

Subsidieregeling Prototype ETCS

Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 juni 2005, nr. HDJZ/ABJZ/2005-1446, Hoofddirectie Juridische Zaken, houdende bepalingen voor de subsidiëring van ombouw en typekeuring van ETCS in goederenlocomotieven

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op de artikelen 3 en 4 van de Kaderwet subsidies Verkeer en Waterstaat;

Besluit:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. minister: minister van Verkeer en Waterstaat;
- b. ETCS: European Train Control System;
- c. prototyping: het project om de eerste locomotief uit een serie van één type goedgekeurd te krijgen voor ETCS. Het project loopt van engineering, inbouw van apparatuur en testen tot en met de toelating van de locomotief. De keuring geschiedt conform het regime, beschreven in Annex E van de TSI van het subsysteem Control Command Signaling (CCS) onder richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEG L 110);
- d. prototype: de locomotief die als resultaat van het prototyping wordt toegelaten op de Nederlandse spoorwegen;
- e. keuringsinstantie: instantie aangewezen op grond van artikel 93 van de Spoorwetwet.

Artikel 2

1. De minister kan een subsidie verstrekken aan de eigenaar van een locomotief als bijdrage in de kosten voor de prototyping.
2. De subsidie wordt verstrekt aan de eigenaar van het prototype.
3. Het aantal subsidie aanvragen per spoorwegbedrijf, leasebedrijf of fabrikant is beperkt tot:
 - a. één, mits het prototype wordt gevolgd door seriematige ombouw van minimaal 2 locomotieven van het zelfde type.
 - b. twee, mits het tweede prototype wordt gevolgd door minimaal 9 locomotieven.
 - c. drie, mits het derde prototype wordt gevolgd door minimaal 14 locomotieven.
4. De subsidie wordt verleend indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. voor het type op geen andere wijze subsidie is ontvangen;
- b. de locomotieven van het type worden ingezet op de Betuweroute;
- c. een inzetcertificaat voor inzet op de Betuweroute, bedoeld in artikel 36, vierde lid, van de Spoorwetwet wordt verkregen voor 31 december 2007;
- d. de documentatie over inbouw beschikbaar is voor alle toekomstige gebruikers van hetzelfde type locomotief.

Artikel 3

1. Het subsidieplafond dat voor deze regeling beschikbaar is, bedraagt € 5.000.000 gedurende de looptijd van deze regeling.
2. Op de aanvragen wordt in volgorde van ontvangst beslist.

Artikel 4

1. De aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend bij het Directoraat-Generaal Goederenvervoer.
2. De aanvraag gaat vergezeld van:
 - a. de gegevens van de aanvrager bestaande uit de naam, het adres van de aanvrager, de dagtekening en de vermelding van de subsidieregeling waar aanspraak op wordt gemaakt;
 - b. vermelding van het type locomotief en ETCS boordapparatuur;
 - c. een overzicht van de te verrichten werkzaamheden aan de locomotief;
 - d. een overzicht van de leveranciers;
 - e. een voorcalculatie van alle werkzaamheden;
 - f. de periode waarin het project moet zijn uitgevoerd;
 - g. de naam van de keuringsinstantie, die de keuring uitvoert;
 - h. de seriegrootte van het type dat zal worden omgebouwd naar ETCS en ingezet op de Betuweroute.

Artikel 5

1. Als subsidiabele kosten komen uitsluitend in aanmerking de volgende noodzakelijke, rechtstreeks aan het project toe te rekenen, door subsidieontvanger gemaakte en betaalde kosten voor:
 - a. engineering;
 - b. inbouw van de werkplaats en gebruikte materialen en hulpmiddelen;
 - c. veiligheidsstudie door de Independent Safety Assessor (ISA);
 - d. onderzoek en certificering door de keuringsinstantie;
 - e. voorbereiding en begeleiding van de prototyping;
 - f. aanschaf van de boordapparatuur.
2. Tot de subsidiabele kosten behoren niet:

- a. de kosten van stilstand van de locomotief;
- b. de inzet van de machinist;
- c. de training van het personeel.

Artikel 6

- De subsidie bedraagt ten hoogste:
- a. € 700.000 voor goederenlocomotieven, die voor 1 januari 2004 waren toegelaten tot het Nederlandse spoorwegnet.
 - b. € 300.000 voor goederenlocomotieven, die voor 1 januari 2004 niet waren toegelaten tot het Nederlandse spoorwegnet.

Artikel 7

1. De minister besluit over verlening van de subsidie binnen twee maanden na de datum waarop de aanvraag en alle bescheiden, bedoeld in artikel 4, tweede lid, zijn ontvangen.
2. De minister kan, indien de gegevens genoemd in artikel 4, tweede lid, niet toereikend worden geacht, aanvullende gegevens opvragen.

Artikel 8

1. De subsidieontvanger vangt binnen drie maanden na de subsidieverlening met de uitvoering van de prototyping aan, doch uiterlijk voor 1 januari 2007.
2. De subsidieontvanger die een wijziging aanbrengt in de prototyping of afziet van uitvoering van de prototyping of een onderdeel daarvan, deelt dit onverwijld mede aan de minister.
3. De minister neemt binnen vier weken een beslissing of hij akkoord gaat met de wijziging of afstel van prototyping en deelt dit mede aan de subsidieontvanger.

Artikel 9

1. De minister kan op aanvraag een voorschot verlenen.
2. Het voorschot bedraagt maximaal 80% van het subsidiebedrag, bedoeld in artikel 6. In de subsidiebeschikking wordt de fasering van de voorschotbetaling nader uitgewerkt.
3. De fasering van het voorschot wordt bepaald door de gerealiseerde en geplande voortgang van de werkzaamheden van prototyping.

Artikel 10

1. De subsidieontvanger dient binnen 13 weken na voltooiing van de prototyping een aanvraag tot definitieve subsidievaststelling in.
2. De aanvraag tot subsidievaststelling gaat vergezeld van:

- a. een schriftelijke verantwoording omtrent het verloop, de uitvoering en de resultaten van de activiteiten;
 - b. een financieel eindverslag, waarin de kosten, bedoeld in artikel 5, worden gespecificeerd, voorzien van een verklaring omtrent de getrouwheid van een accountant als bedoeld in artikel 393 van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek.
3. De definitieve subsidie bedraagt maximaal de kosten, genoemd in artikel 6.
4. Indien de subsidieontvanger niet binnen de termijn, bedoeld in het eerste lid, een aanvraag tot subsidievaststelling indient, stelt de minister de subsidie ambtshalve vast.

Artikel 11

1. De minister neemt binnen 6 weken na ontvangst een beslissing op de aanvraag tot subsidievaststelling.
2. De subsidie wordt binnen 6 weken na de subsidievaststelling betaald, met verrekking van de verleende voorschotten.

Artikel 12

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 13

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling Prototype ETCS.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.

Toelichting

Algemeen

Deze regeling geeft de mogelijkheid subsidie te verlenen aan goederenvervoerders voor de inbouw van het treinbeïnvloedingsstelsel ETCS (European Train Control System). Dit systeem regelt de vrije doorgang van treinen over de infrastructuur en grijpt in als treinen te dicht op elkaar komen. Het systeem wordt zowel langs de spoorweginfrastructuur als in de cabine van de trein gemonteerd.

Vanaf 1996 zijn de goederenvervoerders geïnformeerd over de komst van het nieuwe treinbeïnvloedingsstelsel ETCS op de Betuweroute (Kamerstuk 1996/1997, 22589, nr.113). Aan werkzaamheden voor installatie van de systemen ETCS en 25 kV op de Betuweroute werd begonnen na definitieve instemming van de Kamer in augustus 2003.

Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem werkt de interoperabiliteit uit voor het Europese spoornet door de technische specificaties wettelijk vast te leggen. Onder de richtlijn worden Technical Specifications (TSI's)

uitgewerkt, waaronder die voor de treinbeïnvloeding (Control Command Signaling).

Inbouw ETCS in locomotieven

ETCS is de nieuwe Europese standaard voor treinbeïnvloeding. De Europese fabrikanten zullen in de toekomst de nieuwe locomotieven in de fabriek voorzien van ETCS.

Zonder ETCS apparatuur aan boord kan een locomotief niet over de nieuw aangelegde Betuweroute rijden. Per 2004 is nog geen enkele, op het Nederlandse spoor rijdende locomotief uitgerust met ETCS. Het gehele, bestaande locomotievenpark en de nieuwe toekomstige typen locomotieven moeten van ETCS worden voorzien en opnieuw gekeurd en toegelaten worden.

Het toelatingstraject begint met een 'typekeuring'. Van elk type zal de eerste locomotief uit een serie een volledige typekeuring moeten doorlopen. Dit traject van engineering, inbouw en keuring duurt ongeveer 9 maanden, waarvan de locomotief effectief 2 maanden buiten bedrijf genomen moet worden.

Pas na een succesvolle prototyping kan de seriematige inbouw van ETCS aanvangen. Keuring van de serie geschiedt op basis van conformiteit aan het prototype. De eerste opdrachtgever voor een prototyping verricht deze inspanning deels ten gunste van andere eigenaren van datzelfde type locomotief. Het inbouwen en de keuring van een type vragen een duur van zeker 9 maanden.

Na een succesvolle afronding ervan kunnen de vervoerders de seriematige ombouw van locomotieven van dit type ter hand nemen. Deze seriematige ombouw van de locomotieven verloopt wel sneller omdat de engineering dan bekend is en de toelating op basis van conformiteit kan geschieden.

Om per december 2006 genoeg locomotieven gereed te hebben voor de Betuweroute dienen de marktpartijen tijdig met de typekeuring aan te vangen.

Overwegingen voor subsidietoekenning

In beginsel is het investeren in treinapparatuur een normale economische activiteit en voor een nieuwe locomotief die standaard is uitgerust met ETCS, is de investering in ETCS relatief beperkt.

Ombouwen van bestaand materieel is daarentegen duur en moet afgeschreven worden over de beperkte restlevensduur van de locomotief.

Aangezien nu nog geen enkele locomotief is toegelaten voor de Betuweroute zal het toelatingstraject moeten aanvangen met de typekeuring. De markt wacht op deze typekeuringen en de toelatingen ervan op het spoor, voordat de seriematige inbouw van ETCS kan aanvangen.

De minister van Verkeer en Waterstaat beoogt met deze subsidieregeling voor de typekeuring de investerings-

drempel te verlagen en daarmee de instroom van locomotieven op de Betuweroute te bevorderen. De subsidie betreft de inbouw van ETCS in de eerste locomotief uit een serie en draagt bij aan de kosten voor aanschaf van materieel, engineering, typekeuring, veiligheidsstudie en projectkosten. De overheidsbijdrage dient een collectief veiligheidsbelang van de spoorbranche en stimuleert de eigenaren van de locomotieven tot het nemen van deze noodzakelijke stap.

De investeringssubsidie spijst zich toe op de typekeuring. Deze regeling strekt zich dus niet uit over de seriematige inbouw van ETCS in alle locomotieven, die over de Betuweroute gaan rijden. Een uniek type locomotief, waarvan er maar één in zijn soort op het Nederlandse spoor rijdt of zal gaan rijden komt niet in aanmerking voor een bijdrage van de Nederlandse overheid.

Het beleid van de minister van Verkeer en Waterstaat is gericht op continuering van de bestaande marktverhoudingen. Dit betekent dat eigenaren van bestaande en nieuwe locomotieven beiden in de positie moeten zijn om de ombouw naar ETCS te nemen. In de eerste instantie richt de subsidieregeling zich op de ondersteuning van prototyping van bestaand materieel. Om de toelating van moderne, elektrische locomotieven niet te benadelen biedt de regeling echter ook steun aan de prototyping van nieuwe modellen.

Uitvoering regeling

Deze regeling zal worden uitgevoerd door SenterNovem. De aanvraag tot subsidieverlening kan worden ingediend bij SenterNovem, afdeling mobiliteit en ruimte, postbus 8248, 3503 RE Utrecht (contactpersoon dhr. R. Goevaers, telnr. 030-2393726).

Artikelsgewijs

Artikel 1

Het prototyping behelst het gehele traject van engineering, inbouw, keuring tot en met de toelating van de locomotief, welke het prototype is. De locomotief dient volledig te voldoen aan de Technische specificaties van richtlijn 2001/16/EG, dus ook de GSM-R apparatuur. Naast de ETCS apparatuur zijn specifieke modules (STM's) nodig om de verbinding met de conventionele baanapparatuur als automatische treinbeïnvloeding (ATB) te onderhouden. Het prototype dient dus ook voorzien te zijn van een functionerende STM-ATB.

Artikel 2

Aanvragen ter verkrijging van subsidie kunnen worden ingediend door zowel startende als reeds gevestigde ondernemingen. Eigenaren van prototypes kunnen een spoorwegbedrijf, een lease- of verhuurmaatschappij of een fabrikant

zijn. Niet noodzakelijk is dat het bedrijf dat de subsidie aanvraagt de locomotief zelf in bedrijf neemt. De aanvrager zal in elk geval wel de partij zijn die de investeringsbeslissing neemt. Op hem rusten dan ook de verplichtingen die in de regeling aan de subsidieontvanger worden gesteld.

Derde lid

De minister subsidieert de inbouw en keuring van eerste locomotief van een bepaald type in de verwachting dat na de typekeuring er meerdere locomotieven uit dezelfde serie omgebouwd en ingezet gaan worden op de Betuweroute. Het minimale aantal om te bouwen locomotieven van hetzelfde type is dus drie. Een aanvrager kan meerdere types voordragen voor subsidie, maar dan ligt de minimale seriegrootte per type hoger. Aan een nieuw ontwikkeld type, waarvoor geen uitzicht op seriebouw aanwezig is, wordt geen subsidie verstrekt. Een bestaand type, waarvan er maar één in zijn soort op het Nederlandse spoor rijdt komt niet in aanmerking voor subsidie.

De aanvrager zal moeten onderbouwen dat er sprake is van seriematige inbouw, die voortbouwt op de gesubsidieerde typekeuring.

Vierde lid, onderdeel a

Locomotieven die reeds op een andere manier gesubsidieerd zijn komen niet in aanmerking voor de subsidie. In het geval dat het type locomotief sterk overeenkomt met een ander type waarvoor de engineering van ETCS heeft plaatsgevonden met subsidie kan de aanvraag eveneens worden afgewezen.

Het is mogelijk dat de locomotief van origine afkomstig is uit een land waar ETCS op het nationale net wordt geïmplementeerd voor 31 december 2007. Dan is prototyping conform de TSI noodzakelijk voor inzet op het nationale spoorwegnet en komt deze niet in aanmerking voor subsidie.

Vierde lid, onderdeel c

De subsidie wordt slechts verleend indien het keuringstraject succesvol is doorlopen. De aanvrager loopt het risi-

co, dat hij het voorschot op de subsidie moet terugbetalen als de keuring niet het gewenste inzetcertificaat oplevert of niet tijdig genoeg (voor 31 december 2007) en daarmee de subsidiebeschikking vervalt.

Vierde lid, onderdeel d

Voorwaarde van de regeling is dat de kennis en ervaring, die de aanvrager heeft opgedaan met de inbouw en toelating van de ETCS locomotief beschikbaar komt voor alle marktpartijen.

Artikel 3

Het subsidieplafond van € 5 miljoen is het totale beschikbare budget voor de boekjaren 2005, 2006 en 2007. Om de marktpartijen te stimuleren tijdig met de typekeuring aan te vangen vindt er geen reductie van het subsidiebedrag per aanvraag plaats als het subsidieplafond wordt overschreden en vindt de toewijzing plaats louter op basis van volgorde van binnenkomst.

De verwachting is dat van het huidige (diesel) locomotievenpark er ongeveer 6 types naar ETCS zullen worden omgebouwd en er 2 nieuwe types op de markt zullen komen.

Op de aanvragen wordt in volgorde van ontvangst beslist. Daarbij wordt een aanvraag alleen als ontvangen beschouwd indien deze compleet is en derhalve vergezeld gaat van de bescheiden genoemd in artikel 4, tweede lid.

De subsidieregeling zet de marktpartijen aan tot snel handelen, wat belangrijk is gezien de korte aanlooptijd naar oplevering van de Betuweroute per december 2006.

Artikel 6

De Europese branche van leveranciers van treinbeveiliging en locomotieven (AEIF) heeft de kosten van inbouw van ETCS en de prototyping ervan laten inventariseren. Het project inclusief de hardware van de treinapparatuur wordt begroot op grofweg € 1.4 miljoen.

De indirecte kosten als het buiten bedrijf zijn van de locomotief gedurende 2 maanden vallen buiten het bestek van deze subsidieregeling.

Subsidie in de vorm van een maximum vergoeding is de meest directe vorm om de marktpartijen te stimuleren. Het risico van uitlopen van het keuringstraject, wat nadrukkelijk aanwezig is bij de eerste toepassing van een nieuwe techniek als ETCS, ligt bij de aanvrager.

Het subsidiebedrag voor goederenlocomotieven, die voor 1 januari 2004 waren toegelaten tot het Nederlandse spoor, ligt hoger dan bij goederenlocomotieven die nog niet zijn toegelaten. De engineering en inbouw van ETCS in bestaande, reeds toegelaten locomotieven is ingewikkelder dan bij locomotieven, die reeds in de fabriek van ETCS worden voorzien. Daarbij komt dat de bestaande locomotieven in het verleden reeds een typekeuring en toelatingsprocedure voor de treinbeveiliging hebben doorlopen en nu voor een tweede keer door de keuringsmolen moeten. Daarnaast vallen de kosten voor inbouw lager uit als de ETCS reeds in de fabriek in de locomotief wordt ingebouwd.

Na het definitieve besluit in augustus 2003 voor aanleg van ETCS op de Betuweroute en het afsluiten van de contracten voor de bovenbouw van de infrastructuur was de noodzaak tot inbouw van ETCS in de locomotieven onafwendbaar. Vervoerders kunnen vanaf die datum anticiperen op de inbouwkosten van ETCS bij het op de Nederlandse markt brengen van nieuw materieel. Om deze reden is de datum 1 januari 2004 genomen als grens tussen bestaand en nieuw materieel.

Europa-aspect

De regeling is op basis van artikel 88, derde lid, EG genotificeerd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen. Bij brief van 9 juni 2005 met kenmerk SG (2005) D/202562 heeft de Commissie geoordeeld dat onderhavige regeling verenigbaar is met het EG-Verdrag op grond van artikel 3, eerste lid, onder b) van Verordening 1107/70.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.