

Tijdelijke subsidieregeling ombouw ETCS

Tijdelijke regeling, houdende bepalingen voor de subsidiëring van seriematige installatie van ETCS in goederenlocomotieven (Tijdelijke subsidieregeling ombouw ETCS)

22 juni 2006/Nr. HDJZS&W/2006-884
Hoofddirectie Juridische Zaken

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. de minister: de minister van Verkeer en Waterstaat;
- b. ETCS: European Train Control System;
- c. ATB: Automatische Treinbeïnvloeding;
- d. prototype: type als bedoeld in artikel 1 van de Subsidieregeling prototype ETCS;
- e. ombouw: seriematige installatie van ETCS treinbeïnvloedingsapparatuur in locomotieven;
- f. EG keuringsverklaring: het document van een onafhankelijke keuringsinstantie bedoeld in artikel 93 van de Spoorwegwet, waarin de veilige werking van het ETCS systeem van de locomotief met de infrastructuur wordt bevestigd. De keuring geschiedt conform het regime, beschreven in artikel 1, onderdeel c, van de Subsidieregeling prototype ETCS.

Artikel 2

De minister kan een subsidie verstrekken aan de eigenaar of houder van een locomotief als bijdrage in de kosten voor de ombouw van een locomotief die wordt ingezet op de Betuweroute.

Artikel 3

Het subsidieplafond voor deze regeling bedraagt 15 miljoen euro.

Artikel 4

1. De aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend met gebruikmaking van een aanvraagformulier dat verkrijgbaar is bij SenterNovem.
2. Bij de aanvraag worden gegevens en bescheiden verstrekt betreffende:
 - a. de aanvrager;
 - b. het aantal locomotieven dat omgebouwd wordt, onderscheiden naar type;
 - c. een beschrijving van de werkzaamheden met betrekking tot de ombouw;

- d. de periode waarin de ombouw wordt uitgevoerd;
 - e. de fasering van de ombouw;
 - f. een begroting van de kosten van de ombouw;
 - g. het verwachte moment van beschikbaarheid van de omgebouwde locomotieven voor de Betuweroute; en
 - h. andere gegevens, die nodig zijn voor de beoordeling van de aanvraag.
3. De gegevens, bedoeld in het tweede lid, onderdelen a tot en met g, worden overeenkomstig de vereisten in het aanvraagformulier vermeld.

Artikel 5

1. Als subsidiabele kosten voor ombouw komen uitsluitend in aanmerking de volgende noodzakelijke, rechtstreeks aan het project toe te rekenen, door subsidieontvanger gemaakte en betaalde kosten voor:
 - a. engineering;
 - b. inbouwwerkzaamheden inclusief gebruikte materialen en hulpmiddelen;
 - c. aanschaf van de boordapparatuur;
 - d. aanpassing van treinbeïnvloedingsystemen in bestaande locomotieven;
 - e. keuring en toelating;
 - f. de stilstand van de locomotief;
 - g. de inzet van de machinist;
 - h. voorbereiding en projectkosten; en
 - i. onvoorziene omstandigheden.
2. De kosten, bedoeld in onderdeel i, bedragen ten hoogste 10% van de totale kosten voor ombouw.

Artikel 6

1. De subsidie bedraagt:
 - a. 50% van de kosten voor ombouw, bedoeld in artikel 5; en
 - b. 50% van de kosten voor prototyping, bedoeld in artikel 5 van de Subsidieregeling prototype ETCS.
2. De kosten, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, worden uitsluitend bij de berekening van het subsidiebedrag in aanmerking genomen, indien een aanvrager subsidie is verleend op grond van de Subsidieregeling prototype ETCS. In dat geval wordt de op grond van die regeling verleende subsidie op het subsidiebedrag in mindering gebracht.
3. Het subsidiebedrag bedraagt ten hoogste € 300.000 per locomotief, waarbij per aanvrager maximaal 30 locomotieven voor subsidie in aanmerking komen.
4. Indien voor de ombouw door het Rijk uit anderen hoofde of door de Europese Unie een financiële bijdrage wordt verleend, wordt deze bijdrage op het subsidiebedrag in mindering gebracht.

Artikel 7

1. Door de minister wordt op de aanvragen in volgorde van ontvangst beslist, met dien verstande dat wanneer de aanvrager krachtens artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, de dag waarop de aanvulling is ontvangen geldt als datum van ontvangst.
2. De minister beslist binnen twee maanden na ontvangst van de aanvraag.

Artikel 8

De minister kan de subsidieverlening weigeren, indien:

- a. voor diesellocomotieven niet aanvaardbaar is dat op 1 januari 2007 de ombouw van tenminste twee locomotieven is voltooid en op 1 juli 2007 tenminste de helft van het totaal aantal om te bouwen locomotieven waarvoor subsidie wordt aangevraagd;
- b. voor elektrische locomotieven niet aanvaardbaar is dat op 1 juli 2007 de ombouw van tenminste twee locomotieven is voltooid en op 31 december 2007 het totale aantal waarvoor subsidie wordt aangevraagd;
- c. minder dan 3 locomotieven van een bepaald type worden omgebouwd;
- d. voor de om te bouwen locomotieven nog geen prototype wordt ontwikkeld, waarvoor in 2006 naar verwachting een EG keuringsverklaring wordt afgegeven;
- e. niet aangetoond wordt dat de omgebouwde locomotieven in een frequente treindienst op de Betuweroute worden ingezet; en
- f. voor de desbetreffende locomotieven reeds een subsidie voor ombouw is verstrekt of aangevraagd.

Artikel 9

1. De subsidie-ontvanger vangt binnen vier maanden na de subsidieverlening met de uitvoering van de ombouw aan.
2. De subsidie-ontvanger voert de ombouw zodanig uit dat in elk kwartaal gedurende de periode van ombouw, locomotieven gereed komen en wel naar rato van het totaal om te bouwen locomotieven waarvoor subsidie is verleend.
3. De subsidie-ontvanger voltooit de ombouw voor 31 december 2007.
4. De subsidie-ontvanger voert de ombouw uit overeenkomstig de subsidieverlening.
5. De omgebouwde locomotieven worden in een frequente dienst ingezet op de Betuweroute.

Artikel 10

1. De minister kan op aanvraag een voorschot verlenen.

2. Het voorschot bedraagt maximaal 80% van het subsidiebedrag, bedoeld in artikel 6. Het betalingsritme van het voorschot wordt bepaald door de geplande voortgang van de werkzaamheden.

Artikel 11

1. De subsidie-ontvanger dient binnen 13 weken na voltooiing van de ombouw een aanvraag tot subsidievaststelling in, met gebruikmaking van het desbetreffende formulier dat verkrijgbaar is bij SenterNovem.
2. De aanvraag voor subsidievaststelling, bedoeld in het eerste lid, heeft tevens betrekking op de subsidie die is verleend op grond van de Subsidieregeling prototype ETCS, indien de subsidie-ontvanger:
 - a. tevens subsidie is verleend op grond van de Subsidieregeling prototype ETCS; en
 - b. op grond van deze regeling ook subsidie is verleend voor de kosten van prototyping.
3. De aanvraag tot subsidievaststelling gaat vergezeld van:
 - a. een schriftelijke verantwoording omtrent het verloop, de uitvoering en de resultaten van de ombouw;
 - b. een financieel eindverslag, waarin de kosten worden gespecificeerd, voorzien van een goedkeurende verklaring van een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek;
 - c. een lijst met identificatienummers van de locomotieven die omgebouwd zijn; en
 - d. andere gegevens die nodig zijn voor de beoordeling van de aanvraag.
4. De gegevens, bedoeld in het tweede lid, onderdelen a tot en met d, worden overeenkomstig de vereisten in het aanvraagformulier vermeld.

Artikel 12

De minister neemt binnen zes weken na ontvangst een beslissing op de aanvraag tot subsidievaststelling.

Artikel 13

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en vervalt met ingang van 1 januari 2008, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor die datum zijn verleend.

Artikel 14

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling ombouw ETCS.

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

Toelichting

Algemeen

Inleiding

Deze regeling is een vervolg op de Subsidieregeling prototype ETCS (Stc. 2005, nr. 128). Het treinbeïnvloedings-systeem ETCS (European Train Control System) komt op de Betuweroute in bedrijf in januari 2007. Zonder ETCS apparatuur aan boord kan een locomotief niet over de Betuweroute rijden. Waar de Subsidieregeling prototype ETCS subsidie geeft om een prototype te ontwikkelen dat ingezet wordt op de Betuweroute, biedt deze regeling de eigenaren en exploitanten van goederenlocomotieven (hierna: goederenvervoerders) de mogelijkheid om met subsidie seriematig ETCS-apparatuur in te bouwen in hun goederenlocomotieven.

Inbouw van ETCS

De Subsidieregeling prototype ETCS is door de Europese Commissie goedgekeurd (N569/2004) en in juli 2005 in werking getreden. Deze regeling geeft de vervoerders een financiële bijdrage voor de inbouw van ETCS-apparatuur in de eerste locomotief uit een serie. Na een succesvolle prototyping kan de seriematige inbouw van ETCS aanvangen. De keuring van de serie verloopt dan op basis van conformiteit aan het prototype. Met de invoering van ETCS ontstaat er één Europese standaard op het terrein van treinbeïnvloeding. Hierdoor zullen de technische barrières waarmee de spoorwegsector kampt geleidelijk verdwijnen.

Europese steun

De Europese Commissie werkt aan een pakket van maatregelen voor versnelde implementatie van ETCS in de periode 2007–2013. In een working document (10908/05 van 6 juli 2005) aan het Parlement onderbouwt de Europese Commissie haar beleid om de brede toepassing van ETCS in Europa te stimuleren in de betreffende budgetperiode. De maatregelen zullen naar verwachting effectief worden in de loop van 2007.

Nederlandse subsidie ten behoeve van ETCS

Nederland wil goederenvervoerders om de volgende redenen financieel tegemoet komen bij de ombouw van hun locomotieven.

In de eerste plaats is het te verwachten pakket aan EU maatregelen anno 2005 nog onbekend en zal voor de vervoerders die op de Betuweroute willen rijden per 1 januari 2007 te laat komen. Deze subsidieregeling wil goederenvervoerders ondersteunen bij een tijdige ombouw van hun locomotieven voordat de Betuweroute in gebruik wordt genomen per januari 2007. Zonder deze subsidieregeling zullen de goederenver-

voerders wachten met hun investeringen totdat duidelijk is welke maatregelen de Europese Commissie neemt. Dit heeft tot gevolg dat er bij de ingebruikname van de Betuweroute te weinig locomotieven zullen zijn om het aanbod van goederen te kunnen verwerken.

In de tweede plaats zullen goederenvervoerders die op eigen kracht wel de investeringsbeslissing nemen, in een nadelige positie komen ten opzichte van goederenvervoerders die pas in 2007 beginnen met inbouw van ETCS met EU steun. Dit first-mover nadeel weerhoudt goederenvervoerders ervan investeringen te doen.

In de derde plaats zal op het moment dat de ETCS locomotieven op de Betuweroute moeten rijden, een ETCS breed spoornet in Europa nog niet gerealiseerd zijn. Dit betekent locomotieven, behalve met ETCS, ook uitgerust moeten blijven met het oude systeem ATB en met de in andere landen geldende treinbeïnvloedingsystemen. De vervoerders worden daardoor geconfronteerd met extra kosten zonder dat zij daar op korte termijn voordelen voor terugkrijgen. De technische barrières bestaan immers nog steeds en een locomotief moet beschikken over verschillende treinbeïnvloedingsystemen om internationaal vervoer te kunnen verrichten. Pas na realisatie van een Europees net van ETCS corridors, hoeven goederenvervoerders nog maar over één systeem te beschikken en komt kostenreductie op treinbeïnvloeding binnen hun bereik.

Artikelsgewijs

Artikel 1, lid f

Lid f: onder de ombouwwerkzaamheden vallen naast de technische werkzaamheden ook de procedures, die doorlopen moeten worden om de omgebouwde locomotieven te testen en goedgekeurd te krijgen. Het begrip ombouw kan zowel slaan op de verbouwing van een bestaande locomotief als de installatie van ETCS apparatuur in een nieuwe locomotief.

Lid g: de keuring van de ETCS locomotief verloopt conform de testprocedures, zoals vastgelegd in de TSI van het Control Command System van richtlijn 2001/16 (PbEG L110).

Artikel 2

Om voor subsidie op grond van deze regeling in aanmerking te kunnen komen, is het niet noodzakelijk dat aan de aanvrager een subsidie is verleend op grond van de Subsidieregeling prototype ETCS. Zodra er van een bepaald type locomotief een prototype (in ontwikkeling) is, kan iedere goederenvervoerder op grond van deze regeling een aanvraag indienen voor de ombouw van een serie locomotieven van dat type. Omdat de doelstelling van deze regeling is ervoor zorgdragen dat met de openstel-

ling van de Betuweroute voldoende locomotieven uitgerust zijn met ETCS, wordt wel van de omgebouwde ETCS locomotief verwacht dat deze dienst gaat doen als tractie voor goederentreinen over de Betuweroute.

Artikel 3

De regeling beoogt de ombouw van de locomotieven te stimuleren teneinde deze in te kunnen zetten zodra de Betuweroute naar verwachting op 1 januari 2007 in bedrijf wordt genomen. Het totale budget voor subsidiëring van ETCS in locomotieven is € 20 mln, verdeeld over de Subsidieregeling prototype ETCS (€ 5 mln.) en deze regeling (€ 15 mln.). Bij onderuitputting van de Subsidieregeling prototype ETCS, wordt het resterende budget overgeheveld naar deze regeling.

Artikel 4f

Als de aanvrager van de subsidie niet de operator van de loc is dan is inzet van de loc op de Betuweroute op voorhand niet hard te garanderen. Wel blijft dan wel de eis om de geschiktheid tot inzetbaarheid op de Betuweroute aan te tonen.

Artikel 6

Bij de berekening van het subsidiebedrag worden naast de kosten voor de ombouw, ook de kosten voor prototyping in aanmerking genomen. Deze prototyping kosten worden echter alleen bij de berekening meegenomen, indien subsidie is verstrekt op grond van de Subsidieregeling prototype ETCS. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat deze regeling gebruikt wordt voor een separate subsidieaanvraag van vergoeding van kosten voor prototyping. Daarvoor bestaat de Subsidieregeling prototype ETCS. Wenst de aanvrager alsnog subsidie voor prototyping naast de seriematige ombouw, dan zal hij dat op grond van die regeling moeten doen.

Als echter de seriematige ombouw plaatsvindt in het verlengde van een reeds lopende prototyping waarvoor tevens subsidie is verleend, is ervoor gekozen om bij de berekening van het subsidiebedrag de prototypingkosten mee te nemen. De belangrijkste reden hiervoor is dat de leveranciers de prototyping en de seriematige ombouw veelal in één project uitvoeren en in één contractsom aanbieden, waarbij zij de seriematige ombouw zo efficiënt mogelijk laten aansluiten op de prototyping. Door de Subsidieregeling prototype ETCS en deze regeling op elkaar aan te laten sluiten, worden voor de goederenvervoerder administratieve lasten bespaard. Bovendien krijgt de aanvrager

de ruimte om eventuele extra kosten in de prototyping (nl. verschil tussen 50 % kosten en € 700.000) te declareren in deze regeling. Een en ander betekent overigens wel dat het bedrag dat is verleend op grond van de Subsidieregeling prototype ETCS in mindering wordt gebracht op het bedrag dat ingevolge deze regeling kan worden verleend.

Rekenvoorbeeld

De kosten voor prototyping bedragen 2,4 miljoen. Op grond van de Subsidieregeling prototype ETCS is reeds een subsidie verleend van € 700.000 (n.b. de subsidie op grond van die regeling bedraagt 50% van de kosten tot een maximum van € 700.000 per locomotief). Als aansluitend op het ontwikkelen van een prototype 19 stuks in serie a € 400.000 worden omgebouwd, komen de totale kosten voor 20 locomotieven op € 10 mln. en de gemiddelde all-in kost op € 500.000 per locomotief. De hoogte van de subsidie bedraagt dan 50% van deze all-in kost = € 250.000 per locomotief, wat het bedrag brengt op $20 \times € 250.000 = € 5$ mln. Hierop wordt de verleende subsidie op grond van de Subsidieregeling prototype ETCS in mindering gebracht, zodat op grond van deze regeling per saldo € 4,3 miljoen aan subsidie wordt verleend.

Artikel 8

Naast het moment van (volledig) indienen van de aanvraag is voor de verlening van de subsidie belangrijk in welke mate de aanvraag inhoudelijk voldoet aan de eisen, genoemd in de onderdelen a t/m e. De subsidie beoogt een snelle instroom van ETCS locomotieven te stimuleren vanaf het moment dat de Betuweroute open gaat. Vandaar dat aan het totale aantal te subsidiëren locomotieven eisen worden gesteld *tav tempo* van instromen gedurende het jaar 2007. De ingediende planning dient onderbouwd te kunnen worden dmv een getekend contract met de leverancier.

Onderdeel a. Bestaande locomotieven zijn locomotieven die ook voor de ombouw naar ETCS reeds waren toegelaten tot het Nederlandse hoofdspoorwegennet.

Het op de markt brengen van nieuwe typen van locomotieven met ETCS vraagt meer tijd dan ombouw van bestaande typen, omdat de betreffende locomotieven niet alleen voor ETCS, maar voor alle functionaliteiten een toelatingstraject moeten doorlopen. Met name de nieuwe multicourante elektrische locomotieven moeten een complex toelatingstraject doorlopen, dat niet voor 1 januari 2007 kan worden afgerond.

Om de instroom van nieuw elektrisch materieel te bevorderen en dit materieel mee te laten profiteren van deze subsidieregeling, wordt aan later tijdvak van instroom geaccepteerd dan voor ombouw van dieselloocs. De datum van het contract met de leverancier/ inbouwer van de ETCS apparatuur is in dat geval een belangrijk criterium bij de beschikking van de subsidie.

Onderdeel c. Om het subsidiebudget effectief te besteden, wordt seriematige inbouw met een minimum seriegrootte gehonoreerd en niet enkele stuks.

Onderdeel d. De EG keuringsverklaring legt vast dat de omgebouwde locomotief voldoet aan de Europese interoperabiliteitseisen. Deze verklaring van conformiteit wordt afgegeven door een Notified Body (NoBo). Deze verklaring bevestigt dat de omgebouwde locomotief voldoet aan de technische specificaties, zoals vastgelegd in richtlijn 2001/16.

Artikel 9

Op grond van het tweede lid van artikel 9, moeten bestaande locomotieven voor 1 januari 2007 zijn omgebouwd en nieuwe locomotieven voor 1 september 2007. Indien deze data worden overschreden, bestaat op grond van de Algemene wet bestuursrecht de mogelijkheid de subsidie te wijzigen of in te trekken, omdat niet aan een subsidieverplichting is voldaan. Deze mogelijkheid zal echter alleen worden gezien als het niet behalen van de data binnen de beïnvloedingssfeer van de subsidieontvanger ligt.

Op grond van het vierde lid moeten de omgebouwde locomotieven in een frequente dienst worden ingezet op de Betuweroute. Indien de subsidieontvanger deze verplichting niet naleeft, bestaat de mogelijkheid om de subsidie, ook nadat deze is vastgesteld, in te trekken of te wijzigen. Dit kan gedurende een periode van vijf jaar na de vaststelling.

Artikel 11

Ingevolge het tweede lid, hoeft een subsidieontvanger die zowel op grond van deze regeling subsidie heeft ontvangen als op grond van de Subsidieregeling prototype ETCS, slechts eenmaal een aanvraag voor subsidievaststelling in te dienen, waarna wordt afgerekend voor de totale kosten voor zowel prototyping als ombouw. Hiermee worden voor de subsidie-ontvanger administratieve lasten bespaard.

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