

Den nye vejlov

Den nye vejlov er et led i den modernisering af vejlovgivningen, som blev igangsat for et par år siden, og det foreliggende udkast til lovforslag indeholder en række interessante nyskabelser. Hertil kommer, at den nye privatvejslov, der trådte i kraft den 1. januar 2012, og som vi havde visse kritiske bemærkninger til på sidste års vejforum nu forslås ændret på ikke mindre end 63 punkter.

Af advokat Anders Valentiner-Branth og advokat Henrik Sauer

Ifølge regeringens lovprogram vil der i slutningen af november 2012 blive fremsat lovforslag til en ny lov om offentlige veje. Transportministeriet har henover september 2012 haft et udkast til lovforslag sendt i høring hos en række aktører. Vi vil i det følgende redegøre for et udpluk af de ændringer, som vi vil komme nærmere ind på i vores indlæg på vejforum.

Hovedformål

Helt overordnet er hovedformålet med lovforslaget at modernisere de eksisterende regler, der som bekendt stammer fra begyndelsen af 1970'erne. Ifølge Transportministeriet er målsætningen med lovforslaget at forenkle og tydeliggøre lovgivningen samt at gennemføre administrative lettelser for kommunerne. Det er desuden en målsætning at gøre loven nemmere at forstå for borgerne. Overordnet betragtet viderefører lovforslaget de gældende regler.

En del af de nye regler i vejloven stammer fra vejbidragsloven og vintervedligeholdelsesloven, der begge ophæves. "Moderniseringen" af vejlovgivningen indebærer således, at de eksisterende fire love på vejområdet reduceres til to (privatvejsloven og vejloven).

Ny formålsbestemmelse

I lighed med privatvejsloven foreslås det, at også vejloven får en formålsbestemmelse. Det fremgår således af lovudkastets § 1, at loven bl.a. skal medvirke til at sikre et velfungerende og sammenhængende vejnet og at fremme trafiksikkerheden og trafikafviklingen gennem en sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vejanlæg. Det kan også nævnes, at loven skal bidrage til, at andre former for infrastruktur kan placeres i forbindelse med vejnettet.

Desuden foreslås der i § 4 indsat en bestemmelse, der beskriver, hvilke hensyn vejmyndighederne skal tage højde for ved administrationen af loven. Det drejer sig først og fremmest om trafikale og vejtekniske hensyn, men myndighederne skal også være opmærksomme på miljø, flora, fauna, landskabs- og bymæssige værdier, klimamæssige- og samfundsøkonomiske forhold samt hensynet til vejens naboer.

I forbindelse med begrundelsen af konkrete afgørelser på vejområdet er det væsentligt at være opmærksom på denne bestemmelse. Der kan eventuelt henvises til de nævnte hensyn og nærmere redegøres for, hvilke hensyn der er lagt særligt vægt på. Her skal kommunerne være særligt opmærksomme på, at det fremgår udtrykkeligt af loven, at vejmyndighederne først og fremmest skal varetage trafikale og vejtekniske hensyn.

Begrebsændringer

Rent sprogligt ændres begrebet hovedlandeveje til statsveje. Der vil altså fremover eksistere to typer af offentlige veje: Statsveje og kommuneveje, jf. § 3. Desuden ophæves begrebet vejbestyrelse, således at begrebet *vejmyndighed* fremover vil blive anvendt konsekvent som betegnelse for den myndighed, der har ansvaret for den pågældende vej – uanset om det er tale om en offentlig vej eller en privat fællesvej.

Ledninger og gæsteprincippet

Det såkaldte gæsteprincip er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som »gæst« skal bære ledningsarbejdet, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt.

Det eksisterende gæsteprincip i vejlovens § 106, stk. 1, foreslås med de fornødne sproglige moderniseringer bl.a. som følge af ny praksis fra Højesteret videreført i § 82, stk. 1 og 3.

Det følger af domme fra Østre Landsret, at der ikke i det eksisterende gæsteprincip kan findes en hjemmel til at kræve betaling for fordyrelser af projektet, hvis det ikke er nødvendigt at udføre arbejde på ledningen.

Dette foreslås ændret, således at ledningsejeren har en betalingsforpligtelse også omfatter fordyrelse af vejmyndighedens arbejde, som alene eller i det væsentligste skyldes, at arbejdet ændres for at undgå flytning af ledninger, og forudsat at fordyrelsen af arbejdet er mindre økonomisk belastende end flytningen af ledningerne. Ledningsejeren vil efter bestemmelsen blive forpligtet til at betale for selv små tilpasninger af vejprojektet som følge af ledningernes tilstedeværelse. Hertil kommer, at der slet ikke er taget højde for, hvornår der foreligger fornøden dokumentation for et krav om betaling.

Vi forudser således, at denne bestemmelse vil give anledning til væsentlige administrative problemer og formentlig give anledning til en hel del retssager. Det er således efter vores vurdering ikke tilstrækkelig ambitiøst, at bestemmelsen er så generelt formuleret, og at der hverken i ordlyden af bestemmelsen eller i forarbejderne er taget højde for de mange praktiske problemstillinger, som den nye bestemmelse vil skulle regulere.

Det foreslås desuden, at det i lovens § 83 udtrykkeligt fastsættes, at der skal ske en forhandling, men dette gælder allerede i dag på et ulovbestemt grundlag. Det er imidlertid vores opfattelse, at der i dag ikke er – eller i hvert fald ikke bør være – tvivl om, at der påhviler anlægsmyndigheden en forpligtelse til at tage hensyn til de ledninger, der risikerer at blive berørt af vejprojektet. Det er efter vores opfattelse udtryk for en god og fornuftig tankegang, der med den foreslåede bestemmelse bliver udtrykkelig lovfæstet.

Hvis der ikke kan opnås enighed, så vil vejmyndigheden som noget nyt have gode muligheder for at kræve arbejdet udført eller endda selv at udføre dette, jf. lovudkastets § 83, stk. 3 og 4.

Hertil kommer, at vejmyndigheden ifølge lovudkastets § 84, stk. 3, vil få en udtrykkelig hjemmel til herudover i særlige tilfælde og under særlige forudsætninger at lade ledningsarbejdet udføres på ledningsejeren regning.

Betaling for parkering

Bestemmelsen i lovudkastets § 85 er til dels en videreførelse af den gældende vejlovs § 107, stk. 2. Det er nu udtrykkelig fastsat i forarbejderne, at hjemlen til at indføre betalingsparkering med henblik på at opnå en adfærdsregulering både finder anvendelse både i forhold til parkering på særlige parkeringspladser og parkering langs kantsten mv. Forskellen på stk. 1 og 2, går således på, hvad der er formålet med at opkræve betaling.

Der er en interessant nyskabelse i udkastets § 85, stk. 3, hvorefter vejmyndigheden har fået hjemmel til at differentiere betalingen i forhold til formålet med parkeringen, varetagelse af miljøhensyn og andre hensyn.

Vejbidraget

Det vil fortsat være muligt at pålægge ejere af ejendomme, der grænser til en offentlig vej, at betale udgifter til vejens anlæg eller udvidelse. Der vil dog i fremtiden være den væsentlige

begrænsning, at ejendomme, der ikke har eller vil få adgang til vejen, vil være fritaget for at betale vejbidrag.

I øvrigt ophæves de særlige procedureregler i forbindelse med pålæg af vejbidrag. I fremtiden vil området være dækket af de almindeligt gældende forvaltningsretlige regler og vejlovens almindelige klageregler mv.

Omklassificering og nedlæggelse af offentlige veje

I forbindelse med revisionen af privatvejsloven blev reglerne for nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje ændret, således at det blev meget vanskeligt for vejmyndigheden at nedklassificere en offentlig vej.

I lovudkastets § 118 er de tidsfrister, der blev indført imidlertid foreslået væsentligt forkortet. Hertil kommer, at der i § 120 foreslås indført en udtrykkelig hjemmel til at fravige kravet om tidsfrister og udarbejdelse af tilstandsrapport, hvis der er indgået en aftale herom.