

NOTAT

Dato 25. januar 2012
J. nr. 2010-4621

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om Aarhus Letbane (L 77)

Et udkast til lovforslag har fra den 7. november 2011 til den 28. november 2011 været sendt i høring. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Følgende myndigheder og organisationer m.v. er blevet hørt: Aarhus Kommune, Region Midtjylland, Odder Kommune, Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune, Dansk Erhverv, DI, LO, KL, Danmarks Naturfredningsforening, Trafikselskaberne i Danmark, DSB, Midttrafik, 3 F og Dansk Jernbaneforbund.

Høringssvarene med bemærkninger

./ Transportministeriet har modtaget 11 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Transportministeriets bemærkninger er anført i kursiv. Høringssvarene er gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringssvarene er kommenteret.

Parternes indskud

Aarhus Kommune foreslår, at der i lovforslaget åbnes mulighed for, at parternes respektive indskud i Aarhus Letbane I/S ikke skal forfalde på én gang ved selskabets stiftelse, men at kun en del af indskuddet skal forfalde ved selskabets stiftelse, og at der skal aftales en nærmere betalingsplan for resten af indskuddet.

Transportministeriet er enig med Aarhus Kommune og har på den baggrund tilrettet lovforslaget, således at det alene fremgår af § 1, stk. 2, hvilket beløb, hver enkelt interessent er forpligtet til at indskyde i Aarhus Letbane I/S. Desuden er det blev indføjet i bemærkningerne til denne bestemmelse, at det skal aftales nærmere mellem de tre ejere af Aarhus Letbane I/S, hvornår indskuddene skal betales til selskabet. En del af indskuddet skal dog betales ved selskabets stiftelse og resten skal betales efter en nærmere aftalt betalingsplan, således at selskabets til enhver tid har tilstrækkelig likviditet til at betale selskabets kreditorer, ansatte m.v.

Momsproblematik



Aarhus Kommune og Region Midtjylland anfører i deres høringssvar, at anlægs- og driftsbudgettet for letbanen forudsætter, at der kan opnås momsfradrag på anlægsinvesteringerne. Endvidere anføres, at der blandt parterne har været enighed om at gennemføre selskabskonstruktionerne i loven således, at muligheden for at bevare momsfradrag bevares. Begge parter konstaterer, at der i lovforslaget er åbnet op for denne mulighed, idet anlægget efter færdiggørelse kan overdrages til et rent infrastrukturselskab (datterselskab under drifts- og infrastrukturselskabet), som udelukkende har momspligtige aktiviteter, i form af udleje af infrastrukturen.

Transportministeriet har med tilfredshed noteret sig, at selskabskonstruktionen ifølge letbanesekretariatets rådgivere rummer forskellige muligheder for at bevare momsfradrag for anlægsinvesteringerne i Aarhus Letbane. Transportministeriet har i den forbindelse endvidere noteret sig, at letbanesekretariatet og dets rådgivere er i dialog med Skat om emnet med henblik på at finde en konkret løsning.

DI Transport anbefaler i deres høringssvar, at der indføres et afsnit i lovbemærkningerne om momsforhold, sådan som det er tilfældet i lovgrundlaget for Metroselskabet I/S.

Transportministeriet finder ikke, at momsspørgsmålet bør omtales i lovbemærkningerne, idet der i modsætning til lovgrundlaget for Metroselskabet I/S endnu ikke er en konkret momsafteale med Skat, der kan henvises til. En konstruktiv dialog med Skat om spørgsmålet må være den bedste måde at finde en brugbar løsning, og denne dialog skal ikke begrænses af et evt. afsnit herom i lovbemærkningerne.

Kørsel med godstog

Region Midtjylland og Aarhus Kommune anfører begge i deres høringssvar, at de er forundret over følgende passus i lovbemærkningernes afsnit om forholdet til EU-retten: "Hvis baneanlægget også anvendes til konventionel jernbanedrift, herunder godstransporter må det forventes, at anlægget bliver omfattet af interoperabilitetsdirektivet samt lokomotivførerdirektivet". Begge parter mener, at det har hele tiden har været en forudsætning, at godstog ville kunne fremføres på særlige vilkår om natten.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det i forbindelse med projekteringen af letbanen i Aarhus hele tiden har været lagt til grund, at banen skulle kunne trafikeres med godstog. P.t. er der ingen aktuel efterspørgsel efter muligheden for at køre gods på Grenaabanen. Det sidste godstog kørte på strækningen i 2006. I forbindelse med detailprojekteringen af letbanen i Aarhus er Trafikstyrelsen blevet inddraget med henblik på – sammen med projektets rådgivere – at afdække norm- og godkendelsesgrundlag for letbanen. Trafikstyrelsen har i den sammenhæng bl.a. gennemgået interoperabilitetsdirektivet og været i uformel dialog med ERA (European Railway Agency) herom.

Trafikstyrelsens tilbagemeldinger er, at Grenaabanen kan undtages fra interoperabilitetsdirektivet og lokomotivførerdirektivet, hvis der udelukkende er tale om letbanedrift på strækningen, men såfremt der tillige skal køre gods på strækningen, er det Trafikstyrelsens vurdering, at letbanen i givet fald vil være omfattet af interoperabilitetsdirektivet og lokomotivførerdirektivet.



I udgangspunktet vil letbanen derfor ikke være omfattet af interoperabilitetsdirektivet og lokomotivførerdirektivet, idet der ikke p.t. er forventning om godstrafik på strækningen Aarhus-Grenaa. Det bemærkes endvidere, at såfremt der på et senere tidspunkt måtte komme en godsoperatør, der søger om infrastrukturkapacitet på Grenaabanen, vil Transportministeriet tage kontakt til EU-Kommissionen og undersøge, om der kan findes en konkret løsning, hvor der tages hensyn til, at der kun køres godstog om natten, hvor letbanedriften er indstillet. Transportministeriet vil afsøge mulighederne for, at letbanedriften derfor fortsat kan være undtaget for interoperabilitetsdirektivet og lokomotivførerdirektivet, som således alene regulerer den driftsform – godstogskørslen om natten – som af Transportministeriet umiddelbart vurderes at være det relevante for direktivernes anvendelsesområde.

DI Transport stiller sig tvivlende over for, hvorvidt der eksisterer et potentiale, der kan retfærdiggøre konsekvensen af, at muligheden for at kunne køre gods på Grenaabanen opretholdes. DI Transport har estimeret, at såfremt der fremover skal kunne køre gods på Grenaabanen, vil dette valg øge driftsomkostningerne med mindst 15-20 mio. kr. per år.

Transportministeriet skal hertil anføre, at spørgsmålet om gods ikke er en problemstilling, der er aktuel på nuværende tidspunkt. Ministeriet har ikke regnet på øgede driftsomkostninger i tilfælde af, at letbanen bliver omfattet af interoperabilitetsdirektivet samt lokomotivførerdirektivet, og kan derfor hverken be- eller afkræfte DI Transports tal.

Ejerforhold i relation til Grenaabanen

Norddjurs Kommune og Syddjurs Kommune ser gerne et mere entydigt ejerforhold vedrørende Grenaabanen, således at ejerskabet af denne strækning også overgår til drifts- og infrastrukturselskabet. Dansk Industri anbefaler, at modellen med en todeling af infrastrukturansvaret genovervejes.

Transportministeriet skal hertil anføre, at den politiske aftale mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Transportministeriet af 31. oktober 2011, som lovforslaget er udformet med udgangspunkt i, lægger til grund at ejerskabet af Grenaabanen forbliver hos Banedanmark.

Norddjurs Kommune og Syddjurs Kommune ønsker, at der i lovbemærkningerne tages stilling til, hvorledes ejerskab kan opnås blandt de kommuner letbanen løber igennem. Norddjurs Kommune anfører yderligere, at kommunen overvejer et tilkøb i form af videreførsel af letbanen til Grenaa Havn.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at de kommuner, der benytter muligheden for at tilkøbe ekstra funktionalitet til letbanen ikke dermed opnår mulighed for direkte at indtræde i hverken Aarhus Letbane I/S eller drifts- og infrastrukturselskabet.

Låneadgang

Region Midtjylland finder, at det er uklart om bemærkningerne til lovforslaget om kommunal og regional låntagning åbner mulighed for at dispensere fra



lånebekendtgørelsens regler om maksimal løbetid på 25 år.

Transportministeriet har på den baggrund tilrettet lovbemærkningerne, jf. nedenfor:

”Økonomi- og Indenrigsministeriet er i den forbindelse som foran beskrevet således indstillet på at give Region Midtjylland, Aarhus Kommune og evt. berørte kommuner lånedispensation efter de gældende løbetidsregler i den kommunale og regionale lånebekendtgørelse både når det gælder lån til finansiering af anlægsudgifter i letbaneanlægsselskabet (Aarhus Letbane I/S), investeringer i drifts- og infrastrukturselskabet samt berørte kommuners anlægsudgifter til ekstra standsningssteder og funktionaliteter på letbanen, jf. lovforslagets § 11. Dispensation til lån med løbetid op til 30 år vil kunne gives på grundlag af en konkret vurdering. Til låntagning vil der blive knyttet den betingelse, at Aarhus Letbane I/S samt drifts- og infrastrukturselskabet årligt indberetter til Økonomi- og Indenrigsministeriet om Region Midtjyllands, Aarhus Kommunes og evt. berørte kommuners individuelle og samlede låntagning til Aarhus Letbane.”

Norrdjurs Kommune og Syddjurs Kommune finder, at der bør sikres de kommuner, som letbanen løber igennem, fuld lånefinansiering til de ekstra funktionaliteter, som de tre kommuner har adgang til at tilkøbe. Desuden anfører de to kommuner, at det forhold, at en mulig tilkøbsfunktionalitet kan være elektrificering af en del af letbanen, kan betyde, at elektrificering af dele af Grenaabanen kan pålægges de to kommuner.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det fremgår af lovforslaget, at de kommuner, som letbanen løber igennem, kan søge Økonomi- og Indenrigsministeriet om lånedispensation til fuld finansiering af ekstra standsningssteder og funktionaliteter, herunder til anlægsudgifter til erstatningsanlæg for niveauoverkørsler og til forbedrede adgangs- og parkeringsforhold ved en station/standsningssted. Det fremgår endvidere, at en evt. ansøgning fra en berørt kommune til Økonomi- og Indenrigsministeriet om lånedispensation er betinget af drifts- og infrastrukturselskabets godkendelse. Transportministeriet skal tillige anføre, at lovforslaget ikke åbner mulighed for at pålægge de to kommuner at betale delvist for evt. elektrificering af Grenaabanen. Lovforslaget giver alene de to kommuner mulighed for at tilkøbe ekstra funktionalitet til anlægget, fx elektrificering.

Ekspropriation

Aarhus Kommune vurderer det sandsynligt, at der vil opstå behov for projektilpasninger efter, at letbanen er sat i drift og anlægsselskabet er opløst. Kommunen forslår på den baggrund, at lovforslaget bør give drifts- og infrastrukturselskabet mulighed for at foretage arealerhvervelser gennem ekspropriation, når der er tale om arealer, der er nødvendige for letbanens drift.

Transportministeriet skal hertil anføre, at en sådan hjemmel allerede eksisterer, idet lov nr. 96 af 31. marts 1965 i § 1, stk. 1, litra a, giver mulighed for at transportministeren kan tillade, at der iværksættes ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom til letbaneanlæg, såfremt almenvellet kræver det. Desuden fremgår



det af stk. 2 i den nævnte paragraf, at ekspropriation i henhold til stk. 1, bl.a. kan ske til ændring af bestående anlæg.

Baneafgifter

Region Midtjylland bemærker i sit høringssvar, at det var en forudsætning for aftalen om overtagelse af driften på Grenaabanen, at baneafgiften vil udgøre et mindre beløb på under 0,5 mio. kr. pr. år.

Transportministeriet skal hertil anføre, at der i de kommende år vil ske en omlægning af baneafgifterne. Det er forventningen, at baneafgifterne omlægges således, at der betales 1 øre pr. bruttoton pr. togkm. fra 1. januar 2015 for persontog. Den samlede afgift for letbanen vil således afhænge af, hvor mange tog, der kører, og hvor meget de vejer.

Arealer, der skal stilles til rådighed for letbanens blivende anlæg

DSB har i sit høringssvar anført, at det er DSB's opfattelse, at det alene er små arealer primært på Aarhus H, som i dag er udlagt til jernbanespor, som DSB vederlagsfrit skal stille til rådighed. DSB anfører endvidere, at de forventer, at projektet i sin helhed er underlagt skadevolderprincippet.

Transportministeriet skal hertil anføre, at der er indføjet en bestemmelse i lovforslaget om, at Aarhus Kommune, Region Midtjylland og transportministeren vederlagsfrit stiller de arealer til rådighed, der skal anvendes til letbanens blivende anlæg. Det er endvidere tilføjet i bemærkningerne, at transportministerens forpligtelse til at stille arealer til rådighed til letbanens blivende anlæg bl.a. omfatter arealer, der i dag tilhører henholdsvis Banedanmark og DSB. Transportministeren sørger for, at der bliver indgået de fornødne aftaler med henholdsvis Banedanmark og DSB, om hvilke arealer, der er omfattet af bestemmelsen. Arealer udover de arealer, der skal bruges til letbanens blivende anlæg, må Aarhus Letbane I/S erhverve på normal vis uanset hvem, der er ejer af disse arealer. Desuden er Aarhus Letbane I/S underlagt de almindelige skadevolderprincipper, dvs. selskabet er ansvarlig for skade som selskabet påfører andre, og selskabet bliver således erstatningsansvarlig over for de skadelidte.

Sociale klausuler i forbindelse med udbud

Fagligt Fælles Forbund opfordrer i deres høringssvar til, at der i forbindelse med udarbejdelsen af udbudsmaterialet indarbejdes krav om sociale klausuler, herunder ansættelse af lærlinge og krav om etablering af skurby. Endvidere anbefaler Fagligt Fælles Forbund, at der udarbejdes regler om sikkerhed og arbejdsmiljø i lighed med de regelsæt, der blev udarbejdet i forbindelse med etablering af både Øresundsforbindelsen og DR-Byen.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det er Aarhus Letbane I/S, der skal udarbejde udbudsmaterialet, og det er således selskabets ledelse, der beslutter, hvilke overordnede kriterier, der skal lægges til grund.



Dansk Jernbaneforbund har tilkendegivet, at de ikke er enig i, at fastlæggelse af uddannelseskrav til førere af letbanetog, skal tage udgangspunkt i uddannelseskrav for buschauffører. Dansk Jernbaneforbund mener, at der i stedet bør ske en tilpasning af de gældende uddannelseskrav for lokomotivførere.

Transportministeriet er fortsat af den opfattelse, at der bør tages udgangspunkt i uddannelseskravene for buschauffører, idet der visse steder på letbanen skal køres i blandet trafik og fordi der er tale om fremføring af lette tog. Desuden er det vigtigt at understrege, at der alene er tale om et udgangspunkt, idet der skal fastlægges specifikke uddannelseskrav til førere af letbanebanetog.

Spor- og hastighedsopgraderinger

Syddjurs Kommune og Norrdjurs Kommune anfører i deres høringssvar, at de ønsker, at der sker fremrykning af investeringer på 69 mio. kr. til nedlæggelse af overkørsler i 2017/18, som fremgår af Banedanmarks vedligeholdelsesrapport.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det fortsat er Banedanmark, der har ansvaret for vedligeholdelse af Grenaabanen samt at det fremgår af lovforslaget, at Banedanmark forpligter sig til at vedligeholde Grenaabanen, således at stabil letbanedrift kan opretholdes.

Fremtidigt serviceniveau på Grenaabanen

Syddjurs Kommune og Norrdjurs Kommune er utilfredse med, at der i den politiske aftale om Aarhus Letbane, som er indgået mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og transportministeren, åbnes op for, at drifts- og infrastrukturselskabet kan reducere betjeningen af Grenaabanen i ydertimerne på hverdage og i weekenderne. De foreslår, at bemærkningen fjernes eller at der indføres en bemærkning om, at de to kommuner skal inddrages i beslutninger om ændring af serviceniveauet.

Transportministeriet skal hertil anføre, at den politiske aftale er indgået og teksten derfor er gældende, og som det fremgår af aftalen, fuldt og helt udmøntes ved lovforslaget om Aarhus Letbane. Fastlæggelsen af serviceniveauet på Aarhus Letbane i ydertimerne på hverdage og i weekenderne er et anliggende, som bliver underlagt lokal og regional prioritering, idet letbanetrafikken er en del af den lokale og regionale offentlige servicetrafik.

Driftsforstyrrelser i anlægsfasen

Syddjurs Kommune og Norrdjurs Kommune finder det meget problematisk, at der i to perioder på hver tre måneder vil ske en lukning af Grenaabanen, fordi det vil betyde en kraftig gene for passagerne og det kan medføre at kunderne helt forlader den kollektive trafik. De to kommuner foreslår, at i lukkeperioderne tilbydes pendlerne alternativ transport med hurtige og gennemgående buslinier mellem Grenaa og Aarhus, samt at der ved åbningen efter sidste lukningsperiode gennemføres en betalingsfri periode på strækningen.

Transportministeriet skal hertil anføre, at store anlægsprojekter ofte



medfører gener for trafikken i kortere eller længere perioder, men efterfølgende er en fordel. Generne vil selvfølgelig i videst muligt omfang blive forsøgt minimeret, ligesom der vil tilbuddt erstatningskørsel.

Ændringer i udkastet til lovforslag om Aarhus Letbane

Udover de konkrete ændringer i lovforslaget, som er omtalt ovenfor under de enkelte emner, er der foretaget visse justeringer i lovforslaget, primært af lovteknisk karakter.