

mune, som ikke tilføres øget vejnet. Disse tre enheder får således ca. 60 mio. kr. af den samlede kompensation, uanset at de ikke har merudgifter. Omvendt får andre amtskommuner en kompensation, der er mindre end de faktiske merudgifter.

På baggrund heraf fremsættes samtidig med dette lovforslag af indenrigsministeren et forslag til ændring af den amtskommunale udligning af forskelle i udgiftsbehov. Herved vil de byrdefordelingsmæssige forskydninger ved vejaftalen blive mindsket.

Vejdirektoratets overtagelse af det fulde driftsansvar for hovedlandevejene forventes efter en tilpasningsperiode at medføre en forbedret effektivitet i udførelsen af vejbestyrelsesopgaven. Den økonomiske gevinst herved vil eksempelvis kunne anvendes til styrkelse af vej- og brovedligeholdelsesindsatsen på hovedlandevejsnettet.

Ud over de samlede økonomiske konsekvenser for henholdsvis staten og amterne vil aftalen have økonomiske og administrative konsekvenser internt i Vejdirektoratet. Som anført under de almindelige bemærkninger er det hensigten at etablere en driftsorganisation i Vejdirektoratet, der skal forestå driften af det fremtidige hovedlandevejsnet. Driftsorganisationen vil fortrinsvis blive bemandet med personer, der er ansat i Vejdirektoratet i forvejen dvs. ved interne omflytninger. Det kan dog i begrænset omfang komme på tale at nyansætte personer udefra med særlig driftserfaring.

I hvilket omfang lov om virksomhedsoverdragelse finder anvendelse i forhold til enkeltpersoner i amtskommunerne eller i Vejdirektoratet, vil blive vurderet konkret.

Den ændrede opgavesammensætning som følger af det ændrede sektoransvar og henlæggelsen af nye opgaver til Vejdirektoratet samt de anbefalinger, der er indeholdt i den nyligt afsluttede budgetanalyse af Vejdirektoratet, giver i øvrigt anledning til overvejelser om organisationsændringer i Vejdirektoratet, som ikke er afklaret nærmere på nuværende tidspunkt. Eventuelle økonomiske konsekvenser som følge af den indgåede aftale, herunder vedrørende Vejdirektoratets styrkede sektoransvar, vil blive indarbejdet på de årlige bevillingslove, eventuelt aktstykke.

Forslaget vil kunne få begrænsede økonomiske konsekvenser for indtil 24 primærkommuner, jf. bemærkningerne til § 5.

##### 5. Miljø- og erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget har ikke miljø- eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

##### 6. Forholdet til EU

Forslaget indeholder ikke i sig selv EU-retlige aspekter. I det omfang opgaver i relation til de offentlige veje ikke udføres af vedkommende vejbestyrelse selv, udbydes disse under iagttagelse af EU's udbudsregler.

##### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

###### Til § 1

###### Til nr. 1

I forbindelse med overvejelserne om ændring af vejlovene som følge af vejaftalen, er det fundet naturligt at overveje, om nogle af de opgaver, der i dag varetages af Trafikministeriets departementet i relation til vejlovgivningen, bør lægges ud.

Hidtil har departementet varetaget behandlingen af en række enkeltsager inden for vejområdet, særlig klage- og tvistighedssager. Der har imidlertid gennem en årrække været en almindelig tendens til, at behandling af sådanne enkeltsager ikke betragtes som en departemental opgave, og disse opgaver er på en række lovområder lagt ud i en styrelse eller i et særligt klageorgan, således at departementernes ressourcer kan anvendes på opgaver af mere overordnet betydning.

Inden for vejområdet omfattende lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om grundejerbidrag til offentlige veje samt lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje behandler departementet ca. 200 sager om året samt få sager om tvistigheder mellem vejbestyrelser indbyrdes eller mellem vejbestyrelser og ledningsejere.

Dette antal sager er ikke stort nok til at begrunde, at der oprettes en særlig klageinstans.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse skal derfor anvendes til at henlægge klage- og tvistighedssager til Vejdirektoratet. Sager, hvor Vejdirektoratet som vejbestyrelse er part i sagen eller sager, hvor Vejdirektoratet som vejbestyrelse har en særlig interesse i afgørelsen, henlægges dog ikke til Vejdirektoratet, men behandles fortsat af Trafikministeriet. Fastlæggelse af hvilke sager, der skal henlægges til Vejdirektoratet, vil ske i en bekendtgørelse efter høring af de kommunale organisationer.

For at opnå de administrative fordele, der er forbundet med at lægge sagerne ud til en styrelse, er det nødvendigt, at klageadgangen til trafikministeren kan afskæres, således at der ikke kun bliver tale om at indføre et ekstra led i klagevejen.