

Transportministeriet
Att. Morten Lorentzen
Att.: mlo@trm.dk
C.c.: lou@vd.dk

Dato: 11-08-2014
Sagsnr.: -
J.nr.: -
Vor ref.: HS

Høring over udkast til forslag til lov om offentlige veje

Dansk Ledningsejerforum (DLF) har modtaget det reviderede udkast til forslag til lov om offentlige veje i høring. Efter første og anden høring, der blev gennemført i 2012, må vi desværre konstatere, at kun enkelte af ledningsejernes bemærkninger er blevet hørt og indarbejdet i det reviderede udkast.

Derfor vil DLF igen påpege, at det fremsendte forslag har markante konsekvenser, herunder en markant omfordeling af omkostninger imellem vejmyndigheder og ledningsejerne til ugunst for ledningsejerne. Det er endvidere DLF's holdning, at forslaget samlet set giver mere sagsbehandling hos både myndigheder og erhvervsliv og samlet set har en negativ samfundsøkonomisk virkning.

Helt overordnet er der i forslaget en markant forskubning af balancen mellem vejmyndighed og erhvervslivet/ledningsejerne til ugunst for sidstnævnte. Herunder kan blandt andet nævnes:

- Vejmyndigheden kan udstede bod ved forsinkelse af anlægsarbejder, jf. § 75 stk. 5. Dette uagtet om forsinkelse skyldes forhold, der er udenfor ledningsejerens kontrol. Dette giver risiko for, at ledningsejerne - for at sikre overholdelse af tiden - må beregne længere perioder til arbejdet. Dette er ikke samfundsøkonomisk optimalt.
- Vejmyndigheden får mulighed for at bestemme, hvordan et ledningsarbejde skal tilrettelægges, hvis der er uenighed mellem parterne herom, jf. § 87 stk. 3.
- Vejmyndigheden kan udføre ledningsarbejdet på ledningsejerens regning, hvis vilkår i en gravetilladelse ikke overholdes, eller hvis ledningsarbejdet, som bestemt af vejmyndigheden, ikke udføres af ledningsejeren, jf. § 75 stk. 6 og § 87 stk. 4.
- Jf. § 75 stk. 7 vil vejmyndigheden i op til to år efter vedligeholdelse af vej kunne betinge gravetilladelse af, at ledningsejer dækker tab som følge af gravearbejdet. Dette findes ikke rimeligt i tilfælde, hvor gravning skyldes forhold der ikke var kendskab til på istandsættelsestidspunktet - f.eks. ved reparationer eller nye tilslutninger.
- Der åbnes op for, at vejmyndigheden kan opkræve gebyr for behandling af graveansøgninger, jf. § 134 stk. 2. DLF anslår, at der udstedes omkring 100.000 gravetilladelser årligt. Ved et gebyr på omkring 1.000 kr. pr. tilladelse vælter dette en betaling på 100 mio. kroner over på ledningsejerne og dermed på forbrugerne.

Udstedelse af gravetilladelser er en myndighedsopgave, og bør anses for en naturlig del af den drift, som påhviler vejmyndigheden. Derfor bør det ikke være gebyrfinansieret.

Der er ikke belæg for at forvente besparelser i samme størrelsesorden hos kommunerne, der udover selve sagsbehandlingen vil skulle administrere beregning af gebyrer, inddrivning m.v. Samlet set er det ikke samfundsøkonomisk rentabelt – og de overvæltede omkostninger kunne alternativt anvendes til yderligere udbygning af anden infrastruktur.

Ud over ovenstående finder DLF, at lovforslaget generelt udvander princippet om, at ledningsejerne er "gæster" i vejen. Dette på trods af at der i § 1 5) anføres: "At loven skal bidrage til, at andre former for infrastruktur kan placeres i forbindelse med vejnettet". For at sætte fokus på dette bør også infrastruktur nævnes under de forhold, som vejmyndighederne jf. § 4 skal være opmærksomme på ved lovens administration.

Økonomiske konsekvenser:

DLF finder det problematisk, at der med dette forslag ensidigt væltes flere omkostninger over på erhvervslivet/ledningsejerne, der kun kan hente disse omkostninger ét sted – nemlig hos forbrugerne. Dette er også i modstrid med intentionerne i forslaget jf. bemærkninger til lovforslaget, hvor der i punkt 4 samt i det sammenfattende skema under punkt 10, beskrives at de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet samlet set er positive.

Denne antagelse er ikke underbygget og bestrides i dette høringssvar. Ud over de overvæltede omkostninger kan der forventes mange diskussioner og bevisafklaringer, bestridelse af bod og eventuelle efterfølgende retssager. Også muligheden for at indføre gebyr på behandling af graveansøgning giver ekstra omkostninger for ledningsejerne.

Påstanden om at det giver store administrative lettelser for kommunerne er i ledningsejernes øjne også ubekræftet. Vedtages lovforslaget i sin nuværende ordlyd, må det forventes, at der skal afsættes betydelige administrative ressourcer til at administrere og fakturere gebyrer og til at gå i dialog med ledningsejere om bevisafklaring og bodsbehandling jf. ovenfor.

Endvidere er der angivet, at gebyr vil give en positiv konsekvens/mindre udgifter for det offentlige. Det er ikke troværdigt, når der ikke tilsvarende er angivet en negativ konsekvens/merudgift for erhvervslivet, idet et gebyr på behandling af ansøgning blot overvælter denne omkostning på ledningsejerne.

Samlet set mener ledningsejerne, at ændringerne giver et samfundsøkonomisk tab og vil igen påpege, at de overvæltede omkostninger alternativt kunne anvendes til yderligere udbygning af anden infrastruktur.

Fokus på koordinering, samgravning og fællesgravning:

DLF støtter i høj grad det øgede fokus på koordinering, samgravning og fællesgravninger og støtter dette i videst muligt omfang, hvor det er praktisk muligt. Sam- og fællesgravning vil ofte også være det mest rentable for ledningsejerne.

Det kan dog være svært at lovgive om krav til samgravning, idet der er mange ledningstyper med mange forskellige retningslinjer for etablering. I visse tilfælde kan en samgravning endda forstyrre mere end eksempelvis to adskilte gravninger.

Som udgangspunkt anvender alle ledningsejere Dansk Standard 475, som grundlag for projektering, etablering og retablering af ledningsanlæg. DS 475 giver bl.a. retningslinjer for

etablering og vejledninger, hvis der ikke er tilstrækkelig plads eller andre hindringer for at udføre et givent ledningsarbejde.

Forskellige ledningstyper har definerede sikkerhedskrav til håndtering og arbejder på eller i nærheden af disse ledningstyper. Nogle ledningstyper har specielle krav og sikkerhedsbestemmelser, som kontrolleres af arbejdstilsynet (gasledninger eller forsvarets olieledninger). Andre ledningstyper, som kloak og store fjernvarmeledninger, har brug for store udgravninger og disse placeres ofte i vejbaner, hvorimod mindre ledninger, eks. telefon og lavspændingsledninger etableres i fortovs- og vejrabatarealer. Derfor kan det i disse tilfælde være svært at lave en fornuftig samgravning på den samme gade eller vej. For at sikre, at der overvejes sam- og fællesgravninger, hvor det er hensigtsmæssigt og rentabelt, opfordrer DLF derfor også alle sine medlemmer til at indgå i de mødefora, der lokalt etableres med vejmyndigheden som indkalder og mødeleder.

Koordinering med EU-reguleringen

P.t. igangsætter Erhvervsstyrelsen dialogmøder vedr. EU's direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2014 om foranstaltninger for at reducere omkostningerne ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation (infrastrukturdirektivet). Formålet med dette direktiv er at lave foranstaltninger, som reducerer omkostningerne ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation.

DLF mener, at hvis "lov om offentlige veje" vedtages i forslagetets nuværende form, vil det have som konsekvens, at omkostningerne ved at bygge og vedligeholde højhastighedsnet vil blive væsentligt forøget.

Derfor vil DLF opfordre til, at der i nærværende lovforslag fjernes de paragraffer som indebærer, at ledningsejernes omkostninger i forbindelse med anlæg og drift af infrastruktur øges.

Kommentarer til enkelte lovparagraffer:

§ 4: For at fremhæve, at også infrastruktur er et vigtigt forhold, der skal være fokus på i forbindelse med lovens administration jf. § 1 5) bør infrastruktur også nævnes under de forhold, som vejmyndighederne jf. § 4 skal være opmærksomme på ved lovens administration.

§ 75 stk. 5: Bestemmelsen i stk. 5 er ny, og i bemærkningerne fremgår det, at vejmyndigheden kan fastsætte saglige vilkår for en gravetilladelse. Der kan fastsættes vilkår for en gravetilladelse, der skal tjene som incitament til, at der opstilles realistiske perioder for gravetilladelser og for rettidig færdiggørelse. Eksempelvis kan der fastsættes vilkår om bod i tilfælde af, at der indtræder forsinkelser med gravearbejdet.

Ledningsejerne finder det uacceptabelt, at der unuanceret kan fastsætte regler om bod som beskrevet i bemærkningerne. Dette giver ikke incitament til korte graveperioder, men ansporer til ansøgning om længere perioder, hvilket igen medfører risiko for, at ansøgning nægtes af hensyn til trafikafviklingen. Dette vil være uhensigtsmæssig sagsbehandling for alle parter, og usaglige hensyn vil kunne komme i betragtning.

Ledningsejerne vil i dag kun søge den opgravningsperiode, som er nødvendig for at udføre det respektive arbejde. Der tages ved vurdering af perioden ikke hensyn til en evt. risiko for mulige uforudsete hændelser. Ledningsejerne er lige som vejmyndighederne interesserede i,

at arbejdet udføres så hurtigt som muligt, og under hensyntagen til sikkerhed for både medarbejdere, der udfører arbejdet og trafikanter.

På baggrund af ovenstående mener DLF, at der bør tilføjes bemærkning om, at bod ikke bør effektueres, hvis overskridelsen skyldes forhold, der er uden for ledningsejernes kontrol eller andre undskyldelige årsager fx vejrlig.

§ 75 stk. 6 angiver, at vejmyndigheden kan udføre et stykke arbejde eller forlænge fristen for udførsel af arbejdet. DLF opfordrer til at forlænge fristen for det pågældende stykke arbejde, således der kun er én ansvarlig for istandsættelsen efter arbejdet. En eventuel overtagelse af arbejdet skal kun kunne ske med et rimeligt varsel, således at ledningsejeren forinden har haft mulighed for at færdiggøre arbejdet.

§ 75 stk. 7 angiver, at vejmyndigheden i op til to år efter vedligeholdelse af vej kan betinge en gravetilladelse af, at ledningsejeren dækker tab, som påføres vejmyndigheden som følge af gravearbejdet.

For at effektuere ovenstående skal vejmyndigheden have offentliggjort arbejdet senest 4 måneder før igangsættelse og have afholdt koordinationsmøde med de parter som har anmodet herom.

Det findes relevant at gravearbejder koordineres i forbindelse med vedligeholdelse af veje, og det anerkendes, at betingelsen kan motivere til koordinering i de tilfælde, hvor ledningsejerne på forhånd har kendskab til projekter, som skal gennemføres. Men det findes urimeligt i tilfælde, hvor ledningsejeren er nødt til at gennemføre gravning i forbindelse med reparationer eller nye tilslutninger, der ikke var kendskab til på tidspunktet for vejmyndighedens vedligeholdelse.

Endvidere finder DLF, at det vil være logisk, at det er vejmyndigheden der, som en naturlig del af projektet, indkalder de relevante ledningsejere – i stedet for at det er ledningsejerne som skal bede om møde, som anført i bemærkningerne side 62.

Ud over ovenstående er det efter lovforslaget uklart, hvilke udgifter eller tab, der henvises til, og som skal dækkes af den, der har modtaget en gravetilladelse.

§ 75 stk. 10 angiver, at en myndighed kan give en anden ledningsejer tilladelse til at arbejde indenfor samme gravetilladelse, som der allerede er givet tilladelse til én part. Dette giver en stor risiko for uklare ansvarsforhold på selve arbejdspladsen i forbindelse med udførsel af arbejdet. DLF opfordrer i stedet til, at der opfordres til indgåelse af aftaler om sam- eller fællesgravninger, hvor der er kun én ansvarlig på arbejdspladsen.

I bemærkningerne til § 75 stk. 10 beskrives, at vejmyndigheden kan efterse, at der ikke er sket skade på andre ledninger i vejen. Det vil i mange tilfælde ikke være praktisk muligt, da akutte ledningsarbejder igangsættes og anmeldes hurtigst muligt til vejmyndigheden og også retableres hurtigst muligt herefter.

§ 86 stk. 3. Det anføres, at dette viderefører den gældende vejlovs § 20. I bemærkninger angives: "Forslaget i stk. 4 omfatter ikke ledninger ejet af privatretlige selskaber, hvor en kommune er medejer eller eneejer. Forslaget har i praksis tidligere haft større anvendelsesområde, da mange ledninger, f.eks. vand- og gasledninger, var kommunal ejendom. Størstedelen af disse ledninger tilhører i dag privatretlige selskaber, hvor kommunen er eneejer eller har en dominerende position i selskabet."

Det er uklart, hvad der menes med privatretligt selskab – tænkes der blot på kommunale aktieselskaber – eller er alle former for selskabskonstruktioner – herunder kommunale I/S'er

omfattet? Det bør under alle omstændigheder fremgå tydeligt af selve lovtæksten, hvor der ikke nævnes noget om privatretlige selskaber.

§ 87 stk. 1

Det er positivt, at vejmyndighederne skal tage hensyn i forbindelse med arbejder efter § 86, men forbehold jf. nedenfor.

§ 87 stk. 3

Formuleringen i denne paragraf giver vejmyndighederne vetoret, således at de uanset stk. 1 og 2 kan gennemtrumfe gennemførelsen af det planlagte arbejde og pålægge ledningsejeren måske unødige omkostninger.

§ 87 stk. 4

Efter dette afsnit kan Vejdirektoratet, formodentligt som vejmyndighed, lade de under § 87 stk. 3 nævnte arbejder udføre for ledningsejernes regning, og opkræve administrationstillæg efter § 32.

DLF ønsker tydeliggjort, hvorfor Vejdirektoratet har en særlig stilling i dette tilfælde og hvilken begrundelse, der ligger til grund herfor. Samtidig ønskes en beskrivelse af hvad "særlige tilfælde" er.

Hvis § 87 stk. 4 tages i anvendelse bliver § 87, stk. 1 uden reel betydning, hvilket ikke kan være hensigten. Den hjemmel, der gives Vejdirektoratet til at gennemtvinge et arbejde, står i klar modsætning til de forpligtelser vejmyndigheder har ved at minimere ledningsejerens udgifter ved et givent arbejde.

§ 88 stk. 2 Hvis en vejmyndighed selv kræver at udføre ledningsarbejder, skal dette ske under vejledning fra ledningsejeren og vejmyndigheden afholder selv de omkostninger arbejdet giver.

§ 88 stk. 3

Det er ikke præciseret, hvad der skal til for, at Vejdirektoratet kan lade ledningsarbejder udføre på ledningsejerens regning. Dette bør fremgå.

§§ 123-127

I denne version er disse ændret til kun at omhandle nedlæggelse af kommuneveje. I den tidligere version omhandlede disse paragraffer nedlæggelse af offentlige veje generelt. Derfor vil vi gerne henlede opmærksomheden på, at der mangler en tilsvarende paragraf 123 for statsveje – alternativt at §§123-127 rettes tilbage til at omhandle offentlige veje og at myndigheden i så fald ændres fra "kommunalbestyrelsen" til "vejmyndigheden".

§ 126 stk. 4

I bemærkningerne til lovens § 126 stk. 4 står der "Bestemmelsen pålægger vejmyndigheden efter opfordring fra ledningsejer at lade en ledningsdeklaration tinglyse på det nedlagte vejeareal" Da ledningsejerne generelt ikke har kendskab til nedlæggelse af veje, skal det være vejmyndigheden, der retter henvendelse til ledningsejerne for at høre, om de ønsker en ledningsdeklaration tinglyst, og dette bør fremgå af bemærkningerne.

I bemærkningerne til lovens § 126 stk. 4 ønskes det sidste komma ændret fra:

"herunder om ledningerne ligger efter gæsteprincippets vilkår" til

"herunder om ledningerne ligger efter gæsteprincippets vilkår i forhold til vejformål"

§ 134 stk. 2 I bemærkningerne til loven er der anført følgende:

I forslagets stk. 2 foreslås en bemyndigelse for transportministeren til at fastsætte regler om gebyrer for kommunernes behandling af ansøgninger efter loven.

DLF vil gerne fastslå, at det er praksis, at der **ikke** kan tages gebyr for udstedelse af gravetilladelse (og fastslået i UfR.2003.841.H). Udstedelse af gravetilladelser er en myndighedsopgave, som bør anses for en naturlig del af den drift, som påhviler vejmyndigheden. Med lovforslaget åbnes der op for indførelse af et nyt gebyr.

Efter afholdt interessentseminar i 2011 bad Trafikministeriet om en uddybning/beskrivelse af DLF's synspunkter vedr. gravetilladelser. DLF fremsendte følgende:

Det vigtigste argument mod indførelsen af gebyrer for behandling af graveansøgninger er, at det vil være administrativt meget tungt - blandt andet med baggrund i følgende forhold:

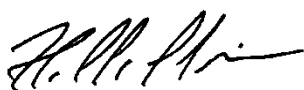
1. *Det beløb, der må forventes at blive godkendt, er måske ikke større end det koster at opkræve beløbet. (gebyrer skal afspejle faktiske omkostninger)*
2. *Det søges mange gravetilladelser, så det vil være mange gange, der skal ske en betaling.*
3. *Kommunerne er ofte selv bygherrer på ledningsprojekter, så de skal også betale til "sig selv".*
4. *Der fås ofte en gravetilladelse med kort frist, og her kan en betaling virke forsinkende på sagsbehandlingen.*
5. *Forsinkelser er ikke kun ekstraomkostning for graveaktør/ kommune men har ofte vidtrækkende konsekvenser for andre ledningsejere/borgere også.*

På ovenstående baggrund vil DLF derfor opfordre på det kraftigste til, at § 134 stk. 2 udtages af lovforslaget.

Nærværende hørings svar er fremsendt på vegne af Dansk Ledningsejerforum, som er et samarbejdsorgan og interesseorganisation for danske ledningsejer-organisationer og regionale eller landsdækkende ledningsejere.

Foreningens fælles hørings svar er ikke nødvendigvis udfyldende for alle medlemmer, hvorfor der kan fremsendes uddybende kommentarer fra de enkelte ledningsejere.

Med venlig hilsen
Dansk Ledningsejerforum



Helle Stisen
Sekretær
hs@danskenergi.dk

Dansk Ledningsejerforum er et samarbejdsorgan og interesseorganisation for danske ledningsejer-organisationer og regionale eller landsdækkende ledningsejere.

Medlemmer af DLF er:

- Foreningen for Vandværker i Danmark
- Dansk Energi
- Dansk Fjernvarme
- Danske Vand og Spildevandsforening
- Naturgasselskaberne
- Forenede Dansk Antenneanlæg
- TDC
- Telia