|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  | 4. februar 2026 |

Høringsnotat om forslag til lov om ekspropriationsprocesloven og forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love (**Lempeligere kriterier for borgeres mulighed for fremrykket overtagelse og ekspropriation samt konsekvensændringer som følge af ny ekspropriationsproceslov**)

Indholdsfortegnelse

[Høringsnotat om forslag til lov om ekspropriationsprocesloven og forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love ( 1](#_Toc219097113)

[1. Høringen 3](#_Toc219097114)

[1.1. Høringsperiode 3](#_Toc219097115)

[1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v. 3](#_Toc219097116)

[2. Høringssvarene 7](#_Toc219097117)

[2.1 Ekspropriationsprocesloven 8](#_Toc219097118)

[2.1.1 Generelle bemærkninger til lovforslaget om ekspropriationsprocesloven 8](#_Toc219097119)

[2.1.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget om ekspropriationsprocesloven 10](#_Toc219097120)

[2.1.2.1. Formåls- og definitionsbestemmelser 11](#_Toc219097121)

[2.1.2.2. Bortfald af rettigheder over det eksproprierede ved ekspropriation 11](#_Toc219097122)

[2.1.2.3. Adgang til at gennemføre forberedende undersøgelser, herunder uden retskendelse 12](#_Toc219097123)

[2.1.2.4. Formandens mulighed for at afgøre sager, der ikke vedrører spørgsmål af større eller principiel betydning, og om forhold, der alene beror på en juridisk vurdering 13](#_Toc219097124)

[2.1.2.5. Jordfordeling og efterbetaling, hvis værdien af modtagne arealer har været for høj ift. det afståede 14](#_Toc219097125)

[2.1.2.6. Pligt til tinglysning af ekspropriationsbeslutningen 15](#_Toc219097126)

[2.1.2.7. Erstatning for ulemper ved overskridelse af den naboretlige tålegrænse 16](#_Toc219097127)

[2.1.2.8. Besigtigelsesforretning 16](#_Toc219097128)

[2.1.2.9. Fradrag for fordele i ekspropriationserstatningen 18](#_Toc219097129)

[2.1.2.10. Klage over erstatningsfastsættelse ved oprettelse af nye taksationsklagenævn som myndigheder 18](#_Toc219097130)

[2.1.2.11. Frivillige aftaler 20](#_Toc219097131)

[2.1.2.12. Frist på 6 måneder for at indsende den matrikulære sag til berigtigelse 21](#_Toc219097132)

[2.1.2.13. Godtgørelse for sagkyndig bistand ved kommunale ekspropriationer 23](#_Toc219097133)

[2.1.2.14. Overgangsbestemmelse og mulighed for at genoptage sager i henhold til den nye ekspropriationsproceslov 24](#_Toc219097134)

[2.1.2.15. Ekspropriationskompetencen og kommunen som lodsejer og myndighed 25](#_Toc219097135)

[2.2. Forslaget til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love 25](#_Toc219097136)

[2.2.1. Generelle bemærkninger til forslaget til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love. 25](#_Toc219097137)

[2.2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i forslaget til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love. 26](#_Toc219097138)

[2.2.2.1. Bedre borgerbeskyttelse og fremrykket overtagelse 26](#_Toc219097139)

[2.2.2.2. Vurderingsmomenterne for fremrykket overtagelse – særligt indgribende berørt og ejendommens tab af markedsværdi på 25 pct. 28](#_Toc219097140)

[2.2.2.3. Ledningsarbejder på statslige vejanlæg og gæsteprincippet i vejloven 30](#_Toc219097141)

[3. Lovforslagene i forhold til lovudkastene 30](#_Toc219097142)

# 1. Høringen

## 1.1. Høringsperiode

Udkast til forslag til lov om ekspropriationsprocesloven og forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love (Lempeligere kriterier for borgeres mulighed for fremrykket overtagelse og ekspropriation samt konsekvensændringer som følge af ny ekspropriationsproceslov) har i perioden fra den 13. oktober 2025 til den 17. november 2025 (35 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 13. oktober 2025 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkast til lovforslagene offentliggjort på Høringsportalen den 14. oktober 2025.

## 1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringsparters orientering om navneskift, således at høringsparternes nye navne indgår. Høringsparter, som er ophørt, er ikke medtaget.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Høringspart** | **Høringssvar modtaget** | **Bemærkninger** | **Ingen bemærkninger** |
| Advokatsamfundet |  |  |  |
| Arriva Danmark A/S |  |  |  |
| Bech-Bruun Advokatpartnerselskab |  |  |  |
| COWI |  |  |  |
| Danmarks Naturfredningsforening |  |  |  |
| Dansk Erhverv | X | X |  |
| Dansk Jernbaneforbund |  |  |  |
| Dansk Transport og Logistik – DTL |  |  |  |
| Dansk Vejforening |  |  |  |
| Danske Havne |  |  |  |
| Danske Havnevirksomheder, Brancheforeningen |  |  |  |
| Danske Regioner |  |  |  |
| Den Danske Dommerforening |  |  |  |
| Den Danske Landinspektørforening | X | X |  |
| DI Transport |  |  |  |
| DSB | X |  | X |
| DTU Transport |  |  |  |
| Energinet | X | X |  |
| Foreningen af Rådgivende Ingeniører |  |  |  |
| Freja Ejendomme |  |  |  |
| Fynbus |  |  |  |
| HjulmandKaptain |  |  |  |
| Horten Advokatpartnerselskab |  |  |  |
| Justitia |  |  |  |
| Kommunernes Landsforening (KL) | X | X |  |
| Københavns Universitet – Det Juridiske Fakultet |  |  |  |
| LE34 |  |  |  |
| Landbrug & Fødevarer | X | X |  |
| Landdistrikternes Fællesråd |  |  |  |
| LIFA Landinspektører |  |  |  |
| Lokaltog A/S |  |  |  |
| Metroselskabet I/S |  |  |  |
| Midtjyske Jernbaner |  |  |  |
| Midttrafik |  |  |  |
| Movia |  |  |  |
| Naviair |  |  |  |
| Mølbak Landinspektører | X | X |  |
| Nordjyske Jernbaner |  |  |  |
| Nordjyllands Trafikselskab |  |  |  |
| Plesner Advokatpartnerselskab |  |  |  |
| Poul Schmith/Kammeradvokaten |  |  |  |
| Region Hovedstaden | X |  | X |
| Region Midtjylland |  |  |  |
| Region Nordjylland |  |  |  |
| Region Sjælland |  |  |  |
| Region Syddanmark |  |  |  |
| Sund & Bælt Holding A/S |  |  |  |
| Syddansk Universitet – Juridisk Institut |  |  |  |
| Sydtrafik |  |  |  |
| Trafikselskaberne i Danmark |  |  |  |
| Udviklingsselskabet By & Havn I/S |  |  |  |
| Vestbanen A/S |  |  |  |
| Aalborg Universitet – Det Juridiske Institut |  |  |  |
| Aarhus Letbane I/S |  |  |  |
| Aarhus Universitet – Juridisk Institut |  |  |  |

Derudover har følgende parter sendt bemærkninger til lovforslagene på egen foranledning:

* Danske Advokater
* DANVA
* Danske Vandværker
* Michael Andersen
* Odense Letbane
* Stavnsbundne Lodsejere i Billund Kommune

# 2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar om udkastet til lovforslagene.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring.

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

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

# 2.1 Ekspropriationsprocesloven

## 2.1.1 Generelle bemærkninger til lovforslaget om ekspropriationsprocesloven

Danske Advokater, Kommunernes Landsforening (KL) og Dansk Erhverv finder det positivt at reglerne for ekspropriation samles i én lov og at man i den forbindelse søger at forenkle reglerne. Danske Advokater bemærker, at der i den forbindelse ikke bør ske forringelser i forhold til borgernes retsstilling.

Dansk Erhverv støtter lovforslaget i sin helhed og bemærker, at samlingen af reglerne i én hovedlov med en klar og overskuelig struktur, skaber et bedre overblik og større gennemsigtighed på ekspropriationsområdet. Dansk Erhverv er positive over for, at de materielle regler om ekspropriation og taksation grundlæggende videreføres i den nye ekspropriationsproceslov.

Kommunernes Landsforening (KL) bemærker, at det er vigtigt for kommunerne, at den gældende retstilstand for gennemførelse af kommunale ekspropriationer opretholdes. KL er positive over for forenklingen i klagestrukturen og myndigheder, da det kan medvirke til at sikre en mere ensartet behandling af eventuelle klager. KL påpeger, at det er vigtigt at sikre, at sagsbehandlingstiden for sager, der indbringes for taksationsmyndigheden, ikke stiger.

Landinspektørforeningen giver udtryk for, at det vigtigste i ekspropriationsprocessen er de berørtes retssikkerhed, uanset om det handler om de berørte borgere eller den eksproprierende myndighed. Foreningen mener, at der skal værnes om de eksisterende procedurekrav, eksempelvis at borgere kan repræsentere sig selv og uden særlige betingelser for, hvordan et krav skal stilles for ekspropriations- eller taksationskommissionen.

Landbrug & Fødevarer bemærker, at ekspropriation er indgribende for lodsejerne, navnlig landbruget, der skal lægge jord til flere, større og mere indgribende infrastrukturprojekter på deres ejendomme. Dette påvirker den samlede drift og ejendomsværdi, hvorfor lodsejerinddragelse er afgørende for den gode proces og planlægning af driften med de ændringer, der følger af hel eller delvis ekspropriation.

Odense Letbane peger på, at det er afgørende, at de påtænkte ændringer bidrager til et robust, forudsigeligt og praktisk anvendeligt system, der både beskytter borgernes rettigheder og sikrer effektiv fremdrift i projekter af stor samfundsmæssig betydning. De bemærker, at en samling og modernisering af procesreglerne er positivt, herunder at reglerne konsolideres i én samlet proceslov med en klar sondring mellem ekspropriation ved kommission og ved kommunalbestyrelse. Dette skaber et mere overskueligt og gennemskueligt regelsæt.

Danske Vandværker, Aalborg Forsyning og DANVA giver udtryk for utilfredshed med hensyn til manglende interessentinddragelse af organisationer inden for drikkevands- og spildevandsbranchen i forbindelse med det lovforberedende arbejde, og at de tre organisationer ikke er på høringslisten.

Desuden bemærker DANVA, at ledningsejere og anlægsmyndigheder bør have direkte adgang til at anmode transportministeren om, at sagen skal behandles efter en nærmere bestemt proces i ekspropriationsprocesloven, uden forinden at henvende sig til ressortministeren for den lovgivning, som indeholder den materielle hjemmel til ekspropriationen.

Landinspektørforeningen udtaler ærgrelse over, at lovforslaget ikke forholder sig til de situationer, hvor der skal eksproprieres til fordel for en 3. part, f.eks. hvor kommunalbestyrelsen skal ekspropriere til fordel for forsyningsselskab.

*Transportministeriet noterer sig de positive bemærkninger og bekræfter, at der ikke er tilsigtet forringelser af hverken lodsejers eller den eksproprierende myndigheds retsstilling.*

*Bemærkningerne om interessentinddragelse og modtagelse af høringen tages til efterretning. Transportministeriet kan oplyse, at lovforslaget har været tilgængeligt på Høringsportalen.dk i høringsperioden. Man kan således altid orientere sig dér, ligesom alle har mulighed for at afgive høringssvar.*

*Transportministeriet skal generelt bemærke, at ekspropriationsprocesloven er en proceslov, der indeholder reglerne for fremgangsmåden ved ekspropriationer. Iværksættelse af ekspropriation efter loven forudsætter, at der i lov er hjemmel til at foretage ekspropriationen, og at den pågældende lov henviser til, at sagen skal behandles efter ekspropriationsprocesloven. Hvem der kan foretages ekspropriation til fordel for, og hvilken fremgangsmåde der følges, reguleres også i den pågældende lov, der indeholder den materielle hjemmel til at gennemføre ekspropriationen, jf. den foreslåede ekspropriationsproceslovs afsnit 2 og 3.*

*Det er ministeren for det pågældende ressortområde, der bestemmer, hvilken fremgangsmåde myndigheder skal følge ved gennemførelse af ekspropriationen. Hvis ekspropriationsmyndigheden eller den, der eksproprieres til fordel for, ønsker at fravige særlovgivningens udgangspunkt for ekspropriationsprocessen, skal dette i første omgang ske ved henvendelse til den ansvarlige ressortminister for den pågældende lov, som efter forslaget herefter skal rette henvendelse til transportministeren.*

*Det fremgår derfor af bemærkningerne til ekspropriationsproceslovens § 1, stk. 3, at: ”Initiativet til anvendelse af § 1, stk. 3, forventes i praksis at ville blive taget af anlægsmyndigheden, der vil skulle inddrage den minister, der har ressortansvaret for den pågældende lov. Ressortministeren vil efter den foreslåede bestemmelse skulle fremsætte anmodningen over for transportministeren.”*

*Transportministeriet bemærker derudover, at ekspropriationsprocesloven ikke regulerer kommunernes organisation, herunder som ejendomsejer eller hvordan kommunerne forvalter deres arealer. Ekspropriationsprocesloven regulerer derfor ikke spørgsmålet om, hvordan kommunerne som lodsejer kan inddrage arealer til at løse myndighedsopgaver, hvor kommunalbestyrelsen samtidig er den primære myndighed for gennemførelse af ekspropriation. Transportministeriet kan oplyse, at det følger af den foreslåede bestemmelse i ekspropriationsproceslovens § 1, stk. 3, at transportministeren kan bestemme, at ekspropriationen skal gennemføres efter afsnit II eller afsnit III, efter anmodning fra vedkommende minister, som har ressortområdet for den lov, der indeholder hjemmel til ekspropriation. Lovforslaget viderefører gældende ret på dette punkt.*

## 2.1.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget om ekspropriationsprocesloven

## 2.1.2.1. Formåls- og definitionsbestemmelser

Landinspektørforeningen finder, at der bør indføres formålsbestemmelser i ekspropriationsprocesloven, hvoraf det fremgår, at det er kommissionens opgave at sikre borgernes retssikkerhed i processen, og at der ikke er særlige procedurekrav for de berørte borgere i ekspropriations- og taksationssager.

Landinspektørforeningen og Odense Letbane ønsker derudover, at der indsættes definitionsbestemmelser af lovens væsentligste begreber.

*Transportministeriet bemærker, at lovforslaget som udgangspunkt viderefører gældende ret, herunder betydningen af de forskellige begreber anvendt i loven. Der ændres derfor ikke i betydningen af de anvendte begreber. Flere steder i lovforslaget er sprogbrugen moderniseret, så både lovtekst og bemærkninger afspejler et mere nutidigt og forståeligt sprog. Derudover indeholder bemærkningerne til lovforslaget mange steder præciseringer og eksempler. Dette mener ministeriet er tilstrækkeligt for forståelsen.*

*Ministeriet bemærker hertil, at et lovforslag kun bør indeholde en formålsbestemmelse, hvis der skønnes at være et væsentligt behov for det. Lovforslagets bestemmelser om eksempelvis sagsoplysning, inddragelse af berørte parter og processen for gennemførelse af ekspropriationer sikrer retssikkerheden for de berørte lodsejere igennem ekspropriationsprocessen. En formålsbestemmelse vil ikke have nogen selvstændig retlig funktion i lovforslaget, hvorfor ministeriet ikke ser et behov for at medtage en formålsbestemmelse.*

*Høringssvarene har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.*

## 2.1.2.2. Bortfald af rettigheder over det eksproprierede ved ekspropriation

DANVA bemærker, at formuleringen af den gældende vejlovs § 98 og den gældende ekspropriationsproceslovs § 25 giver anledning til misforståelser i praksis, hvortil DANVA særligt fremhæver ledningsrettigheder og spørger om, hvorvidt disse bortfalder ved ekspropriation.

*Transportministeriet bemærker, at vejlovens § 98 og ekspropriationsproceslovens § 25 videreføres i forslaget til en ny ekspropriationslovs § 2. Bestemmelsen i lovforslagets § 2, stk. 2, fastslår, at alle rettigheder til det eksproprierede bortfalder ved ekspropriation, medmindre andet bestemmes i det enkelte tilfælde.*

*Det betyder, at bestående panterettigheder, servitut- og brugsrettigheder m.v. som udgangspunkt bortfalder ved ekspropriation. Dette fremgår af bemærkningerne til § 2, stk. 2. Forslaget til ekspropriationsprocesloven indeholder alene processuelle regler. Transportministeriet finder ikke, at det er nødvendigt med en yderligere præcisering.*

## 2.1.2.3. Adgang til at gennemføre forberedende undersøgelser, herunder uden retskendelse

Landinspektørforeningen mener, at der bør være samme muligheder for at foretage nødvendige forberedende opmålinger, nivellementer og andre tekniske forarbejder og undersøgelser forud for kommunale ekspropriationer som for statslige ekspropriationer. Der bør således i § 4, stk. 1, 1 pkt., tilføjes ”og afsnit III” efter ”*afsnit II*”.

Energinet foreslår, at det i § 4 eller bestemmelsens bemærkninger indskærpes, at anlægsmyndigheden mod behørig legitimation og uden retskendelse har adgang til en privat ejendom med henblik på at foretage de nævnte undersøgelser, fordi det både kan mindske sagsbyrden ved retterne til at behandle umiddelbare fogedforretning, hvis lodsejere eventuelt modsætter sig anlægsmyndighedens adgang til at gennemføre undersøgelserne, og derved kan undgås potentielle forsinkelser i anlægsprojektet. Det foreslås samtidig, at det eksemplificeres, hvad de forberedende undersøgelser konkret kan indebære.

Kommunernes Landsforening foreslår, at bestemmelserne i hhv. vejlovens § 99 om anlægsmyndighedens adgang til privat ejendom uden retskendelse med henblik på at foretage forberedende undersøgelser m.v. for nye anlæg, og § 103 om fradrag af en eventuel værdiforøgelse på den tilbageblivende ejendom i erstatningen ved ekspropriation, også skal indgå i ekspropriationsprocesloven. KL bemærker, at lovforslagets § 4 om forberedende undersøgelser m.v. også bør gælde for kommunale ekspropriationer efter afsnit III.

*Transportministeriet bemærker, at såfremt anlægsmyndigheden i forbindelse med ekspropriation skal have mulighed for at foretage forberedende undersøgelser m.v. uden retskendelse, skal det stå i sektorlovgivningen, hvor der i øvrigt er materiel hjemmel til ekspropriation i det konkrete tilfælde. Alternativt kan den pågældende lovgivning henvise til, at vejlovens § 99, som giver anlægsmyndigheden ret til adgang til privat ejendom uden retskendelse med henblik på at foretage forberedende undersøgelser m.v. for nye anlæg, finder tilsvarende anvendelse, hvis der skal være adgang til ejendomme uden retskendelse i forbindelse med undersøgelser, projekteringer m.v. Dette er også gældende i dag, og er eksempelvis gjort i planlovens § 47, stk. 3, og i miljøbeskyttelseslovens § 26 a, stk. 3.*

*En adgang til at gennemføre undersøgelser uden retskendelse bør således ikke reguleres i ekspropriationsprocesloven, der alene indeholder procesregler og ikke hjemmel til at foretage indgreb i ejendomsrettigheder, som en eventuel adgang uden retskendelse vil udgøre. Lovforslaget viderefører hovedsageligt gældende ret, hvorfor en ændring af reglerne for de forberedende undersøgelser ikke er en del af dette lovforslag. Det samme gælder for vejlovens regler om erstatningens fastsættelse i § 103, som der konkret vil skulle henvises til i sektorlovgivningen, hvis de skal finde anvendelse for ekspropriationen. Dette fremgår af de almindelige bemærkninger til ekspropriationsprocesloven afsnit 3.4.1 og 3.4.2.*

*Høringssvarene har på denne baggrund ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.*

## 2.1.2.4. Formandens mulighed for at afgøre sager, der ikke vedrører spørgsmål af større eller principiel betydning, og om forhold, der alene beror på en juridisk vurdering

Danske Advokater udtrykker bekymring for, at det i ekspropriationsproceslovens § 15 foreslås, at formanden for en ekspropriationskommission, en taksationskommission eller et taksationsklagenævn kan træffe afgørelse eller beslutninger i sager, der ikke vedrører spørgsmål af større eller principiel betydning og om forhold, der alene beror på en juridisk vurdering. De mener, at det er uheldigt, at erstatningen kan udmåles af én person alene og uden forudgående møde samtidig med, at borgernes klagemulighed forsvinder.

*Transportministeriet bemærker, at der i andre lovgivninger er adskillige eksempler på, at det overlades til formanden for råd og nævn at træffe afgørelse i mindre sager, der ikke er principielle, eller i sager, hvis afgørelse alene beror på en juridisk vurdering. Som eksempel kan nævnes, at formanden for Miljø- og Fødevareklagenævnet kan træffe afgørelse på nævnets vegne i sager, der ikke indeholder spørgsmål af større eller principiel betydning, og i sager, hvis afgørelse alene beror på en juridisk vurdering, jf. § 8 i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Der findes lignende regler i lov om Energiklagenævnet § 6, lov om Planklagenævnet § 4 m.fl. Der er således allerede bred lovgivningsmæssig erfaring med at overlade det til formænd af kollegiale nævn og råd til at træffe afgørelser på nævnets vegne i sager, der ikke indeholder spørgsmål af større eller principiel betydning, og i sager, hvis afgørelse alene beror på en retlig vurdering.*

*Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det vil kunne smidiggøre sagsbehandlingen uden at svække retssikkerheden for borgere, virksomheder og anlægsmyndigheder.*

*Transportministeriet kan oplyse, at der som følge af høringssvaret er foretaget præcisering af de specielle bemærkninger til bestemmelsen i § 15, så det herefter fremgår, at bestemmelsen ikke kan anvendes til at træffe afgørelser i sager, der vedrører spørgsmål om ekspropriation eller erstatningens størrelse. Samtidig er det præciseret i bemærkningerne til bestemmelsen, hvilke typer af sager, bestemmelsen finder anvendelse for.*

## 2.1.2.5. Jordfordeling og efterbetaling, hvis værdien af modtagne arealer har været for høj ift. det afståede

Danske Advokater finder, at formuleringen af lovforslagets § 23, stk. 8, er uklar. Bestemmelsen angiver, at hvis et taksationsklagenævn eller en domstol finder, at værdien af et areal, der er tillagt en ejendom efter § 28, stk. 7, er større end den erstatning, som skal udredes for arealafståelsen, har dette ikke betydning for ekspropriationskommissionens afgørelse om ekspropriation og kan ikke medføre krav om betaling fra ejeren. Danske Advokater mener, at der kan være tvivl om, hvordan bestemmelsen finder anvendelse i forhold til de berørte ejere, og om der kan ske tilbagetrækning af allerede udbetalt erstatning for ekspropriation, herunder den situation bestemmelsen finder anvendelse i.

*Transportministeriet kan oplyse, at den foreslåede § 23, stk. 8, foreskriver, at det ikke har betydning for ejerens ret til at beholde arealer, der er modtaget som erstatning for ekspropriation til sin ejendom efter bestemmelsen i § 28, stk. 7, hvis et taksationsklagenævn eller en domstol senere kommer frem til, at de modtagne arealer er af større værdi end den erstatning, som skal udredes for arealafståelsen, og en sådan situation kan ikke medføre krav om betaling fra ejeren. Det er således den mulighed, der er, for at få efterprøvet erstatningen ved taksationskommission eller domstolene, der både kan være erstatning som et pengebeløb eller alternativt som jord eller andre slags arealer, som ejendommen kan modtage som erstatning for det afståedes værdi med hjemmel i lovforslagets § 23, stk. 7.*

*Det kan ikke udelukkes, at en taksationskommission eller en domstol senere kan komme frem til det resultat, at ekspropriationskommissionen har vurderet værdien af de afståede arealer for højt i forhold til værdien af modtagne arealer. Taksationskommissionen eller domstolene kan vurdere, at ejeren har fået for stor erstatning ved at få de arealer, som ekspropriationskommissionen har tillagt ejeren efter § 23, stk. 7. Det er denne situation, som bestemmelsen i § 23, stk. 8, finder anvendelse på. Det vil betyde, at ejeren af den ejendom, der har modtaget for meget i erstatning i form af jord og arealer, ikke skal betale et kontant beløb tilbage i den situation, som § 23, stk. 8, finder anvendelse på, ligesom de arealer, som ejeren har modtaget som erstatning for de afståede, heller ikke kan kræves tilbageført i henhold til bestemmelsen.*

*Transportministeriet bemærker derudover, at den foreslåede § 23, stk. 7 og 8, viderefører gældende ret.*

*Høringssvaret har på den baggrund ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.*

## 2.1.2.6. Pligt til tinglysning af ekspropriationsbeslutningen

Landinspektørforeningenforeslår at tilføje en bestemmelse i § 29, der indeholder en pligt til at tinglyse ekspropriationsbeslutningen på ejendommen. Foreningen henviser til, at det er væsentligt for interesserede købere, kommende rettigheds- eller panthavere og andre, at der fremgår oplysninger om ekspropriationsafgørelser af tingbogen, indtil berigtigelse er gennemført.

*Transportministeriet bemærker, at ekspropriationens retsvirkninger følger af den foreslåede ekspropriationsproceslovs § 2. Her fremgår det, at der ved ekspropriation kan erhverves ejendomsret til arealer, bygninger m.v., pålægges indskrænkninger i ejerens råden eller erhverves ret til at udøve en særlig råden over den faste ejendom og der kan foretages begrænsninger i, erhverves eller ophæves brugsrettigheder, servitutrettigheder eller andre rettigheder over den faste ejendom.*

*Det følger videre af § 2, at alle rettigheder til det eksproprierede bortfalder ved ekspropriation til erhvervelse af ejendomsret, medmindre andet bestemmes i det enkelte tilfælde. Når der stiftes rettigheder* *i form af indskrænkninger i ejerens råden eller der erhverves ret til at udøve en særlig råden over den faste ejendom, så skal disse respekteres af andre rettighedshavere over ejendommen, medmindre andet bestemmes i det enkelte tilfælde.*

*Tinglysning af beslutningen om ekspropriation er ikke en gyldighedsbetingelse for ekspropriationen. Derfor vurderer Transportministeriet, at der ikke er behov for at indføre en forpligtelse til at foretage tinglysning, hverken for så vidt angår ekspropriation ved kommission eller ved kommunalbestyrelse i ekspropriationsprocesloven. Høringssvaret har således ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.*

## 2.1.2.7. Erstatning for ulemper ved overskridelse af den naboretlige tålegrænse

Landinspektørforeningen foreslår, at reglerne i lovforslagets § 34 om vurdering af den naboretlige tålegrænse også bør gælde for kommunale ekspropriationer (afsnit III). Som eksempel nævnes det, at ekspropriation og taksation til Metro i København og skybrudstunneller samme sted følger reglerne for henholdsvis statslig (afsnit II) og kommunal ekspropriation og taksation (afsnit III), selvom anlæggene i deres omfang, kompleksitet, erstatningsniveau og betydning for de berørte grundejere og naboer er sammenlignelige.

*Transportministeriet bemærker, at den gældende vejlov ikke indeholder bestemmelser om påkendelse af erstatningskrav efter gennemførelsen af en kommunal ekspropriation og erstatningsfastsættelse. Det vil således være kommunen, der efter de almindelige erstatningsretlige regler, vil skulle tage stilling til rejste krav fra ejerne m.v., herunder om der skal indledes en ny ekspropriationsproces med henblik på at ændre den oprindelige ekspropriationsbeslutning. Transportministeriet bemærker, at der ikke foreslås fastsat regler svarende til lovforslagets § 34, stk. 1-5, i forbindelse med ekspropriationer ved kommunalbestyrelse, hvilket heller ikke er reguleret i den gældende vejlov.*

## 2.1.2.8. Besigtigelsesforretning

Landinspektørforeningen foreslår, at den mangeårige praksis ved de statslige ekspropriationer for at afholde både linjebesigtigelser og detailbesigtigelser ved større strækningsanlæg beskrives i lovforslaget.

Landinspektørforeningen bemærker, at der ved kommunale ekspropriationer i lighed med bestemmelserne for statslige ekspropriationer bør være mulighed for at undersøge behovet for jordfordeling og at medekspropriere afskårne arealer.

*Sager om ekspropriation varierer i størrelse, omfang og kompleksitet, hvilket har betydning for besigtigelsesforretningens planlægning og gennemførelse.*

*Transportministeriet bemærker, at besigtigelsesmaterialet udarbejdes af anlægsmyndigheden og bl.a. indeholder tekniske beskrivelser af projektet. Materialet udarbejdes på baggrund af anlægsmyndighedens forberedende undersøgelser, herunder dialog med berørte myndigheder samt berørte borgere, virksomheder og andre rettighedshavere, hvis specifikke viden f.eks. kan være afgørende for, hvor arbejdsarealer placeres, hvor veje lukkes, hvor alternativ parkering anvises mv.*

*De linjebesigtigelser og detailbesigtigelser, som Landinspektørforeningen henviser til, kan være gode værktøjer til at gennemføre besigtigelsesforretning og jordfordeling i visse sager. De nævnte linjebesigtigelser og detailbesigtigelser, som begge er udtryk for en teknisk opdeling af besigtigelsesforretningen, kan rummes inden for de nugældende og de foreslåede regler i ekspropriationsprocesloven om gennemførelse af besigtigelsesforretninger.*

*Transportministeriet mener ikke, at det vil føre til en bedre retstilstand for de berørte lodsejere, hvis de mulige tekniske delprocesser i en besigtigelsesforretning udspecificeres i lovforslaget. Det vil være op til kommissionen at vurdere, hvordan den konkrete besigtigelsesforretning gennemføres på bedst mulig måde. Transportministeriet finder derfor, at de tekniske begreber ”linjebesigtigelser” og ”detailbesigtigelser” som hidtil skal beskrives i vejledninger på området og ikke i selve ekspropriationsprocesloven.*

*Transportministeriet har ikke fundet grundlag for at indføre regler vedrørende undersøgelse af jordfordeling og ekspropriation af afskårne arealer som en generel pligt ved ekspropriation ved kommunalbestyrelse, da det kun er i visse større projekter, at det vil være i relevant. I så fald bør kravet herom stå i den konkrete sektorlovgivning, der hjemler ekspropriation. Høringssvaret har på den baggrund ikke ført til ændringer i lovforslaget.*

## 2.1.2.9. Fradrag for fordele i ekspropriationserstatningen

Kommunernes Landsforening (KL) foreslår, at bestemmelsen i den gældende vejlovs § 103, stk. 2, om fradrag for fordele og en eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, bør fremgå af ekspropriationsprocesloven.

Landinspektørforeningen bemærker, at det er uhensigtsmæssigt, at bestemmelsen om fradrag for fordele ikke tages med i den nye ekspropriationsproceslov, men i stedet opretholdes i vejlovens § 103. Foreningen er af den opfattelse, at den lovfæstede regel om fradrag for fordele de seneste årtier er blevet et helt centralt erstatningsretligt princip, som bør fremgå af ekspropriationsprocesloven.

*Transportministeriet kan oplyse, at regler om fradrag for fordele på ministeriets ressortområde, fremgår af lov om offentlige veje § 103, stk. 2. Transportministeriet finder ikke, at reglerne herfor bør fremgå af ekspropriationsprocesloven, da loven er en generel proceslov. Det er den pågældende minister med ansvar for den konkrete lov, der må anses for bedst egnet til at vurdere, om vejlovens regler om adgang til privat ejendom uden retskendelse og vejlovens regler om fradrag for fordele i ekspropriationserstatningen bør finde anvendelse eller ej. Derfor bør regler herom stå i sektorlovgivningen, hvor der i øvrigt er hjemmel til ekspropriation på det pågældende område. Det forudsættes i den forbindelse, at ressortmyndighederne ved en senere lejlighed indsætter udtrykkelige bestemmelser i de enkelte sektorlove om disse forhold, således at der ikke længere henvises til vejlovens bestemmelser, jf. bemærkningerne i den foreslåede ekspropriationsproceslovs afsnit 3.4.1 og 3.4.2.*

*Høringssvarene har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.*

## 2.1.2.10. Klage over erstatningsfastsættelse ved oprettelse af nye taksationsklagenævn som myndigheder

Danske Vandværker udtrykker bekymring for, at sammenlægningen af de nuværende tre statslige taksationskommissioner og syv kommunale overtaksationskommissioner til to nye taksationsklagenævn, vil betyde længere sagsbehandlingstid på at få prøvet sagerne i overtaksationen.

Landinspektørforeningener positive over for den foreslåede justering af taksationssystemet – ikke mindst over for hensigten om at skabe større ensartethed på tværs af landet. Landinspektørforeningen mener dog, at der er behov for at sikre en bedre sekretariatsbistand til de kommunale taksationskommissioner, som er på niveau med den sekretariatsbistand, som Taksationssekretariatet i dag yder til de statslige taksationskommissioner og til de kommunale overtaksationskommissioner. Foreningen mener, der er behov for, at der tages konkret stilling til, hvorledes en sådan central sekretariatsbistand til de kommunale taksationskommissioner kan etableres og finansieres.

Odense Letbane udtaler, at forenklingen af det nuværende system gennem oprettelsen af to taksationsklagenævn med sigte på en mere ensartet praksis på tværs af landet og statslig/kommunal ekspropriation, er fornuftigt. Depåpeger samtidig vigtigheden af, at den fornødne kapacitet er til stede, så der ikke opstår flaskehalsproblematikker i systemet.

Danske Advokater bakker op om sammenlægningen af klagenævn og taksationskommissioner i to nye taksationsklagenævn for at ensrette sagsbehandlingen.

DANVA bemærker, at vandselskaber har en interesse i sager efter miljøbeskyttelseslovens §§ 24 og 26 a i forhold til beskyttelse af vandressourcer og vandselskabernes udbetaling af erstatninger i forbindelse med rådighedsindskrænkninger eller andre foranstaltninger, som kommunalbestyrelsen pålægger for at sikre drikkevandsinteresser. DANVAforeslår, at der indføres en generel adgang for vandselskaber til at indbringe sager om erstatningernes størrelse for taksationsmyndighederne på samme vis som efter miljøbeskyttelseslovens § 64 e.

*Transportministeriet bemærker, at hensynet bag sammenlægningen af de tre statslige taksationskommissioner og de syv kommunale overtaksationskommissioner til to nye taksationsklagenævn er, at der med færre myndigheder, der behandler sager på både det statslige og det kommunale område, i højere grad kan sikres ensartet praksis, uanset hvilket sæt af procesregler, der er gældende for sagens behandling. Taksationsklagenævnene foreslås sammensat på samme måde som i dag, dvs. som de nuværende taksationskommissioner på det statslige område og overtaksationskommissionerne på det kommunale område, jf. ekspropriationsproceslovens almindelige bemærkninger punkt 3.5.2. Der er således ikke tale om at nedsætte kapaciteten i antallet af taksationssager, som de foreslåede taksationsklagenævn kan behandle i forhold til klagemyndighederne i dag.*

*Der er med de foreslåede ændringer tale om en forenkling af myndighedsstrukturen i klager over ekspropriationserstatninger, som efter Transportministeriets vurdering vil kunne medvirke til at effektivisere og smidiggøre behandlingen af klagesager vedrørende erstatningsfastsættelse, hvilket vil kunne føre til øget effektivitet og kortere sagsbehandlingstider.*

*For så vidt angår spørgsmålet om klageadgang, kan Transportministeriet oplyse, at der i dag findes hjemmel til ekspropriation af rettigheder over fast ejendom i en lang række love på flere ministerområder, f.eks. i vejloven og jernbaneloven på Transportministeriets område, planloven på By-, Land- og Kirkeministeriets område, miljøbeskyttelsesloven på Miljø- og Ligestillingsministeriets område og i beredskabsloven, der henhører under Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab. Dette fremgår af indledningen til lovforslaget til ekspropriationsprocesloven. De materielle regler suppleres af ekspropriationsprocesreglerne på Transportministeriets område, der indeholder de generelle regler om, hvorledes behandlingen af sager om ekspropriation skal foregå.*

*En adgang for vandselskaber til at påklage spørgsmål om erstatningens størrelse efter ekspropriationsreglerne i miljøbeskyttelsesloven skal findes i miljøbeskyttelsesloven og ikke i ekspropriationsprocesloven, der alene indeholder processuelle regler, der gælder på tværs af ministeriernes lovgivninger.*

*Høringssvarene har på den baggrund ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.*

## 2.1.2.11. Frivillige aftaler

Landinspektørforeningen spørger, om det er et krav til ekspropriationens lovlighed, at der (for kommunale ekspropriationer) forinden er forsøgt indgået frivillig aftale med de berørte lodsejere, og om dette ikke bør præciseres i lovteksten.

Landinspektørforeningenforeslår derudover, at erstatningsspørgsmål vedrørende frivillige aftaler om anlæg omfattet af alle de sektorlove (jf. lovforslaget om konsekvensændringer), som vil henvise til bestemmelserne i lovforslagets afsnit III, skal kunne indbringes for de kommunale taksationsmyndigheder. Foreningen bemærker, at det vil kunne styrke retssikkerheden, at erstatningsspørgsmål for frivillige aftaler kan afprøves ved taksationsmyndighederne.

*Transportministeriet kan oplyse, at det ikke efter ekspropriationsprocesloven er et krav, at der forinden ekspropriation er forsøgt indgået en frivillig aftale. Som det nævnes i afsnit 3.2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, så regulerer den foreslåede ekspropriationsproceslov ikke anlægsmyndigheders og andres planlægning og projektering m.v. af kommende anlæg, herunder den inddragelse af borgere, virksomheder og andre myndigheder, der finder sted i den forbindelse, eksempelvis borgermøder og anden dialog mellem parterne om planlagte projekter.*

*Ministeriet mener ikke, at det skal præciseres, at det ikke et krav efter den foreslåede ekspropriationsproceslov, at anlægsmyndigheden forud for ekspropriation har forsøgt at indgå frivillig aftale med de berørte parter om indgrebet. Ministeriet mener, at der i loven alene skal stå, hvad, der er et krav – og ikke hvad der ikke er et krav.*

*Transportministeriet bemærker, at en adgang til at indbringe frivilligt indgåede aftaler imellem kommunalbestyrelser og lodsejere for et taksationsklagenævn i ekspropriationsprocesloven kræver, at der indsættes regler herom i den særlovgivning, der indeholder hjemmel til ekspropriation. Hvis en særlig klageordning til taksationsmyndighederne over frivillige aftaler vurderes relevant for et konkret område, er det op til ressortministeriet at indføre en sådan klageadgang i sektorlovgivningen.*

*Høringssvarene har på den baggrund ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.*

## 2.1.2.12. Frist på 6 måneder for at indsende den matrikulære sag til berigtigelse

Mølbak Rådgivende Landinspektørerudtrykker bekymring for, hvordan den foreslåede tidsfrist på 6 måneder i lovforslagets § 40, stk. 3, i praksis skal håndteres og administreres, da der kan være mange forskellige ting, der kan påvirke sagsbehandlingstiden. Mølbak oplyser, at hvis en tidsfrist på 6 måneder fra anlægsmyndighedens færdigmelding til deres anmeldelse til Geodatastyrelsen skal være realistisk, er det vigtigt, at tidspunktet for anlægsmyndighedens færdigmelding ikke registreres som den dato, hvor anlægsmyndigheden færdigmelder delstrækningen, men i stedet registreres som den dato, hvor de som ledende landinspektører kan stå inde for, at alle registrerede indgreb er aftalt og protokolleret. Afslutningsvist foreslås det, at tidsfristen på 6 måneder alene fremgår af vejledning nr. 17080 af 30. juni 1986 vedrørende matrikulær og tinglysningsmæssig berigtigelse af linjeanlæg, som det er tilfældet i dag.

Landinspektørforeningen foreslår, at bestemmelsen i § 40, stk. 3, med krav om matrikulær berigtigelse inden for 6 måneder, udgår af lovforslaget. Dette begrunder de bl.a. med, at berigtigelse indenfor 6 måneder i mange tilfælde vil være urealistisk af grunde, som er uden for de ledende landinspektørers kontrol. Hvis tidshorisonten ønskes strammet, foreslås i stedet, at det gøres i vejledning nr. 17080 af 30. juni 1986 vedrørende matrikulær og tinglysningsmæssig berigtigelse af linjeanlæg.

Odense Letbane udtaler, at tidsfristerne for den matrikulære berigtigelse allerede i dag er en udfordring. Den foreslåede bestemmelse med en tidsfrist på 6 måneder er en skærpelse af fristen. Selskabet foreslår, at fristen genovervejes.

*Transportministeriet bemærker, at formålet med angivelse af en frist på 6 måneder for, at den ledende landinspektør anmelder matrikulær berigtigelse til Geodatastyrelsen i forbindelse med sager, der er behandlet efter afsnit II om ekspropriation ved kommission, efter anlægsmyndighedens færdigmelding til den ledende landinspektør af det pågældende anlæg til matrikulær berigtigelse, skal sikre, at sager om matrikulær berigtigelse og tinglysning af ændringer sker med tilstrækkelig hurtighed. At fremdriften af disse sager er en udfordring i dag, tages der netop hånd om ved, at der indføres en regel i loven, der forpligter den ledende landinspektør til at sikre fremdrift og hurtighed i anmeldelse af disse sager til Geodatastyrelsen. En angivelse af tidsfristen i en vejledning skaber ikke en reel forpligtelse, da det ikke er krav, der kan støttes ret på, men alene er vejledende. Tidsfristen er skrevet ind i den foreslåede § 40, stk. 3, så det netop er et**lovkrav, der skal leves op til.*

*Transportministeriet tager dog til efterretning, at en frist på 6 måneder vil være yderst vanskelig at overholde i praksis. Høringssvarene har derfor givet anledning til at ændre fristen til 12 måneder.*

## 2.1.2.13. Godtgørelse for sagkyndig bistand ved kommunale ekspropriationer

Landinspektørforeningen bemærker, at der ifølge lovbemærkningerne pkt. 3.18.2 ikke er fundet grundlag for at ligestille lodsejere ved statslig og kommunal ekspropriation, så der i begge situationer kan ydes godtgørelse for sagkyndig bistand (jf. lovbemærkningerne til § 43). Foreningen nævner, at det efter deres vurdering ikke er godt for retsopfattelsen, og at § 43 bør formuleres således, at der er en klar hjemmel til at yde godtgørelse ved kommunale frivillige aftaler og ekspropriationer.

Landbrug og Fødevarer mener, at der bør indføres hjemmel til godtgørelse for sagkyndig bistand, der også omfatter lodsejerens udgifter til bistand under selve ekspropriationssagen ved kommunalbestyrelse. Herved er godtgørelsen ikke begrænset til behandling ved ekspropriationskommission og taksationsmyndighederne, jf. den foreslåede § 43. Landbrug og Fødevarer henviser til, at behovet for sagkyndig bistand under ekspropriationssagen ikke afviger indholds- eller procesmæssigt fra behovet for bistand under en efterfølgende behandling ved taksationsmyndighederne.

*Transportministeriet er enigt i de hensyn, som ligger til grund for forslagene om godtgørelse for nødvendig sagkyndig bistand til parter ved ekspropriation ved kommunalbestyrelsen. Det fremgår i lovforslagets almindelige bemærkninger punkt 2.2 og 3.18.2, at Ekspropriationsudvalget i betænkning nr. 1569/2018 anbefalede, at muligheden for passende godtgørelse for borgerens udgifter til sagkyndig bistand i ekspropriationssager overvejes nærmere, jf. udvalgets anbefaling 8. Udvalget nævnte, at der for eksempel kunne indføres hjemmel til, at kommunerne kan tildele borgeren sådan godtgørelse i komplicerede sager.*

*Transportministeriet er dog ikke af den opfattelse, at det er i ekspropriationsprocesloven, der skal fastsættes sådanne regler om godtgørelse for borgernes udgifter i forbindelse med kommunernes behandling af selve ekspropriationsspørgsmålet. Skal der fastsættes sådanne regler, bør det ske i sektorlovgivningen på de pågældende områder, således at der samlet kan tages stilling til godtgørelsesspørgsmålet i hele sagsforløbet i ekspropriationssagen, dvs. ved både kommunalbestyrelsen og den myndighed, der er rekursinstans vedrørende spørgsmålet om lovligheden af kommunalbestyrelsens beslutning om ekspropriation. Dette fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 3.18.2.*

*Transportministeriet henviser derudover til lovforslagets punkt 3.1.3. i de almindelige bemærkninger om forholdet mellem ekspropriationsprocesreglerne og den lovgivning, der indeholder de materielle regler om de omhandlede indgreb.*

*Høringssvarene har på den baggrund ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.*

## 2.1.2.14. Overgangsbestemmelse og mulighed for at genoptage sager i henhold til den nye ekspropriationsproceslov

Odense Letbane udtaler, at større infrastrukturanlæg ofte strækker sig over en længere årrække. Igangværende anlæg vil således skulle færdiggøres under nugældende regler, hvilket kan betyde uklarhed om, hvilket regelsæt der gælder. Tilsvarende hvis en ejendom er omfattet af flere projekter med behandling både under nugældende regler og efter de nye regler.

Stavnsbundne Lodsejere i Billund Kommune foreslår, at der indsættes en overgangsbestemmelse, som giver mulighed for genoptagelse af tidligere afviste sager om erstatning for gener efter den nugældende lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Foreningen foreslår, at der tilføjes en overgangsbestemmelse i lovforslaget, der imødekommer afslag i sager behandlet efter den nugældende lov.

*Transportministeriet er enigt i, at visse anlæg kan strække sig over en længere årrække. Det er imidlertid tidspunktet for opstart af sagen om ekspropriation og taksation, der har betydning for, hvilken lov der finder anvendelse. Hvis en sag om ekspropriation startes før lovens ikrafttræden, vil sagen skulle færdigbehandles efter det på tidspunktet for ekspropriationssagens opstart gældende regelsæt. Både efter den gældende lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom* *og den foreslåede nye ekspropriationsproceslov kan der i op til et år efter et anlægs fuldførelse behandles anmodninger om erstatning for gener.*

*Høringssvarene har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.*

## 2.1.2.15. Ekspropriationskompetencen og kommunen som lodsejer og myndighed

Aalborg Forsyning, Landinspektørforeningen og DANVA mener, at der bør være mulighed for at overføre ekspropriationskompetencen fra kommunalbestyrelsen til ekspropriationskommissionerne efter anlægsmyndighedens direkte anmodning til transportministeren herom. Der ønskes en mere neutral og uafhængig behandling af kommunale ekspropriationssager, særligt når kommunen ejer jord eller ejendomme ved projektet. Dette fremhæves som særligt relevant, hvor der anlægges ledningsanlæg på kommunalt ejede arealer, hvor kommunen både er lodsejer og myndighed for ekspropriationen.

Landinspektørforeningen mener, at der er behov for at skelne mellem kommunen som ekspropriationsmyndighed og kommunen som anlægsmyndighed.

DANVA bemærker derudover, at ekspropriationen bør ske efter ekspropriationsproceslovens afsnit II om ekspropriation ved kommission, hvis der er tale om anlæg på kommunalt ejet jord, så der ikke er sammenfald mellem kommunen som lodsejer og myndighed – dette for at sikre ekspropriationsprocessens uafhængighed.

*Transportministeriet bemærker, at ekspropriationsprocesloven ikke regulerer kommunernes organisation, herunder som ejendomsejer eller hvordan kommunerne forvalter deres arealer. Ekspropriationsprocesloven regulerer derfor ikke spørgsmålet om, hvordan kommunerne som lodsejer kan inddrage arealer til at løse myndighedsopgaver, hvor kommunalbestyrelsen samtidig er den primære myndighed for gennemførelse af ekspropriation. Transportministeriet kan oplyse, at det følger af den foreslåede bestemmelse i ekspropriationsproceslovens § 1, stk. 3, at transportministeren kan bestemme, at ekspropriationen skal gennemføres efter afsnit II eller afsnit III, efter anmodning fra vedkommende minister, som har ressortområdet for den lov, der indeholder hjemmel til ekspropriation. Der henvises til lovforslagets bemærkningerne til denne bestemmelse.*

# 2.2. Forslaget til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love

## 2.2.1. Generelle bemærkninger til forslaget til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.

Dansk Erhverv bakker op om den indholdsmæssige ændring som følge af lovforslaget, der vedrører lempelse af adgang til fremrykket overtagelse og ekspropriation af hele ejendomme, der er særligt indgribende berørt af et statsligt vej- eller baneprojekt. Dansk Erhverv støtter den påtænkte lempelse af reglerne, som dels indebærer, at der fremover vil kunne lægges vægt på andre forhold end alene selve arealafståelsen, fx støjgener eller anden form for nabogener, og dels at kriteriet om, at overtagelse kun kan ske i særlige tilfælde, fx ved sygdom eller tilsvarende, udgår. Dansk Erhverv mener, at de foreslåede ændringer vil medføre en bedre retssikkerhed for de berørte lodsejere.

## 2.2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i forslaget til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.

## 2.2.2.1. Bedre borgerbeskyttelse og fremrykket overtagelse

Energinet mener, at det er uhensigtsmæssigt, at der gælder forskellige regler på tværs af anlæg, idet ekspropriations- og taksationsmyndighederne vil skulle vurdere spørgsmålet forskelligt alt efter om der er tale om et vej- eller jernbaneanlæg eller f.eks. en højspændingsstation, selvom generne er sammenlignelige.

Odense Letbane udtaler, at det er uklart, hvordan det vurderes, om en ejendom berøres særligt indgribende.

Landbrug og Fødevarermener, at det bør tydeliggøres, at muligheden for fremrykket overtagelse altid kan benyttes, når betingelserne er til stede, så lodsejerne ikke oplever, at bestemmelsen bliver styrende af budgetmæssige årsager fremfor det materielle anvendelsesområde for muligheden.

*Transportministeriet bemærker, at lovforslagets ændringer af vejloven og jernbaneloven har som et hovedformål at forbedre lodsejeres retsstilling i forbindelse med statslige vej- og jernbaneprojekter på Transportministeriets område.*

*Lovforslaget indeholder således ikke ændringer af andre ministeriers lovgivning om ekspropriation og muligheden for fremrykket overtagelse. Sådanne ændringer vil – hvis de ønskes – kunne indføres i de pågældende ministeriers lovgivning.*

*For så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter fremgår det af de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 98, stk. 4, og jernbanelovens § 30, stk. 6, at en ejendom skal overtages i sin helhed efter anmodning fra ejeren, hvis ejendommen samlet set vurderes at blive særligt indgribende berørt, herunder som følge af gener, som vil blive påført en beboelse på ejendommen, på grund af det samlede værditab, som skønnes at blive påført ejendommen, eller fordi den tilbageblivende del af ejendommen bliver så lille eller får en sådan indretning, at den ikke hensigtsmæssigt kan bevares som selvstændig ejendom eller udnyttes på rimelig måde. Det fremgår bl.a. af bemærkningerne til bestemmelserne, at gener eksempelvis kan være støjgener, som vil blive påført en beboelse på ejendommen, ejendommens samlede værditab, vibrationer og såkaldt dominans (det forhold, at et anlægsprojekt bliver så dominerende eller har en så væsentlig negativ indvirkning på ejendommen, at det kan begrunde ekspropriation). Det fremgår ligeledes, at det vil skulle bero på en konkret vurdering, om en arealafståelse enten alene eller i kombination med de forventede gener fra det kommende anlæg har en sådan intensitet, at det kan begrunde overtagelse af en ejendom i dens helhed. Hvilke gener, der skal inddrages i anlægsmyndighedens eller ekspropriationskommissionens vurdering, afhænger af det konkrete anlægsprojekt.*

*Transportministeriet har ikke fundet det hensigtsmæssigt at indskrænke myndighedernes skønsudøvelse i højere grad end ved det, der fremgår af lovbemærkningerne til bestemmelserne i vejlovens § 98, stk. 4, og jernbanelovens § 30, stk. 6.*

*Transportministeriet bemærker, at det vil være en betingelse for, at der kan træffes afgørelse om fremrykket overtagelse i forbindelse med et konkret anlæg, at der foreligger en bevillingsmæssig hjemmel til at afholde udgifter til fremrykket overtagelse i forbindelse med det konkrete anlægsprojekt. Det vil være Folketinget, der – ved aktstykke – vil skulle beslutte, fra hvornår og i hvilken periode ejeren kan anmode om fremrykket overtagelse i forbindelse med et konkret projekt. Dermed sikres det, at der er bevillingsmæssig hjemmel til at gennemføre fremrykkede overtagelser i projektet, hvis betingelserne er opfyldt.*

*Hvor der i dag foretages administrative vurderinger af projekters ”fornødne fasthed, vil det således fremover i stedet være en politisk beslutning, hvad borgerne må ”tåle” – dvs. at det politisk vil blive besluttet, fra hvornår og i hvilken periode anmodninger om fremrykket overtagelse kan behandles.*

*Høringssvarene har på den baggrund ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.*

## 2.2.2.2. Vurderingsmomenterne for fremrykket overtagelse – særligt indgribende berørt og ejendommens tab af markedsværdi på 25 pct.

Stavnsbundne Lodsejere i Billund Kommune udtaler, at § 98, stk. 4, i lov om ændring af lov om offentlige veje m.v. og § 30, stk. 6, i jernbaneloven fastslår, at en ejendom kan overtages, hvis den vurderes at være 'særligt indgribende berørt'. Stavnsbundne Lodsejere i Billund Kommune mener, at det bør præciseres i bemærkningerne, at en ejendom kan være særligt indgribende berørt uden afståelse af jord, eksempelvis hvor støj, vibrationer, lysforurening eller tab af udsigt medfører væsentlig værdiforringelse.

*Transportministeriet bemærker, at der i denne situation vedrørende gener og ulemper, typisk er tale om erstatning efter ekspropriationsproceslovens § 33 og ikke et tilfælde af ekspropriation, fordi ekspropriation som udgangspunkt kræver afståelse af ejendom. Betingelsen i bestemmelserne om, at der skal være udsigt til, at ejendommen vil blive overtaget i sin helhed ved de ordinære ekspropriationer, herunder fordi ejendommen vurderes at blive særligt indgribende berørt, skal være opfyldt. Der skal således være konkret formodning for en afståelse af ejendommen, før der kan ske fremrykket overtagelse.*

*Hvis ejendommen bliver så indgribende berørt af generne, at det må sidestilles med en afståelse af ejendom og dermed ekspropriation, vil der være mulighed for tidligere overtagelse af ejendommen efter bestemmelserne i vejlovens § 98, stk. 6, og jernbanelovens § 30, stk. 6. Det afgørende er, om der er tale om en afståelse af ejendommen eller erstatninger for ulemper og gener. Idet den konkrete skønsmæssige vurdering ligger ved ekspropriationskommissionen m.v. i hvert enkelt projekt har, har Transportministeriet ikke yderligere bemærkninger i anledning af høringssvaret.*

Endvidere ønsker Stavnsbundne Lodsejere i Billund Kommune, at der indsættes en overgangsbestemmelse, som giver mulighed for genoptagelse af tidligere afviste sager, hvor anlægsmyndigheden har givet afslag på ansøgninger om fremrykket overtagelse under lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

*Transportministeriet kan oplyse, at hvis en lodsejer ønsker sin sag behandlet efter de nye lempeligere regler, kan lodsejeren indgive sin ansøgning om fremrykket overtagelse på ny. De foreslåede lempelser af reglerne, herunder lempeligere kriterier for vurderingen af ansøgninger om fremrykket overtagelse, vil gælde for de ansøgninger, der indgives efter lovens ikrafttræden den 1. juli 2026.*

Stavnsbundne Lodsejere i Billund Kommune mener, at grænsen for vurdering af, om en ejendom er særligt indgribende berørt på grund af et værditab på 25 pct., er for høj. Foreningen udtaler i den forbindelse, at en ejendoms værditab på 25 pct. i praksis vil eliminere en ejers friværdi og dermed forhindre normal lånoptagelse eller salg. Foreningen bemærker, at realkreditinstitutter opererer med en maksimal belåningsgrad på 80 pct., hvilket afspejler, at et værditab på 20 pct. allerede er betydeligt. Det foreslås derfor, at grænsen for en værditabsvurdering sænkes til 15 pct., hvortil de henviser til princippet om fuldstændig erstatning efter § 24, stk. 5, i den foreslåede ekspropriationsproceslov.

*Transportministeriet vurderer, at en grænse på mindst 25 pct., vil være dér, hvor en ejendom bliver særligt indgribende berørt. Transportministeriet bemærker, at der er tale om en konkret vurdering i hver enkelt sag, hvor alle relevante forhold og hensyn skal tages i betragtning. Her er værditabsvurderingen ét af de relevante forhold for vurdering af ejendommens overtagelse.*

Michael Andersen foreslår, at Vurderingsstyrelsen fremadrettet skal værdiansætte fast ejendom. Derudover foreslås det, at dem, der får eksproprieret fast ejendom, skal have ret til vælge at få ejendommen eksproprieret til den seneste offentlige ejendomsvurdering.

*Transportministeriet bemærker, at de nuværende ekspropriations – og taksationskommissioner er kompetente til at sikre opfyldelsen af formålet med ekspropriationsprocesreglerne, nemlig at sikre, at de konkrete beslutninger, der træffes, er korrekte og lovlige, og at berørte borgere og virksomheder får fuldstændig erstatning i overensstemmelse med grundlovens § 73. På denne baggrund videreføres de gældende regler for udpegning og sammensætning af myndighederne, der fastsætter erstatningens størrelse i forbindelse med ekspropriationer, herunder at medlemmer af ekspropriationskommissioner, taksationskommissioner og de foreslåede taksationsklagenævn skal have indsigt i vurdering af ejendomme, i den nye ekspropriationsproceslov. Transportministeriets overvejelser om de myndigheder, der behandler sager om ekspropriation, fremgår af pkt. 3.6.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.*

*Høringssvarene har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.*

## 2.2.2.3. Ledningsarbejder på statslige vejanlæg og gæsteprincippet i vejloven

DANVA bemærker, at vejlovens § 77, stk. 2, bør ændres. Af bestemmelsen fremgår det, at ledningsejeren ikke skal betale for arbejder på ledninger i eller over offentlige veje og stier mv., hvis andet er særligt bestemt ved en aftale, ekspropriation eller kommunalbestyrelsens afgørelse efter §§ 37 og 38 i vandforsyningsloven m.v. DANVA finder, at formuleringen ”hvis andet er særligt bestemt” skal fjernes fra bestemmelsen, da det er uklart, hvad der menes. Derudover ønsker DANVA benævnelsen af bestemmelser fra vandforsyningsloven fjernet, da andre ekspropriationshjemler på forsyningsområdet ikke er nævnt i bestemmelsen.

*Transportministeriet kan generelt oplyse, at udgangspunktet i vejlovens § 77, stk. 1, om, at ledningsejeren skal betale for de arbejder på ledningen, der opstår i forbindelse med vejmyndighedens arbejder, jf. stk. 1, kan fraviges ved aftale, ved kendelse eller ved afgørelse, som fastsætter en anden økonomisk fordeling for ledningsarbejdet i forbindelse med vejmyndighedens arbejder, jf. § 77, stk. 2.*

*Hovedelementerne i lovforslaget om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige love er bedre borgerbeskyttelse ved fremrykket overtagelse og ekspropriation i forbindelse med statslige vej- og jernbaneprojekter og at gennemføre konsekvensændringer som følge af det samtidige forslag til ny ekspropriationsproceslov. Der er med lovforslaget ikke tilsigtet ændringer, som ligger udenfor disse hovedelementer. Transportministeriet finder det derfor ikke hensigtsmæssigt at gennemføre ændringer i bestemmelsen om ledningsarbejder i § 77, stk. 2.*

*Høringssvaret har derfor ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.*

# 3. Lovforslagene i forhold til lovudkastene

I forhold til det udkast til lovforslag om en ny ekspropriationslov, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

* Bemærkningerne til § 15 er uddybet, så det fremgår, at formandens kompetence til at afgøre visse sager efter bestemmelsen for eksempel er behandling af en anmodning om aktindsigt eller at afvise at behandle sager på grund af formelle spørgsmål (klageberettigelse, klagefrist, forkert klageinstans m.v.), hvor der alene kræves juridisk sagkundskab. Det er samtidig præciseret, at bestemmelsen ikke vil kunne anvendes til at træffe afgørelse om ekspropriation eller erstatningens størrelse, idet sådanne sager altid vil skulle anses for principielle uanset det afståedes størrelse, værdi eller karakter.
* Fristen for landinspektørers fremsendelse af sagen til Geodatastyrelsen er hævet fra 6 måneder til 12 måneder

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter i både forslag til lov om ekspropriationsprocesloven og forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love

Der er endvidere tilføjet en lov, som skal konsekvensændres som følge af ny ekspropriationsproceslov, som hører under Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets område, i sidstnævnte lovforslag.