er planlagt hertil, jf. § 3, stk. 2.

Ejere af ejendomme, der grænser til en privat fællesvej i byer og bymæssige områder, antages som udgangspunkt at have vejret til de private fællesveje og private fællestier, som ejendommen grænser til, jf. privatvejslovens § 44. Ved vejret forstås den ret, som den til enhver tid værende ejer

af en ejendom har over en privat fællesvej eller privat fællessti til at benytte den pågældende private fællesvej eller fællessti som færdselsareal for ejendommen, jf. privatvejslovens § 10, nr. 5.

I medfør af privatvejsloven § 79 kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at ejere af tilgrænsende ejendomme med vejret til vejen skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde hele den private fællesvej.

Disse beslutninger, der træffes for nærmere angivne områder, meddeles og offentliggøres typisk i kommunernes vinterregulativer, som også omfatter kommunevejene og kommunens offentlige stier. Beslutningen efter privatvejslovens § 79 indebærer bl.a., at kommunalbestyrelsen kan føre tilsyn med overholdelsen af de pålagte pligter og meddele påbud i de tilfælde, hvor arbejderne ikke er udført inden for den fastsatte frist.

I henhold til privatvejslovens § 83 kan kommunalbestyrelsen bestemme, at den helt eller delvist overtager udførelsen af de efter privatvejslovens § 79 pålagte pligter for grundejernes regning.

Bestemmelsen gør det muligt for kommunalbestyrelsen at sikre et ensartet og højt niveau af renholdelse og vintervedligeholdelse, hvor det efter kommunalbestyrelsens vurdering er særligt vigtigt. Beslutningen om at benytte bestemmelsen i privatvejslovens § 83 er således ikke i sig selv udtryk for en kritik af grundejernes udførelse af de pålagte arbejder.

I praksis anvendes bestemmelsen ofte på private fællesveje i bytætte områder, omkring strøggader og trafikknudepunkter, hvorved kommunalbestyrelsen sikrer, at disse gader er sneryddet, glatførebekæmpet og renholdt, således at trafikken på vejene kan afvikles sikkert.

Af privatvejslovens § 99 a, stk. 1, følger det, at når vejmyndigheden træffer bestemmelse om, at den sørger for at udføre arbejder for borgernes regning, herunder juridiske personers regning, skal den sikre, at arbejdet udføres billigt muligt. Dette skal ske ved at indhente tre tilbud, medmindre udbudslovgivningen foreskriver en anden fremgangsmåde, eller andet er aftalt.

Af § 99 a, stk. 2, fremgår det, at stk. 1, bl.a. finder anvendelse på de arbejder, som er omtalt i privatvejslovens § 83.

### *2.6.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Flere kommuner og borgere har henvendt sig til Transportministeriet med ønske om, at der tilvejebringes en hjemmel i privatvejsloven, der giver mulighed for, at kommunerne og borgerne kan indgå aftaler om serviceordninger, der omfatter vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje, så grundejerne ikke nødvendigvis selv skal stå for udførelsen af opgaven eller selv skal indgå aftaler med en privat aktør om at udføre opgaven.

Det er på den baggrund Transportministeriets vurdering, at der ikke er argumenter, som taler imod, at kommunerne kan indgå sådanne aftaler med grundejerne. Tværtimod er det ministeriets

forståelse, at de tidligere serviceordninger har været en fordel for den kommunale opgavevaretagelse samt en administrativ lettelse for de private grundejere.

Det foreslås derfor, at der med lovforslaget gives hjemmel til, at kommunalbestyrelsen kan indgå en aftale med grundejerne af en vejstrækning om, at kommunen udfører de vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, der skal udføres efter privatvejslovens § 79, stk. 1, for grundejernes regning.

Forslaget skal ses som et supplement til privatvejslovens nuværende regler om, at kommunalbestyrelsen kan bestemme, at kommunen helt eller delvis sørger for at udføre de pligter, der er pålagt grundejerne efter § 79, for grundejernes regning, jf. § 83.

Såfremt der indgås en aftale, følger det desuden af lovforslaget, at kommunen skal sikre, at arbejdet udføres billigt muligt. Dette skal ske ved at indhente tre tilbud, med mindre udbudslovgivningen foreskriver en anden fremgangsmåde eller andet er aftalt og skal således følge den procedure for konkurrenceudsættelse, der følger af privatvejslovens § 99 a.

### **3. Konsekvenser for FN's verdensmål**

Fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer fra statsvej, A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer fra private broer og veje samt regulering af færdslen ved pludseligt opståede hændelser til fare for færdslen på motorveje og motortrafikveje vurderes at understøtte delmål 3.6., hvorefter at inden 2020 skal antallet af globale dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker halveres. Initiativerne vurderes alt andet lige at kunne medvirke til trafiksikkerheden. Ved den foreslåede ændring om fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer fra statsvej, i en situation hvor et køretøj går i stå pga. af motorsvigt, punktering eller ved mindre harmonikasammenstød, hvor der ikke sker personskade, men hvor køretøjet ikke kan fortsætte, er det særligt kritisk, hvis køretøjet holder i køresporet. Af hensyn til både sikkerheden for de implicerede samt for øvrige trafikanter er der således behov for at agere hurtigt og få flyttet køretøjerne væk fra køresporet for at undgå følgeuheld. Sådanne køretøjer anses derfor for akut trafikfarlige. En klar hjemmel for Vejdirektoratet til at udføre opgaven med fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer på den måde, som giver størst sikkerhed for trafikanterne vurderes således at understøtte delmål 3.6.

Ved den foreslåede ændring om A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer fra private broer og veje vurderes det, at der sikres en hurtigere og mere effektiv fjernelse af køretøjer, som henstår til ulempe og fare for færdslen på Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen. Den foreslåede ændring hvor A/S Storebælt og A/S Øresund får en tilsvarende kompetence som politiet og Vejdirektoratet til at fjerne køretøjer, når disse står henstillet på et af selskabet ejet vejareal, vurderes herefter ligeledes at understøtte delmål 3.6 i forhold til bl.a. genopretningen af trafikken, fremkommeligheden samt trafiksikkerheden.



Ved den foreslåede ændring om regulering af færdslen ved pludseligt opståede hændelser til fare for færdslen på motorveje og motortrafikveje, indebærer ændringen således, at akutte hændelser, f.eks. tabt gods, havarerede køretøjer, påkørte dyr og lignende også bliver omfattet, hvorefter vejmyndigheden eller vej- og broejeren kan foretage den nødvendige regulering af færdslen. Dette vurderes ligeledes at understøtte delmål 3.6 i forhold til trafiksikkerheden.

#### ***4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige***

Det er Transportministeriets vurdering, at forslaget kun har få økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

For så vidt angår lovforslagets § 1, nr. 5, hvorefter A/S Storebælt og A/S Øresund kan fjerne køretøjer på Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen, vurderes det i forhold til den foreslåede klageadgang, at forslaget kun har få økonomiske og administrative konsekvenser for politiet. Dette vurderes på baggrund af oplysningerne fra Sund & Bælt Holding A/S til ministeriet om, at selskabet fjerner omkring 90 køretøjer om året fra Storebæltsbroen, hvorfor det er Transportministeriets forventning, at der vil være meget få klagesager om året. Sund & Bælt Holding A/S har ikke en opgørelse over antallet af havarerede køretøjer på Øresundsmotorvejen.

For så vidt angår lovforslaget § 2, nr. 2 om aftalegrundlaget for kommunerne til indgå aftaler om vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, pålægges de kommunale vejmyndigheder ikke en pligt til at tilbyde serviceordninger, når de forpligtigede grundejere anmoder om det. Lovforslaget kan derimod bidrage til en mere smidig administration, herunder tilsyn, med opfyldelsen af de pålagte pligter, hvorved det mulige administrative merarbejde opvejes af et mindre administrativt arbejde med at behandle klager over manglende udførelse af de pålagte pligter.

Hvis kommunalbestyrelsen vælger at indgå en aftale efter forslaget til § 83 a, vil kommunens direkte og indirekte administrative udgifter i forbindelse med ordningen være udgifter, der afholdes af de ved aftalen forpligtigede grundejere.

Lovforslaget vurderes samlet set ikke at pålægge det offentlige øgede økonomiske eller administrative pligter.

#### ***5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.***

Forslaget vurderes ikke at have negative økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

For så vidt angår lovforslagets §1, nr. 5 om indførsel af hjemmel, således at A/S Storebælt og A/S Øresund som privat bro- og vejejer, kan fjerne køretøjer fra Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen, vurderes det, at der kan være administrative konsekvenser forbundet med A/S Storebælt og A/S Øresunds underretning af ejeren af køretøjet, om hvornår køretøjet er fjernet og hvor det opbevares. De administrative konsekvenser for A/S Storebælt og A/S Øresund vurderes at

være under 4 mio. kr., hvorfor disse vurderes at have meget begrænsede administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Det vurderes, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i lovforslaget.

Med den foreslåede ændring af privatvejslovens § 99 a, jf. lovforslagets § 2 nr. 3, sikres, at de arbejder, der er omfattet af forslaget til § 83 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 2, nr. 2, konkurrenceudsættes.

Kommunen kan således efter vejlovens almindelige regler byde på de konkurrenceudsatte opgaver, hvorfor det ikke kan udelukkes, at kommunerne selv vil kan varetage de nævnte arbejder. Lovforslaget vurderes dog ikke at medføre væsentlige negative konsekvenser for erhvervslivet, idet der vil være tale om konkurrenceudsættes efter privatvejslovens sædvanlige procedure.

## ***6. Administrative konsekvenser for borgerne***

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes at være en positiv administrativ konsekvens for de forpligtende grundejere at indgå serviceordninger med kommunerne om vintervedligehold-og renholdelse af de private fælleveje, da grundejerne ikke nødvendigvis selv skal stå for udførelsen af opgaven eller selv skal indgå aftaler med en privat aktør om at udføre opgaven., jf. lovforslagets § 2.

## ***7. Klima- og miljømæssige konsekvenser***

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

## ***8. Forholdet til EU-retten***

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

## ***9. Hørte myndigheder og organisationer***

Der har været to separate høringer af lovforslaget, idet lovforslaget oprindeligt blev skrevet som to særskilte lovforslag. Transportministeriet har efterfølgende besluttet, at det er hensigtsmæssigt at sammenskrive de to lovforslag, idet begge regulerer vejmyndighedens kompetencer.

Et udkast til lovforslaget om ændring af færdselsloven har i perioden fra den 5. juli 2021 til den 12. august 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Bilbranchen, Danmarks Frie AutoCampere, Dansk Bilforhandler Union, Datatilsynet, DTL – Danske Vognmænd, Forenede Danske Motorejere (FDM), Movia, Rigspolitiet og Sammenslutningen af Danske Småøer. Aarhus Letbane, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Bilbrancheråd, Danske Speditører, Rigsrevisionen, Transporterhvervets Uddannelser. AdvoNordic Advokatfirma, Akademikernes Centralorganisation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen KA, Arriva Danmark, ATP, AUTIG, BAT, BAT-Kartellet, Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Brancheforeningen for Limousinevognmænd, Cabin Union Danmark, Campingbranchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Centralorganisationen af 2010, COWI, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Statistik, Dansk Byggeri, Dansk Campingforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Kørelærer Union, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Parkeringsforening, Dansk Vejforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Den Danske Landinspektørforening, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, DJØF, Domstolsstyrelsen, FOA, Forbrugerrådet, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Frie Danske Lastbilvognmænd, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Fynbus, HK Stat, ITD, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening, Geodatastyrelsen, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Midttrafik, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselkab, Offentligt Ansatte Organisationer, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SLD, Sydtrafik, Sund og Bælt Holding, Taxinævnet i Region Hovedstaden, Trafikforbundet og Trafikselkaberne i Danmark.

Et udkast til lovforslaget om ændring af lov om private fællesveje har i perioden 23. november 2020 til 18. december 2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatsamfundet, Brancheforeningen Danske Advokater, COWI, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv - Høringssager, Danske Boligadvokater, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Vejforening, Danske Boligadvokater, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Regioner, De praktiserende landinspektører, Den Danske Dommerforening, Den danske landinspektørforening, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Fritidshusejernes Landsforening, Geodatastyrelsen, Grundejeren.dk, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring - Roskilde Universitet, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening KL, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Parcelhusejernes Landsforening, Sammenslutning af Danske Småøer, Udviklingsselskabet By & Havn og Sund & Bælt Holding A/S.

## 10. Sammenfattende skema

### Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter  (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør ”ingen”)	Negative konsekvenser/merudgifter  (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør ”ingen”)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ringe økonomisk konsekvens for kommunerne
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ringe administrativ konsekvens for kommunerne
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet mv.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ændring af privatvejsloven, lovforslagets § 2, medfører administrativ lettelse for de private grundejere, da de får mulighed for at indgå aftaler med kommunen om vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, fremfor selv at skulle udføre disse eller selv skulle indgå aftale med en privat aktør om at udføre opgaven.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Ingen	Ingen
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU- regulering/Går videre end	Ja	Nej  X

minimumskrav i EU-regulering (sæt X)		
--------------------------------------	--	--

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1 Det følger af færdselslovens § 28, stk. 3, at standsning eller parkering ikke må ske på cykelsti, gangsti eller fortov. Tilsvarende gælder for midterrabat, helleanlæg og lignende. Uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, dog standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov. 1. pkt. gælder ikke cykler og tohjulede knallerter.

Det foreslås i § 1, nr. 1, at der i færdselslovens § 28, stk. 3, 2. pkt., indsættes et forbud mod standsning og parkering på skillerabat, idet ”skillerabat” defineres i overensstemmelse med Vejdirektoratets Vej- og Trafiktekniske ordbog som et færdselsfrit areal i færdigvejsoverfladen mellem kronekanterne der tjener til adskillelse mellem to færdselsarealer.

”Yderrabat” omfatter herefter i overensstemmelse med Vejdirektoratets Vej- og trafiktekniske ordbog et færdselsfrit areal i færdigvejsoverfladen mellem kronekanterne uden for yderste færdselsareal. Det vil herefter fortsat være tilladt at standse og parkere i yderrabat, idet vejmyndigheden med politiets samtykke med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, kan fastsætte forbud med lokal afmærkning.

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

Med lovforslaget ændres retstilstanden dermed i forhold til standsning og parkering i yderrabat i forhold til definitionen af ”yderrabat”, mens det fortsat vil være tilladt, at standse og parkere i yderrabatten, efter den definition, der foreslås med lovforslaget. Hensigten med at tilføje skillerabat i § 28, stk. 1, 2. pkt., er således at klargøre standsnings- og parkeringsforbuddet på denne type areal, og en særskilt definition af skillerabat og yderrabat.

Det er Transportministeriets opfattelse, at der er forskellige hensyn i forhold til standsning og parkering, alt efter om der er tale om større eller mindre byer. I udgangspunktet har parkering i rabatter ikke givet problemer i mindre byer, mens man i større byer til tider har set kaotiske parkeringstilstande, som kan udgøre en konkret færdselssikkerhedsmæssig risiko såvel som medføre ødelæggelse af anlagte rabatmiljøer, som ikke er tiltænkt parkering. Det er således hensigten med forslaget at imødekomme de forskellige hensyn, hvorfor der indføres et forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Det vil herefter fortsat være tilladt at standse og parkere i yderrabat, idet vejmyndigheden med politiets samtykke med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, kan fastsætte forbud med lokal afmærkning de steder, hvor det vurderes færdselssikkerhedsmæssigt mest forsvarligt eller bedst for trafikafviklingen. Denne afmærkning kan ske ved afmærkningen UC 60,5 Standsning på rabat forbudt og UC 60,6 Parkering på rabat forbudt og kan benyttes ved rabatarealer. Begge tavler kan anvendes både som undertavle og som hovedtavle.

Overtrædes forbuddet kan der ske pålæggelse af afgift i medfør af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 2, og færdselslovens § 122 a, stk. 1 og 2, jf. § 121, stk. 1, nr. 2.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4.1. - 2.4.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det fremgår af færdselslovens § 42, stk. 5, at for en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område.

Det foreslås, at der i § 42, stk. 5, indsættes et 3. pkt., så der uden for tættere bebygget område kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset området, der særligt egner sig hertil.

Den foreslåede ændring medfører, at der for et nærmere afgrænset område, der særligt egner sig hertil, kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse uden for tættere bebygget område. Formålet med ændringen er, at der eksempelvis på småøer, i rekreative områder, sommerhusområder eller lignende afgrænsede områder, kan etableres en hastighedszone, når områdets udformning og indretning har en sådan karakter, at trafikanterne ikke kan undgå at se en sammenhæng mellem området karakter og begrundelsen for skiltningen med zonetavle med lokal hastighedsbegrænsning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1 og 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det følger af færdselslovens § 90, stk. 1, at ved vej- og broarbejde samt i tilfælde, hvor der pludseligt opstår skade på vej eller bro til fare for færdslen, kan den vejmyndighed eller den kommunale myndighed, som forestår arbejdet eller fører tilsyn med vejen, eller brobestyrelsen foretage den fornødne regulering af færdslen, herunder anvisning af omkørsel.

Efter § 90, stk. 2, kan transportministeren fastsætte bestemmelser om regulering af færdslen efter stk. 1.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej, hvilket vil sige kommunalbestyrelserne for så vidt angår det kommunale vejnet og Vejdirektoratet for så vidt angår det statslige vejnet.

I lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås det at indsætte et nyt 2. pkt. i § færdselslovens § 90, stk. 1, som fastsætter, at ved pludseligt opståede hændelser på motorveje og motortrafikveje til fare for færdslen, kan vejmyndigheden eller vej- eller broejeren foretage den fornødne regulering af færdslen.

Herved udvides bestemmelsens anvendelsesområde, så det, for så vidt angår motorveje og motortrafikveje, ikke kun er ved pludseligt opstået skade på selve vejen eller broen, f.eks. et større slag hul, at vejmyndigheden (vej- og broejeren) kan foretage den fornødne færdselsregulering.

De hændelser, som foreslås omfattet, vil f.eks. være havarerede køretøjer i kørespor, tabt gods, større påkørte dyr, væltede træer, oprydning efter færdselsuheld. Oplistingen er ikke udtømmende, men skal eksemplificere, hvad der kan være omfattet. I og med at de pludseligt opståede hændelser i det foreslåede 2. pkt., i lighed med den pludseligt opståede skade på vej i den gældende bestemmelse, skal være til fare for færdslen, vil hændelserne omfattet af bestemmelsen typisk finde sted i køresporet, men efter omstændighederne vil også hændelser uden for køresporet kunne udgøre en sådan fare for færdslen, at den foreslåede bestemmelse finder anvendelse.

Det er generelt ikke hensigten med den foreslåede bestemmelse, at vurderingen af om en hændelse er pludseligt opstået, eller vurderingen af om en hændelse er til fare for færdslen skal være forskellig fra den gældende § 90, stk. 1 (som med lovforslaget bliver stk. 1, 1. pkt.), og det foreslåede 2. pkt. Formålet med ændringen er alene at udvide vejmyndighedens og vejejerens mulighed for at regulere færdslen, så det omfatter alle relevante hændelser, hvor der er et reelt behov for, at der med kort varsel rykkes ud og i den forbindelse et behov for, at der foretages den fornødne regulering.

De hændelser, der foreslås indeholdt i 2. pkt., omfatter ikke færdselsuheld, som falder under det kommunale redningsberedskabs ansvarsområde i henhold til beredskabslovens § 12, f.eks. færdselsuheld hvor der er brand, indeklemte personer eller udslip af farlige stoffer.

Den foreslåede ændring regulerer alene pludselige hændelser, der opstår på motorveje og motortrafikveje. For det øvrige vejnet er det fortsat kun den gældende § 90, stk. 1, der finder anvendelse. Det er derfor fortsat kun ved vej- og broarbejde og ved pludseligt opstået skade på vejen eller broen, at vejmyndigheden eller vejejerer for disse veje har hjemmel til at foretage den fornødne færdselsregulering.

Det vil være op til vejmyndigheden eller vejejerer at vurdere, hvilken færdselsregulering, der er nødvendig i den konkrete situation. Adgangen til at foretage reguleringen i medfør af den foreslåede ændring forudsætter dog, at den regulering, der foretages, sker i overensstemmelse med de relevante regler om vejafmærkning.

I den forbindelse bemærkes det, at hvis lovforslaget vedtages, vil der blive udarbejdet en ny bekendtgørelse, der særligt regulerer, hvordan der skal afmærkes ved akutte hændelser på motorveje og motortrafikveje. Denne bekendtgørelse kan udstedes i medfør af den nuværende beføjelseshjemmel i færdselslovens § 90, stk. 2, hvorefter transportministeren kan fastsætte bestemmelser om regulering af færdslen efter stk. 1.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3.1. - 2.3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, havarerede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan vejmyndigheden foranledige det fjernet, hvilket i praksis er Vejdirektoratet, jf. vejlovens § 6, stk. 2.

Det foreslås i § 1, nr. 6, at det indsættes i færdselslovens § 123, stk. 2, at hjemlen til at fjerne køretøjer fra statsvejene også gælder i de tilfælde, hvor køretøjet henstår akut trafikfarligt. Det vil typisk være i tilfælde, hvor køretøjet er havareret i køresporet f.eks. grundet motorstop eller et mindre sammenstød, men efter omstændighederne vil også henstillede køretøjer uden for køresporet kunne udgøre en sådan akut fare for færdslen.

Det er helt generelt hensigten med forslaget, at der ikke skal sondres mellem køretøjer, der henstår akut trafikfarligt og dem, der ikke gør, i relation til de procedure- og sagsbehandlingsregler, der følger af færdselslovens § 123, stk. 4 og 5. Disse bestemmelser vil således finde anvendelse på alle Vejdirektoratets fjernelser uanset, om køretøjet har henstået akut trafikfarligt eller ej.



Der vil derfor gælde for alle fjernelser foranlediget af Vejdirektoratet, at køretøjet bringes til Vejdirektoratets anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads, jf. § 123, stk. 4, 1. pkt. Det gælder også for de akut trafikfarlige køretøjer, at når Vejdirektoratet foranlediger et køretøj fjernet fra statsvej, vil Vejdirektoratets udgifter til transport og opbevaring påhvile føreren. Reglen i bestemmelsens 3. pkt. om ejers (brugers) hæftelse i tilfælde, hvor føreren er ukendt, finder tillige anvendelse, når der er tale om fjernelse af køretøj, som henstår akut trafikfarligt.

Den underretningspligt, der følger af § 123, stk. 5, herunder kravene til de oplysninger, som underretningen skal indeholde, vil ligeledes gælde, når Vejdirektoratet har foranlediget indbragt et køretøj, som har henstået akut trafikfarligt.

Henset til den akutte fare for færdslen, som de omhandlede køretøjer udgør, vil Vejdirektoratet ikke være underlagt parthøringsforpligtelsen i forvaltningslovens § 19, stk. 1, ved fjernelsen af køretøjerne.

Selvom det er vurderingen, at der som udgangspunkt ikke skal ske parthøring af føreren eller ejeren, når der fjernes et køretøj, der henstår akut trafikfarligt, bør føreren, når denne er til stede, blive orienteret om fjernelsen og hvortil køretøjet fjernes, således at føreren får mulighed for at anvise en alternativ opbevaringsplads, jf. § 123, stk. 4, 1. pkt.

Hvis føreren er til stede og denne oplyser, at føreren har foranlediget, at køretøjet bliver fjernet, f.eks. hvis føreren allerede har bestilt vejhjælp, vil det være en konkret vurdering af forholdene, herunder særligt faren for færdslen, ulempen for trafikafviklingen, og hvor lang tid der går før vejhjælpen er fremme, om Vejdirektoratet skal iværksætte fjernelsen, eller om fjernelsen kan afvente vejhjælpens ankomst.

I det tilfælde hvor førerens vejhjælp er fremme samtidig eller øjeblikkeligt efter Vejdirektoratet, således at køretøjet vil blive fjernet straks, jf. § 123, stk. 4, 1. pkt., kan Vejdirektoratet ikke afvise at lade førerens vejhjælp stå for fjernelsen af køretøjet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1. - 2.1.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering,

havarerede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan vejmyndigheden foranledige det fjernet, hvilket i praksis er Vejdirektoratet.

Det følger af § 123, stk. 4, at køretøjet efter fjernelse skal bringes til den opbevaringsplads, som politiet eller vejmyndigheden anviser, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De udgifter til transport og opbevaring, som politiet har afholdt, påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Ifølge § 123, stk. 5, påhviler det politiet eller vejmyndigheden at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde oplysninger om, at køretøjet, hvis det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 6. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet.

Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 5 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123, stk. 6. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen. Dog har ejeren i 1 år fra salgsdatoen krav på udbetaling af overskuddet med fradrag af de udgifter, der er forbundet med transporten, opbevaringen og salget.

Det foreslås i § 1, nr. 7, at der i § 123, stk. 2, indsættes to nye pkt. Indsættelsen af det foreslåede 2. pkt. medfører, at A/S Storebælt og A/S Øresund får tilsvarende kompetence til at foranledige køretøjer fjernet fra vejarealer ejet af selskaberne, som Vejdirektoratet har for statsvejnettet i medfør af § 123, stk. 2, og politiet i medfør af § 123, stk. 1.

Forslaget ændrer ikke på, at politiet fortsat har kompetencen i medfør af § 123, stk. 1, til at fjerne køretøjer fra Storebæltsforbindelsen, Øresundsmotorvejen og evt. andre vejarealer, som er under ejerskab af A/S Storebælt og A/S Øresund.

Indsættelsen af det foreslåede 3. pkt. indebærer, at de procedure- og sagsbehandlingsregler, som i medfør af § 123, stk. 4 og 5, gælder i forbindelse med politiets og Vejdirektoratets fjernelse af køretøjer, også finder anvendelse ved fjernelse af køretøjer, som sker på foranledning af A/S Storebælt eller A/S Øresund på deres vejarealer.

I lighed med hvad der gælder for Vejdirektoratets fjernelse af køretøjer, vil det alene være politiet, som har hjemlen til at sælge et af A/S Storebælt eller A/S Øresund afhentet og indbragt køretøj ved offentlig auktion eller sende det til ophugning i henhold til § 123, stk. 6, hvorfor der ikke henvises til stk. 6 i det nye 3. pkt.

Køretøjerne skal derfor efter en kortere opbevaringstid hos A/S Storebælt, A/S Øresund eller deres entreprenører overdrages til politiet, hvis køretøjet ikke er afhentet af ejeren. En opbevaringsperiode på 20 dage anses i den forbindelse at være passende. Er ejeren ukendt og underretning til ejeren om fjernelsen derfor ikke kan foretages, kan overdragelse til politiet ske tidligere, idet politiet i det tilfælde allerede er berettiget til at sælge køretøjet 14 dage efter, det er blevet fjernet, jf. den gældende bestemmelse i § 123, stk. 5, sidst pkt.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1. - 2.2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Efter § 123, stk. 7, kan transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af meddelelsen til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Denne bestemmelse er blevet udnyttet ved bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

Det foreslås i § 1, nr. 8, at anvendelsesområdet for § 123, stk. 7, udvides, således det eksplicit fremgår, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren også kan fastsætte nærmere regler om klageadgang og regler om betaling for både fjernelse og opbevaring af køretøjet, og ikke kun opbevaring som er tilfældet efter den gældende bestemmelse.

Hvis lovforslaget vedtages, vil transportministeren efter forhandling med justitsministeren foranledige, at regler om klageadgang ved A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer bliver fastsat med virkning fra lovens ikrafttræden.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1. - 2.2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

## *Til § 2*

Til nr. 1

Det følger af privatvejslovens § 31, stk. 1, at i forbindelse med vejudlæg udlægges 1) hjørnearealer efter reglerne i lov om offentlige veje kapitel 4 om hjørneafskæring og 2) de skråningsarealer, der er nødvendige til vejens anlæg, jf. § 36, stk. 2.

Det foreslås med § 2, *nr. 1*, at henvisningen i § 31, stk. 1, nr. 1, ændres fra kapitel 4 til § 47.

Med forslaget henvises til den konkrete bestemmelse i § 47, hvorefter transportministeren kan fastsætte nærmere regler om hjørneafskæring af ejendomme, når dette er nødvendigt til sikring af færdslen.

Ændringen medfører ikke nogen materiel ændring af gældende ret, idet der er tale om en præcisering af hjemmelsgrundlaget.

Til nr. 2

I medfør af privatvejslovens § 79 kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at ejere af tilgrænsende ejendomme med vejret til vejen skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde hele den private fællesvej.

Disse beslutninger, der træffes for nærmere angivne områder, meddeles og offentliggøres typisk i kommunernes vinterregulativer, som også omfatter kommunevejene og kommunens offentlige stier.

Beslutningen efter privatvejslovens § 79 indebærer bl.a., at kommunalbestyrelsen kan føre tilsyn med overholdelsen af de pålagte pligter og meddele påbud i de tilfælde, hvor arbejderne ikke er udført inden for den fastsatte frist.

Efter privatvejsloven § 83 kan kommunalbestyrelsen bestemme, at den helt eller delvist overtager udførelsen af de efter privatvejsloven § 79 pålagte pligter for grundejernes regning.

I praksis anvendes bestemmelsen ofte på private fællesveje i bytætte områder, omkring strøggader og trafikknudepunkter, hvorved kommunalbestyrelsen sikrer, at disse gader er sneryddet, glatførebekæmpet og renholdt, således at trafikken på vejene kan afvikles sikkert.

Privatvejsloven indeholder i dag ikke en hjemmel til, at kommunerne og grundejerne kan indgå aftaler om serviceordninger om vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver af private fællesveje for grundejernes regning.

Det foreslås, at der i privatvejsloven indsættes en ny bestemmelse § 83 a, *stk. 1*, hvorved kommunalbestyrelsen kan indgå en aftale med grundejerne af en vejstrækning om, at denne udfører de vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, der skal udføres efter privatvejsloven § 79, stk. 1, for grundejernes regning.

Ved aftaleindgåelse efter den foreslåede bestemmelse skal kommunalbestyrelsen forinden sikre sig, at aftalen alene vedrører udførelsen af de vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, der følger af § 79, stk. 1. Der vil således ikke med hjemmel i den foreslåede bestemmelse kunne indgås aftale om udførelse af arbejder, der ligger uden for anvendelsesområdet af § 79, stk. 1.

Det vil være op til grundejerne selv at beslutte, om de ønsker at anmode kommunalbestyrelsen om at indgå en aftale. Lovforslaget indeholder ikke særskilt begrænsninger for, hvor mange grundejere

på en vejstrækning, der skal anmode herom, før der vil kunne indgås en aftale om vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver af en vejstrækning. Lovforslaget forholder sig således ikke til i hvilke tilfælde, en grundejerforening på vegne af foreningens medlemmer kan indgå aftale med kommunen om udførelse af vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver. Spørgsmål af den karakter kan i sidste ende alene indbringes for domstolene.

Det bemærkes videre, at lovforslaget ikke medfører, at grundejere har et retskrav på, at kommunen skal indgå en aftale om udførelse af vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver efter den foreslåede ordning. Kommunen har dertil mulighed for helt at undlade at benytte ordningen, ligesom kommunen frit kan tilrettelægge en praksis, hvorefter der kun indgås aftaler, hvis der eksempelvis enstemmigt blandt grundejerne er ønske om det. Med andre ord indebærer ordningen alene en mulighed for, at kommunen – hvis den ønsker det – kan tilbyde grundejerne en serviceordning.

Tilsvarende har grundejerne ikke pligt til at acceptere kommunens forslag til aftale om en serviceordning. Der er dog intet til hinder for, at en eller flere grundejere af egen drift opfordrer kommunen til indgåelse af aftale om en serviceordning.

Da der er tale om en aftalebaseret ordning, vil det nærmere indhold af aftalen afhænge af, hvad kommunalbestyrelsen og grundejerne kan blive enige om. Det betyder også, at den pågældende aftale om en serviceordning ikke udgør en afgørelse i forvaltningslovens forstand og således ikke vil kunne blive påklaget til transportministeren.

Eventuelle uenigheder om forståelsen af aftalens indhold vil på tilsvarende vis heller ikke kunne blive prøvet administrativt, men vil derimod være et aftaleretligt spørgsmål mellem aftalens parter. Derfor vil det i sidste ende være op til domstolene at tage stilling hertil.

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

### Til nr. 3

Det fremgår af privatvejsloven § 99 a, stk. 1, at når vejmyndigheden træffer bestemmelse om, at den sørger for at udføre arbejder for borgernes regning, herunder juridiske personers regning, skal den sikre, at arbejdet udføres billigst muligt. Dette skal ske ved at indhente 3 tilbud, medmindre udbudslovgivningen foreskriver en anden fremgangsmåde, eller andet er aftalt.

Af § 99 a, stk. 2, fremgår det, at bestemmelsen i stk. 1 finder anvendelse på de arbejder, der er omtalt i § 9, stk. 1, § 15, stk. 1 og 2, §§ 21, 24, 39 og 45 a, 55, stk. 1 og 2, § 57, stk. 3, §§ 59 og 60, 61, stk. 4, § 62, stk. 4 og § 83.

Endelig følger det af § 99 a, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om at visse påbudte arbejder ikke skal konkurrenceudsættes, jf. stk. 1.

Det foreslås med § 2, *nr. 3*, at § 21, udgår, idet bestemmelsen er ophævet. Ændringen medfører ikke nogen materiel ændring af gældende ret, idet der er tale om en konsekvensrettelse af formel karakter.

Det foreslås videre med § 2, *nr. 3*, at privatvejslovens § 99 a, stk. 2, ændres, så der tilføjes en henvisning til § 83 a.

Forslaget medfører således, at anvendelsesområdet for privatvejslovens § 99 a, stk. 2, om konkurrenceudsættelse af de arbejder, som en kommunalbestyrelse udfører efter loven for en vedligeholdelsesforpligtiget grundejers regning, udvides til også at gælde for arbejder omfattet af den foreslåede aftaleordning i forslaget til en ny § 83 a.

Som det fremgår af ordlyden af privatvejslovens § 99 a, stk. 1, er det muligt at aftale, at der ikke skal indhentes 3 tilbud. Det betyder i forhold til den foreslåede ordning, at det står grundejerne og kommunalbestyrelsen frit for at aftale sig ud af kravet om indhentelse af 3 tilbud.

### *Til § 3*

Loven træder i kraft den 1. april 2022.

## Bilag 1

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som ændret bl.a. ved lov nr. 509 af 1. maj 2019 og senest ved lov nr. 2083 af 21. december 2020, foretages følgende ændring:</p>
<p><b>§ 42.</b></p> <p>Stk. 5. For en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område.</p>	<p><b>1.</b> I § 42, stk. 5, indsættes som 3. pkt.:</p> <p style="padding-left: 40px;">»Tilsvarende gælder uden for tættere bebygget område, hvor der for et nærmere afgrænset område, der særligt egner sig hertil, kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse.«</p>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 2</b></p> <p>I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, som ændret ved lov nr. 175 af 21. februar 2017, foretages følgende ændringer:</p>
<p><b>§ 31</b></p> <p>I forbindelse med vejudlæg udlægges 1)hjørnearealer efter reglerne i lov om offentlige veje kapitel 4 om hjørneafskæring og</p>	<p><b>1.</b> § 31 affattes således:</p> <p style="padding-left: 40px;">» I forbindelse med vejudlæg udlægges 1)hjørnearealer efter reglerne i lov om offentlige veje § 47 om hjørneafskæring og «</p>
	<p><b>1. § 83 a. affattes således:</b></p> <p style="padding-left: 40px;">» Kommunalbestyrelsen kan indgå aftale med grundejerne af en vejstrækning om, at kommunen udfører de vintervedligeholdelses- og</p>

	renholdelsesopgaver, der skal udføres efter § 79, stk. 1, for grundejernes regning. «
--	---