



Fremsat den 4. oktober 2023 af transportministeren (Thomas Danielsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om private fællesveje, lov om letbane på Ring 3 og lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro¹⁾

(Etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør i private fællesveje på landet og tilpasning af visse anlægslove til VVM-direktivet og naturbeskyttelsesdirektiverne)

§ 1

I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 422 af 25. april 2023, som ændret ved § 38 i lov nr. 679 af 3. juni 2023, foretages følgende ændringer:

1. I § 4 ændres »§§ 11-24« til: »§§ 11-24 a«.

2. Efter kapitel 7 indsættes i *afsnit II*:

»Kapitel 7

Gravearbejder m.m. i forbindelse med ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet

§ 24 a. Kan der ikke opnås enighed mellem vejarealets ejer og en ledningsejer om vilkårene for placering af ledninger, kabler og tilbehør hertil i et areal, der er taget i brug for en privat fællesvej eller privat fællessti, kan kommunalbestyrelsen efter ansøgning meddele tilladelse til, at de omhandlede ledninger, kabler og tilbehør hertil placeres i eller på den private fællesvej eller den private fællessti til forsyning af tilgrænsende eller nærliggende ejendomme efter gæsteprincippet, jf. § 70. En tilladelse forudsætter, at ledning, kabel eller tilbehør hertil er omfattet af bestemmelser fastsat af transportministeren i medfør af stk. 7.

Stk. 2. En ansøgning efter stk. 1 kan tidligst indgives til kommunalbestyrelsen, når det kan sandsynliggøres, at der ikke er enighed og heller ikke udsigt til enighed, eller når

arealejeren ikke har besvaret ledningsejerens anmodning senest 2 måneder efter modtagelse af anmodningen, medmindre særlige årsager gør sig gældende.

Stk. 3. § 70 a finder anvendelse ved ansøgninger efter dette kapitel. Endvidere finder §§ 74-75 i lov om offentlige veje m.v. tilsvarende anvendelse i forbindelse med ansøgninger og § 76 i lov om offentlige veje m.v. tilsvarende anvendelse i forbindelse med meddelelsen af tilladelser efter dette kapitel.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen skal betinge en tilladelse efter stk. 1 af, at ledningsejeren

- 1) yder vedkommende grundejere erstatning for tab ved anbringelse eller tilstedeværelse samt ved eftersyn og istandsættelse af de omhandlede ledninger, kabler og tilbehør hertil,
- 2) retablerer vejareal og arbejdsareal efter endt arbejde og
- 3) skriftligt underretter kommunen om, at retableringsarbejderne er gennemført.

Stk. 5. Arbejder på ledninger, kabler og tilbehør hertil tilladt efter stk. 1 kan tidligst påbegyndes 3 uger efter et varsel herom til vejarealets ejer. Ledningsejeren kan dog udføre uopsættelige reparationer af ledninger, kabler og tilbehør hertil tilladt efter stk. 1 uden forudgående underretning af vejarealets ejer. Uopsættelige reparationer skal anmeldes til vejerejeren snarest muligt, dog senest en arbejdsdag efter arbejdsdags begyndelse.

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2012, nr. L 26, side 1, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. L 124, side 1.

Stk. 6. Grundejerne kan ikke modsætte sig udførelsen af arbejder, hvortil der er meddelt tilladelse efter stk. 1, og varslede arbejder eller uopsættelige reparationer efter stk. 5.

Stk. 7. Transportministeren fastsætter regler om, hvilke ledninger, kabler og tilbehør hertil, som stk. 1 finder anvendelse på.«

§ 2

I lov om letbane på Ring 3, jf. lovbekendtgørelse nr. 289 af 12. marts 2023, foretages følgende ændringer:

1. I § 3 b indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte regler om beskyttelse af dyre- og plantearter ved afgørelser om tilladelse til ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet efter stk. 1.«

2. I § 25 d indsættes før stk. 1 som nyt stykke:

»Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes overtrædelse af § 3 b, stk. 1, med bøde.«

Stk. 1 og 2 bliver herefter stk. 2 og 3.

3. I § 25 d, *stk. 1*, der bliver *stk. 2*, indsættes efter »efter«: »§ 3 b, stk. 5, og«.

§ 3

I lov nr. 737 af 1. juni 2015 om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro foretages følgende ændringer:

1. Som *fodnote* til lovens titel indsættes:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU

af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2012, nr. L 26, side 1, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, side 1.«

2. *Overskriften* til kapitel 5 affattes således:

»Kapitel 5

Kompetence, domstolsprøvelse og straf.«

3. Efter § 19 indsættes i *kapitel 5*:

»*Straf*

§ 19 a. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes overtrædelse af § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1, med bøde.

Stk. 2. I forskrifter, der udstedes efter § 3, stk. 5, og § 4, stk. 6, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2024.

Stk. 2. Regler fastsat i medfør af § 25 d, stk. 1 og 2, i lov om letbane på Ring 3, jf. lovbekendtgørelse nr. 289 af 12. marts 2023, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 25 d, stk. 2 og 3, i lov om letbane på Ring 3, jf. denne lovs § 2, nr. 2.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indhold

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
3. Konsekvenser for FN's klimamål
4. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter
5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Klimamæssige konsekvenser
9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
10. Forholdet til EU-retten
11. Hørte myndigheder og organisationer
12. Sammenfattende skema

1. Indledning

Som et led i aftale af 21. december 2021 om ”En markedsbaseret og teknologineutral telepolitik” indgået mellem den daværende regering (Socialdemokratiet) og Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet indgår et initiativ om, at der indføres bedre graveadgang på private fællesveje.

I modsætning til de særlige regler om private fællesveje og private fællesstier i byer og bymæssige områder i afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 422 af 25. april 2023, herefter benævnt privatvejsloven, indeholder de særlige bestemmelser i privatvejsloven om private fællesveje på landet, lovens afsnit II, ikke bestemmelser om, at kommunalbestyrelsen som vejmyndighed kan bestemme, at der skal placeres ledninger, kabler og tilbehør hertil i de private fællesveje og private fællesstier på landet.

Placeringen af ledninger, kabler og tilbehør hertil sker således på grundlag af aftaler mellem de respektive ledningsejere og ejeren af det areal, hvori infrastrukturen ønskes placeret.

For så vidt angår en række ledningstyper findes såkaldte

landsaftaler indgået mellem ledningsejerne og landbrugsorganisationerne. Der findes således en landsaftale for el- og fiberanlæg på landbrugsjord, som beskriver principper for placering af el- og fiberanlæg, samt oplysning om takster. Disse aftaler omfatter dog ikke vej- og stiarealer.

Det er Transportministeriets opfattelse, at disse landsaftaler ikke har kunnet løse op for en række vanskelige forhandlingssituationer vedrørende etablering af bredbånd m.m., hvilket har medført, at en række husstande på landet ikke har kunnet serviceres med bredbånd og lignende og dermed har vanskeliggjort beboernes muligheder for at arbejde hjemmefra eller deltage i digital undervisning.

Med henblik på at understøtte den generelle digitalisering af det danske samfund fremsatte transportministeren den 5. oktober 2022 forslag til ændring af lov om private fællesvej med henblik på at indsætte en bestemmelse i lov om private fællesveje, således at kommunalbestyrelsen kunne bestemme, at der kan etableres ledninger, kabler og tilbehør hertil til elektroniske kommunikationsnet i de ibrugtagne vejarealer for private fællesveje og private fællesstier på landet. Lovforslaget bortfaldt på grund af folketingsvalg.

I lyset af den seneste udvikling på forsyningsområdet finder regeringen, at det bør sikres, at ikke alene ledninger, kabler og tilbehør hertil til elektroniske kommunikationsnet kan udrulles i hele landet, men at også etablering og udbygning

af andre typer infrastrukturledninger sikres med henblik på at give beboere og virksomheder i de tyndere befolkede områder adgang til nutidige og klimamæssigt ønskelige forsyningsarter. Hermed sikres, at eventuelle privatretlige uenigheder ikke udgør en hindring for en tidssvarende udvikling af det økonomiske potentiale i de tyndere befolkede dele af landet.

Lovforslaget indeholder herudover ændringer af lov om letbane på Ring 3, jf. lovbekendtgørelse nr. 289 af 12. marts 2023, og lov nr. 737 af 1. juni 2015 om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro. Det drejer sig for begge love om tilføjelse af straffehjemler, der vil sikre overensstemmelse med kravet i VVM-direktivets artikel 10 a om, at der i national følgelovgivning skal være fastsat passende sanktioner. For lov om letbane på Ring 3 drejer det sig endvidere om tilføjelse af en bemyndigelsesbestemmelse, der vil sikre overensstemmelse med beskyttelsesordningerne i naturbeskyttelsesdirektiverne (fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet).

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet

2.1.1. Gældende ret

Ved private fællesveje forstås i henhold til § 10, nr. 3, i privatvejsloven veje, gader, broer eller pladser, 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.

Ved private fællesstier forstås i henhold til privatvejslovens § 10, nr. 4, et færdselsareal, der fortrinsvis er forbeholdt gående, cyklende eller ridende færdsel, og som fungerer som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet ligger på, når ejendommene ikke har samme ejer.

Udgangspunktet i privatvejsloven er, at lovens bestemmelser om private fællesveje tilsvarende finder anvendelse på private fællesstier. Det fremgår af lovens § 2, stk. 2.

I privatvejsloven sondres mellem private fællesveje på landet og private fællesveje i byer og bymæssige områder.

De private fællesveje i byer og bymæssige områder administreres efter lovens byregler i §§ 25-86 i lovens afsnit III. De er nærmere geografisk afgrænset i lovens § 3, stk. 1, som private fællesveje i Københavns Kommune og i områder, der efter reglerne i lov om planlægning er beliggende i byzone eller sommerhusområde. Kommunalbestyrelsen kan endvidere med hjemmel i privatvejslovens § 3, stk. 2, bestemme, at private fællesveje i nærmere afgrænsede områder i landzone skal administreres efter lovens byregler, når disse områder har en bymæssig karakter eller er planlagt

hertil. Sidstnævnte bestemmelse finder således anvendelse på private fællesveje i en række landsbyer.

Private fællesveje i landzone, hvor kommunalbestyrelsen ikke har eller kan træffe beslutning efter lovens § 3, stk. 2, administreres i henhold til privatvejslovens § 4 som private fællesveje på landet, dvs. efter lovens afsnit II, §§ 11-24.

Modsat bestemmelserne i lovens §§ 67-70 c, hvorefter opgravning og etablering m.v. af ledninger i private fællesveje og udlagte private fællesveje samt private fællesstier og udlagte private fællesstier i byer og bymæssige områder kræver vejmyndighedens tilladelse, som grundejerne ikke kan modsætte sig, findes der ikke bestemmelser i lovens afsnit II om private fællesveje på landet, hvorefter vejmyndigheden kan eller skal meddele tilladelse til etablering af anden ledningsinfrastruktur i de private fællesveje på landet.

Her beror placeringen af ledninger m.v. på privatretlige aftaler mellem vejarealets ejer og de respektive ledningsejere.

For så vidt angår en række ledningstyper er området delvist reguleret i de såkaldte landsaftaler mellem landbrugsorganisationerne og ledningsejerne. Med hensyn til de konkrete problemstillinger, som det umiddelbart er tanken, at lovforslaget skal adressere, foreligger således aktuelt Landsaftalen om el- og fiberanlæg i landbrugsjord 2023, indgået mellem SEGES (Landbrug & Fødevarer) og Dansk Energi (nu en del af Green Power Denmark) samt Energinet.

Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur kan i medfør af § 9 n, stk. 1, nr. 5, jf. § 9 m, stk. 1, nr. 9, jf. § 9 j, stk. 2, i lov om graveadgang, etablering og udnyttelse af infrastruktur til telekommunikationsformål samt udnyttelse af infrastruktur på tværs af forsyningssektorer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 845 af 21. august 2019 (herefter graveloven), bestemme, at ejeren af en ejendom skal give adgang til etablering af et højhastighedsnet til elektronisk kommunikationsnet frem til en bygnings adgangspunkt. Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur kan samtidig hermed fastsætte eventuelle vilkår og betingelser, herunder eventuel pris m.v. Denne bestemmelse har så vidt Transportministeriet er orienteret kun været anvendt én gang til at placere ledninger i private veje og private fællesveje på landet.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser

Det er Transportministeriets opfattelse, at der indimellem opstår vanskelige forhandlingssituationer vedrørende etablering af bredbånd m.m., hvilket har medført, at en række husstande på landet ikke har kunnet serviceres med de pågældende ledninger, kabler og tilbehør hertil og dermed har vanskeliggjort beboernes muligheder for eksempelvis at arbejde hjemmefra eller deltage i digital undervisning.

Med henblik på at understøtte den generelle digitalisering af det danske samfund finder Transportministeriet, at der bør indsættes en bestemmelse i privatvejsloven, således at kommunalbestyrelsen som vejmyndighed for de private fællesveje og private fællesstier på landet kan bestemme, at

der kan etableres kabler til elektroniske kommunikationsnet i ibrugtagne vejarealer. Transportministeriet finder også, at det bør være muligt at bestemme, at andre former for strategisk og økonomisk vigtige typer af ledninger, kabler og tilbehør hertil kan fremføres ad de private fællesveje og private fællesstier til husstandene i de tyndere befolkede dele af Danmark.

I lighed med forholdene for boliger langs med offentlige veje samt private fællesveje og private fællesstier i byer og bymæssige områder finder Transportministeriet, at de omhandlede typer ledninger, kabler og tilbehør hertil mest hensigtsmæssigt placeres i vejarealerne. Det er Transportministeriets vurdering, at tungtvejende samfundsmæssige hensyn, herunder ønsket om så vidt muligt at fjerne forhindringer for deltagelse i samfundslivet og arbejdsmarkedet for befolkningen bosiddende i landdistrikterne, taler for, at der indføres en smidig problemløsning i vejlovgivningen for disse typer ledninger, kabler og tilbehør hertil.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Med forslaget til ny § 24 a i privatvejsloven udstyres kommunalbestyrelsen med en hjemmel til at løse problemet med fremføring af de af transportministerens nærmere fastsatte typer af ledninger, kabler og tilbehør hertil, i de tilfælde hvor det ikke har været muligt at opnå en aftale om etableringen og vilkårene herfor.

Kommunalbestyrelsen kan således bestemme, at der kan anbringes ledninger, kabler og tilbehør hertil i og eventuelt over det areal, der er taget i brug som privat fællesvej eller privat fællessti, herunder rabatarealerne.

Tilbehør i forbindelse med kabler og ledninger til brug for elektroniske kommunikationsnet og elnettet skal forstås som udstyr, som er nødvendigt af hensyn til driften af ledningerne eller kablerne. Det vil eksempelvis være teknikskabe og brønde. En forudsætning for anbringelse af tilbehøret på den private fællesvejs areal er, at det ikke forringer vejens funktion som færdselsareal ved at indsnævre dette.

Kommunalbestyrelsen er ikke forpligtet til at træffe bestemmelse efter den foreslåede § 24 a. Kommunalbestyrelsens afgørelse af en ansøgningssag vil således også kunne være at henvise parterne, herunder modtageren af den ønskede ledningsinfrastruktur, til at genoptage forhandlingerne, hvor dette efter kommunalbestyrelsens vurdering vil være mest hensigtsmæssigt.

Hvis kommunalbestyrelsen vælger at meddele tilladelse til, at den omhandlede infrastruktur anbringes i arealer, der er taget i brug som privat fællesvej eller privat fællessti på landet, indeholder forslaget til ny § 24 a bestemmelser, der skal sikre, dels at areal ejeren og de vedligeholdelsespligtige grundejere ikke lider tab ved indgreb eller skade på vejelementer, beplantning, faste genstande m.m. i forbindelse med placeringen af denne infrastruktur i vejen, dels at ledningsejerens interesse i at beskytte sin ledning kan varetages.

Med henblik på at sikre, at den brede politiske aftale af 21. december 2021 kan realiseres, foreslås det, at bestemmelsen ikke begrænses til føring af infrastruktur m.v. til kontaktpunkter på vejberettigede ejendomme, men at den finder anvendelse på tilgrænsende og nærliggende ejendomme.

Transportministeriet har i denne forbindelse lagt vægt på såvel økonomiske som drifts- og forsyningsmæssige hensyn, at ordningen må antages at indebære færre potentielle sager hos vejmyndigheden, samt at de vedligeholdelsespligtige grundejere ikke ses at lide et tab ved etablering, tilsyn og andre arbejder på kabler m.v. henset til de foreslåede erstatningsbestemmelser. Transportministeriet har endvidere noteret sig, at det efter bestemmelsen i gravelovens § 9 j, stk. 2, allerede i dag er muligt at sikre, at kabler m.v. til brug for elektroniske kommunikationsnet kan føres ad privat ejendom, og dermed også privat fællesvej eller privat fællessti, frem til nærliggende ejendomme.

Der henvises nærmere til lovforslagets § 1, nr. 2, og bemærkningerne hertil.

2.2. Tilpasning af visse anlægslove til VVM-direktivet og naturbeskyttelsesdirektiverne

2.2.1. Tilpasning som følge af VVM-direktivet

2.2.1.1. Gældende ret

Anlægsprojekterne vedrørende letbane på Ring 3 og Storstrømsbroen er omfattet af VVM-direktivet, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer.

Efter direktivets artikel 10 a skal national lovgivning indeholde passende sanktioner, eksempelvis for overtrædelse af regler om ændringer eller udvidelser af anlægsprojekter.

Lov om letbane på Ring 3 og lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro fastsætter ikke straf for overtrædelser vedrørende ændring eller udvidelse af anlægsprojektet.

2.2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Lov om letbane på Ring 3 og lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro vurderes ikke at opfylde kravet i VVM-direktivet om passende sanktioner i relation til ændringer eller udvidelser af anlægsprojekterne.

Der foreslås med lovforslaget en række ændringer af de to love med henblik på at rette op herpå.

Der henvises til lovforslagets § 2, nr. 2 og 3, og § 3, nr. 1-3, og bemærkningerne hertil.

2.2.2. Tilpasning som følge af naturbeskyttelsesdirektiverne

2.2.2.1. Gældende ret

Transportministeren har i medfør af § 3 b, stk. 5, i lov om letbane på Ring 3 bemyndigelse til efter forhandling med miljøministeren at fastsætte nærmere regler vedrørende eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 357 af 2. april 2020 om vurdering af virkningerne på miljøet (VVM) og beskyttelse af visse dyre- og plantearter i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet om letbanen på Ring 3.

Bekendtgørelsens §§ 14 og 15 følger af naturbeskyttelsesdirektiverne (habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet), jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer, som forpligter medlemsstaterne til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyre- og plantearter, der er omfattet af direktivets bilag IV.

2.2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der er på anlægsstrækningen vedrørende letbanen på Ring 3 registreret dyrearter omfattet af habitatdirektivets bilag IV, og bekendtgørelse om vurdering af virkningerne på miljøet (VVM) og beskyttelse af visse dyre- og plantearter i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet om letbanen på Ring 3 bør indeholde regler om beskyttelse af dyre- og plantearter omfattet af naturbeskyttelsesdirektiverne.

Det er vurderingen, at bemyndigelsesbestemmelsen i § 3 b, stk. 5, i lov om letbane på Ring 3 ikke udgør et tilstrækkeligt hjemmelsgrundlag herfor.

Det foreslås at indsætte et nyt stk. 6 i § 3 b i lov om letbane på Ring 3, som bemyndiger transportministeren til efter forhandling med miljøministeren at fastsætte regler om beskyttelse af dyre- og plantearter ved afgørelser om tilladelse til ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet.

Der henvises til lovforslagets § 2, nr. 1, og bemærkningerne hertil.

3. Konsekvenser for FN's klimamål

Den foreslåede etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællestier på landet fremmer en fortsat udrulning af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation og understøtter dermed den fremadrettede indsats i forlængelse af delmålene 8.1 og 8.2 – en højere økonomisk produktivitet gennem diversificering, teknologisk opgradering og innovation, blandt andet gennem fokus på høj værditilførsel og arbejdskraftintensive sektorer, samt fremme af udviklings-

orienterede politikker, der støtter produktive aktiviteter, skaber anstændige jobs, iværksætter, kreativitet og innovation, og som fremmer en formalisering og udvikling af mikro-, små- og mellemstore virksomheder, gennem bl.a. adgang til finansielle tjenesteydelser.

De foreslåede tilpasninger af visse anlægslove til VVM-direktivet og naturbeskyttelsesdirektiverne vil ikke i sig selv indebære konsekvenser for FN's klimamål.

4. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter

Som omtalt under 2.2., er det Transportministeriets vurdering, at indførelsen af muligheden for at meddele tilladelse til etablering af ledninger, kabler og tilbehør hertil til brug for elektroniske kommunikationsnet og etablering og udbygning af el-nettet i private fællesveje og private fællestier på landet kan bidrage til at sikre udviklingen af det digitale Danmark og bidrage til at forbedre den danske konkurrenceevne.

Ledninger, kabler og tilbehør hertil til brug for elektroniske kommunikationsnet spiller og forventes i de nærmeste mange år at spille en stadig større rolle for borgernes muligheder for at kommunikere med myndigheder og sociale netværk, modtage information i form af radio og fjernsyn, deltage i samfundsdebatten og bidrage til, at beboere i landdistrikterne kan deltage aktivt i undervisningstilbud og arbejdslivet, der kan udføres fra bopælen.

Udbygning af el-nettet vurderes at bidrage til en lettere omstilling til mindre klimabelastende opvarmningsformer og transportmidler.

Forslaget kan således bidrage til en opbremsning i affolkningen af landdistrikterne af økonomiske, arbejds- og uddannelsesmæssige grunde.

De foreslåede tilpasninger af visse anlægslove til VVM-direktivet og naturbeskyttelsesdirektiverne vil ikke i sig selv indebære regionale konsekvenser.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det er vanskeligt at estimere de direkte samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget om etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællestier på landet. Forslaget må, i det omfang det bidrager positivt til udrulningen af elektroniske kommunikationsnet i de tyndere befolkede dele af landet, antages at smidiggøre en række administrative processer i samfundslivet, idet kommunalbestyrelserne vil få hjemmel til at bestemme, at udrulningen kan ske, selvom en grundejer måtte modsætte sig dette. Det vurderes herudover også at kunne bidrage til en opbremsning af affolkningen af landdistrikterne samt at forbedre den danske konkurrenceevne inden for videns- og informationstunge sektorer.

For så vidt angår kommunerne vil en vedtagelse af forslaget om etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet isoleret set medføre negative implementeringskonsekvenser. I og med at kommunerne ville skulle tage stilling til en type ansøgninger, som de før har kunnet afvise, vil der være tale om nye, ressourcekrævende administrative opgaver. Omvendt vil forslaget kunne bidrage til, at kommunerne fastholder et godt beskatningsgrundlag og bremser affolkningen af landdistrikterne.

En række usikkerhedsmomenter gør det vanskeligt at give et kvalitativt estimat over forslagets økonomiske konsekvenser for kommunerne. Der foreligger ikke valide oplysninger om længden af færdselsarealer i landzone, som er taget i brug som private fællesveje eller private fællesstier. Det er endvidere usikkert, hvor stor en del af dette vejnet, det foreliggende forslag er relevant for, i og med at ikke alle private fællesveje eller private fællesstier på landet har beboelse eller lignende, der potentielt ønskes forsynet med elektroniske kommunikationsnet. Der foreligger endvidere ikke valide oplysninger om, i hvor mange tilfælde det ikke lykkes at indgå aftaler, ligesom det er usikkert hvilke konsekvenser eksistensen af en bestemmelse som den foreslåede § 24 a vil have for lysten og viljen til at indgå aftaler.

Det er intentionen, at der med hjemmel i privatvejslovens § 89, stk. 2, vil blive fastsat regler, som skal give kommunalbestyrelsen hjemmel til at kræve et gebyr, som kan dække omkostningerne ved behandlingen af en ansøgning.

De foreslåede ændringer af visse anlægslove til VVM-direktivet og naturbeskyttelsesdirektiverne vil ikke i sig selv indebære økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Forslaget om etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet vurderes ikke at have negative økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Da der ikke foreligger oplysninger om erstatnings- og kompensationsniveauet i aftalerne mellem vejejer og lednings-ejeren, vil et foreløbigt optimistisk estimat være, at forslaget til ny § 24 a vil have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet mulighederne for at udrulle kablerne i et konkurrencepræget marked fastholdes. Endvidere må den afsmittende virkning i form af mere effektive hjemmearbejdspladser også antages at have positive virkninger for erhvervslivet.

Lovforslaget indeholder et forslag om, at der under nærmere omstændigheder kan søges kommunerne om tilladelse til at placere ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet. Ansøgninger til

kommunalbestyrelsen vil medføre negative administrative konsekvenser, som dog vurderes til at være små.

Lovforslaget vurderes at understøtte de 5 principper for agil erhvervslovgivning.

De foreslåede ændringer af visse anlægslove til VVM-direktivet og naturbeskyttelsesdirektiverne vil ikke i sig selv indebære økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Spørgsmålet om etablering af ledninger, kabler og tilbehør hertil, her i første række til elektroniske kommunikationsnet og udbygning af el-nettet, er først og fremmest et mellemværende mellem vejarealets ejer og ledningsejeren. Modtageren af den omhandlede infrastruktur vil ikke altid være direkte part i aftalen.

For vejarealets ejer kan forslaget til § 24 a i privatvejsloven indebære, at dennes forhandlingsposition svækkes, i og med at kommunalbestyrelsen ville kunne meddele den tilladelse, som arealejeren ikke vil meddele.

For slutbrugeren, ejeren af den ejendom, der forsynes med de omhandlede ledninger, kabler og tilbehør hertil, vil forslaget indebære en større sikkerhed for, at pågældende dels kan få tilgang til elektroniske kommunikationsnet fra sin bolig og friere kunne vælge leverandøren af ydelsen, dels opretholde tidssvarende forsyning med elektricitet til betjening af de mange dagligdags funktioner, der i dag forudsætter et driftssikkert og leveringsdygtigt el-net.

Lovforslaget har således administrative konsekvenser for vejarealets ejer, i og med at denne skal inddrages i kommunalbestyrelsens behandling af en ansøgning efter forslaget til § 24 a, stk. 1. Forslaget vil for visse arealejere medføre negative administrative konsekvenser, som dog vurderes til at være små.

For så vidt angår slutbrugeren ses forslaget ikke at have administrative konsekvenser.

De foreslåede ændringer af visse anlægslove til VVM-direktivet og naturbeskyttelsesdirektiverne vil ikke indebære administrative konsekvenser for borgerne.

8. Klimamæssige konsekvenser

Forslaget om etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet forventes at medføre en bedre sikring af, at der kan arbejdes hjemmefra ved hjælp af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation, hvilket må antages at bidrage til en mindre CO²-belastning og dermed bidrage positivt til bestræbelserne på at begrænse klimabelastningen.

De foreslåede tilpasning af visse anlægslove til VVM-direk-

tivet og naturbeskyttelsesdirektiverne vil ikke i sig selv have klimamæssige konsekvenser.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget om etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet har ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser.

De foreslåede ændringer af visse anlægslove til VVM-direktivet og naturbeskyttelsesdirektiverne vil ikke i sig selv have miljø- og naturmæssige konsekvenser.

10. Forholdet til EU-retten

Forslaget om at etablere en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet vurderes at være med til at understøtte målsætningen i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2012 om foranstaltninger for at reducere omkostningerne ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation. En udbygning og opgradering af elnettet vil understøtte denne digitalisering.

Forslaget om at ændre lov om letbane på Ring 3 og lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro vil sikre overensstemmelse mellem de to loves bestemmelser om straf og VVM-direktivets krav om passende sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i medfør af direktivet.

Forslaget om en yderligere ændring af lov om letbane på Ring 3 vil tilvejebringe hjemmelsgrundlag for en række eksisterende bestemmelser i administrative forskrifter, der imødekommer krav om beskyttelsesordninger forudsat i naturbeskyttelsesdirektiverne (fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet).

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag, for så vidt angår etableringen af en tilladelsesordning for etablering af ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet, var i perioden fra den 29. juni 2022 til den 17. august 2022 i offentlig høring. Et revideret lovforslag kun indeholdende ændringerne af privatvejsloven har fra 9. maj til den 16. juni 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, AE – Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Atea A/S, Beredskabsstyrelsen, Bolignet A/S, Center for Beredskabskommunikation (CFB), Danish Cable Protection Committee DKCPC, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Industri (DI - Byggeri), Dansk

IT (DIT), Dansk Ledningsejerforum, Dansk Live, Dansk Metal, Dansk Net A/S, Dansk Vejforening, Danske Advokater, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Den danske Landinspektørforening, DI Digital, Energinet, Fagligt Fælles Forbund (3F), Fibia, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Antenneanlæg, Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), Greenpower Denmark, IT-Branchen, KL, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, NRGi, Parcelhusejernes Landsforening, Praktiserende Landinspektørers Forening, Radius, Sammenslutning af Danske Småøer, SEAS-NVE, SEGES, Stofa A/S, TDC Net A/S, Tekniq, Teleindustrien, Telenor A/S og Telia Danmark A/S.

12. Sammenfattende skema

	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	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet: Potentiel positive økonomiske konsekvenser.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet: I det omfang erhvervet gør brug af den nye foreslåede bestemmelse i privatvejsloven, vil det medføre, at der skal indsendes en ansøgning til kommunalbestyrelsen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Forslaget vil for visse arealejere medføre negative administrative konsekvenser, som dog vurderes til at være små.
Klimamæssige konsekvenser	Etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør i private fællesveje og private fællesstier på landet vurderes at kunne være med til en bedre sikring af, at der kan arbejdes hjemmefra ved hjælp af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation, må antages at bidrage til en mindre CO ² -belastning og dermed bidrage positivt til bestræbelserne på at begrænse klimabelastningen.	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet: Lovforslaget vil bidrage til en yderligere implementering af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2012 om foranstaltninger for at reducere omkostningerne ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation. Tilpasning til VVM-direktivet og naturbeskyttelses-direktiverne: Lovforslaget indeholder bestemmelser om tilpasning af lov om letbane på Ring 3 og lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro med henblik på at sikre overensstemmelse med dels VVM-direktivet, dels naturbeskyttelsesdirektiverne (fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet).	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej
		X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af privatvejslovens § 4, at reglerne i §§ 11-24 finder anvendelse på de private fællesveje i landzone, jf. lov om planlægning, der ikke er omfattet af § 3, stk. 1 og 2

Det foreslås i § 1, nr. 1, at henvisningen ændres fra ”§§ 11-24” til ”§§ 11-24 a”.

Forslaget er en udvidelse af privatvejslovens § 4, så den også omfatter den foreslåede § 24 a.

Til nr. 2

Ved private fællesveje forstås i henhold til § 10, nr. 3, i privatvejsloven, veje, gader, broer eller pladser, 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.

Ved private fællesstier forstås i henhold til privatvejslovens § 10, nr. 4, færdselsareal, der fortrinsvis er forbeholdt gående, cyklende eller ridende færdsel, og som fungerer som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet ligger på, når ejendommene ikke har samme ejer.

Udgangspunktet i privatvejsloven er, at lovens bestemmelser om private fællesveje finder tilsvarende anvendelse på private fællesstier. Det fremgår af lovens § 2, stk. 2.

I privatvejsloven sondres mellem private fællesveje og private fællesstier på landet og private fællesveje og private fællesstier i byer og bymæssige områder.

De private fællesveje og private fællesstier i byer og bymæssige områder administreres efter lovens byregler, §§ 25-86. De er nærmere geografisk afgrænset i lovens § 3, stk. 1, som private fællesveje i Københavns Kommune og i områder, der efter reglerne i lov om planlægning er beliggende i byzone eller sommerhusområde. Kommunalbestyrelsen kan endvidere med hjemmel i privatvejslovens § 3, stk. 2, bestemme, at private fællesveje i nærmere afgrænsede områder i landzone skal administreres efter lovens byregler, når disse områder har en bymæssig karakter eller er planlagt hertil. Sidstnævnte bestemmelse finder således anvendelse på private fællesveje og private fællesstier i en række landsbyer.

Private fællesveje og private fællesstier, der ikke er omfattet af ovennævnte geografiske afgrænsning, administreres i henhold til privatvejslovens § 4 som private fællesveje eller private fællesstier på landet, dvs. efter lovens afsnit II, §§ 11-24.

Specifikt vedrørende etablering og andre arbejder på anden ledningsinfrastruktur i private fællesveje og private fælles-

stier og udlagte private fællesveje og udlagte private fællesstier i byer og bymæssige områder indeholder privatvejsloven i §§ 67-70 c særlige bestemmelser om opgravning m.m. af vejarealet og etablering m.v. af ledninger, kabler og deres tilbehør hertil. Det kræver kommunalbestyrelsens tilladelse, hvis en ledningsejer ønsker at placere ledninger, kabler m.m. i en privat fællesvej eller private fællesstier, og grundejerne kan ikke modsætte sig, at en tilladelse udnyttes. Til gengæld skal vejmyndigheden i forbindelse med fastsættelsen af vilkår for sin tilladelse også varetage de vedligeholdelsesforpligtede grundejeres interesser bedst muligt. Bestemmelsen i § 67 om gravetilladelser henviser til bestemmelserne i §§ 73-76 i lovbekendtgørelse nr. 421 af 25. april 2023 om offentlige veje m.v. (vejloven). Heraf fremgår bl.a., at ledningsejeren skal have afsøgt eventuelle koordinationsmuligheder mellem sit planlagte gravearbejde og andre mulige gravearbejder i vejarealet samt redegøre for resultatet af disse drøftelser i sin ansøgning, jf. §§ 74-75, ligesom vejmyndigheden kan fastsætte relevante, saglige og proportionale vilkår, jf. § 76, for sin tilladelse.

Ledninger, kabler og tekniskabe m.v., der etableres i en privat fællesvej eller privat fællessti med vejmyndighedens tilladelse vil ligge på det lovfæstede gæsteprincip vilkår, jf. privatvejslovens § 70. Det indebærer, at ledningsejeren skal fjerne, omlægge eller forstærke sin ledninger, når det er nødvendigt af hensyn til et påbudt vedligeholdelses- eller istandsættelsesarbejde, jf. privatvejslovens § 45, stk. 2, en påbudt ændring af vejens indretning, jf. privatvejslovens § 57, stk. 2, eller af hensyn til de vedligeholdelsesforpligtede grundejeres almindelige løbende vedligeholdelse af vejen, jf. privatvejslovens § 44. Ledningsejeren udfører de nødvendige ledningsarbejder og afholder udgifterne hertil.

Der findes ikke bestemmelser i privatvejsloven, hvorefter kommunalbestyrelsen kan eller skal tage stilling til gravearbejder m.m. i private fællesveje og private fællesstier på landet, heller ikke i forbindelse med ledningsarbejder.

Her beror placeringen af ledninger m.v. på privatretlige aftaler mellem vejarealets ejer og de respektive ledningsejere.

Det foreslås i § 24 a, stk. 1, 1. pkt., at kan der ikke opnås enighed mellem vejarealets ejer og en ledningsejer om vilkårene for placering af ledninger, kabler og tilbehør hertil i et areal, der er taget i brug for en privat fællesvej eller privat fællessti, kan kommunalbestyrelsen efter ansøgning meddele tilladelse til, at de omhandlede ledninger, kabler og tilbehør hertil placeres i eller på den private fællesvej eller den private fællessti til forsyning af tilgrænsende eller nærliggende ejendomme efter gæsteprincippet, jf. § 70.

Tilbehør i forbindelse med kabler og ledninger til brug for elektroniske kommunikationsnet og elnettet skal forstås som udstyr, som er nødvendigt af hensyn til driften af ledningerne eller kablerne. Det vil eksempelvis være tekniskabe og brønde. En forudsætning for anbringelse af tilbehøret på den private fællesvejs eller privat fællesstis areal er, at det ikke

forringer vejens eller stiens funktion som færdselsareal ved at indsnævre kørebanearialet.

Forslaget til § 24 a, stk. 1, adskiller sig på to punkter markant fra de gældende regler i §§ 67 til 70 c om private fællesveje og private fællesstier i byer og bymæssige områder.

For det første vil kommunalbestyrelsen ikke altid skulle træffe afgørelse i sager efter den foreslåede § 24 a, således som tilfældet er for private fællesveje eller private fællesstier i byer og bymæssige områder, hvor kommunalbestyrelsen altid skal meddele tilladelse, inden en ledningsejer kan placere ledninger m.m. i en privat fællesvej eller privat fællessti. Med forslaget til § 24 a, stk. 1, vil kommunalbestyrelsen først få en rolle, når en af aftaleparterne, formentlig oftest ledningsejeren, retter henvendelse til kommunen og forelægger den sammenbrudte forhandlingssituation.

For det andet vil forslaget i § 24 a, stk. 1, kun finde anvendelse på et areal, der er taget i brug som privat fællesvej eller privat fællessti. Det vil sige, at kommunalbestyrelsen modsat bestemmelsen i privatvejslovens § 69 om ledninger, kabler m.v. i arealer, der er udlagt til brug for (senere) private fællesveje eller private fællesstier, ikke kan træffe beslutninger om de arealer, der blot henligger som en reservation til senere brug som privat fællesvej eller privat fællessti på landet.

En eventuel tilladelse fra kommunalbestyrelsen skal efter forslaget meddeles på gæsteprincippet, jf. det lovfæstede gæsteprincip i privatvejslovens § 70. En eventuel fravigelse af gæsteprincippet vil kunne aftales samtidigt eller efterfølgende mellem arealets ejer og ledningsejeren.

Forslaget i § 24 a, stk. 1, regulerer alene det areal, der er taget i brug som privat fællesvej eller privat fællessti på landet. Forslaget indebærer, at de typer af ledninger, kabler og tilbehør hertil, som fastsættes af transportministeren i medfør af forslagets stk. 7, kan fremføres i og over den private fællesvej eller private fællessti med det formål at forsyne vejberettigedes ejendomme samt tilgrænsende og nærliggende ejendomme med den pågældende infrastruktur. Fremføringen af ledningerne, kablerne og tilbehøret hertil fra vejarealet til de omhandlede bygninger er ikke omfattet af tilladelsesordningen i lovforslaget.

Det foreslås i § 24 a, stk. 1, 2. pkt., at en tilladelse forudsætter, at ledning, kabel eller tilbehør hertil er omfattet af bestemmelser fastsat af transportministeren i medfør af stk. 7.

Det er således hensigten, at transportministeren i en bekendtgørelse vil fastsætte, for hvilke typer af ledninger, kabler og tilbehør hertil kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse med hjemmel i den nye bestemmelse.

Det er i første omgang intentionen, at ministeren udsteder en bekendtgørelse som omfatter ledninger, kabler og tilbehør hertil til brug for elektroniske kommunikationsnet samt el-ledninger.

Bestemmelsen skal være med til at fremtidssikre loven, da det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at forudse, hvilke typer af ledninger, kabler og tilbehør hertil, hvor det fremover ud fra en samfundsmæssig vurdering er særligt vigtigt, at vejmyndigheden kan medvirke til at sikre, at den kan etableres og fremføres til borgerne.

Det foreslås i § 24 a, stk. 2, at en ansøgning efter stk. 1 tidligst kan indgives til kommunalbestyrelsen, når det kan sandsynliggøres, at der ikke er enighed og heller ikke udsigt til enighed, eller når arealejeren ikke har besvaret ledningsejeren anmodning senest 2 måneder efter modtagelse af anmodningen, medmindre særlige årsager gør sig gældende.

Kravet om, at det skal sandsynliggøres, at der ikke er enighed eller ikke vil kunne opnås enighed mellem arealejeren og ledningsejeren, vil f.eks. kunne opfyldes ved fremlæggelse af dokumentation i form af mailkorrespondance for en forudgående dialog, som viser at der ikke har kunnet opnås enighed mellem arealejeren og ledningsejeren.

I forhold til spørgsmålet om fravigelsen af fristen på 2 måneder på grund af særlige årsager gør sig gældende, vil dette bero på en konkret vurdering. Der er tale om en undtagelse til hovedreglen, som derfor også medfører, at der skal ligge tungtvejende grunde til, at en grundejer ikke har reageret inden for 2 måneder. Et eksempel herpå vil kunne være en længerevarende indlæggelse på grund af et sygdomsforløb.

Det foreslås i § 24 a, stk. 3, 1. pkt., at § 70 a finder anvendelse ved ansøgninger efter dette kapitel.

Forslaget vil indebære, at ansøgninger om tilladelse efter stk. 1 fortrinsvis indgives digitalt til kommunalbestyrelsen i overensstemmelse med den gældende bestemmelse i § 70 a.

Det foreslås i § 24 a, stk. 3, 2. pkt., at endvidere finder §§ 74-75 i lov om offentlige veje m.v. tilsvarende anvendelse i forbindelse med ansøgninger og § 76 i lov om offentlige veje m.v. tilsvarende anvendelse i forbindelse med meddelelsen af tilladelser efter dette kapitel.

§ 74 i lov om offentlige veje indeholder en pligt til, at den, der planlægger at ansøge om tilladelse til at foretage forandringer på et vejareal, så tidligt som muligt skal drøfte det planlagte arbejde med andre graveaktører med henblik på at undersøge, om flere gravearbejder kan koordineres.

Det følger af vejlovens § 75, at en ansøgning skal indeholde oplysning om resultatet af de drøftelser og undersøgelser, som fremgår af § 74.

Af vejlovens § 76, stk. 1, fremgår det, at vejmyndigheden kan lade tilladelser være betinget af vilkår. I § 76, stk. 2, er opregnet, hvad der bl.a. kan fastsættes vilkår om.

Forslaget vil bl.a. bidrage til, at eventuelle gravearbejder i forbindelse med etablering af de i bekendtgørelsen, jf. stk. 7, fastsatte typer af ledninger, kabler og tilbehør hertil så vidt

muligt koordineres med andre grave- og vedligeholdelsesarbejder på vejen.

Det foreslås i § 24 a, stk. 4, at kommunalbestyrelsen skal betinge en tilladelse efter stk. 1 af, at ledningsejeren 1) yder vedkommende grundejere erstatning for tab ved anbringelse eller tilstedeværelse samt ved eftersyn og istandsættelse af de omhandlede ledninger, kabler og tilbehør hertil, 2) retablerer vejareal og arbejdsareal efter endt arbejde og 3) skriftligt underretter kommunen om, at retableringsarbejderne er gennemført.

Vilkåret i § 24 a, stk. 4, nr. 1, indebærer, at ledningsejeren på samme måde og i samme omfang som på private fællesveje og private fællesstier i byer og bymæssige områder skal erstatte et eventuelt tab for grundejerne for skade på deres beplantning på det ibrugtagne vejareal, skade på anbragte genstande m.m. ligesom andre skader på vejens elementer.

Vilkåret i § 24 a, stk. 4, nr. 2, om retablering efter endt arbejde er et kendt og næsten altid anvendt vilkår for gravearbejder i vejarealer. Det indebærer en forpligtelse for ledningsejeren til at sørge for, at vejen efter endt gravearbejde har den samme stand og funktionalitet, som før gravearbejdet blev påbegyndt. Principielt skal vilkåret sikre, at de vedligeholdelsespligtige grundejere ikke lider et tab på grund af gravearbejdet på vejen.

I § 24 a, stk. 4, nr. 3, foreslås det udtrykkeligt anført, at ledningsejeren skriftligt underretter kommunen om, at retableringsarbejderne er gennemført.

Det foreslås i § 24 a, stk. 5, 1. pkt., at arbejder på ledninger, kabler og tilbehør hertil tilladt efter stk. 1 kan tidligst påbegyndes 3 uger efter et varsel herom til vejarealets ejer.

Forslaget medfører at almindelige arbejder på ledninger, kabler og tilbehør hertil f.eks. i forbindelse med løbende vedligeholdelse og udskiftning eller tilsyn med kablerne, skal ske med mindst 3 ugers varsel, således af vejens brugere får mulighed på at indrette sig på gravearbejderne.

Hvordan varslingen konkret skal foretages, er ikke nærmere reguleret, og vil således både kunne ske skriftlig eller mundtligt.

Det foreslås i § 24 a, stk. 5, 2. pkt., at ledningsejeren dog kan udføre uopsættelige reparationer af ledninger, kabler og tilbehør hertil tilladt efter stk. 1 uden forudgående underretning af vejarealets ejer.

Ved uopsættelige reparationer menes der reparation af pludseligt opståede skader, hvor reparationen heraf ikke kan afvente den almindelige frist på 3 uger.

Forslaget svarer til reglerne for reparationsarbejder på ledninger i offentlige veje og private fællesveje i byer og bymæssige områder, jf. bekendtgørelse nr. 802 af 18. juni 2018 om gravearbejder i offentlige vejarealer og private fællesveje i byer og bymæssige områder. Forslaget indebærer,

at det ikke kræver særskilt tilladelse at udføre uopsættelige reparationer af ledninger, der lovligt er placeret i vejarealet.

Det foreslås i § 24 a, stk. 5, 3. pkt., at uopsættelige reparationsarbejder skal anmeldes til vejerejen snarest muligt, dog senest en arbejdsdag efter arbejdsbegyndelse.

Forslaget skal være med til at sikre, at vejerejen via en anmeldelse herom bliver orienteret om uopsættelige arbejder, jf. forslaget til § 24 a, stk. 5, 2. pkt. Ud over kendskabet til arbejdet giver dog også vejerejen mulighed for at reagere over for eksempelvis en mangelfuld retablering.

Det foreslås i § 24 a, stk. 6, at grundejerne ikke kan modsætte sig udførelsen af arbejder, hvortil der er meddelt tilladelse efter stk. 1, og varslede arbejder eller uopsættelige reparationer efter stk. 5.

Det vil betyde, at grundejerne hverken kan modsætte sig de ledningsarbejder, hvortil der er meddelt tilladelse efter stk. 1, eller løbende varslede tilsyns-, vedligeholdelses- og forbedringsarbejder på ledninger, kabler og tilbehør hertil, der er placeret i og på vejarealet i henhold til en tilladelse efter § 24 a, stk. 1, eller uopsættelige reparationsarbejder, fx ledningsbrud.

Det foreslås i § 24 a, stk. 7, at transportministeren fastsætter regler om, hvilke ledninger, kabler og tilbehør hertil, som stk. 1 finder anvendelse på.

Bemyndigelsen i stk. 7 tænkes i første omgang udnyttet til at fastsætte regler om kabler til elektroniske kommunikationsnet samt ledninger og kabler i forbindelse med opgradering af el-nettet.

Elektroniske kommunikationsnet skal forstås i overensstemmelse med definitionen i § 2, stk. 4, i lovbekendtgørelse 955 af 17. juni 2022 om elektroniske kommunikationsnet og -tjenester (herefter teleloven), hvoraf det følger, at det omfatter: Transmissionssystemer, uanset om de bygger på en permanent infrastruktur eller centraliseret administrationskapacitet, og, hvor det er relevant, koblings- og dirigeringsudstyr og andre ressourcer, herunder net-elementer, der ikke er aktive, som gør det muligt at overføre signaler ved hjælp af trådfordelse, radiobølger, lyslederteknik eller andre elektromagnetiske midler, herunder satellitnet, jordbaserede fastnet (kredsløbs- og pakkekoblede, herunder i internettet) og mobilnet, elkabelsystemer, i det omfang de anvendes til transmission af signaler, net, som anvendes til radio- og tv.

Bestemmelsen skal være med til at fremtidssikre loven, da det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at forudse, hvilke typer af ledninger, kabler og tilbehør hertil, hvor det fremover ud fra en samfundsmæssig vurdering er særligt vigtigt, at vejmyndigheden kan medvirke til at sikre, at den kan etableres og fremføres til borgerne.

Til § 2

Til nr. 1

§ 3 b, stk. 5, i lov om letbane på Ring 3 bemyndiger transportministeren til efter forhandling med miljøministeren at fastsætte nærmere regler i tilknytning til Trafikstyrelsens afgørelser vedrørende ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet. Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse om vurdering af virkningerne på miljøet (VVM) og beskyttelse af visse dyre- og plantearter i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet om letbanen på Ring 3. For en nærmere beskrivelse af gældende ret henvises til pkt. 2.2.2.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Det foreslås, at der i § 3 b indsættes *stk. 6*, hvorefter transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte regler om beskyttelse af dyre- og plantearter ved afgørelser om tilladelse til ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet efter stk. 1.

Det foreslåede vil sikre, at §§ 14 og 15 i bekendtgørelse om vurdering af virkningerne på miljøet (VVM) og beskyttelse af visse dyre- og plantearter i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet om letbanen på Ring 3, som imødekommer habitatdirektivets og fuglebeskyttelsesdirektivets krav om en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyre- og plantearter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, kan opretholdes.

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

Til nr. 2

Lov om letbane på Ring 3 indeholder ikke bestemmelser om straf. For en nærmere beskrivelse af gældende ret henvises til pkt. 2.2.1.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Det foreslås at ændre § 25 d således, at der før stk. 1 indsættes et nyt stykke, hvoraf det fremgår, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes overtrædelse af § 3 b, stk. 1, med bøde.

Det foreslåede vil indebære, at der vil blive pålagt straf i form af bøde for overtrædelse af kravet i § 3 b, stk. 1, om tilladelse fra Trafikstyrelsen til at påbegynde en ændring eller udvidelse af anlægsprojektet.

Forslaget vil endvidere indebære, at der vil kunne pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel for samme overtrædelser.

Bødens fastsættelse vil bero på en konkret vurdering af sagens omstændigheder i det enkelte tilfælde, og bødeniveauet forudsættes at svare til niveauet for en tilsvarende overtrædelse af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf.

Den foreslåede ændring vil sikre, at loven indeholder bestemmelser, der opfylder kravet i VVM-direktivets artikel 10 a om passende sanktioner.

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

Til nr. 3

Lov om letbane på Ring 3 indeholder ikke bestemmelser om straf. For en nærmere beskrivelse af gældende ret henvises til pkt. 2.2.1.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Det foreslås, at der i § 25 d, *stk. 1*, der bliver stk. 2, efter ordet »efter« indsættes »§ 3 b, stk. 5, og«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at der i regler, der udstedes i medfør af § 3 b, stk. 5, om anmeldelses- og tilladelseskrav m.v. i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, vil kunne fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af sådanne regler.

Det forventes, at der i medfør af den foreslåede bestemmelse vil blive fastsat regler om straf i bekendtgørelse om vurdering af virkningerne på miljøet (VVM) og beskyttelse af visse dyre- og plantearter i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet om letbanen på Ring 3.

Sådanne regler forventes at svare til de regler om straf, der findes i § 21, stk. 1, i bekendtgørelse om vurdering af virkningerne på miljøet (VVM), konsekvensvurdering vedrørende Natura 2000 områder og beskyttelse af visse dyre- og plantearter i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro.

Forslaget vil endvidere indebære, at der vil kunne pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel for samme overtrædelser.

Bødens fastsættelse vil bero på en konkret vurdering af sagens omstændigheder i det enkelte tilfælde, og bødeniveauet forudsættes at svare til niveauet for en tilsvarende overtrædelse af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf.

Den foreslåede ændring vil sikre, at bekendtgørelsen kan indeholde bestemmelser, der opfylder kravet i VVM-direktivets artikel 10 a om passende sanktioner.

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

Til § 3

Til nr. 1

Lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro gennemfører dele af VVM-direktivet, men loven indeholder ikke en EU-note.

Det foreslås, at der til titlen i loven indsættes en *fodnote* med følgende ordlyd:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2012, nr. L 26, side 1, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, side 1.«

Det foreslåede vil medføre, at loven vil indeholde en EU-note med reference til EU-Tidende.

Til nr. 2

Lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro indeholder ikke bestemmelser om straf. For en nærmere beskrivelse af gældende ret henvises til pkt. 2.2.1.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Det foreslås, at *overskriften* til kapitel 5 affattes således »Kapitel 5 Kompetence, domstolsprøvelse og straf«.

Den foreslåede ændring er i det hele en afspejling af de bestemmelser om straf, der foreslås indsat som lovens § 19 a, jf. lovforslagets § 3, nr. 3.

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

Til nr. 3

Lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro indeholder ikke bestemmelser om straf. For en nærmere beskrivelse af gældende ret henvises til pkt. 2.2.1.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Det foreslås i § 19 a, stk. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes overtrædelse af § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1, med bøde.

Forslaget vil indebære, at der vil kunne blive pålagt straf i form af bøde for overtrædelse af lovens krav om, at der skal foreligge en tilladelse fra Trafikstyrelsen til at påbegynde en ændring eller udvidelse af anlægsprojektet.

Det foreslås i § 19 a, stk. 2, at i forskrifter, der udstedes efter § 3, stk. 5, og § 4, stk. 6, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Forslaget vil give mulighed for, at der i regler, der udstedes efter bemyndigelserne i lovens § 3, stk. 5, og § 4, stk. 6, vil kunne fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne.

Det foreslås i § 19 a, stk. 3, at der kan pålægges selskaber

m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Forslaget vil indebære, at der vil kunne pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel for overtrædelse af kravet om tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Det er hensigten at opretholde de regler om straf, der findes i § 21 i bekendtgørelse om vurdering af virkningerne på miljøet (VVM), konsekvensvurdering vedrørende Natura 2000 områder og beskyttelse af visse dyre- og plantearter i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro.

Bødens fastsættelse vil bero på en konkret vurdering af sagens omstændigheder i det enkelte tilfælde, og bødeniveauet forudsættes at svare til niveauet for en tilsvarende overtrædelse af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf.

Den foreslåede ændring vil sikre, at loven indeholder bestemmelser, der opfylder kravet i VVM-direktivets artikel 10 a om passende sanktioner.

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

Til § 4

Det foreslås i *stk. 1*, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2024.

Det følger af privatvejslovens § 108, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, hvorfor de foreslåede ændringer af privatvejsloven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Da hverken Lov om letbane på Ring 3 eller lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro gælder for Færøerne og Grønland, gælder de foreslåede ændringer af disse love heller ikke for Færøerne og Grønland.

Det foreslås i *stk. 2*, at regler fastsat i medfør af § 25 d, stk. 1 og 2, i lov om letbane på Ring 3, jf. lovbekendtgørelse nr. 289 af 12. marts 2023, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 25 d, stk. 2 og 3, i lov om letbane på Ring 3, jf. denne lovs § 2, nr. 2.

Det foreslåede vil indebære, at regler fastsat i bekendtgørelser, som er udstedt i medfør af de bemyndigelsesbestemmelser, der rykker som følge af forslaget, vil have gyldighed, indtil nye bekendtgørelser udstedes i medfør af de rykkede bemyndigelsesbestemmelser.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 422 af 25. april 2023, som ændret ved § 38 i lov nr. 679 af 3. juni 2023, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 4. Reglerne i §§ 11-24 finder anvendelse på de private fællesveje i landzone, jf. lov om planlægning, der ikke er omfattet af § 3, stk. 1 og 2.</p>	<p>1. I § 4 ændres »§§ 11-24« til: »§§ 11-24 a«.</p>
	<p>2. Efter kapitel 7 indsættes i <i>afsnit II</i>:</p> <p style="text-align: center;">»Kapitel 7 a</p> <p><i>Gravearbejder m.m. i forbindelse med ledninger, kabler og tilbehør hertil i private fællesveje og private fællesstier på landet</i></p> <p>§ 24 a. Kan der ikke opnås enighed mellem vejarealets ejer og en ledningsejer om vilkårene for placering af ledninger, kabler og tilbehør hertil i et areal, der er taget i brug for en privat fællesvej eller privat fællessti, kan kommunalbestyrelsen efter ansøgning meddele tilladelse til, at de omhandlede ledninger, kabler og tilbehør hertil placeres i eller på den private fællesvej eller den private fællessti til forsyning af tilgrænsende eller nærliggende ejendomme efter gæsteprincippet, jf. § 70. En tilladelse forudsætter, at ledning, kabel eller tilbehør hertil er omfattet af bestemmelser fastsat af transportministeren i medfør af stk. 7.</p> <p><i>Stk. 2.</i> En ansøgning efter stk. 1 kan tidligst indgives til kommunalbestyrelsen, når det kan sandsynliggøres, at der ikke er enighed og heller ikke udsigt til enighed, eller når arealejeren ikke har besvaret ledningsejerens anmodning senest 2 måneder efter modtagelse af anmodningen, medmindre særlige årsager gør sig gældende.</p>

	<p><i>Stk. 3.</i> § 70 a finder anvendelse ved ansøgninger efter dette kapitel. Endvidere finder §§ 74-75 i lov om offentlige veje m.v. tilsvarende anvendelse i forbindelse med ansøgninger og § 76 i lov om offentlige veje m.v. tilsvarende anvendelse i forbindelse med meddelelsen af tilladelser efter dette kapitel.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Kommunalbestyrelsen skal betinge en tilladelse efter stk. 1 af, at ledningsejeren</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) yder vedkommende grundejere erstatning for tab ved anbringelse eller tilstedeværelse samt ved eftersyn og istandsættelse af de omhandlede ledninger, kabler og tilbehør hertil, 2) retablerer vejareal og arbejdsareal efter endt arbejde og 3) skriftligt underretter kommunen om, at retableringsarbejderne er gennemført. <p><i>Stk. 5.</i> Arbejder på ledninger, kabler og tilbehør hertil tilladt efter stk. 1 kan tidligst påbegyndes 3 uger efter et varsel herom til vejarealets ejer. Ledningsejeren kan dog udføre uopsættelige reparationer af ledninger, kabler og tilbehør hertil tilladt efter stk. 1 uden forudgående underretning af vejarealets ejer. Uopsættelige reparationer skal anmeldes til vejsejeren snarest muligt, dog senest en arbejdsdag efter arbejdets begyndelse.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Grundejerne kan ikke modsætte sig udførelsen af arbejder, hvortil der er meddelt tilladelse efter stk. 1, og varslede arbejder eller uopsættelige reparationer efter stk. 5.</p> <p><i>Stk. 7.</i> Transportministeren fastsætter regler om, hvilke ledninger, kabler og tilbehør hertil, som stk. 1 finder anvendelse på.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov om letbane på Ring 3, jf. lovbekendtgørelse nr. 289 af 12. marts 2023, foretages følgende ændringer:</p>

<p>§ 3 b. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, må ikke påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. § 25 b.</p> <p>Stk. 2-5. ---</p>	<p>1. I § 3 b indsættes som <i>stk. 6</i>:</p> <p>»<i>Stk. 6.</i> Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte regler om beskyttelse af dyre- og plantearter ved afgørelser om tilladelse til ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet efter <i>stk. 1</i>.«</p>
<p>§ 25 d. I regler, der udstedes efter § 3 e, kan der fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af bestemmelser i reglerne.</p> <p>Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.</p>	<p>2. I § 25 d indsættes før <i>stk. 1</i> som nyt stykke:</p> <p>»Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes overtrædelse af § 3 b, <i>stk. 1</i>, med bøde.«</p> <p>Stk. 1 og 2 bliver herefter <i>stk. 2</i> og <i>3</i>.</p>
	<p>3. I § 25 d, <i>stk. 1</i>, der bliver <i>stk. 2</i>, indsættes efter »efter«: »§ 3 b, <i>stk. 5</i>, og«.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>I lov nr. 737 af 1. juni 2015 om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro foretages følgende ændringer:</p>
	<p>1. Som <i>fodnote</i> til lovens titel indsættes:</p> <p>»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2012, nr. L 26, side 1, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, side 1.«</p>
	<p>2. <i>Overskriften</i> til kapitel 5 affattes således:</p>

Kapitel 5 Kompetence, domstolsprøvelse m.v.	»Kapitel 5 <i>Kompetence, domstolsprøvelse og straf</i> «.
	3. Efter § 19 indsættes i <i>kapitel 5</i> : » <i>Straf</i> § 19 a. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes overtrædelse af § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1, med bøde. <i>Stk. 2.</i> I forskrifter, der udstedes efter § 3, stk. 5, og § 4, stk. 6, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. <i>Stk. 3.</i> Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«