

Høringsnotat

01.02.2023

Sagsnummer: 2022-16560

Signalprogrammet
Stakeholder & Management
Relations
SP_secretariat@bane.dk

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
+45 8234 0000

banedanmark.dk
CVR: 1863 2276

Banedanmarks bemærkninger til høringssvar modtaget ved med offentlig høring over forslag til Bekendtgørelse om refusion af udgifter til ETCS-udrustning af godslokomotiver

Indledning

Banedanmark offentliggjorde 6. juli 2022 høringssudgave af Bekendtgørelse om delvis refusion af udgifter til ETCS-udrustning af godslokomotiver.

Banedanmark har modtaget høringssvar fra følgende:

- Dansk Jernbaneforbund
- Aarsleff Rail A/S
- Erhvervsministeriet
- Forbrugerrådet Tænk
- DB Cargo Scandinavia A/S
- Metroselskabet og Hovedstadens Letbane
- Railservice

Banedanmark vil gerne takke de, som har responderet og indsendt høringssvar i forbindelse med høringen.

Dette notat giver en oversigt over de modtagne høringssvar samt Banedanmarks kommentarer hertil. Bemærkningerne er - med undtagelse af Railsservices høringssvar, som er vedlagt som bilag - gengivet i deres helhed og organiseret efter høringsspart. Banedanmarks svar fremgår efter hver bemærkning/høringsspart.

Skulle Banedanmarks svar give anledning til spørgsmål, er læseren naturligvis velkommen til at kontakte Banedanmark via Signalprogrammets programkontor på SP_secretariat@bane.dk.

Høringssvar	Afsender
"I henhold til Dansk Jernbaneforbunds oplysninger har det siden 2017 været muligt at søge om midler til finansiering af udgifter til udrustning af godslokomotiver med ETCS-udstyr og STM. Imidlertid ser det ud til at ingen godsoperatører til dato har ansøgt om tilskud via puljen, da denne stadig er intakt, og jf. udkastet til bekendtgørelsen §3 stadig udgør 57,3 mio.kr.	Dansk Jernbaneforbund

<p>Efter Dansk Jernbaneforbund opfattelse hænger det angiveligt sammen med, at operatørerne selv skal betale for at få indbygget udstyret (3-7 mio.kr.) med den risiko dette indebærer. Først derefter er det jf. udkastet til bekendtgørelse muligt at få refusion, hvis alle formalia vel at mærke er på plads. Hertil kommer, at der i Danmark ofte tale om mindre virksomheder, som hverken har mulighederne for at kunne rejse så store pengebeløb eller evnen til at kunne leve op til de omfattende dokumentationskrav, der kræves for at få udbetalt tilskud.</p> <p>Ikke mindst til fremme af den grønne omstilling, mener Dansk Jernbaneforbund at puljen på de 57,3 mio.kr. skal ud og arbejde, og fristen er efterhånden kort, da der kun kan søges om tilskud frem til 31. august 2025.</p> <p>Vi mener derfor, at det skal gøres betydeligt enklere at få del i puljen, og at virksomhederne ikke selv skal forudbetale hele omkostningen til installation af udstyret. Endvidere burde det være en mulighed at hæve tilskuddet fra de 50% op mod fuld dækning."</p>	
--	--

Banedanmarks svar:

Det er korrekt, at det siden 2017 har været muligt at søge om delvis refusion af udgifterne forbundet med indkøb og installation af ETCS/STM-signaludstyr i godslokomotiver. Banedanmark har i perioden 2017 til 2021 modtaget tre ansøgninger. Der er endnu ikke givet tilsagn om støtte og udbetalt midler fra puljen.

Puljen er afsat af Folketinget med henblik på at kompensere jernbanegodsoperatører for udgifterne forbundet med overgangen til det nye signalsystem ERTMS på den danske jernbane. Det er korrekt, at de tildelte midler ikke kan udbetales ved forudbetaling, men virksomhederne har – hvis det ønskes – mulighed for at få udbetalt det tildelte støttebeløb i rater under projektperioden (dog under forudsætning af at afholdte, støtteberettigede udgifter kan dokumenteres). Denne mulighed for delbetalinger af støtten skal netop tilgodese mindre virksomheder med begrænset kapital. Hertil kan det nævnes, at puljen følger statens regler beskrevet i Budgetvejledningen, som ikke muliggør forudbetaling af puljemidlerne, med mindre der er særlig hjemmel hertil, hvilket ikke er tilfældet for puljen vedr. refusion af udgifter til ETCS-udrustning af godslokomotiver.

Banedanmark evaluerer løbende puljen frem til dennes udløb den 31. august 2025, hvorefter Banedanmark vil vurdere et eventuelt behov for udvidelse af puljens tidshorison, som i så fald vil kræve en fornyet vurdering ved Europa-Kommissionen.

For så vidt angår den tekniske dokumentation, som Banedanmark skal modtage i forbindelse med ansøgning og under projektet, er der tale om dokumentation, som

virksomheden i forvejen skal tilvejebringe - dette fx i forbindelse med ansøgning om ibrugtagningstilladelse (APOM) hos Trafikstyrelsen eller Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA). Hertil skal virksomheden dog påregne udgifter til fx udarbejdelse og godkendelse/revision af projektregnskab, ligesom indirekte omkostninger afledt af projektet skal afholdes af virksomheden selv.

Side 3/12

Reglerne om tilskudsloft på 50% er begrundet i reglerne om statsstøtte. Tilskudsordningen vil ikke være forenelig med retningslinjerne om statsstøtte til jernbanegodstransport, hvis den samlede støtte overgår 50%.

Høringssvar	Afsender
"Med henvisning til §5 målgruppe, sidste punkt, hvor det nævnes at <i>"Virksomheder der har sikkerhedscertifikat efter reglerne i jernbanelovens §11 stk. 2, kan søge tilskud"</i> ønsker vi det præciseret, at arbejdskøretøjer, der anvendes i forbindelse med infrastrukturarbejder, er omfattet af tilskudsordningen, såfremt de lever op til betingelserne i §8."	Aarsleff Rail A/S

Banedanmarks svar:

Puljen er afsat med henblik på at kompensere jernbanegodsoperatører i forbindelse med overgangen til ERTMS på den danske fjernbane, hvor målgruppen er operatører af lokomotiver, uanset at disse ejer eller leaser lokomotiverne. Dette fremgår af Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen m.v. af marts 2013, hvori det bl.a. fremgår, at der er *"afsat en pulje til en refusionsmodel med henblik på at kompensere jernbanegodsoperatører for en del af deres udgifter i forbindelse med overgangen til ETCS"*.

Banedanmark tager Aarsleff Rails ønske om at få tilskud til at udruste arbejdskøretøjer til efterretning og vil viderebringe dette ønske til Transportministeriets departement.

Høringssvar	Afsender
"Erhvervsministeriet har følgende bemærkninger til den fremsendte høring: Erhvervsstyrelsen har bidraget til nedenstående del af ministeriets høringssvar: Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastet i høring. OBR har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet. Administrative konsekvenser	Erhvervsministeriet, Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR)

<p>OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.</p> <p>OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet forbundet med ansøgning om tilskud for jernbanegodsoperatører. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.</p>	
--	--

Banedanmarks svar:

Banedanmark tager Erhvervsministeriets høringssvar til efterretning og vil samtidig takke Erhvervsstyrelsen for god dialog omkring ovenstående.

Høringssvar	Afsender
<p>"Forbrugerrådet Tænk vurderer, at denne konkrete høring ligger uden for vores for tiden prioriterede arbejdsområder og vil derfor undlade at forholde os hertil. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte. For en god ordens skyld skal det understreges, at Forbrugerrådet Tænk stadig er interesseret i at modtage høringer indenfor området."</p>	<p>Forbrugerrådet Tænk</p>

Banedanmarks svar:

Banedanmark har noteret sig, at Forbrugerrådet Tænk undlader at forholde sig til høringen og derfor ikke kan tages til indtægt for at støtte forslaget, eller det modsatte.

Høringssvar	Afsender
<p>"Tak for fremsendte høringmateriale.</p> <p>DB Cargo Scandinavia A/S har ikke bemærkninger til fremsendte forslag til Bekendtgørelse om delvis refusion af udgifter til ETCS-udrustning af godsløkomotiver."</p>	<p>DB Cargo Scandinavia A/S</p>

Banedanmarks svar:

Banedanmark tager DB Cargo Scandinavia A/S' høringssvar til efterretning.

Høringssvar	Afsender

"Metroselskabet og Hovedstadens Letbane har ingen bemærkninger til forslag til Bekendtgørelse om delvis refusion af udgifter til ETCS-udrustning af godslokomotiver."	Metroselskabet og Hovedstadens Letbane
---	--

Side 5/12

Banedanmarks svar:

Banedanmark tager Metroselskabet og Hovedstadens Letbanes høringsvar til efterretning.

Indledende note fra Banedanmark vedrørende Railservices høringsvar og besvarelsen heraf:

Railservice har indgivet et høringsvar på i alt 15 sider. Høringsvaret består af fire bilag, hvor der i bilag A rejses principielle spørgsmål til bekendtgørelsen og argumenteres for en ændring af flere bestemmelser. Bilag B indeholder konkrete spørgsmål, som Railservice ønsker, at Banedanmark besvarer i forbindelse med høringen.

Bilag C er svar fra transportministeren på en henvendelse fra Railservice (dateret 8. april 2020). Ministerens svar er bilagt et notat fra Banedanmark, som Railservice har vedlagt som bilag D.

Railservices samlede høringsvar er bilagt dette høringsnotat.

Nedenfor bringes i udvalgte citater, de principielle bemærkninger, Railservice har bemærket i bilag A samt Banedanmarks svar hertil.

Høringsvar	Afsender
<p>"Railservice finder det kritisabelt at Banedanmark udelukkende har fremsendt dette udkast til bekendtgørelse om delvis tilskud til ETCS-udrustning af godslokomotiver til operatører godkendt af Banedanmark, og entreprenører med sikkerhedscertifikat, men ikke til f.eks. de entreprenører, som jo også er godkendt materielejere af Banedanmark til at køre med godslokomotiver på det danske jernbanenet. Her, i netop denne problemstilling (omkring tildeling af tilskud til ETCS-udstyr for godkendte operatører) ligger Railservice store indsigelse i det nuværende forslag til BEK nr. 121 – for hvordan skal en ejer af et godslokomotiv (en ejer som IKKE er godkendt operatør eller virksomhed med et godkendt sikkerhedscertifikat) så søge et tilskud til sit eget godslokomotiv? (underforstået et godslokomotiv, som hidtil altid har kørt lovligt og godkendt af Banedanmark, som indlejet for en operatør med et godkendt sikkerhedscertifikat)."</p> <p>(...)</p>	<p>Railservice</p>

<p>"I § 5 defineres ejerskabet af ovenstående godslokomotiv fra § 2, stk 1. Et ejerskab som udelukkende defineres som værende jernbanegodsoperatører med sikkerhedscertifikat eller virksomheder med sikkerhedscertifikat."</p> <p>(...)</p> <p>Hvorfor kan andre ejere af et §2, stk. 1 godslokomotiv IKKE søge dette tilskud til ETCS-udstyr? Hvilken begrundelse har Banedanmark lagt til grund for at de selv samme entreprenører som Banedanmark selv godkender inkl. deres godslokomotiver, IKKE må søge dette tilskud?</p> <p>(...)</p> <p>"Forslag til ændring af § 5</p> <p>At der udover nuværende formulering tilføjes at også ejere, private firmaer, leasingselskaber m.m. med ejerskab af de i BEK nr. 121 § 2, stk. 1 godkendte godslokomotiver kan søge tilskud til ETCS-udstyr."</p> <p>(...)</p> <p>"Det er ikke alle firmaer med sikkerhedscertifikater, der ejer deres køretøjer. Mange firmaer med sikkerhedscertifikater leaser eller indlejer deres godslokomotiver af private firmaer eller private ejere, såsom min enkeltmandsvirksomhed, Railservice."</p>	
---	--

Banedanmarks svar:

Som det fremgår af Banedanmarks svar til Aarsleff Rail A/S ovenfor, er målgruppen for puljen jernbanegodsoperatører, der ved overgangen til ERTMS har behov for at få udrustet deres lokomotiver med nyt ETCS-signaludstyr (jf. Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen m.v. af marts 2013).

Det følger heraf (jf. § 5 "Målgruppe"), at virksomheden skal have et gyldigt sikkerhedscertifikat. Det er således korrekt, at fx leasingselskaber eller udlejere af materiel (lokomotiver), som ikke er i besiddelse af et sikkerhedscertifikat, ikke har mulighed for at få udrustet deres lokomotiv(er) med tilskud fra nærværende pulje. Af samme grund er høringsen ikke fremsendt til fx leasingselskaber, idet Banedanmark dog skal bemærke, at den er sendt bredt ud i jernbanebranchen jf. høringslisten, som fremgår af høringsportalen.

En jernbanegodsoperatør med sikkerhedscertifikat har mulighed for at ansøge om støtte til indbygning af nyt signaludstyr i et eller flere lokomotiv, de måtte lease fra en anden virksomhed. Det er dertil væsentligt at understrege, at virksomheden, som har opnået tilsagn om støtte, bærer ansvaret for følge de forpligtelser, der følger af bekendtgørelsen.

Høringssvar	Afsender
--------------------	-----------------

<p>"Hvorfor skal et bevilliget tilskud være bestemt af ansøgers tidligere og mindst 5 år gamle driftstimer og kilometerantal? Der findes mange små entreprenører der reparerer spor for Banedanmark med deres § 2, stk 1 godkendte godslokomotiver, som:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke har eksisteret i 5 år 2. I de nuværende opgaver ikke kører 10.000 km eller mere årligt 3. I de nuværende opgaver ikke kan præstere 5.000 driftstimer på det danske Jernbanenet <p>Det betyder så, at de små entreprenører, som til dagligt er underentreprenører til en af Banedanmarks godkendte operatører, ikke kan opfylde vilkår for tilskud til ETCS-udstyr i deres §2, stk. 1 godkendte godslokomotiv..."</p> <p>(...)</p> <p>For små private virksomheder med godkendte godslokomotiver er det ikke muligt at køre/arbejde året rundt – da mange af de opgaver der bydes ind på fra Banedanmark udbud er rent sæsonarbejde. Dette betyder ofte at en maskine/godslokomotiv ligger stille måske 3 eller flere måneder om året – og derved ikke kan opnå de strenge krav Banedanmark har stillet for at opnå tilskuddet til det lovpligtige udstyr fremadrettet.</p>	<p>Railservice</p>
---	--------------------

Banedanmarks svar:

Det er ikke en betingelse for at opnå tilsagn om støtte, at lokomotivet historisk har præsteret 50.000 km eller 5.000 driftstimer på det danske jernbanenet, men for at dokumentere en tilknytning til den danske jernbane skal støttemodtager dokumentere, at hver af de støttemodtagende lokomotiver kører mindst 50.000 km eller præsterer mindst 5.000 driftstimer *fremadrettet* på det danske jernbanenet, dvs. efter lokomotivet har fået indbygget ETCS-udstyr. Dette over en femårig periode. Kravet om 50.000 km eller 5.000 driftstimer er fastsat ved ordningens etablering og bygger på beregninger af driftsscenerier.

Nedenfor besvares spørgsmål, som Railservice har stillet i bilag B samt Banedanmarks svar herpå.

Høringssvar	Afsender
<p>[Spørgsmål til § 3] "Hvor mange ansøgninger kan én operatør (eller en ejer) indgive? Tilskudspuljen er fast – på 57,3 mio. kr. – men hvad er den faste pris for ETCS-udstyr?"</p>	<p>Railservice</p>

Banedanmarks svar:

Der er ikke en øvre grænse for, hvor mange ansøgninger en jernbanegodsoperatør kan fremsende. Således er der heller ikke en øvre grænse for antallet af godslokomotiver, en jernbanevirksomhed kan søge om støtte til. Det foretrækkes dog, at ansøger indsender én ansøgning for det fulde projekt. Omfatter udrustningsprojektet fx flere lokomotivtyper og/eller serier, foretrækker Banedanmark således at modtage én ansøgning omfattende det samlede projekt.

Puljen har været tilgængelig siden 2013, og der er (endnu) ikke i skrivende stund givet tilsagn om støtte til en eller flere jernbanegods virksomheder. Ansøgninger vil, jf. bekendtgørelsen, blive behandlet efter først-til-mølle-princippet, og ordningen afsluttes, når støttepuljen er opbrugt eller ved den planlagte slutdato.

Det er ikke muligt at oplyse en 'fast pris' på indkøb og installation af ETCS. ETCS-ombordudstyr udbydes af flere virksomheder i et frit marked, og jernbanevirksomhederne skal i forbindelse med ansøgning have indhentet et bindende pristilbud eller kontrakt fra en leverandør, som skal vedlægges ansøgningen.

Hertil kan det bemærkes, at Banedanmark under Signalprogrammet oprindelig udbød en rammeaftale om udrustning af rullende materiel. Rammeaftalen omfattede en såkaldt A-liste, der var alle de tog, der som minimum skulle udrustes under rammeaftalen. Man kunne blive omfattet af A-listen ud fra følgende principper (blive medordregiver):

- Jernbanevirksomheder, som havde en trafikkontrakt med staten eller regionerne og kørte på Banedanmarks fjernbanenet i 2010
- Jernbanevirksomheder, som bedrev fri trafik (gods- eller passagertrafik) på Banedanmarks fjernbanenet i 2010
- Entreprenører, som havde udført minimum tre til fem infrastrukturopgaver på fjernbanen for Banedanmark inden for de fem år foregående år.

Udbudsmaterialet åbnede mulighed for, at såfremt der skulle komme nye jernbanevirksomheder på fjernbanen, ville det være muligt for dem at tilmelde sig rammeaftalen og købe på de i aftalen fastlagte priser og vilkår. Denne mulighed stod åben fra 2012 og frem til 2015 for alle jernbanevirksomheder inklusive godsvirksomheder.

Banedanmark har således på et tidligt tidspunkt skabt mulighed for, at jernbanevirksomheder i udgangspunktet kunne få deres rullende materiel udrustet med ETCS på samme vilkår som i Banedanmarks signalprogram.

Høringssvar	Afsender
[Spørgsmål til § 5] "Hvorfor kan andre ejere af et §2, stk. 1 godslokomotiv IKKE søge dette tilskud til ETCS-udstyr? Hvilken begrundelse har Banedanmark lagt til grund for at de selvsamme entreprenører	Railservice

<p>som Banedanmark selv godkender som materielejere qua deres godslokomotiver, IKKE må søge dette tilskud?"</p> <p>Banedanmark bedes give en uddybende besvarelse på hvordan operatører skal forholde sig at søge om andre lokomotiv-ejeres tilskud til ETCS-udstyr! (de ejere, der ikke møder de nuværende krav i § 5)</p> <p>Kan en ansøger søge tilskud allerede fra 2023, selvom udstyr og installation først skal installeres i f.eks. 2025 eller senere? – og vil Banedanmark godkende dette?"</p>	
--	--

Banedanmarks svar:

For svar på første på spørgsmål, herunder anmodningen om en uddybende besvarelse, henvises til Banedanmarks svar til bilag A.

For så vidt angår spørgsmålet om at søge tilskud allerede fra 2023, kan Banedanmark bemærke, at det er et krav, at ansøgningen er bilagt et bindende tilbud eller en kontrakt fra en leverandør. Det foretrækkes, at projektet påbegyndes i rimelig tid efter et tilsagn om støtte, men Banedanmark er opmærksom på, at markedet for ETCS-udstyr er lille, og at der for indeværende kan opleves længere leveringstider.

Modtager Banedanmark således en ansøgning, hvor der i 2023 er indgået en bindende aftale med leverandøren om, at installation af udstyret påbegyndes i 2025 (eller senere) vil det således ikke være hindrende for et tilsagn om støtte. Ansøger(e) skal dog være opmærksom på, at installationsprojektet for indeværende skal være afsluttet senest 31. december 2027, hvor det sidste tog i et projekt skal have opnået ibrugtagningstilladelse.

Høringssvar	Afsender
[Spørgsmål til § 6 og 7] "Hvorfor er det Banedanmark, der skal behandle og bevillige ansøgningerne?"	Railservice

Banedanmarks svar:

Transportministeriet har forankret ordningen hos Banedanmark. Banedanmark har som Danmarks største infrastrukturforvalter og som ansvarlig for udrulning af ERTMS på det statslige jernbanenet den fornødne viden til at kunne behandle de indkomne ansøgninger.

Det kan i tillæg hertil bemærkes, at Trafikstyrelsen er Banedanmarks tilsynsmyndighed, og de varetager bl.a. arbejdet med at udstede licens, sikkerhedscertifikat, ibrugtagningstilladelse og typegodkendelser af det rullende materiel.

Høringssvar	Afsender
[Spørgsmål til § 8] "Hvorfor skal et bevilliget tilskud være bestemt af ansøgers tidligere mindst 5 år gamle driftstimer og kilometerantal?"	Railservice

Banedanmarks svar:

Er ansøger ikke i stand til at dokumentere, at et eller flere lokomotiver inden for de seneste fem (5) år har præsenteret mindst 5.000 driftstimer eller 50.000 km på det danske jernbaneanet, er det ikke ensbetydende med, at der ikke kan tildeles støtte til lokomotivet/lokomotiverne. Der kan være flere årsager til, at kravet ikke kan honoreres, fx at et lokomotiv har været ude af drift på grund af reparation eller renovering.

I sådanne tilfælde kan jernbanegodsoperatøren dokumentere tilknytning til det danske jernbaneanet ved, at lokomotivet/lokomotiverne over en fremadrettet periode præsterer mindst 5.000 driftstimer eller 50.000 km på det danske jernbaneanet. Kravet om, at lokomotivet fremadrettet skal præsentere mindst 5.000 driftstimer eller 50.000 km på det danske jernbaneanet, er i øvrigt også gældende for lokomotiver, som historisk har gennemført disse timer/kilometer.

Høringssvar	Afsender
[Spørgsmål til § 10 stk. 1] "Hvorfor følger tilskuddet ikke ETCS-udstyr?"	Railservice

Banedanmarks svar:

Banedanmark vurderer, at spørgsmålet bedst besvares i relation til Railservices supplerende bemærkninger hertil: *"Hvorfor er det ikke muligt at lave en ordning med de få godkendte leverandører af ETCS-udstyr, sådan at når udstyr er bestilt, og betalt (enten fuldt eller via bankgaranti) – så kan op til 50 % af bevilliget tilskud udbetales (til f.eks. ansøgers bank og bankgaranti)?"*

Banedanmark forstår spørgsmålet som et ønske om, at 50% af det samlede, tildelte tilskud kan udbetales til ansøger, når der er indgået aftale med en leverandør om leverance af ETCS-udstyret.

Jf. Banedanmarks svar på Dansk Jernbaneforbunds spørgsmål ovenfor følger puljen statens regler i Budgetvejledningen, som ikke muliggør forudbetaling af det tildelte støttebeløb. Dog er det muligt for jernbanegodsvirksomheden at få det tildelte støttebeløb udbetalt i dele/rater, der følger projektets milepæle (jf. § 10, "Udbetaling af tilskud"). En forudsætning herfor er dog, at ansøger dokumenterer de afholdte, støtteberettigede udgifter over for Banedanmark.

Høringssvar	Afsender
[Spørgsmål til § 10 stk. 2] "Hvilken sammenhæng er der i sidste rate af udbetaling af tilskud til ETCS-udstyr og kørte km eller driftstimer?"	Railservice

Banedanmarks svar:

Forudsætningen for at få udbetalt den sidste rate-betaling i et støttet projekt (hvis dette ønskes af ansøger) er, at der er indsendt revisorpåtegnet slutregnskab, som Banedanmark herefter skal godkende. Den sidste rate af støttebeløbet udbetales således først efter Banedanmarks godkendelse af det endelige slutregnskab.

For så vidt angår kørte kilometer eller driftstimer skal det enkelte, støttede lokomotiv præstere mindst 5.000 driftstimer eller 50.000 km i en periode fremadrettet på fem år. Ansøger skal hertil stille en bankgaranti, som frigives, efterhånden som kravet opfyldes. Frigivelse af bankgarantien i de i §10 stk. 2 litra 1 beskrevne 'trin' sker under forudsætning af, at Banedanmark har godkendt slutregnskabet for projektet.

Høringssvar	Afsender
[Spørgsmål til § 17] "Er det et ultimativt krav, at der oprettes et særskilt regnskab for udbetaling af tilskud?"	Railservice

Banedanmarks svar:

Ja, der skal udarbejdes et særskilt regnskab for projektet. Banedanmarks administration af puljen følger statens retningslinjer for forvaltning og revision af offentlige tilskud, herunder regnskabs- og revisionskrav til tilskudsyder.

Høringssvar	Afsender
[Spørgsmål til § 18] "Hvordan er reglerne EFTER at Banedanmark har afsluttet en ansøgning og bevilliget og udbetalt det fulde beløb og dermed afsluttet ansøgning? Kan et godslokomotiv derefter frit sælges med tilskudsbevilliget ETCS-udstyr uden tilbagebetaling til Banedanmark?"	Railservice

Banedanmarks svar:

Er slutregnskabet godkendt og kravet om de 50.000 kilometer eller 5.000 driftstimer opfyldt og den fulde bankgaranti frigivet, betragtes projektet som endeligt afsluttet,

hvorefter Banedanmark ikke forholder sig til salg af de(t) respektive godslokomotiv(er).

Side 12/12