

Consultatiereactie Tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven

1. *Ontbreken er type goederenlocomotieven in de bijlage van de conceptregelingstekst? Hierbij moet het gaan om types die voldoen aan de voorwaarden in artikel 5 van de conceptregelingstekst, de randvoorwaarden uit de programmabeslissing ERTMS 2019 en waarvan ombouw gewenst is voor het spoorgoederenvervoer in Nederland.*

De lijst met te subsidiëren locomotieven lijkt erg restrictief en bovendien lijkt de uiterste datum van indienststelling (13 juli 2017) willekeurig te zijn gekozen. In internationaal verband geldt namelijk dat voertuigen die grensoverschrijdend worden gebruikt met een eerste inbedrijfstellingsvergunning vanaf 1 januari 2018, ETCS-voertuiguitrusting volgens Baseline 3 (Systeemversie 2.0 of beter) verplicht is.

In de tweede helft van 2017 in dienst gestelde, veelvuldig in Nederland gebruikte locomotieven van de serie BR193/Vectron komen op deze wijze niet voor ombouwsubsidie in aanmerking. Voor zover deze locomotieven zijn uitgerust met ETCS-apparatuur Baseline 2 dienen deze te worden aangepast naar Baseline 3 (systeemversie 2.0 of hoger) teneinde te voldoen aan de toekomstige eisen. Ook de upgrade van deze locomotieven dient onder deze subsidieregeling te vallen.

Er is enkel voorzien in een subsidie voor de ontwikkeling van een prototype van de Vossloh HLD 77. Ook voor andere locomotief typen dienen evenwel nog Nederlandse versies te worden ontwikkeld. Hoewel er een ETCS-prototype is en één prototype idealiter voldoende zou moeten zijn om de gehele locomotiefserie in geheel Europa in te zetten, is dit niet het geval. Speciaal voor Nederland moeten er twee aanvullende prototypen worden gebouwd: één voor gebruik op ATB EG-gebied en één die daarnaast op ATB NG-gebied gebruikt kan en mag worden. De regeling zou dan ook subsidieverstreking voor het Nederland-specifiek 'prototypen' van locomotieven mogelijk moeten maken.

2. *In hoeverre dekt de maximale subsidie per locomotieftype 50% van de kosten van de subsidiabele activiteiten?*

In het geheel niet. Met de maximale subsidie per locomotieftype wordt nog geen 33% van de begrote gemiddelde ombouwkosten per locomotief gedekt. Dit leidt onder meer tot een ernstige verstoring van het 'level playing field' tussen de verschillende vervoersmodaliteiten, ten nadele van het spoorgoederenvervoer. Zie tevens het antwoord op de laatste vraag.

3. *Er is een verplichting in de conceptregeling opgenomen dat locomotieven in de eerste drie kalenderjaren na ombouw op ten minste tien dagen per jaar geregistreerd worden in Nederland (artikel 10). Hoe kijkt u tegen de hoogte van "tien" aan in deze verplichting?*

De vraag rijst, wat met 'registreren' wordt bedoeld. Uit de toelichtende tekst¹ begrijpt respondent dat met 'registreren' 'het daadwerkelijk inzetten van de locomotief in Nederland' wordt bedoeld en niet het in het Nederlands voertuigregister inschrijven (voor zover dat nog mogelijk is). Graag een bevestiging daarvan.

Wanneer respondents interpretatie van 'registreren' juist is, dan kan respondent leven met het ten minste tien dagen per jaar gedurende de eerste drie kalenderjaren gebruiken van de locomotieven in Nederland (op Nederlands grondgebied). Hierbij zij opgemerkt dat tien dagen per kalenderjaar, wat respondent betreft, niet overdreven veel lijkt.

¹ Artikel 10, derde lid, dient ter consolidering van deze verbinding met Nederland. Het doel van de verplichting om gedurende drie kalenderjaren, tenminste 10 dagen per jaar, een registratie van de goederenlocomotief in Nederland te hebben, is om te voorkomen dat locomotieven die niet of amper in Nederland ingezet worden, aanspraak maken op de regeling.

4. *Zijn er in de conceptregeling bepalingen met negatieve consequenties voor uw bedrijfsvoering opgenomen? Kunt u toelichten hoe deze bepalingen u negatief raken?*

De uitermate beperkte omvang van de regeling wat betreft de te subsidiëren kosten, het feit dat slechts maximaal 50% van de kosten worden gesubsidieerd en het subsidieplafond het aantal mogelijk te subsidiëren locomotieven ernstig beperkt leiden tot negatieve consequenties voor de bedrijfsvoering en de daaruit voortvloeiende financiële gevolgen. Zie ook het antwoord op vraag 6.

5. *Zijn er tegenstrijdigheden, onjuistheden of onmogelijkheden in de regeling aanwezig?* Artikel 10 lid 2 van de regeling dient te worden gewijzigd in 'De voertuigvergunning voor de goederenlocomotief betreft *ten minste* hetzelfde gebruiksgebied in Nederland als voorafgaand aan de aanpassing of ontwikkeling van die goederenlocomotief.' Een aantal van de door respondent om te bouwen locomotieven is momenteel niet toegelaten op ETCS-gebied of een deel daarvan. Ombouw leidt tot het ook daar kunnen gebruiken van die locomotieven, waarbij op grond van het huidige tekstvoorstel geen subsidie zou kunnen worden verkregen.

6. *Zijn er nog andere punten die u op basis van de conceptregeling graag wil meegeven in deze consultatie?*

Hoewel met het subsidiëren van het voor ETCS geschikt maken van locomotieven een deel van de ombouwkosten wordt gefinancierd, wordt het spoorgoederenvervoer met de invoering van ETCS op het Nederlandse spoorwegnet geconfronteerd met kosten die andere vervoersmodaliteiten niet of in zeer geringe mate kennen. Van een verbetering van de spoorveiligheid ten opzichte van de huidige situatie is geen sprake terwijl eventuele zich mogelijk voordoende voordelen voor het spoorgoederenvervoer zich in ieder geval de eerste tien jaren niet zullen verwezenlijken. Voor het al nauwelijks aanwezige 'level playing field' voor het spoorgoederenvervoer ten opzichte van andere goederenvervoersmodaliteiten betekent de invoering van ETCS, ook met subsidie, een nog verdere, aanzienlijke verslechtering.