

Vergaderjaar 2009–2010

32 289

Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. INLEIDING

Dit wetsvoorstel strekt in de eerste plaats tot implementatie van vier Europese richtlijnen op spoorgebied. Het betreft:

- a. richtlijn nr. 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 (PbEU L 315) tot wijziging van richtlijn 91/440/EEG van de raad betreffende de ontwikkeling van spoorwegen in de gemeenschap en van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (hierna: Liberaliseringsrichtlijn);
- b. richtlijn nr. 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PbEU L 315) (hierna: Machinistenrichtlijn);
- c. richtlijn nr. 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU L 191) (hierna: Interoperabiliteitsrichtlijn), en
- d. richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 december 2008 (Pb EU L 345) tot wijziging van richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (hierna: rl 2008/110/EG).

Het wetsvoorstel bevat in de tweede plaats twee wijzigingen van de Spoorwegwet ter uitvoering van het programma «Beter Geregeld».¹

Het wetsvoorstel bevat in de derde plaats wijzigingen van de Spoorwegwet in verband met richtlijn nr. 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad van de

¹ Kamerstukken II 2006/07 30 800 XII, nr. 81 en 2008/09, 29 893, nr. 79.

Europese Unie inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PbEU L 220) (hierna: Spoorwegveiligheidsrichtlijn). Het gaat hierbij om het op niveau van de formele wet regelen van zaken die thans in de beheerconcessie van ProRail B.V. (hierna: ProRail) zijn geregeld.

2. LIBERALISERINGSRICHTLIJN

2.1 De inhoud van de Liberaliseringsrichtlijn

2.1.1 Doelstelling

De doelstelling van de Liberaliseringsrichtlijn is de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten tussen lidstaten van de Europese Unie (EU) binnen de Europese Gemeenschap per spoor (hierna: EG). De liberalisering betekent dat de toegang tot de markt van internationale passagiersvervoerdiensten niet afhankelijk is van een publiekrechtelijke toestemming van een lidstaat zoals bijvoorbeeld een concessie.

De liberalisering van de Europese spoorvervoermarkt is opgenomen in artikel 10 van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 (PbEG L 237) (hierna: rl 91/440/EEG). De liberalisering van de Europese spoorvervoermarkt is een stapsgewijs proces van invoering.

De eerste fase bestond uit de vrije toegang van zogenaamde internationale samenwerkingsverbanden tot spoorweginfrastructuur voor bepaald grensoverschrijdend vervoer van passagiers tussen EU-lidstaten. Er geldt voor het bovenbedoeld vervoer nu een vrijstelling van de concessieplicht van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp 2000)¹.

De tweede fase in de liberalisering van de Europese spoorvervoermarkt bestond uit de vrije markttoegang van spoorwegondernemingen voor het spoorgoederenvervoer. Er geldt sedert 1 januari 2007 een vrije toegang voor spoorwegondernemingen tot de infrastructuur van de EU-lidstaten voor het verrichten van spoorgoederenvervoerdiensten. Het betreft hier zowel het grensoverschrijdend goederenvervoer als het zogenaamde cabotagevervoer, zijnde binnenlands goederenvervoer in een andere EU-lidstaat dan de lidstaat van vestiging.

De derde fase in de liberalisering van de Europese spoorvervoermarkt is de vrije toegang tot de markt van het internationale passagiersvervoer per spoor tussen EU-lidstaten voor spoorwegondernemingen per 1 januari 2010. De vrije toegang tot de markt van het internationale passagiersvervoer per spoor vervangt de reeds genoemde vrije toegang van samenwerkingsverbanden tot de markt van het grensoverschrijdend personenvervoer.

De Liberaliseringsrichtlijn wijzigt ook richtlijn nr. 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 februari 2001 inzake de toewijziging van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PbEG L 75) (hierna: rl 2001/14/EG) ook op het punt van kaderovereenkomsten². De looptijd voor een kaderovereenkomst voor het gebruik van gespecialiseerde infrastructuur kan 15 jaar bedragen en in uitzonderingsgevallen langer dan 15 jaar bedragen. Deze verruiming is

¹ Zie artikel 19, derde lid, van de Wp 2000.

² Zie artikel 17, vijfde lid, van rl 2001/14/EG.

bedoeld om investeringen in diensten die gebruikmaken van gespecialiseerde infrastructures te bevorderen.¹

2.1.2 Liberalisering van internationaal personenvervoer per trein

De vrije markttoegang geldt alleen voor het uitvoeren van een internationale passagiersvervoerdienst door een spoorwegonderneming. Er is sprake van een internationale passagiersvervoerdienst, indien de trein bij het personenvervoer ten minste eenmaal de grens van een EU-lidstaat oversteekt en het hoofddoel van die dienst het vervoer van passagiers is tussen stations in verschillende EU-lidstaten². De considerans (overweging 8) van de Liberaliseringsrichtlijn noemt de verhouding tussen binnenlandse en grensoverschrijdende passagiers in aantallen en omzet en de lengte van de dienst als criteria voor de bepaling van het hoofddoel. Een treindienst waarbij de trein na enkele kilometers de grens van een EU-lidstaat overschrijdt en waarbij het resterende deel van het traject op het grondgebied van die lidstaat wordt afgeleid, voldoet niet aan het criterium van het hoofddoel en is dus geen internationale passagiersvervoerdienst. Een dergelijke treindienst valt niet onder de vrije markttoegang op grond van de Liberaliseringsrichtlijn.

De vrije markttoegang op grond van de Liberaliseringsrichtlijn geldt in beginsel ook voor het cabotagevervoer op het traject van de internationale passagiersvervoerdienst. Cabotagevervoer is het vervoeren van passagiers tussen stations in eenzelfde lidstaat die niet de lidstaat van vestiging van de spoorwegonderneming is. Een EU-lidstaat mag aan het bovenbedoeld cabotagevervoer op zijn grondgebied beperkingen opleggen indien door dat vervoer het economisch evenwicht van een of meer openbare dienstcontracten van een spoorwegondernemingen in het gedrang komt.³ Een EU-lidstaat mag het bovenbedoeld cabotagevervoer tevens beperken voor vervoer tussen stations waarvoor voor 4 december 2007 een exclusief recht is verleend op basis van een concessiecontract dat door middel van een openbare aanbestedingsprocedure is gegund.⁴

De toezichthoudende instantie van de lidstaat beoordeelt op aanvraag het hoofddoel van een voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer en de gevolgen van daarin opgenomen cabotagevervoer op het economisch evenwicht van de bestaande openbare dienstcontracten van spoorwegondernemingen.⁵ De toezichthoudende instantie is de instantie die elke EU-lidstaat op grond van rl 2001/14/EG⁶ moet hebben ingesteld. De Liberaliseringsrichtlijn bevat een meldingsplicht voor de spoorwegonderneming aan een of meer betrokken toezichthoudende instanties van het voornemen tot het verrichten van het grensoverschrijdend personenvervoer per trein. De betrokken toezichthoudende instantie(s) is/zijn gehouden om de bevoegde autoriteiten en de betrokken belanghebbende spoorwegondernemingen van deze melding op de hoogte te brengen. De Liberaliseringsrichtlijn wijzigt hiertoe rl 2001/14/EG⁷. De toezichthoudende instantie beoordeelt slechts op aanvraag het hoofddoel en de gevolgen voor het economisch evenwicht van bestaande openbare dienstcontracten.

Er geldt geen vrije markttoegang indien de toezichthoudende instantie oordeelt dat het hoofddoel van de treindienst niet het grensoverschrijdend personenvervoer per trein is. Een EU-lidstaat mag in verband met het economisch evenwicht van bestaande openbare dienstcontracten slechts beperkingen opleggen aan het cabotagevervoer, indien de toezichthoudende instantie heeft geoordeeld dat het economisch evenwicht van die contracten in het gedrang komt.

Een spoorwegonderneming beschikt over vrije markttoegang voor het voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer, met inbegrip van

¹ Zie overweging 16 van de considerans van de Liberaliseringsrichtlijn.

² Zie artikel 10, lid 3bis, van rl 91/440/EEG.

³ Zie artikel 10, lid 3 ter, van rl 91/440/EEG.

⁴ Zie artikel 10, lid 3quater, van rl 91/440/EEG.

⁵ Zie artikel 10, lid 3bis, van rl 91/440/EEG.

⁶ Artikel 30 van rl 2001/14/EG.

⁷ Zie artikel 13, vierde lid, van rl 2001/14/EG.

het daarin opgenomen cabotagevervoer, indien geen aanvraag voor een onderzoek bij de toezichthoudende instantie wordt gedaan.

2.1.3 Economisch evenwicht van bestaande openbare dienstcontracten

Openbare dienstcontracten voor het openbaar vervoer van personen worden gereguleerd door verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/2007 van de Raad (PbEU L 315) (hierna: PSO-verordening). De verordening treedt evenals de Liberaliseringsrichtlijn met ingang van 3 december 2009 in werking¹.

De toekenning van een exclusief recht voor openbaar personenvervoer en/of een financiële tegemoetkoming als compensatie voor het verrichten van zogenaamde openbare dienstverplichtingen dient op grond van de PSO-verordening te geschieden bij een openbaredienstcontract². Een openbaredienstcontract kan derhalve een toekenning van een exclusief recht en/of de toekenning van een (positieve of negatieve) financiële compensatie voor zogenaamde openbaredienstverplichtingen inhouden. Openbare dienstverplichtingen zijn verplichtingen met betrekking tot het openbaar personenvervoer die de betrokken spooronderneming zonder compensatie niet, niet in dezelfde mate of niet onder dezelfde voorwaarden zou verrichten.³

Een openbaredienstcontract kan de vorm hebben van een privaatrechtelijke overeenkomst of van een door de bevoegde instantie genomen publiekrechtelijk besluit. De PSO-verordening laat de keuze voor een privaatrechtelijke overeenkomst of voor een publiekrechtelijk besluit aan de EU-lidstaten.⁴ Er kan bij een publiekrechtelijk besluit worden gedacht aan een verleende vervoerconcessie op grond van de Wp 2000. Een bevoegde instantie mag een openbaredienstcontract voor het vervoer per spoor, indien de wetgeving van de betrokken lidstaat het niet verbiedt, ook onderhands gunnen⁵.

De considerans van de Liberaliseringsrichtlijn (Overweging 12) noemt als mogelijke te hanteren criteria bij de beoordeling van het economisch evenwicht:

- a. het effect op rentabiliteit van het openbaar vervoer waarvoor een openbaredienstcontract is gesloten;
- b. de kosten voor de bevoegde autoriteit die het openbaredienstcontract heeft gegund;
- c. het reizigersaanbod, en
- d. de dienstregeling en frequentie van het voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer per trein.

De toets van het economisch evenwicht beperkt zich niet tot openbare dienstcontracten voor het openbaar vervoer per trein, maar kan ook betrekking hebben op zogenaamde openbaredienstcontracten voor spoorvervoer in combinatie met een andere vervoersmodaliteit. Er kan in dit verband worden gedacht aan een openbaredienstcontract/multimodale concessie voor een combinatie van openbaar vervoer per bus en per spoor.

¹ Zie artikel 12 van de PSO-verordening.

² Zie artikel 3, eerste lid, van de PSO-verordening.

³ Zie artikel 2, onderdeel e, van de PSO-verordening.

⁴ Zie artikel 2, onderdeel i, van de PSO-verordening.

⁵ Zie artikel 5, zesde lid, van de PSO-verordening.

2.2 De implementatie van de Liberaliseringsrichtlijn

2.2.1 Algemeen

De Wp 2000 bevat de belemmeringen voor de toegang tot de markt van het personenvervoer per trein. Het is verboden om openbaar vervoer te

verrichten zonder een geldige daartoe verleende concessie op grond van de Wp 2000.¹ De Wp 2000 gaat dus uit van het beginsel van concurrentie om het spoor. De Minister van Verkeer en Waterstaat verleent in principe de concessies voor het openbaar vervoer per trein.² De colleges van Gedeputeerde Staten van één of meer provincies of van de dagelijkse besturen van één of meer WGR+-regio's kunnen voor één of meer regionale treindiensten als concessieverlener worden aangewezen.³

Het grensoverschrijdend personenvervoer per trein dat onder de reikwijdte van de Liberaliseringsrichtlijn valt, is op basis van de voorgestelde wijzigingen van de Wp 2000 vrijgesteld van de concessieplicht. Er geldt thans reeds geen concessieplicht voor het zogenaamde besloten personenvervoer per trein. De Wp 2000 is op basis van artikel 2 van die wet niet van toepassing op dat vervoer. Er is bij openbaar vervoer per trein zonder concessieplicht sprake van concurrentie op het spoor in plaats van concurrentie om het spoor.

De toegang tot de Nederlandse spoormarkt voor het spoorvervoer dat is vrijgesteld van de concessieplicht houdt niet automatisch een onbeperkte toegang tot de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur in. Voor de daadwerkelijke toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur gelden de regels van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. De verdeling van capaciteit geschiedt op basis van de wettelijke regels voor de verdeling van de capaciteit op de hoofdspoorweginfrastructuur. De regels voorzien in procedures en prioritering bij knelpunten met betrekking tot de capaciteitsverdeling. Ten aanzien van de vrije markttoegang van nieuwe internationale personenvervoerders gelden derhalve naast de mogelijke beperking van dat recht ten gevolge van verstoring van het economisch evenwicht tevens de regels van de capaciteitsverdeling. Daarbij geldt voorts dat bij een niet realistische capaciteitsaanvraag een bestaande concessiehouder de mogelijkheid heeft op grond van artikel 71 van de Spoorwegwet een klachtenprocedure te starten bij de raad van bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: NMa). Dit sluit naar verwachting eventueel misbruik en het verstoren van de capaciteitstoedeling in voldoende mate uit. Die combinatie van regels en het verwachte potentieel aan nieuwe internationale personenvervoerders waarborgt in voldoende mate dat bestaande concessies niet zullen worden aangetast en dat zo'n aantasting een theoretische mogelijkheid blijft. Mocht dit zich echter toch voordoen en leiden tot een aantasting van de kwaliteit van de treinpaden van een bestaande concessie dan is aanpassing van de regelgeving inzake de capaciteitstoedeling een mogelijke optie.

De gewijzigde bepalingen met betrekking tot de kaderovereenkomst in rl 2001/14/EG behoeven geen nadere implementatie. Een kaderovereenkomst moet ingevolge artikel 60, eerste lid, van de Spoorwegwet voldoen aan artikel 17 van de bovenbedoelde richtlijn. De wijzigingen van dat artikel werken op basis van artikel 92 van de Spoorwegwet automatisch door.

2.2.2 Procedure bij een nieuwe spoordienst voor grensoverschrijdend personenvervoer ter trein

Het op basis van het wetsvoorstel gewijzigde artikel 57 van de Spoorwegwet voorziet in een meldingsplicht van het voornemen voor een nieuwe spoordienst voor grensoverschrijdend personenvervoer. De betrokken spoorwegonderneming moet uiterlijk tien maanden voor aanvang van de dienstregeling waarin hij met de nieuwe spoordienst wil beginnen, melding doen van het voornemen om capaciteit aan te vragen

¹ Zie artikel 19, eerste lid, van de Wp 2000.

² Zie artikel 20, eerste lid, van de Wp 2000.

³ Zie Wijzigingswet van de Wet gemeenschappelijke regelingen, Stb. 2006, nr. 666.

voor een nieuwe spoordienst voor grensoverschrijdend personenvervoer aan de beheerder en de NMa.

De NMa is op basis van artikel 70, eerste lid, van de Spoorwegwet, de toezichthoudende instantie voor Nederland. De beoordeling van het hoofddoel en van de gevolgen voor het economisch evenwicht van de bestaande openbare dienstcontracten geschiedt in Nederland door de NMa. De NMa verricht ingevolge het voorgestelde nieuwe artikel 19a van de Wp 2000 de beoordeling van het hoofddoel en/of van de gevolgen voor het economisch evenwicht van de bestaande concessies slechts op verzoek van één of meer concessiehouders of concessieverleners. De NMa verricht de toets of het onderzoek niet ambtshalve.

De concessieverleners en de concessiehouders moeten wel tijdig op de hoogte zijn van het voornemen tot een spoordienst van grensoverschrijdend personenvervoer. De NMa moet op basis van het voorgestelde nieuwe artikel 19a van de Wp 2000 mededeling doen van de ontvangen melding in de Staatscourant en aan de betrokken concessiehouders en concessieverleners. De NMa verwijst in de mededeling naar de mogelijkheid voor de aanvraag van een toets van het hoofddoel en/of van het onderzoek naar het economisch evenwicht van de concessies. De NMa vermeldt in de mededeling de termijn waarbinnen een concessiehouder of concessieverlener de aanvraag bij de NMa moet indienen. De NMa kan de termijn voor indiening van de aanvraag zelf vaststellen.

De NMa doet op basis van het voorgestelde nieuwe artikel 19a van de Wp 2000 mededeling aan de beheerder van een ontvangen aanvraag voor een toets van het hoofddoel van het voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer of van een onderzoek naar versterking van het economisch evenwicht van één of meer concessies, en de beschikking op die aanvraag.

De beoordeling van het economisch evenwicht beperkt zich tot de concessies ingevolge de Wp 2000. Het gaat bij de toets van het economisch evenwicht om alle concessies van de betrokken spoorwegondernemingen. Dit omvat dus mede zogenaamde multimodale concessies, zijnde concessies in een combinatie van spoorvervoer met een andere vervoersmodaliteit. Voorbeeld van een dergelijke concessie is de concessie voor spoor- en busvervoer in de provincie Limburg.

De beslistermijn voor de NMa op een aanvraag voor een beoordeling van het hoofddoel of van de gevolgen voor economisch evenwicht van één of meer concessies bedraagt op basis van het voorgestelde nieuwe artikel 19a van de Wp 2000 acht weken na ontvangst van alle relevante bescheiden en gegevens.

Het hoofddoel van een nieuwe spoordienst voor grensoverschrijdend personenvervoer is ingevolge het in het wetsvoorstel gewijzigde artikel 19 van de Wp 2000 het vervoer van passagiers tussen stations in verschillende lidstaten indien:

- a. het internationale traject substantieel buiten Nederland is gelegen;
- b. het hoofdzakelijk vervoer van reizigers betreft die de Nederlandse grens passeren, en
- c. de omzet van de nieuwe spoordienst hoofdzakelijk afkomstig is van de reizigers, bedoeld in onderdeel b.

Bij ministeriële regeling worden regels gegeven voor de nadere invulling van de hiervoor genoemde begrippen substantieel en hoofdzakelijk. Het economisch evenwicht van een bestaande concessie wordt op basis van het in het wetsvoorstel gewijzigde artikel 19 van de Wp 2000 verstoord, indien het aantal reizigers of de omzet van de betrokken concessiehouder in betekenisvolle mate afneemt. Deze criteria zijn naast andere criteria genoemd in overweging 12 van de considerans van de Liberaliserings-

richtlijn van toepassing. Bij ministeriële regeling vindt nadere invulling plaats van wat verstaan wordt onder een afname in betekenisvolle mate.

2.2.3 Vrijstelling concessieplicht en beperkingen cabotagevervoer

Op basis van het gewijzigde artikel 19 van de Wp 2000 in het wetsvoorstel geldt er geen concessieplicht voor grensoverschrijdend vervoer waarbij slechts één Nederlands station wordt aangedaan. Het hoofddoel is immers per definitie het vervoer van reizigers tussen stations in verschillende EU-lidstaten en er is in dit geval geen sprake van cabotagevervoer dat het economisch evenwicht van een of meer concessies verstoort. Voorbeelden van dergelijk vervoer zijn Roosendaal-Belgische grens en Venlo-Duitse grens.

Op basis van het in het wetsvoorstel gewijzigde artikel 19 van de Wp 2000 geldt de concessieplicht evenmin voor grensoverschrijdend personenvervoer per trein waarvoor:

- a. de betrokken spoorwegonderneming voldaan heeft aan de meldingsvereisten van de Spoorwegwet, en
- b. de NMa geen aanvraag binnen de gestelde termijn heeft ontvangen voor een beoordeling van het hoofddoel of van de gevolgen voor het economisch evenwicht van een of meer bestaande concessies van spoorwegondernemingen.

De NMa beoordeelt immers slechts op aanvraag het hoofddoel en de gevolgen van het economisch evenwicht van een of meer bestaande vervoerconcessies.

De concessieplicht ingevolge de voorgestelde wijzigingen van artikel 19 van de Wp 2000 geldt niet, indien de NMa na ontvangst van één of meer aanvragen voor de beoordeling van het voorgenomen grensoverschrijdend vervoer heeft bepaald dat:

- a. aan het criterium van het hoofddoel is voldaan of geen aanvraag het hoofddoel betreft, en
- b. het economisch evenwicht van één of meer concessies van spoorwegondernemingen niet in gedrang komt of geen aanvraag het economisch evenwicht betreft.

De NMa legt op basis van het voorgestelde nieuwe artikel 19a van de Wp 2000 de beperkingen op aan het cabotagevervoer die naar haar oordeel noodzakelijk zijn om verstoring van het economisch evenwicht van één of meer bestaande concessies van spoorwegondernemingen te voorkomen. De NMa legt de eventuele beperkingen op bij beschikking op de aanvraag voor de beoordeling van de gevolgen voor het economisch evenwicht van één of meer bestaande concessies van een spoorwegonderneming. De NMa is met de eventuele opgelegde beperking van oordeel dat het economisch evenwicht van één of meer bestaande concessies van spoorwegondernemingen niet wordt verstoord. Er kan bij beperkingen worden gedacht aan bijvoorbeeld beperkingen aan de frequentie of aan de stations in Nederland die worden aangedaan.

Er zijn voor 1 januari 2005 ook concessiecontracten inhoudende de toekenning van exclusieve rechten, die door middel van een openbare aanbestedingsprocedure zijn gegund. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het concessiecontract tussen HSA beheer N.V. en de Staat der Nederlanden voor het vervoer over de HSL-Zuid. Het concessiecontract is per 1 juli 2009 grotendeels omgezet in een concessie op grond van de Wp 2000. De Liberaliseringsrichtlijn bevat de mogelijkheid om beperkingen op te leggen aan het vervoer tussen stations waarop de concessie van HSA beheer N.V. betrekking heeft zonder dat er sprake is van de verstoring van

het economisch evenwicht van één of meer bestaande concessies van een spoorwegonderneming. De Minister van Verkeer en Waterstaat beperkt ingevolge het nieuwe artikel 19a van de Wp 2000 in het wetsvoorstel bij beschikking ambtshalve het cabotagevervoer tussen stations op het traject waarop de concessie van HSA beheer N.V. van toepassing is. Er kan bij beperkingen worden gedacht aan bijvoorbeeld beperkingen aan de frequentie of aan de stations in Nederland die worden aangedaan.

Daarnaast gelden voor al het beoogde spoorvervoer de regels van capaciteitsverdeling op grond van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. De vervoerder en niet de beheerder is de normadres-saat voor de bovengenoemde beperkingen van het cabotagevervoer. Het nieuwe artikel 19a van de Wp 2000 in het wetsvoorstel bevat een verbod voor het verrichten van grensoverschrijdend personenvervoer in strijd met de gestelde beperkingen door:

- a. de NMa ter voorkoming van de verstoring van het economisch evenwicht van één of meer concessies, en
- b. de Minister van Verkeer en Waterstaat tussen stations op het traject waarvoor de concessie voor HSA beheer N.V. geldt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan ingevolge artikel 93 van de Wp 2000 en artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) bij overtreding van het bovenbedoeld verbod bestuursdwang toepassen respectievelijk een last onder dwangsom opleggen. De overtreding van het bovenbedoeld verbod is op basis van de wijzigingen van de Wet op de economische delicten in het wetsvoorstel een economisch delict.

3. MACHINISTENRICHTLIJN

3.1 De inhoud van de Machinistenrichtlijn

3.1.1 Algemeen

Artikel 10 van rl 1991/440/EEG bevat voor een aantal categorieën van spoordiensten toegangsrechten tot het spoornetwerk van de EU-lidstaten. Er wordt voor een uitgebreidere toelichting op dit punt verwezen naar paragraaf 2.1.1 van het algemeen deel van deze toelichting. De uitbreiding van de toegangsrechten zal leiden tot een toename van met name het grensoverschrijdend goederenvervoer, en in een toenemende vraag naar machinisten die zijn opgeleid en bevoegd zijn om in meer dan één EU-lidstaat te rijden.¹

Een studie van de Europese Commissie uit 2002 liet zien dat de regelingen van de EU-lidstaten op het gebied van de diplomering van machinisten grote verschillen laten zien. De Machinistenrichtlijn strekt ertoe deze verschillen weg te werken en het huidige niveau van het communautaire spoorwegsysteem te handhaven.² De Machinistenrichtlijn moet ook bijdragen aan de verwezenlijking van het communautaire beleid inzake het vrije verkeer van werknemers, de vrijheid van vestiging en de vrijheid van het verrichten van vervoerdiensten.³ De Machinistenrichtlijn moet het gemakkelijker maken voor machinisten om zich van de ene lidstaat naar de andere te verplaatsen en van de ene spoorwegonderneming naar de andere.⁴

De Machinistenrichtlijn stelt voor machinisten een machinistenvergunning en één of meer bevoegdheidsbewijzen verplicht.

De machinistenvergunning is een document dat wordt afgegeven door de nationale veiligheidsinstantie van de desbetreffende EU-lidstaat en is

¹ Zie considerans(overweging 3) van de Machinistenrichtlijn.

² Zie considerans(overweging 4) van de Machinistenrichtlijn.

³ Zie considerans(overweging 5) van de Machinistenrichtlijn.

⁴ Zie considerans(overweging 6) van de Machinistenrichtlijn.

geldig op het grondgebied van de gehele Europese Unie. De nationale veiligheidsinstantie is de instantie die belast is met de veiligheidstaken op het spoor overeenkomstig de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het bevoegdheidsbewijs is een document dat wordt afgegeven door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die de machinist in dienst heeft of contracteert.¹ Het bevoegdheidsbewijs is uitsluitend geldig op de daarin vermelde infrastructuur en voor het daarin vermelde materieel.² De richtlijn bevat minimumeisen waaraan een machinist moet voldoen om een machinistenvergunning respectievelijk een bevoegdheidsbewijs te verkrijgen. Een EU-lidstaat mag strengere eisen hanteren voor de afgifte van de machinistenvergunningen op zijn eigen grondgebied. Een lidstaat moet wel de in de andere EU-lidstaten overeenkomstig de Machinistenrichtlijn verleende geldige machinistenvergunningen erkennen.³

De Machinistenrichtlijn geldt in beginsel voor alle machinisten. Een machinist is een persoon die in staat is en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, zoals locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en personen- of goederentreinen.⁴

Een EU-lidstaat mag van het toepassingsgebied van de Machinistenrichtlijn uitsluiten:

- a. de machinisten die uitsluitend voertuigen besturen op metro- en tram-systemen en andere light-railsystemen;
- b. de machinisten die uitsluitend voertuigen besturen op vervoersnetten die functioneel zijn gescheiden van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend zijn bestemd voor het lokale en regionale vervoer van reizigers en goederen;
- c. de machinisten die uitsluitend voertuigen besturen op particuliere spoorweginfrastructuren die uitsluitend voor het vervoer van de eigenaar worden gebruikt, en
- d. de machinisten die uitsluitend voertuigen besturen op baanvakken die tijdelijk zijn gesloten voor het normale verkeer ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of verbetering van het spoorwegsysteem.⁵

De laatstgenoemde categorie betreft kortweg de machinisten die tijdens onderhouds- of herstelwerkzaamheden op buitendienstgesteld spoor rijden.

De spoorwegonderneming kan in een aantal gevallen bepalen dat één van de machinisten niet hoeft te beschikken over een bevoegdheidsbewijs dat geldig is voor die infrastructuur indien een andere bestuurder aanwezig in dezelfde cabine wel beschikt over een dergelijk bevoegdheidsbewijs.⁶

3.1.2 Invoeringsstrategie

De Machinistenrichtlijn voorziet in een stappenplan voor de geleidelijke invoering en kent ruime overgangsperioden. De Europese Commissie moet in de eerste plaats de basisparameters vaststellen voor de registers van de machinistenvergunningen respectievelijk van de bevoegdheidsbewijzen. De Europese Commissie zou uiterlijk op 4 december 2008 de basisparameters moeten hebben vastgesteld. De Europese Commissie heeft deze datum niet gehaald en heeft de basisparameters pas vastgesteld op (nader in te vullen na vaststelling EC). De nationale veiligheidsinstanties, de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders moeten in de tweede plaats uiterlijk twee jaar na de vaststelling van de basisparameters de vereiste registers hebben aangelegd.

De verlening van machinistenvergunningen en bevoegdheidsbewijzen moet voor machinisten die in een andere EU-lidstaat of in het grensover-

¹ Zie artikel 6 van de Machinistenrichtlijn.

² Zie artikel 7 van de Machinistenrichtlijn.

³ Zie artikel 9 van de Machinistenrichtlijn.

⁴ Zie artikel 3, onderdeel b, van de Machinistenrichtlijn.

⁵ Zie artikel 2, derde lid, van de Machinistenrichtlijn.

⁶ Zie artikel 4, tweede lid, van de Machinistenrichtlijn.

schrijdend vervoer actief zijn, uiterlijk met ingang van het tijdstip dat de registers moeten zijn aangelegd overeenkomstig de Machinistenrichtlijn worden afgegeven. De afgifte van machinistenvergunningen en bevoegdheidsbewijzen dient voor alle categorieën van machinisten uiterlijk twee jaar na het tijdstip waarop de registers moeten zijn aangelegd overeenkomstig de Machinistenrichtlijn te geschieden. De bestaande machinistenvergunningen en bevoegdheidsbewijzen die niet overeenkomstig de Machinistenrichtlijn zijn verstrekt kunnen nog maximaal zeven jaar na het tijdstip waarop de registers moeten zijn aangelegd, geldig blijven. Alle machinisten moeten uiterlijk zeven jaar na het tijdstip waarop de registers moeten zijn gerealiseerd, beschikken over een machinistenvergunning en over de vereiste bevoegdheidsbewijzen conform de Machinistenrichtlijn.¹

3.1.3 Machinistenvergunning

Het model van een machinistenvergunning moet voldoen aan de daarvoor opgenomen voorschriften in de Machinistenrichtlijn.² De nationale veiligheidsinstantie moet een register houden van alle door haar afgegeven machinistenvergunningen en statuswijzigingen, zoals schorsing en intrekking en de resultaten van de periodieke controle van de lichamelijke gezondheid.³ De nationale veiligheidsinstantie moet op verzoek van een andere nationale veiligheidsinstantie, het Europees Spoorwegbureau of van een werkgever van machinisten informatie geven over de status van één of meer machinistenvergunningen. De nationale veiligheidsinstantie dient de machinist op aanvraag toegang te geven tot zijn gegevens in het vergunningregister en op aanvraag afschrift van zijn gegevens te verstrekken.

De Machinistenrichtlijn bevat verschillende eisen voor het verkrijgen van een machinistenvergunning. De machinist dient in de eerste plaats ten minste 20 jaar oud te zijn. Een EU-lidstaat kan een machinistenvergunning verlenen aan een persoon die jonger is dan 20 jaar doch ten minste de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt. Een dergelijke machinistenvergunning is echter alleen geldig op het grondgebied van de lidstaat van afgifte en dus niet op het grondgebied van de gehele Europese Unie.⁴ De machinist dient in de tweede plaats te voldoen aan in de Machinistenrichtlijn opgenomen eisen inzake algemene kennis en lichamelijke en bedrijfspsychologische geschiktheid. Het voldoen aan de eisen voor geestelijke en lichamelijke geschiktheid blijkt uit een onderzoek van een geaccrediteerde dan wel erkende arts/psycholoog onderscheidenlijk keuringsinstututen.⁵ De Machinistenrichtlijn maakt het een EU-lidstaat ook mogelijk om instituten te accrediteren dan wel te erkennen.⁶

De machinist moet in de derde plaats met goed gevolg een examen inzake de algemene vakkennis voor machinisten hebben afgelegd dat voldoet aan de daaromtrent in de Machinistenrichtlijn gestelde eisen.⁷ De machinist dient daartoe een opleiding te volgen die voldoet aan de daarvoor in de Machinistenrichtlijn gestelde eisen.⁸ De opleidingsactiviteiten dienen te zijn uitgevoerd door daartoe door een EU-lidstaat geaccrediteerde of erkende personen of instituten. De machinist moet het examen met goed gevolg hebben afgelegd bij daartoe door een EU-lidstaat geaccrediteerde of erkende personen of instituten. De Machinistenrichtlijn maakt het immers ook mogelijk om instituten in plaats van natuurlijke personen te accrediteren of te erkennen.⁹

De nationale veiligheidsinstantie dient uiterlijk binnen een maand na ontvangst van alle benodigde documenten te beslissen op de aanvraag tot verlening van de machinistenvergunning. Een verleende machinistenvergunning heeft een geldigheidsduur van 10 jaar.¹⁰

¹ Zie artikel 37 van de Machinistenrichtlijn.

² Zie artikel 4 en bijlage I van de Machinistenrichtlijn.

³ Zie artikel 22, eerste lid, en bijlage I, punt 4 van de Machinistenrichtlijn.

⁴ Zie artikel 10 van de Machinistenrichtlijn.

⁵ Zie artikel 11, eerste tot en met derde lid, en bijlage II van de Machinistenrichtlijn.

⁶ Zie artikel 20 van de Machinistenrichtlijn.

⁷ Zie artikel 11, vierde lid, en bijlage IV van de Machinistenrichtlijn.

⁸ Zie artikel 23, bijlage III en bijlage IV van de Machinistenrichtlijn.

⁹ Zie artikel 20 van de Machinistenrichtlijn.

¹⁰ Zie artikel 14, vierde en vijfde lid, van de Machinistenrichtlijn.

De toetsing van de algemene vakkennis van de machinist en van de bedrijfspsychologische geschiktheid behoeft slechts eenmaal plaats te vinden. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder dient als onderdeel van zijn of haar veiligheidssystemen wel te zorgen voor een permanent opleidingsproces om de algemene vakkennis van de machinist op peil te houden.¹ De Machinistenrichtlijn eist wel een periodieke keuring van de lichamelijke geschiktheid en bevat voorschriften voor de inhoud van die keuring. De toetsing van de lichamelijke geschiktheid van de machinisten moet na hun aanstelling ten minste om de 3 jaar en vanaf de leeftijd van 55 jaar jaarlijks plaatsvinden.² De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders dienen ervoor te zorgen dat hun machinisten de periodieke keuring van de lichamelijke geschiktheid ondergaan. Zij dienen de resultaten van de periodieke keuring aan hun nationale veiligheidsinstantie te melden. De nationale veiligheidsinstantie gebruikt de resultaten van de periodieke keuringen bij beslissingen over de verlenging van de machinistenvergunning.³ De nationale veiligheidsinstantie gaat, indien de machinist niet langer aan de eisen van lichamenlijk of psychologische geschiktheid voldoet, over tot schorsing dan wel intrekking van de machinistenvergunning.⁴

3.1.4 Bevoegdheidsbewijs

Het bevoegdheidsbewijs wordt afgegeven door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die de machinist in dienst heeft of contracteert.⁵ Het bevoegdheidsbewijs blijft eigendom van de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder. De spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder moet de afgegeven bevoegdheidsbewijzen in een register opnemen. De spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder verleent op verzoek van de nationale veiligheidsinstantie van de EU-lidstaat van vestiging toegang tot het register en verstrekt aan nationale veiligheidsinstanties van andere EU-lidstaten de gevraagde inlichtingen ten aanzien van verleende bevoegdheidsbewijzen.⁶

Een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder geeft de bevoegdheidsbewijzen af voor haar onderscheidenlijk zijn machinisten. De Machinistenrichtlijn stelt verschillende eisen voor het verkrijgen van een bevoegdheidsbewijs. De machinist dient in de eerste plaats voor de afgifte van het bevoegdheidsbewijs met goed gevolg een examen te hebben afgelegd inzake de vakkennis betreffende het rollend materieel en de infrastructuur. De Machinistenrichtlijn bevat voor dat examen inhoudelijke eisen.⁷

De machinist dient daartoe een opleiding te hebben gevolgd die voldoet aan de daarvoor in de Machinistenrichtlijn gestelde eisen.⁸ De opleidingsactiviteiten dienen te zijn uitgevoerd door daartoe door een EU-lidstaat geaccrediteerde of erkende personen of instituten. De machinist moet het examen met goed gevolg hebben afgelegd bij daartoe door een EU-lidstaat geaccrediteerde of erkende personen of instituten. De Machinistenrichtlijn maakt het immers ook mogelijk om instituten in plaats van natuurlijke personen te accrediteren of te erkennen.⁹

De machinist moet in de tweede plaats voldoen aan de eisen inzake taalbeheersing. Hij moet de taal beheersen die de infrastructuurbeheerder voorschrijft aangezien hij met de infrastructuurbeheerder (lees: verkeersleiding) en treindienstleiding moet kunnen communiceren. De Machinistenrichtlijn bevat op dit punt inhoudelijke eisen.¹⁰ Het bevoegdheidsbewijs vermeldt o.a. de categorieën van treinen waarvoor de machinist de rijbevoegdheid heeft en het rollend materieel en de infrastructuur waarvoor het geldig is.¹¹

¹ Zie artikel 23, achtste lid, van de Machinistenrichtlijn en bijlage III van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

² Zie artikel 16, eerste lid, en bijlage II, punt 3.1 van de Machinistenrichtlijn.

³ Zie artikel 16, eerste lid, van de Machinistenrichtlijn.

⁴ Zie artikel 29, vierde lid, van de Machinistenrichtlijn.

⁵ Zie artikel 6 van de Machinistenrichtlijn.

⁶ Zie artikel 22, tweede en derde lid, van de Machinistenrichtlijn.

⁷ Zie artikel 13, bijlage V en bijlage VI van de Machinistenrichtlijn.

⁸ Zie artikel 23, bijlage III, V en VI van de Machinistenrichtlijn.

⁹ Zie artikel 20 van de Machinistenrichtlijn.

¹⁰ Zie artikel 12 en bijlage VI, punt 8, van de Machinistenrichtlijn.

¹¹ Zie bijlage I van de Machinistenrichtlijn.

Een bevoegdheidsbewijs heeft een geldigheidsduur voor onbepaalde tijd. Het bevoegdheidsbewijs verliest zijn geldigheid indien de machinist bij de betrokken spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder uit dienst treedt.¹ De spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder dient bij uitdiensttreding wel een gewaarmerkt afschrift van het bevoegdheidsbewijs te verstrekken.²

Indien de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder weigert om het bevoegdheidsbewijs te verstrekken moet de machinist een beroep kunnen doen op de nationale veiligheidsinstantie of een onafhankelijk beroepsorgaan.³

De machinist moet zijn vakkennis inzake het rollend materieel en de infrastructuur laten onderzoeken. Hij dient daartoe de vereiste examens voor de toekenning van de één of meer bevoegdheidsbewijzen wederom met goed gevolg af te leggen. De machinist moet indien hij een zogenaamde anderstalige is ook zijn taalkennis periodiek laten testen. De betrokken spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder moeten het positieve examenresultaat en in voorkomend geval het positieve testresultaat op de één of meer bevoegdheidsbewijzen vermelden en in het register van bevoegdheidsbewijzen opnemen. De Machinistenrichtlijn eist dat de herhalingsexamens, behoudens afwezigheid van meer dan een jaar, ten minste eenmaal per drie jaar plaatsvinden.⁴ De spoorwegonderneming moet indien een herhalingsexamen of een herhalingstest wordt overgeslagen of een negatief testresultaat oplevert passende maatregelen treffen. De Machinistenrichtlijn concretiseert niet wat passende maatregelen zijn. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het opnieuw laten afleggen van een test of examens of de schorsing of intrekking van het bevoegdheidsbewijs.

De EU-lidstaten moeten ervoor zorgen dat machinisten op billijke en non-discriminatoire wijze toegang krijgen tot de opleiding die nodig is om een machinistenvergunning en de vereiste bevoegdheidsbewijzen te verkrijgen.⁵ De EU-lidstaten moeten ervoor zorgen dat in het geval de machinist bij een andere spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder spoorvoertuigen bestuurt, de gemaakte opleidingskosten niet ten onrechte ten goede komen aan die andere spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder. De machinist moet dan wel vrijwillig voor een andere werkkring hebben gekozen.⁶

3.1.5 Toezicht

De nationale veiligheidsinstantie moet toezicht houden op de naleving van de Machinistenrichtlijn en nationale bepalingen ter uitvoering van die richtlijn. De nationale veiligheidsautoriteit kan tot schorsing of intrekking van de machinistenvergunning overgaan indien de machinist niet langer voldoet aan de eisen met betrekking tot lichamelijke en bedrijfspsychologische geschiktheid. De nationale veiligheidsinstantie kan in deze gevallen, indien de machinistenvergunning door een andere nationale veiligheidsinstantie is verleend, die andere nationale veiligheidsinstantie verzoeken tot schorsing of intrekking van de machinistenvergunning. De nationale veiligheidsinstantie kan indien een machinist een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid, de inzet van de machinist voor bepaalde of onbepaalde tijd verbieden. De nationale veiligheidsinstantie kan de verstrekker van een bevoegdheidsbewijs verzoeken om maatregelen te nemen tegen een machinist zoals het schorsen of intrekken van het bevoegdheidsbewijs. Zij kan de inzet van de machinist in afwachting van de reactie van de verstrekker van het bevoegdheidsbewijs tijdelijk verbieden.⁷

¹ Zie artikel 17 van de Machinistenrichtlijn.

² Zie artikel 17 van de Machinistenrichtlijn.

³ Zie artikel 15 van de Machinistenrichtlijn.

⁴ Zie artikel 16 en bijlage VII van de Machinistenrichtlijn.

⁵ Zie artikel 23, vierde lid, van de Machinistenrichtlijn.

⁶ Zie artikel 24 van de Machinistenrichtlijn.

⁷ Zie artikel 29 van de Machinistenrichtlijn.

3.2 Implementatie van de Machinistenrichtlijn

3.2.1 Invoeringsstrategie

De Machinistenrichtlijn voorziet in een geleidelijke invoering en kent ruime overgangsperioden. Op basis van het voorgestelde nieuwe derde lid van artikel 51 van de Spoorwegwet geldt het vereiste om te beschikken over een bedrijfspas niet voor machinisten die beschikken over een geldig bevoegdheidsbewijs.

Ingevolge het voorgestelde nieuwe tweede lid van artikel 50 dient een machinist binnen het hoofdspoorwegsysteem te beschikken over een geldige machinistenvergunning. Het is op basis van het voorgestelde nieuwe eerste lid van artikel 53 van de Spoorwegwet verboden om machinisten zonder geldige machinistenvergunning en geldig bevoegdheidsbewijs in te zetten. De verplichting om te beschikken over een geldige machinistenvergunning en een geldig bevoegdheidsbewijs en het verbod om machinisten zonder die documenten in te zetten zullen op een nader te bepalen tijdstip ingaan. De voorgestelde inwerkingtredingsbepaling in artikel V maakt dit mogelijk. De inwerkingtreding van het voorgestelde nieuwe tweede lid van artikel 50 en het voorgestelde nieuwe derde lid van artikel 53 van de Spoorwegwet betekent het einde van de overgangsperiode. Het overgangsrecht in het algemeen en de overgangsperiode in concreto zullen op verzoek van de spoorwegondernemingen minder ruim zijn dan op grond van de Machinistenrichtlijn mogelijk is. De overgangsperiode zal naar verwachting ongeveer een jaar bedragen. Er zal behoudens de vrijgestelde categorieën van machinisten geen onderscheid gelden tussen de verschillende categorieën van machinisten. Alle categorieën van machinisten gaan op hetzelfde tijdstip over op het nieuwe systeem.

3.2.2. Vrijstellingen voor machinistenvergunning en bevoegdheidsbewijs

Het vereiste van een machinistenvergunning en een bevoegdheidsbewijs geldt ingevolge het voorgestelde nieuwe artikel 50, tweede lid, respectievelijk 51, vierde lid, van de Spoorwegwet niet voor de bij het Besluit spoorwegpersoneel uitgezonderde categorieën van machinisten. Het Besluit spoorwegpersoneel zal de vrijstellingsmogelijkheden van de Machinistenrichtlijn bevatten. Als voorbeeld: de zogenaamde gereedschapsmachinisten behoeven niet te beschikken over een machinistenvergunning en een bevoegdheidsbewijs. Een gereedschapsmachinist bestuurt spoorvoertuigen die speciaal zijn geconstrueerd voor werkzaamheden aan buiten dienst gestelde sporen.¹ Daaronder vallen ook kraanmachinisten die met een graafmachine met extra spoorwieltes in de ballast graven. Er kan in dit verband ook gedacht worden aan machinisten die primair treinen besturen op zogenaamde eigen terreinen en deze op een emplacement klaar zetten om gehaald te worden door een reguliere vervoerder.

3.2.3 Machinistenvergunning

De machinistenvergunning wordt verleend door de Minister van Verkeer en Waterstaat, die de nationale veiligheidsinstantie voor Nederland in de zin van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn is. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: IVW) voert binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op basis van het Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat de werkzaamheden van de nationale veiligheidsinstantie uit.²

De machinist moet ingevolge het voorgestelde nieuwe artikel 51a van de Spoorwegwet voor de verlening van de machinistenvergunning:

¹ Zie artikel 4, vierde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel.

² Zie artikel 2, tweede lid, van het Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat.

- a. voldoen aan de eisen inzake de minimumleeftijd voor veiligheidsfuncties;
- b. beschikken over een geldige verklaring van medische geschiktheid;
- c. beschikken over een geldige verklaring van bedrijfspsychologische geschiktheid, en
- d. beschikken over een geldige beoordeling waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen inzake algemene kennis en vaardigheden voor machinisten.

Ad a.

De vereiste minimumleeftijd voor alle veiligheidsfuncties wordt in het Besluit spoorwegpersoneel op 18 jaar gesteld. De bestaande uitzondering voor de machinist met volledige bevoegdheid, waarvoor een minimumleeftijd van 21 jaar geldt, zal komen te vervallen.¹ Nederland zal geldige machinistenvergunningen uit andere EU-lidstaten erkennen, die aan personen met de leeftijd van 18 en 19 jaar zijn verleend. Nederland gaat hiermee verder dan op grond van de Machinistenrichtlijn is vereist om reden van gelijke behandeling van machinisten uit Nederland en machinisten met een machinistenvergunning uit een andere EU-lidstaat. De Machinistenrichtlijn vereist slechts de erkenning van geldige machinistenvergunningen van machinisten van 20 jaar of ouder.

Ad b en c.

De eisen gaan op een aantal punten verder dan die van de Machinistenrichtlijn, met name op het punt van de geldigheidsduur van de verklaring van psychologische geschiktheid. Dit is toegestaan aangezien de Machinistenrichtlijn minimumeisen inhoudt. De functie van machinist is de zwaarste veiligheidsfunctie. De Machinistenrichtlijn vereist wel dat Nederland geldige machinistenvergunningen die in een andere EU-lidstaat zijn afgegeven, erkent. Nederland erkent de geldige machinistenvergunningen die door de nationale veiligheidsinstantie van een andere EU-lidstaat zijn afgegeven.

Ad d.

De eisen inzake algemene kennis en vaardigheden voor machinisten zullen ingevolge de voorgestelde wijzigingen in artikel 49, eerste lid, van de Spoorwegwet bij of krachtens het Besluit spoorwegpersoneel worden vastgesteld. Een machinist moet eerst de vereiste opleiding hebben gevolgd alvorens hij tot het examen wordt toegelaten. Het voldoen aan de eisen inzake algemene kennis en vaardigheden voor machinisten dient op basis van het voorgestelde gewijzigde eerste lid van artikel 50 te blijken uit een geldige beoordeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Het nieuwe artikel 51a van de Spoorwegwet bevat de verplichting voor de Minister van Verkeer en Waterstaat om een register van machinistenvergunningen te houden. Dit register bevat in beperkte mate zogenaamde bijzondere persoonsgegevens als bedoeld in artikel 16 van de Wet bescherming persoonsgegevens (hierna: Wbp). Het betreft hier persoonsgegevens betreffende de gezondheid van de machinisten, dus persoonsgegevens als bedoeld in artikel 21 van de Wbp. Het register van machinistenvergunningen bevat in de eerste plaats het gegeven dat de machinist voldoet aan de eisen met betrekking tot medische en psychologische geschiktheid voor de uitoefening van veiligheidsfuncties. Het register bevat in de tweede plaats een weergave van de eventuele medische beperkingen. Het betreft hier de verplichtingen om lenzen of een bril te dragen en/of een gehoorapparaat te dragen. Het register bevat in de derde plaats het gegeven of voor de periodieke keuring van de lichamelijke geschiktheid het normale schema of op doktersadvies een vervroegd schema geldt. De verwerking van de bijzondere gegevens gaat niet verder dan op grond van de Machinistenrichtlijn en de daarop gebaseerde

¹ Zie artikel 12, tweede lid, van het Besluit spoorwegpersoneel en artikel 10 van de Machinistenrichtlijn.

uitvoeringsbesluiten. Het gehele register is uitsluitend toegankelijk voor aangewezen medewerkers van de IVW. De IVW dient een verzoek om inlichtingen uit het register dat voldoet aan de daarvoor bij of krachtens de Machinistenrichtlijn gestelde voorwaarden te honoreren. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om een verzoek van een machinist voor zijn gegevens en van een spoorwegonderneming voor de status van de machinistenvergunningen van zijn machinisten. De IVW voert binnen binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de werkzaamheden uit voor het register. Van de registratie wordt melding gemaakt bij de functionaris gegevensbescherming van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De Minister van Verkeer en Waterstaat (IVW) is voor het register van machinistenvergunningen de verantwoordelijke in de zin van de Wbp. De Minister van Verkeer en Waterstaat moet op basis van artikel 13 van de Wbp passende maatregelen nemen om de in het register opgeslagen persoonsgegevens te beveiligen tegen verlies of tegen enige vorm van onrechtmatige verwerking. De Minister van Verkeer en Waterstaat hanteert hierbij de richtlijnen uit het rapport «Beveiliging van persoonsgegevens» uit april 2001 van de Registratiekamer, nr. 23, van de achtergrondstudies en verkenningen. Op basis van dit rapport kan worden vastgesteld dat het hier gaat om persoonsgegevens die vallen in risicoklasse II.

De nadere bepalingen voor de aanvraag, verlening en geldigheidsduur van de machinistenvergunning en de verstrekking van duplicaten worden ingevolge het voorgestelde nieuwe artikel 51a van de Spoorwegwet in het Besluit spoorwegpersoneel of in de Regeling spoorwegpersoneel neergelegd.

De erkenning van geldige machinistenvergunningen uit andere EU-lidstaten is in het voorgestelde gewijzigde eerste lid van artikel 50 van de Spoorwegwet neergelegd. Een machinist die beschikt over een geldige machinistenvergunning die in een andere EU-lidstaat is afgegeven behoeft niet te beschikken over:

- a. een geldige verklaring van medische geschiktheid;
- b. een geldige verklaring van psychologische geschiktheid, en
- c. een geldige beoordeling waaruit blijkt dat de machinist voldoet aan de eisen inzake algemene kennis en vaardigheden voor machinisten.

Het onderzoek naar de medische en psychologische geschiktheid en naar de algemene kennis en vaardigheden heeft dan in die andere EU-lidstaat plaatsgevonden. De beoordeling van de geschiktheid en het kennisniveau van de machinist behoort tot de bevoegdheid van de nationale veiligheidsinstantie van die andere EU-lidstaat.

De houder van een machinistenvergunning moet periodiek een onderzoek ondergaan naar zijn lichamelijke en psychologische geschiktheid. De verplichting blijkt uit een aantal artikelen. In het Besluit spoorwegpersoneel wordt krachtens artikel 50, derde lid, van de Spoorwegwet de geldigheidsduur van de verklaring van medische en de verklaring van psychologische geschiktheid beperkt. De Minister van Verkeer en Waterstaat schorst of trekt de machinistenvergunning in ingevolge het voorgestelde nieuwe artikel 51a van de Spoorwegwet, indien de verklaring van medische geschiktheid en/of verklaring van psychologische geschiktheid haar geldigheid heeft verloren. Het is tenslotte op basis van het nieuwe eerste lid van artikel 53 van de Spoorwegwet verboden om machinisten in te zetten wier verklaring van medische geschiktheid en/of verklaring van psychologische geschiktheid haar geldigheid heeft verloren. Nederland gaat met de periodieke keuring van de psychologische geschiktheid verder dan de Machinistenrichtlijn vereist. Nederland doet dit omdat ook de psychologische geschiktheid in de tijd gezien wijzigt, al naar gelang de

persoonlijke situatie waarin machinisten verkeren; privé omstandigheden en levenservaring hebben daarop effect. De periodieke keuring van de psychologische geschiktheid is thans reeds voorgeschreven. Nederland mag verder gaan dan de Machinistenrichtlijn, omdat de daarin opgenomen eisen minimumeisen zijn en de geldige machinistenvergunningen uit andere EU-lidstaten worden erkend.

3.2.4 Bevoegdheidsbewijs

Degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie van machinist wordt uitgeoefend dient ingevolge het voorgestelde nieuwe vierde lid van artikel 51a van de Spoorwegwet aan de machinist het bevoegdheidsbewijs te verstrekken indien hij aan de gestelde eisen voldoet. Het betreft hier een verplichting van degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie van machinist wordt uitgeoefend.

De machinist kan bij weigering van het bevoegdheidsbewijs een beroep doen op de Minister van Verkeer en Waterstaat als nationale veiligheidsinstantie. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan op basis van het nieuwe artikel 51a en artikel 76, eerste lid, van de Spoorwegwet bestuursrechtelijke handhaving toepassen, indien de machinist ten onrechte geen bevoegdheidsbewijs heeft gekregen.

De verstrekking van het bevoegdheidsbewijs dient op basis van het voorgestelde nieuwe vierde lid van artikel 51a van de Spoorwegwet slechts plaats te vinden indien de machinist:

- a. voldoet aan de eisen inzake de beheersing van de Nederlandse taal voor veiligheid, en
- b. beschikt over een geldige beoordeling waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen inzake specifieke kennis van hoofdspoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen voor de veiligheidsfunctie van machinist.

Het Besluit spoorwegpersoneel bevat thans reeds de eisen voor de beheersing van de Nederlandse taal.¹ De eisen inzake de vakkennis worden ingevolge de voorgestelde wijziging van artikel 49 van de Spoorwegwet geregeld in of krachtens het Besluit spoorwegpersoneel.

Bij of krachtens het Besluit spoorwegpersoneel zullen ingevolge het voorgestelde nieuwe artikel 51a van de Spoorwegwet de eisen worden bepaald voor de vorm, inhoud en geldigheidsduur van het bevoegdheidsbewijs.

Degene die één of meer bevoegdheidsbewijzen heeft verstrekt moet op basis van het nieuwe artikel 51a van de Spoorwegwet een register van bevoegdheidsbewijzen houden. De nadere vereisten van dat register zullen worden vastgesteld bij of krachtens het Besluit spoorwegpersoneel. De houder van het bovenbedoeld register dient ingevolge het voorgestelde nieuwe artikel 51a van de Spoorwegwet te voldoen aan de bij of krachtens het Besluit spoorwegpersoneel gestelde verplichtingen.

Degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie van machinist wordt uitgeoefend dient er ingevolge het voorgestelde nieuwe artikel 51a van de Spoorwegwet voor zorg te dragen dat de machinist periodiek wordt onderzocht op de beheersing van de Nederlandse taal. Dit speelt alleen bij zogenaamde anderstaligen. De periodieke toetsing dient ook plaats te vinden op het punt van de vakkennis van spoorvoertuigen en hoofdspoorweginfrastructuur. De geldigheidsduur van een certificaat van bekwaamheid wordt ingevolge artikel 50, derde lid, van de Spoorwegwet geregeld in of krachtens het Besluit spoorwegpersoneel. Het is ingevolge het voorgestelde nieuwe eerste lid van artikel 53 van de Spoorwegwet verboden om een machinist in te zetten wiens certificaat van bekwaamheid zijn

¹ Zie artikel 13 van het Besluit spoorwegpersoneel.

geldigheid heeft verloren. Het voldoen aan de eisen inzake de beheersing van de Nederlandse taal behoeft op basis van de voorgestelde wijzigingen in artikel 50 van de Spoorwegwet niet te blijken uit een geldige beoordeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

3.2.5 Opleiding en examinering

De activiteiten met betrekking tot de opleiding ten behoeve van de machinistenvergunning en bevoegdheidsbewijzen worden ingevolge het voorgestelde nieuwe artikel 51b van de Spoorwegwet verricht door daartoe door de Minister van Verkeer en Waterstaat erkende opleidingsinstituten. De regels voor de erkenning zullen bij of krachtens het Besluit spoorwegpersoneel worden vastgesteld. De Machinistenrichtlijn maakt het mogelijk dat opleidingsinstituten in plaats van natuurlijke personen door de Minister worden erkend.¹ De opleidingsinstituten zijn op basis van het voorgestelde nieuwe artikel 51b van de Spoorwegwet verplicht om kandidaat-machinisten op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te bieden tot de opleiding. De vaststelling van een regeling voor de vergoeding van opleidingskosten zal bij collectieve overeenkomst van de spoorsector geschieden. De implementatie van EG-regelgeving door middel van een collectieve overeenkomst kan ook een geldige implementatiemethode zijn.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft thans de SERV en de Stichting RailAlert (hierna: SRA) erkend als exameninstituten. De SERV richt zich op de examinering van machinisten en ander spoorwegpersoneel. De SRA richt zich op examinering van veiligheidswerkers rond het spoor. Beide stichtingen zijn niet opgenomen in het register van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, bedoeld in artikel 40 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen. De SERV en de SRA zijn op basis van artikel 1:1, eerste lid, van de Awb, een bestuursorgaan omdat zij met openbaar gezag zijn bekleed. De SERV en de SRA veranderen de rechtspositie van de machinisten met de beslissing tot weigering of verlening van een geldige positieve beoordeling. Een persoon kan ingevolge artikel 50, eerste lid, van de Spoorwegwet zonder geldige beoordeling geen veiligheidsfunctie binnen het hoofdspoorwegsysteem uitoefenen. De beslissing tot weigering of verlening van een positieve beoordeling is gericht op rechtsgevolg.

De inbedding van de examineringsbevoegdheid van de SERV en de SRA is nog onderwerp van discussie. Hun examenbevoegdheid wordt bij een bestaand zelfstandig bestuursorgaan ondergebracht dat wel in het bovenbedoeld register is vermeld dan wel bij een nieuwe zelfstandig bestuursorgaan via de procedure van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen. Er wordt op basis van het gewijzigde artikel 50 van de Spoorwegwet voorgesteld om de bevoegdheid tot het verstrekken van certificaten van bekwaamheid in afwachting van een definitief besluit over de inbedding van de examineringsbevoegdheid, neer te leggen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat, die de bevoegdheid kan mandateren aan de SERV en SRA. Een door de SERV of SRA binnen de grenzen van haar mandaat genomen besluit geldt ingevolge artikel 10:2 van de Awb als besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het mandaatsbesluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat is aan te merken als de vereiste erkenning van exameninstituten in de zin van de Machinistenrichtlijn.

¹ Zie artikel 20 van de Machinistenrichtlijn.

4. INTEROPERABILITEITSRICHTLIJN

4.1 De inhoud van de Interoperabiliteitsrichtlijn

4.1.1 Wijzigingen als gevolg van Interoperabiliteitsrichtlijn

De nieuwe Interoperabiliteitsrichtlijn vervangt twee Europese Interoperabiliteitsrichtlijnen, te weten:

- a. richtlijn nr. 96/48/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (PbEG L 235), en
- b. richtlijn nr. 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEG L 110).

De samenvoeging van de bovenbedoelde richtlijnen in één nieuwe richtlijn heeft plaatsgevonden omdat het onderscheid tussen het hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem onvoldoende is om twee afzonderlijke richtlijnen te rechtvaardigen.¹

Het opschrift van de Interoperabiliteitsrichtlijn geeft de uitbreiding van de werkingssfeer van de Europese interoperabiliteitsregels aan. De Interoperabiliteitsrichtlijn betreft de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap in plaats van alleen de trans-Europese spoorwegsysteemen. Het toepassingsgebied van de krachtens de Interoperabiliteitsrichtlijn vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit (hierna: TSI's) wordt geleidelijk uitgebreid tot het gehele spoorwegsysteem in de Gemeenschap.² De Interoperabiliteitsrichtlijn bevat ook de opdracht voor de Europese Commissie om de werkingssfeer van de bestaande TSI's uit te breiden en de nog ontbrekende TSI's vast te stellen.³

De Interoperabiliteitsrichtlijn bevat een verduidelijking van de procedure voor indienststelling van spoorvoertuigen.⁴ De vergunningsprocedures voor spoorvoertuigen die aan de TSI's voldoen en spoorvoertuigen die niet aan de TSI's voldoen is verschillend.⁵ De Interoperabiliteitsrichtlijn kent aparte vergunningprocedures voor spoorvoertuigen die voldoen aan de TSI's⁶ en van de andere spoorvoertuigen.⁷ De Interoperabiliteitsrichtlijn kent een vergunningprocedure voor voertuigtypen om de indienststelling van spoorvoertuigen te vergemakkelijken en de administratieve lasten te verlichten.⁸

4.1.2 Algemeen

De Interoperabiliteitsrichtlijn beoogt de voorwaarden vast te stellen om in het spoorwegstelsel op het grondgebied van de Europese Unie interoperabiliteit te verwezenlijken.⁹ De Interoperabiliteit van het spoorwegstelsel moet de technische barrières voor de totstandkoming van één Europese spoorvervoermarkt wegnemen. Er hebben voor de toegang tot de markt van het spoorvervoer reeds een aantal liberaliseringsstappen plaatsgevonden. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.1.1. van het algemeen deel van deze toelichting.

De EU-lidstaten kunnen van de werking van de uitvoeringsmaatregelen van de Interoperabiliteitsrichtlijnen uitsluiten:

- a. metro's, trams en andere lichte spoorwegsysteemen;
- b. netwerken die functioneel los staan van de rest van het spoorwegnet en uitsluitend zijn bedoeld voor lokaal en regionaal vervoer;
- c. spoorweginfrastructuur in particulier eigendom en de spoorvoertuigen

¹ Zie overweging 19 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

² Zie overweging 20 en artikel 1, vierde lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

³ Zie artikel 8 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁴ Zie overweging 41 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁵ Zie overweging 43 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁶ Zie artikelen 22 en 23 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁷ Zie artikelen 24 en 25 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁸ Zie overweging 41 en artikel 26 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁹ Zie artikel 1, eerste lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

die slechts daarop rijden en uitsluitend door de eigenaar van de infrastructuur ten behoeve van het eigen goederenvervoer wordt gebruikt, en

- d. infrastructuur en voertuigen bestemd voor strikt lokaal, historisch of toeristisch vervoer.¹

De Interoperabiliteitsrichtlijn verdeelt het spoorwegsysteem onder in subsystemen. Er zijn subsystemen van structurele aard en subsystemen van functionele aard. De subsystemen van structurele aard zijn infrastructuur, energie, besturing en seingeving en rollend materieel. De subsystemen van functionele aard zijn exploitatie en verkeersleiding, onderhoud en telematicatoepassingen voor reizigers en vracht.²

De Interoperabiliteitsrichtlijn onderscheidt ook zogenaamde interoperabiliteitsonderdelen. Het betreft hier kortweg componenten, materieel en immateriële objecten, zoals programmatuur, in een subsysteem.³

Het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen moeten voldoen aan de essentiële eisen van de Interoperabiliteitsrichtlijn.⁴ De Interoperabiliteitsrichtlijn voorziet in de vaststelling van TSI's voor al de subsystemen. Elk subsysteem moet uiteindelijk door ten minste één TSI worden bestreken. Het is mogelijk dat voor een subsysteem meer dan één TSI geldt.⁵

De Interoperabiliteitsrichtlijn bevat voor de EU-lidstaten de verplichting om één of meer keuringsinstanties aan te wijzen die bevoegd zijn tot de uitvoering van de EG-keuringsprocedure van interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen. De EU-lidstaten moeten de aangewezen instanties aanmelden bij de Europese Commissie en bij de andere EU-lidstaten.⁶ In het vervolg van deze memorie van toelichting worden de bovenbedoelde instanties aangeduid als aangemelde instanties. De Interoperabiliteitsrichtlijn bevat minimumcriteria waaraan aan te wijzen aangemelde instanties moeten voldoen.⁷

4.1.3 Interoperabiliteitsonderdelen

De EU-lidstaten dienen ervoor zorg te dragen dat interoperabiliteitsonderdelen voor het gebruik in het spoorwegsysteem niet in de handel worden gebracht zonder geldige EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik. De fabrikant van het interoperabiliteitsonderdeel of zijn in de Europese Unie gevestigde gemachtigde geeft de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik voor het interoperabiliteitsonderdeel af. Een fabrikant of diens gemachtigde mag de bovenbedoelde EG-verklaring slechts afgeven indien het voldoet aan de in de toepasselijke TSI's vermelde eisen. De conformiteit en de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel moet blijken uit een onderzoekscertificaat van een aangemelde instantie indien de desbetreffende TSI dit voorschrijft. De EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik moet voldoen aan de in de Interoperabiliteitsrichtlijn daarvoor gestelde eisen.⁸ Degene die een interoperabiliteitsonderdeel binnen het spoorwegsysteem gebruikt dient ervoor zorg te dragen dat het binnen zijn toepassingsgebied wordt gebruikt en naar behoren wordt geïnstalleerd en onderhouden.⁹ Een EU-lidstaat moet de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik in beginsel erkennen. Deze mag geen verificaties verlangen die al zijn verricht.¹⁰ De Interoperabiliteitsrichtlijn voorziet wel in twee belangrijke uitzonderingen op dit principe. Een EU-lidstaat kan bij constatering van het feit dat de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik ten onrechte is afgegeven de fabrikant of diens in de Europese Unie gevestigde gemachtigde vorderen om het interoperabiliteitsonderdeel in overeenstemming te brengen met de essentiële eisen en met de in de desbetreffende TSI dan wel TSI's genoemde eisen. De lidstaat moet passende maatregelen nemen indien het interoperabiliteitsonderdeel niet in overeenstemming wordt gebracht

¹ Zie artikel 1, derde lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

² Zie bijlage II van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

³ Zie artikel 2 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁴ Zie artikel 4 en bijlage III van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁵ Zie artikel 5 en 6 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁶ Zie artikel 28 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁷ Zie bijlage VIII van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁸ Zie artikel 13 en bijlage IV van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁹ Zie artikel 10 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

¹⁰ Zie artikel 10, tweede lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

met de bovenbedoelde eisen. De passende maatregelen kunnen bestaan uit een beperking of verbod om het interoperabiliteitsonderdeel in de handel te brengen en het uit de handel laten nemen van het interoperabiliteitsonderdeel.¹ De Interoperabiliteitsrichtlijn verplicht de desbetreffende EU-lidstaat, indien hij vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel met een geldige EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid de naleving van de essentiële eisen in het gedrang brengt, om passende maatregelen te nemen. De maatregelen kunnen bestaan uit een verbod om het onderdeel te gebruiken of het uit de handel nemen van het onderdeel. De EU-lidstaat stelt de Europese Commissie in kennis van een bovenbedoeld besluit. De Europese Commissie beoordeelt vervolgens de genomen maatregel.²

4.1.4. Indienstelling nieuwe subsystemen van structurele aard

Een EU-lidstaat moet toestemming geven voor de indienstelling van de zich op zijn grondgebied bevindende subsystemen van structurele aard.³ De structurele subsystemen zijn infrastructuur, energie, besturing en seingeving en rollend materieel.⁴ De Interoperabiliteitsrichtlijn kent aparte procedures voor de indienstelling van spoorvoertuigen, waarop in de volgende paragraaf wordt ingegaan.

De toestemming voor de indienstelling van subsystemen van structurele aard is op grond van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn een taak en bevoegdheid van de nationale veiligheidsinstantie van de desbetreffende lidstaat. De verlening voor de toestemming tot indienstelling mag niet worden gedelegeerd aan een infrastructuurbeheerder, spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst.⁵

De nationale veiligheidsinstantie beoordeelt bij de aanvraag voor de toestemming voor indienstelling van een nieuw subsysteem in de eerste plaats of het subsysteem voldoet aan de interoperabiliteitseisen.⁶ De interoperabiliteitseisen zijn:

- a. de essentiële eisen van de Interoperabiliteitsrichtlijn;
- b. de eisen opgenomen in de voor het subsysteem geldende TSI's, en
- c. de aan de Europese Commissie genotificeerde nationale voorschriften indien en voorzover er voor het betrokken subsysteem nog geen TSI's gelden.

De essentiële eisen zijn globale eisen aan het betrokken subsysteem die in bijlage III van de Interoperabiliteitsrichtlijn zijn opgenomen. De uitwerking van de essentiële eisen vindt plaats in de TSI's. De verificatie van de interoperabiliteit in het algemeen en van de essentiële eisen in het bijzonder geschiedt aan de hand van de TSI's.⁷ Er bestaat voor een aantal subsystemen van structurele aard, zoals bijvoorbeeld conventionele infrastructuur, nog geen dekkend stelsel van vastgestelde TSI's. De TSI's kunnen bepalen dat ze niet gelden voor de daarin nader omschreven subsystemen. De verificatie van de interoperabiliteit in het algemeen en van de essentiële eisen in het bijzonder van de aspecten waarvoor geen TSI's gelden, worden afgedekt aan de hand van de genotificeerde nationale voorschriften die de lacune opvullen.

Het voldoen aan de interoperabiliteitseisen blijkt uit een geldige EG-keuringsverklaring voor het betrokken subsysteem.⁸ De EG-keuringsverklaring wordt afgegeven door de aanbestedende dienst, de fabrikant of de in de Europese Unie gevestigde gemachtigde van de fabrikant.⁹ De aanbestedende dienst is veelal een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder. De EG-keuringsverklaring moet voldoen aan de daaromtrent in de bijlage V van de Interoperabiliteitsrichtlijn opgenomen eisen. Het is voor de afgifte van een EG-keuringsverklaring vereist dat een algemene instantie na het doorlopen van de

¹ Zie artikel 13, vijfde lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

² Zie artikel 14 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

³ Zie artikel 15 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁴ Zie bijlage II van de Interoperabiliteitsrichtlijnen.

⁵ Zie artikel 16 tweede en derde lid van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

⁶ Zie artikel 15 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁷ Zie artikel 17 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁸ Zie artikel 18 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁹ Zie bijlage V van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

EG-keuringsprocedure een goedkeuringscertificaat heeft afgegeven waaruit blijkt dat het subsysteem voldoet aan de interoperabiliteitseisen.

De Interoperabiliteitsrichtlijn maakt het de EU-lidstaten in een aantal gevallen mogelijk om bij de indienststelling van een nieuw subsysteem geheel of gedeeltelijk af te wijken van een voor het subsysteem geldende TSI. De lidstaten moeten in een dergelijk geval de genotificeerde nationale voorschriften ter vervanging van de TSI's gebruiken.

De belangrijkste afwijkingsmogelijkheden zijn:

- a. het project is in een vergevorderd stadium of er loopt een uitvoeringsovereenkomst voor het project op het moment dat de TSI of de wijziging van de TSI van kracht wordt;
- b. de toepassing van de TSI zou de economische levensvatbaarheid van een project in gevaar brengen.¹

Ad a.

Deze afwijkingsmogelijkheid kan worden gebruikt indien op het moment van publicatie van een TSI of van een wijziging van de TSI de aanbestedingsprocedure voor een project is gestart. De technische specificaties voor de aanbesteding kunnen in een dergelijk geval niet meer worden gewijzigd.

Ad b.

De toepassing van de TSI leidt tot veel hogere kosten dan de aanwending van de alternatieve vervangende nationale voorschriften.

Een EU-lidstaat moet de beslissing tot afwijking van de TSI notificeren aan de Europese Commissie en aan het Europese comité dat op grond van de Interoperabiliteitsrichtlijn is ingesteld. De EU-lidstaat moet bij de notificatie documentatie meesturen die voldoet aan de daartoe gestelde eisen in de interoperabiliteitsrichtlijn.² Een EU-lidstaat behoeft voor een afwijking op grond van het vergevorderd stadium van het project geen voorafgaande toestemming van de Europese Commissie. De voorafgaande toestemming van de Europese Commissie is wel vereist bij een afwijking op grond van de economische levensvatbaarheid van het project.³

De nationale veiligheidsinstantie beoordeelt in de tweede plaats bij de aanvraag voor de toestemming voor indienststelling ook de technische compatibiliteit van het subsysteem met de andere subsystemen en de veilige integratie van die subsystemen. De nationale veiligheidsinstantie beoordeelt in de derde plaats bij de aanvraag tot indienststelling tenslotte of het subsysteem voldoet aan de voor het subsysteem geldende TSI-bepalingen inzake bedrijf en onderhoud. De nationale veiligheidsinstantie moet er periodiek op toezien dat het subsysteem steeds overeenkomstig de bovenbedoelde TSI-bepalingen wordt geëxploiteerd en onderhouden.⁴

4.1.5. Verbetering of vernieuwing van bestaand subsysteem van structurele aard

De Interoperabiliteitsrichtlijn kent een procedure voor de verbetering of vernieuwing van bestaande subsystemen. De verbetering en vernieuwing bestaan uit belangrijke werkzaamheden waarbij het subsysteem of een deel van het subsysteem wordt gewijzigd.⁵ Degene die de verbetering of een vernieuwing aanbesteedt moet bij de nationale veiligheidsinstantie een informatiedossier met een beschrijving van het project indienen. De nationale veiligheidsinstantie beoordeelt op basis van de informatie of gezien de omvang van de voorgenomen werkzaamheden, een nieuwe toestemming voor indienststelling voor het nieuwe subsysteem noodzakelijk is. Een nationale veiligheidsinstantie moet altijd een nieuwe

¹ Zie artikel 9 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

² Zie bijlage IX van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

³ Zie artikel 9, vijfde lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁴ Zie artikel 15 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁵ Zie artikel 2, onderdelen m en n van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

toestemming tot indienststelling van het betrokken subsysteem eisen, indien de voorgenomen verbetering of vernieuwing negatieve gevolgen kan hebben voor de algehele veiligheid van het betrokken subsysteem.¹ De nationale veiligheidsinstantie besluit in hoeverre de voor het betrokken subsysteem geldende TSI's op het project voor de vernieuwing of verbetering moeten worden toegepast. De desbetreffende EU-lidstaat moet een beslissing om een TSI geheel of gedeeltelijk niet toe te passen notificeren bij de Europese Commissie.² De lidstaat moet bij de notificatie ook de eisen vermelden die in plaats van de TSI's worden toegepast en de keuringsinstanties die bevoegd zijn de keuring op die nationale voorschriften te verrichten. De EU-lidstaat heeft in de regel geen voorafgaande toestemming nodig van de Europese Commissie om een TSI bij verbetering of vernieuwing geheel of gedeeltelijk niet toe te passen.³ Het vereiste van de voorafgaande toestemming geldt wel indien de TSI geheel of gedeeltelijk niet wordt toegepast vanwege de economische levensvatbaarheid van het project voor vernieuwing of verbetering.⁴

4.1.6. Indienststelling spoorvoertuigen

De Interoperabiliteitsrichtlijn bevat een apart hoofdstuk voor de indienststelling van spoorvoertuigen. De Interoperabiliteitsrichtlijn regelt naast de toestemming tot indienststelling van de afzonderlijke subsystemen bij de spoorvoertuigen de vergunningen voor indienststelling van spoorvoertuigen. Het betreft hier dus het geheel van subsystemen bestaande uit:

- het spoorvoertuig (rollend materieel) zonder de subsystemen energie en seingeving en besturing in dat voertuig;
- het subsysteem energie in het spoorvoertuig, en
- het subsysteem seingeving en besturing in het spoorvoertuig.

De inzet van spoorvoertuigen vindt in toenemende mate in het grensoverschrijdend spoorvervoer plaats. De Interoperabiliteitsrichtlijn kent naast de vergunning voor indienststelling de aanvullende vergunning voor indienststelling. De eerstgenoemde vergunning betreft spoorvoertuigen die nog niet in een lidstaat zijn toegelaten en die nog de gehele toelatingsprocedure moeten doorlopen.⁵ De laatstgenoemde vergunning betreft spoorvoertuigen die reeds in een andere lidstaat zijn toegelaten en dus reeds door de nationale veiligheidsinstantie van die andere lidstaat zijn beoordeeld op de eventuele toepasselijke TSI's en de nationale toelatingsvoorschriften.⁶

De Interoperabiliteitsrichtlijn maakt bij de eerste vergunning voor indienststelling onderscheid tussen TSI-conforme spoorvoertuigen en niet-TSI-conforme spoorvoertuigen. De omschrijving van TSI-conforme spoorvoertuigen en niet-TSI-conforme spoorvoertuigen in de Interoperabiliteitsrichtlijn is zeer complex.⁷ De subsystemen van structurele aard van TSI-conforme spoorvoertuigen zijn voorzien van een geldige EG-keuringsverklaring.⁸

¹ Zie artikel 20 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

² Zie artikelen 9, 20 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

³ Zie artikel 20 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁴ Zie artikel 9, vijfde lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁵ Zie artikelen 22 en 24 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁶ Zie artikelen 23 en 25 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁷ Zie artikelen 22, eerste lid en artikel 24, eerste lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁸ Zie artikel 22, tweede lid, onderdeel b, van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

De nationale veiligheidsinstantie mag voor de verlening van de eerste vergunning voor indienststelling voor TSI-conforme spoorvoertuigen slechts toetsen op:

- de technische verenigbaarheid tussen de subsystemen van het spoorvoertuig en de veilige integratie van die subsystemen;
- de technische verenigbaarheid van het spoorvoertuig en het betrokken net;
- de nationale voorschriften voor de specifieke gevallen die in de voor de subsystemen geldende TSI's voor de subsystemen van het spoorvoertuig zijn opgenomen, en
- de nationale voorschriften ter invulling van de open punten en de

specifieke gevallen in voor de subsystemen van het spoorvoertuig geldende TSI's.¹

Bij de verlening van een vergunning voor indienststelling voor een niet TSI-conform spoorvoertuig dient toetsing plaats te vinden aan de TSI's voorzover ze bestaan en voor het subsysteem gelden en aan de genotificeerde nationale voorschriften ter vervanging van TSI's en genotificeerde nationale veiligheidsvoorschriften.²

De nationale veiligheidsinstantie mag voor de verlening van de aanvullende vergunning voor indienststelling voor TSI-conforme spoorvoertuigen slechts toetsen op:

- a. de technische verenigbaarheid van het spoorvoertuig en het betrokken net;
- b. de nationale voorschriften ter invulling van de open punten in de voor het subsysteem geldende TSI's ten behoeve van de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de spoorweginfrastructuur, en
- c. de nationale voorschriften ter invulling van de specifieke gevallen voor de desbetreffende EU-lidstaat in de voor de subsystemen geldende TSI's.³

De nationale veiligheidsinstantie mag een aanvullende vergunning voor indienststelling van een TSI-conform spoorvoertuig slechts weigeren vanwege het niet voldoen aan de relevante nationale eisen waarop bij de EG-keuringsprocedure nog geen toetsing heeft plaatsgevonden.

De nationale veiligheidsinstantie mag voor de verlening van de aanvullende vergunning tot indienststelling voor een niet TSI-conform spoorvoertuig slechts toetsen op:

- a. het bestaan van een belangrijk veiligheidsrisico, en
- b. de nationale voorschriften ten behoeve van de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de infrastructuur.⁴

De bewijslast voor het bestaan van een belangrijk veiligheidsrisico rust op de nationale veiligheidsinstantie. De onder b bedoelde nationale voorschriften zijn de voorschriften van categorie C van de Interoperabiliteitsrichtlijn.⁵ Het zijn de nationale voorschriften met betrekking tot de technische kenmerken van de infrastructuur die strikt noodzakelijk zijn om een veilige en interoperabele exploitatie op het betrokken net te kunnen waarborgen.

De Interoperabiliteitsrichtlijn kent een vergunningprocedure voor spoorvoertuigtypen.⁶ Een spoorvoertuig dat overeenstemt met een type waarvoor reeds een vergunning in een EU-lidstaat is afgegeven krijgt zonder verdere controles een (aanvullende) vergunning voor indienststelling. Het is hiervoor wel vereist dat een geldige verklaring van overeenstemming met het desbetreffende type wordt overgelegd. Indien een EU-lidstaat een verleende vergunning voor een type intrekt, heeft dit geen gevolgen voor de (aanvullende) vergunningen voor indienststelling die in die EU-lidstaat zijn verleend.⁷

De Interoperabiliteitsrichtlijn bevat tenslotte een belangrijke bepaling van overgangsrecht. (Aanvullende) vergunningen voor indienststelling die voor 19 juli 2008 zijn verleend blijven geldig overeenkomstig de voorwaarden waaronder die vergunningen zijn verleend.⁸ Het overgangsrecht heeft bijvoorbeeld betrekking op (aanvullende) vergunningen voor indienststelling die in het kader van internationale overeenkomsten zoals RIC en RIV zijn verleend. RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) is de overeenkomst inzake het wederzijdse gebruik van personenrijtuigen en bagagewagens in het internationale verkeer. RIV (Regolamento Internazio-

¹ Zie artikel 22 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

² Zie artikel 24 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

³ Zie artikel 23 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁴ Zie artikel 25 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁵ Zie artikel 27 en bijlage VII van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁶ Zie artikel 26 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁷ Zie artikel 26, derde lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

⁸ Zie artikel 21, achtste lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

nale Veicoli) is de overeenkomst inzake het wederzijdse gebruik van goederenwagons in het internationale verkeer.

4.1.7. Nationale registers

Elk spoorvoertuig in het spoorwegsysteem op het grondgebied van de Europese Unie moet zijn voorzien van een Europees voertuignummer. De nationale veiligheidsinstantie kent het voertuignummer bij de eerste vergunning tot indienststelling toe. De aanvrager van de vergunning tot indienststelling is verantwoordelijk voor het aanbrengen van het nummer op het spoorvoertuig.¹

Het vereiste van het voertuignummer is in de Interoperabiliteitsrichtlijn opgenomen ten behoeve van de veiligheid.² Het Europees voertuignummer is te vergelijken met het kenteken van een motorrijtuig en zorgt ervoor dat het spoorvoertuig identificeerbaar is. De nationale veiligheidsinstantie dient een nationaal voertuigregister te houden en te zorgen voor de inschrijving van het spoorvoertuig met het toegekende nummer in het register. Het nationale voertuigregister is toegankelijk voor de nationale veiligheidsinstanties en nationale onderzoeksorganen, voor andere EU-lidstaten, het Europees Spoorwegbureau en een aantal marktpartijen.³ De Europese Commissie heeft bij beschikking nr. 2007/756/EG van 9 november 2007 tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificaties van het nationale voertuigregister als bedoeld in de artikelen 14, leden 4 en 5, van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG (PbEU L 305) nadere eisen geformuleerd voor het nationaal voertuigregister.

De Interoperabiliteitsrichtlijn draagt de EU-lidstaten op om een infrastructuurregister te houden en te actualiseren. Er wordt in elke TSI vermeld welke informatie het nationale infrastructuurregister moet bevatten.⁴

4.2 Implementatie van de Interoperabiliteitsrichtlijn

4.2.1 Indienststelling nieuwe hoofdspoorweg

Op basis van de voorgestelde wijzigingen in artikel 8 van de Spoorwegwet mag een nieuwe hoofdspoorweg slechts in gebruik worden genomen nadat de Minister van Verkeer en Waterstaat daarvoor een vergunning voor indienststelling heeft verleend. Het begrip «nieuwe hoofdspoorweg» geeft aan dat het gaat om een nieuwe spoorlijn. Aanpassingen van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur, zoals spoorverdubbelingen, vallen hier niet onder. Er wordt anders dan in de Interoperabiliteitsrichtlijn gesproken van een vergunning tot indienststelling en niet van toestemming tot indienststelling omdat het niet gaat om een enkel subsysteem van structurele aard, maar om een geheel van subsystemen van structurele aard. Het geheel van subsystemen van structurele aard bestaat uit het subsysteem infrastructuur, het subsysteem energie en het subsysteem seingeving en besturing. De keuze voor de term «vergunning» leidt niet tot andere procedures en kosten dan een keuze voor de term «toestemming». In beide gevallen is er sprake van de verlening van een beschikking waarvoor de criteria van artikel 8 van de Spoorwegwet gelden en waarop de Awb van toepassing is.

De Minister van Verkeer en Waterstaat is de nationale veiligheidsinstantie voor Nederland. De IVW verricht op basis van het Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de activiteiten van de nationale veiligheidsinstantie. Er kan op basis van het gewijzigde artikel 8 van de Spoorwegwet niet worden volstaan met een EG-keuringsverklaring voor de afzonderlijke subsystemen van hoofdspoorweginfrastructuur. Het vereiste van de vergunning tot indienststelling is tot nog toe niet gesteld, omdat dit zou neerkomen op het nogmaals controleren van de keuringen van de aangemelde

¹ Zie artikel 32 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

² Zie overweging 17 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

³ Zie artikel 33 van de Interoperabiliteitsrichtlijn en artikel 16 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

⁴ Zie artikel 35 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

instantie. De Interoperabiliteitsrichtlijn vereist dat bij de procedure voor de indienststelling ook toetsing plaatsvindt op de veilige integratie van de subsystemen overeenkomstig artikel 4, derde lid, en artikel 6, derde lid, van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.¹ Het betreft hier het belang van de veilige werking van het spoorwegsysteem, de risicobeheersing en het bereiken van veiligheidsdoelen. Bij de behandeling van de aanvraag tot de vergunning van indienststelling vindt dus op grond van het voorgestelde gewijzigde artikel 8 van de Spoorwegwet een andere inhoudelijke toets plaats dan die op de afzonderlijke subsystemen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat verleent een vergunning voor indienststelling indien voldaan is aan de relevante Europese en nationale technische voorschriften. Bij ministeriële regeling kan met inachtneming van artikel 1, derde lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn vrijstelling verlenen van de relevante Europese en nationale technische voorschriften. Het betreft hier tot de hoofdspoorweginfrastructuur behorende nieuwe lichte spoorwegsysteem en nieuwe spoorwegen voor strikt lokaal gebruik.

De relevante Europese voorschriften bestaan uit:

- a. de voor de betrokken subsystemen geldende TSI's;
- b. de vereiste technische compatibiliteit van de betrokken subsystemen;
- c. de vereiste veilige integratie van de subsystemen, en
- d. de TSI-bepalingen inzake bedrijf en onderhoud.

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan op aanvraag, met inachtneming van artikel 9 van de Interoperabiliteitsrichtlijn, één of meer TSI's geheel of gedeeltelijk buiten toepassing laten bij de beslissing op de aanvraag voor de vergunning voor indienststelling. Voor een toelichting op artikel 9 van de Interoperabiliteitsrichtlijn wordt verwezen naar paragraaf 4.1.4. van het algemeen deel van deze toelichting.

De relevante nationale technische voorschriften voor de verlening van de vergunning voor indienststelling bestaan uit:

- a. de nationale voorschriften ter uitvoering van de essentiële eisen van de Interoperabiliteitsrichtlijn indien er voor een betrokken subsysteem van structurele aard nog geen TSI of TSI's zijn die alle aspecten van het subsysteem bestrijken;
- b. de nationale voorschriften die op grond van één of meer voor de subsystemen geldende TSI's worden gebruikt voor de verificatie van de interoperabiliteit, en
- c. de invulling van open punten in één of meer voor het subsysteem geldende TSI's.

Ad a.

Het stelsel van TSI's is nog niet compleet. De toetsing aan de essentiële eisen van de Interoperabiliteitsrichtlijn geschiedt in een dergelijk geval aan de hand van de genotificeerde nationale voorschriften ter uitvoering van die essentiële eisen.² Bij ministeriële regeling worden de krachtens artikel 6, eerste lid, van de Spoorwegwet vastgestelde basiskwaliteitseisen aangewezen als voorschriften ter uitvoering van de essentiële eisen van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

Ad b.

Een TSI kan voor de verificatie van de interoperabiliteit van bepaalde systemen verwijzen naar genotificeerde nationale voorschriften. Het betreft hier thans de zogenaamde klasse B systemen van de conventionele TSI voor het subsysteem seingeving en besturing. De klasse B systemen voor hoofdspoorweginfrastructuur zijn de systemen ATB EG (automatische treinbeïnvloeding/ eerste generatie) en ATB NG (automati-

¹ Zie artikel 15 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

² Zie artikel 17 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

sche treinbeïnvloeding/nieuwe generatie). Bij ministeriële regeling worden de krachtens artikel 6, eerste lid, van de Spoorwegwet vastgestelde basiskwaliteitseisen aangewezen, die dienen ter verificatie van de interoperabiliteit.

Ad c.

Een TSI voor een subsysteem kan open punten bevatten. Bij ministeriële regeling worden de krachtens artikel 6, eerste lid, van de Spoorwegwet vastgestelde eisen van basiskwaliteit aangewezen die dienen ter invulling van deze open punten.

Het voldoen aan de voor de betrokken subsystemen geldende TSI's en de nationale voorschriften ter uitvoering van de essentiële eisen van de Interoperabiliteitsrichtlijn bij ontstentenis van TSI's moet blijken uit een geldige EG-keuringsverklaring. Het is op basis van de voorgestelde wijzigingen in artikel 13 van de Spoorwegwet verboden een EG-keuringsverklaring af te geven voor een nieuw subsysteem voor hoofdspoorweginfrastructuur, indien niet uit een geldige verklaring van een aangemelde instantie blijkt dat aan de gestelde eisen is voldaan. De aangemelde instantie kan pas een dergelijke verklaring afgeven, indien de EG-keuringsprocedure is doorlopen. De EG-keuringsprocedure begint met het algemeen ontwerp en eindigt met de beproeving van de voltooide subsystemen. Zie punt 2 van bijlage VI van de Interoperabiliteitsrichtlijn. Hiermee dient derhalve bij de planning van dergelijke projecten rekening te worden gehouden.

Het voldoen aan de relevante nationale voorschriften waarop de EG-keuringsverklaring geen betrekking heeft blijkt uit een geldige verklaring van een aangemelde instantie of van een keuringsinstantie. Een aangemelde instantie die door de Minister van Verkeer en Waterstaat krachtens artikel 93 van de Spoorwegwet is aangewezen is een keuringsinstantie. Een aangemelde instantie die door een daartoe bevoegde autoriteit in een andere EU-lidstaat is aangewezen is geen keuringsinstantie. Een instantie die krachtens artikel 93 van de Spoorwegwet is aangewezen maar niet als aangemelde instantie, is een keuringsinstantie die geen aangemelde instantie is en dus niet bevoegd tot het uitvoeren van de EG-keuringsprocedure van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

4.2.2. Verbetering of vernieuwing bij bestaande hoofdspoorweginfrastructuur

De regeling voor verbetering en vernieuwing bij bestaande hoofdspoorweginfrastructuur is neergelegd in het voorgestelde gewijzigde artikel 9 van de Spoorwegwet. Degene die een verbetering of vernieuwing van de hoofdspoorweginfrastructuur aanbesteedt moet bij de Minister van Verkeer en Waterstaat een informatiedossier met een beschrijving van het project indienen. In Nederland zal vrijwel altijd de beheerder de vernieuwing of verbetering bij bestaande hoofdspoorweginfrastructuur aanbesteden. De beheerconcessie zal op basis van het voorgestelde nieuwe onderdeel c van artikel 17, tweede lid, van de Spoorwegwet voorschriften bevatten voor de aanwijzing van de projecten die als verbetering of vernieuwing worden aangemerkt. De beheerder moet immers bij projecten voor verbetering of vernieuwing van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur een informatiedossier indienen. Het is op basis van aan de beheerconcessie te verbinden voorschriften duidelijk welke aanbestedingsprojecten van de beheerder als verbetering of vernieuwing zijn aan te merken. Dit maakt het mogelijk om de procedure voor verbetering of vernieuwing bij bestaande hoofdspoorweginfrastructuur te integreren in het jaarlijkse beheerplan en in grootschalige programma's. Hiermee is beoogd om vereiste documenten en gegevens in het kader van projectbe-

schikkingen ten laste van het Infrastructuurfonds tevens te gebruiken voor de procedure voor verbetering en vernieuwing.

Het gaat bij verbetering of vernieuwing om belangrijke werkzaamheden aan subsystemen van structurele aard. Voorbeelden van verbetering of vernieuwing bij bestaande hoofdspoorweginfrastructuur zijn:

1. spoorverdubbelingen;
2. opwaarderingen of elektrificatie van een compleet baanvak;
3. aanleg van een nieuw systeem van treinbeïnvloeding, en
4. wijziging van de ligging die een enkele wijziging zoals een brug of een fly-over te boven gaan.

De Minister van Verkeer en Waterstaat bepaalt op basis van dat dossier of een vergunning voor indienststelling of een nieuwe vergunning voor indienststelling noodzakelijk is. Er is sprake van een vergunning voor indienststelling indien de Minister van Verkeer en Waterstaat voor de betrokken hoofdspoorweginfrastructuur nog niet eerder een vergunning voor indienststelling heeft verleend. De criteria voor de bepaling of een (nieuwe) vergunning noodzakelijk is, zijn de omvang van de werkzaamheden en de mogelijke gevolgen voor de algehele veiligheid van de betrokken subsystemen van structurele aard.

De Minister van Verkeer en Waterstaat verleent de (nieuwe) vergunning tot indienststelling indien de verbetering of vernieuwing voldoet aan de technische eisen zoals die gelden bij de indienststelling van een nieuwe hoofdspoorweg. De beoordeling strekt zich niet uit tot de hele hoofdspoorweg, maar beperkt zich tot de verbetering of vernieuwing.

Het voorgestelde gewijzigde artikel 9 van de Spoorwegwet geeft aan de Minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheden van de Interoperabiliteitsrichtlijn om af te wijken van de TSI's.¹ De afwijkingmogelijkheden zijn bij de verbetering of vernieuwing van bestaande subsystemen van hoofdspoorweginfrastructuur ruimer dan bij de indienststelling van een nieuw subsysteem.²

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan de afwijkingmogelijkheden alleen op aanvraag toepassen. De Minister van Verkeer en Waterstaat moet bij het gebruik van de afwijkingmogelijkheden de procedurevoorschriften in de Interoperabiliteitsrichtlijn in acht nemen. De Minister van Verkeer en Waterstaat moet in alle gevallen de afwijking notificeren aan de Europese Commissie en bij de notificatie de vervangende nationale voorschriften aangeven. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in een aantal gevallen goedkeuring nodig van de Europese Commissie. De belangrijkste hiervan is een afwijking op grond van de economische levensvatbaarheid van het project. Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 4.1.4. van het algemeen deel van deze toelichting.

Het is verboden om een verbetering of vernieuwing bij bestaande hoofdspoorweginfrastructuur in gebruik te nemen zonder het indienen van een informatiedossier of zonder de eventueel vereiste (nieuwe) vergunning voor indienststelling.³

4.2.3 Indienststelling spoorvoertuigen

Op basis van het voorgestelde eerste lid van artikel 36 van de Spoorwegwet is het verboden om van hoofdspoorweginfrastructuur gebruik te maken met een spoorvoertuig waarvoor de Minister van Verkeer en Waterstaat geen vergunning voor indienststelling respectievelijk aanvullende vergunning voor indienststelling heeft verleend.

¹ Zie artikel 9 en 20 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

² Zie artikel 20 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

³ Zie voorgestelde artikel 9, eerste lid, van de Spoorwegwet.

De Minister van Verkeer en Waterstaat verleent een vergunning tot indienststelling voor spoorvoertuigen met de landcode voor Nederland en een aanvullende vergunning tot indienststelling voor andere spoorvoertuigen. Het bestaande inzetcertificaat verdwijnt en gaat op in de vergunning respectievelijk aanvullende vergunning tot indienststelling.

Het vereiste van een (aanvullende) vergunning voor indienststelling geldt ingevolge het voorgestelde tweede lid van artikel 36 van de Spoorwegwet niet voor bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorieën van spoorvoertuigen. De vrijstellingsmogelijkheid wordt begrensd door artikel 21 van de Interoperabiliteitsrichtlijn. Het is op basis van het twaalfde lid van dit artikel mogelijk om toestemming tot indienststelling van vóór 19 juli 2008 te continueren. Het betreft:

- a) spoorvoertuigen als bedoeld in het huidige artikel 122, eerste lid, van de Spoorwegwet;
- b) spoorvoertuigen waarvoor de Minister van Verkeer en Waterstaat vóór 19 juli 2008 een inzetcertificaat heeft verleend, en
- c) spoorvoertuigen die vóór 19 juli 2008 in het kader van internationale overeenkomsten, tot Nederland zijn toegelaten.

Ad a.

Het betreft hier de spoorvoertuigen die in overeenstemming met de op 31 december 2004 geldende voorschriften konden worden gebruikt op de hoofdspoorweg. Het huidige artikel 122, eerste lid, van de Spoorwegwet bevat de fictie dat dergelijke spoorvoertuigen in overeenstemming zijn met artikel 36, onderdelen a en b, van de Spoorwegwet. De hierbedoelde spoorvoertuigen behoeven thans ook niet te beschikken over een inzetcertificaat.¹

Ad b.

Een spoorvoertuig moet op basis van het huidige artikel 36, vierde lid, van de Spoorwegwet behoudens bij ministeriële regeling gestelde uitzonderingen, zijn voorzien van een inzetcertificaat. Een inzetcertificaat geldt als bewijs dat het spoorvoertuig beschikt over de eigenschappen om veilig gebruik te maken van hoofdspoorweginfrastructuur. Het inzetcertificaat is opgegaan in de vergunning tot indienststelling respectievelijk de aanvullende vergunning tot indienststelling. De eisen aan het spoorvoertuig voor het veilig gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur behoren tot voorschriften ten behoeve van de verenigbaarheid tussen de hoofdspoorweginfrastructuur en het spoorvoertuig. De toetsing aan de eisen voor het veilig gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur vindt plaats in het kader van de verlening van de (aanvullende) vergunning tot indienststelling. De Minister van Verkeer en Waterstaat dient ingevolge het voorgestelde derde en vijfde lid van artikel 36 de beheerder te horen voordat hij overgaat tot verlening van de (aanvullende) vergunning. De mening van de beheerder speelt een belangrijke rol bij de beoordeling van de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de hoofdspoorweginfrastructuur.

Ad c.

Het betreft hier het RIC en het RIV. RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) is de overeenkomst inzake het wederzijdse gebruik van personenrijtuigen en bagagewagens in het internationale verkeer. RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) is de overeenkomst inzake het wederzijdse gebruik van goederenwagens in het internationale verkeer. Dergelijke spoorvoertuigen behoeven thans ook niet te beschikken over een officieel Nederlands document voor de toelating in Nederland, zoals bijvoorbeeld een inzetcertificaat.²

Het onderscheid tussen TSI-conforme spoorvoertuigen en niet TSI-conforme spoorvoertuigen van de Interoperabiliteitsrichtlijn wordt

¹ Zie artikel 36, zevende lid, van de Spoorwegwet en artikel 32, onderdeel a, van de Regeling keuring spoorvoertuigen.

² Zie artikel 36, zevende lid, van de Spoorwegwet, artikel 8 van het Besluit keuring spoorvoertuigen en artikel 32 van de Regeling keuring spoorvoertuigen.

niet gemaakt omdat dat tot zeer ingewikkelde en moeilijk te hanteren bepalingen in de Spoorwegwet zou leiden. De voorgestelde simpelere regeling in de Spoorwegwet in vergelijking met die van de Interoperabiliteitsrichtlijn leidt tot het resultaat dat de Interoperabiliteitsrichtlijn voorschrijft. Bij de verlening van de (aanvullende) vergunning voor indienststelling worden onderscheiden:

- a. spoorvoertuigen waarvan al de subsystemen zijn voorzien van een geldige EG-keuringsverklaring, en
- b. andere spoorvoertuigen dan bedoeld onder a.

De subsystemen van structurele aard van een spoorvoertuig moeten voor de verlening van een vergunning tot indienststelling zijn voorzien van een geldige EG-keuringsverklaring. Een geldige EG-keuringsverklaring wordt op basis van het voorgestelde artikel 36, zesde lid, en artikel 42 van de Spoorwegwet afgegeven, indien uit een geldige verklaring van een aangemelde instantie blijkt dat het subsysteem voldoet aan de voorschriften ter uitvoering van de essentiële eisen van de Interoperabiliteitsrichtlijn. Het betreft hier de voor het subsysteem van het spoorvoertuig geldende TSI's en de geldende genotificeerde nationale voorschriften. De aan de Europese Commissie genotificeerde nationale voorschriften worden bij ministeriële regeling vastgesteld en zijn van toepassing voor zover de TSI's niet gelden.¹ De Minister van Verkeer en Waterstaat kan net zoals bij hoofdspoorweginfrastructuur ingevolge het voorgestelde vierde lid van artikel 36 van de Spoorwegwet in een aantal gevallen één of meer geldende TSI's buiten toepassing laten.² Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 4.1.4. van het algemeen deel van deze toelichting.

De Minister van Verkeer en Waterstaat verleent voor een spoorvoertuig waarvan alle subsystemen van structurele aard zijn voorzien van een geldige EG-keuringsverklaring een vergunning voor indienststelling indien:

1. elk subsysteem voldoet aan de bij ministeriële regeling gegeven voorschriften ter uitwerking van de in de één of meer geldende TSI's opgenomen open punten anders dan ten behoeve van de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de hoofdspoorweginfrastructuur;
2. elk subsysteem op veilige wijze met de andere subsystemen van het spoorvoertuig is geïntegreerd, en
3. het spoorvoertuig voldoet aan de bij ministeriële regeling gestelde voorschriften ten behoeve van de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de hoofdspoorweginfrastructuur.

Het voldoen aan de voorschriften, bedoeld onder 1 en 3, moet op basis van het voorgestelde artikel 36, zevende lid, van de Spoorwegwet blijken uit een geldige verklaring van een aangemelde instantie of van een keuringsinstantie. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan ingevolge het voorgestelde artikel 36, negende lid, van de Spoorwegwet bij de verlening van de vergunning voor indienststelling ontheffing verlenen van de voorschriften, bedoeld onder 1 en 3.

De voorschriften, bedoeld onder 3, zijn de voorschriften die ervoor zorgen dat het spoorvoertuig veilig van hoofdspoorweginfrastructuur gebruik kan maken. De voorschriften voor de klasse B systemen in Nederland van de conventionele TSI voor het subsysteem seingeving en besturing en de STM-ATB (specifieke transmissiemodule ATB) behoren ook tot de bovenbedoelde voorschriften. De klasse B systemen in Nederland zijn ATB EG (automatische treinbeïnvloeding/eerste generatie) en ATB NG (automatische treinbeïnvloeding nieuwe generatie). De STM-ATB zorgt ervoor dat spoorvoertuigen met het Europese beveiligingssysteem over ATB-baanvakken kunnen rijden.

¹ Zie artikel 17 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

² Zie artikel 9 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

Het voorgestelde vijfde lid van artikel 36 van de Spoorwegwet bevat de regeling voor de aanvullende vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig. Een spoorvoertuig moet voor de verlening van een aanvullende vergunning voor indienststelling aan vier eisen voldoen. In de eerste plaats moet het spoorvoertuig in een andere staat zijn toegelaten. De primaire toetsing van de toelatingseisen behoort tot de competentie van de nationale veiligheidsinstantie van die andere staat en niet tot de competentie van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

In de tweede plaats moeten de subsystemen die zijn voorzien van een geldige EG-keuringsverklaring voldoen aan de voorschriften voor de in de toepasselijke TSI's opgenomen specifieke gevallen voor Nederland. De EG-keuringsverklaring die in een andere EU-lidstaat is afgegeven heeft mogelijk geen betrekking op de in de toepasselijke TSI's opgenomen specifieke gevallen voor Nederland. Er dient in een dergelijk geval alsnog een onderzoek door de aanvrager voor de aanvullende vergunning tot indienststelling plaats te vinden naar de bovenbedoelde specifieke gevallen voor Nederland. In de derde plaats moet de Minister van Verkeer en Waterstaat voor de subsystemen van structurele aard, die niet zijn voorzien van een geldige EG-keuringsverklaring, geen belangrijk veiligheidsrisico kunnen aantonen. Een spoorvoertuig moet in de vierde plaats voldoen aan de bij ministeriële regeling gestelde voorschriften ten behoeve van de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de hoofdspoorweginfrastructuur.

Nederland toetst bij de aanvullende vergunning tot indienststelling slechts aan nationale voorschriften van de categorieën B en C van de Interoperabiliteitsrichtlijn.¹

Het voorgestelde artikel 37a van de Spoorwegwet bevat de regeling voor een vergunning voor indienststelling respectievelijk een aanvullende vergunning voor indienststelling voor een type. Het type moet hiervoor voldoen aan de eisen in het voorgestelde artikel 36 van de Spoorwegwet. De Minister van Verkeer en Waterstaat verstrekt voor een spoorvoertuig dat overeenstemt met het type waarvoor hij een (aanvullende) vergunning voor indienststelling heeft verleend zonder nader onderzoek een (aanvullende) vergunning voor indienststelling. De overeenstemming moet blijken uit een geldige verklaring van overeenstemming die voldoet aan de daartoe bij ministeriële regeling gestelde voorschriften. Een geldige (aanvullende) vergunning voor een type betekent dat individuele spoorvoertuigen die overeenstemmen met dat type geen keuringsprocedure behoeven te doorlopen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan een (aanvullende) vergunning voor indienststelling voor een type intrekken, indien het niet langer voldoet aan de eisen voor die vergunning. De intrekking heeft tot gevolg dat voor spoorvoertuigen van dat type zonder het doorlopen van de vereiste keuringsprocedures geen nieuwe (aanvullende) vergunning voor indienststelling worden verleend. De intrekking van de (aanvullende) vergunning voor indienststelling van een type heeft geen gevolgen voor bestaande (aanvullende) vergunningen voor indienststelling van individuele spoorvoertuigen.

4.2.4 Verbetering of vernieuwing bij spoorvoertuigen

Het voorgestelde nieuwe artikel 37b van de Spoorwegwet bevat de regeling voor vernieuwing of verbetering bij een spoorvoertuig. Degene die een verbetering of vernieuwing van een spoorvoertuig aanbesteedt moet bij de Minister van Verkeer en Waterstaat een informatiedossier met een beschrijving van het project indienen. De Minister van Verkeer en Waterstaat bepaalt op basis van dat dossier of een (aanvullende) vergunning voor indienststelling of een nieuwe (aanvullende) vergunning voor indienststelling noodzakelijk is. Er is sprake van een (aanvullende) vergun-

¹ Zie bijlage VII van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

ning voor indienstelling indien de Minister voor het betrokken spoorvoertuig niet eerder een (aanvullende) vergunning voor indienstelling heeft verleend. Het gaat bij verbetering of vernieuwing om belangrijke werkzaamheden. Voorbeelden van dergelijke werkzaamheden zijn:

- a. (structurele) wijzigingen van het casco, de draaistelconstructie en het draaisteltype;
- b. (structurele) wijzigingen van de tractie-installatie of reminstallatie, en
- c. wijziging van het systeem van treinbeïnvloeding.

De criteria voor de bepaling of een (nieuwe) vergunning voor indienstelling noodzakelijk is zijn de omvang van de werkzaamheden, de mogelijke gevolgen voor de veiligheid van de betrokken subsystemen en de gevolgen voor de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de hoofdspoorweginfrastructuur. De criteria voor de bepaling of een (nieuwe) aanvullende vergunning voor indienstelling noodzakelijk is zijn de gevolgen voor de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de hoofdspoorweginfrastructuur.

Indien de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bepaald dat een (nieuwe) (aanvullende) vergunning voor indienstelling noodzakelijk is, gelden dezelfde vergunningeisen als bij een nieuw spoorvoertuig. De toetsing aan de vergunningeisen beperkt zich ingevolge het vierde lid van het voorgestelde artikel 37b van de Spoorwegwet tot de verbetering of vernieuwing. Het voldoen aan de vergunningeisen moet op basis van het negende lid van artikel 37b van de Spoorwegwet blijken uit een geldige verklaring van een aangemelde instantie of van een keuringsinstantie die geen aangemelde instantie is. De Minister van Verkeer en Waterstaat verleent een (nieuwe) (aanvullende) vergunning tot indienstelling indien de verbetering onderscheidenlijk de vernieuwing aan de vergunningeisen voldoet.

De Minister van Verkeer en Waterstaat beschikt over de bevoegdheid om op aanvraag, binnen de ruimte van de Interoperabiliteitsrichtlijn, een TSI geheel of gedeeltelijk niet toe te passen bij de verbetering of vernieuwing. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan de afwijkingmogelijkheden toepassen die ook gelden bij een nieuw spoorvoertuig. Het betreft de afwijkingmogelijkheden, genoemd in artikel 9 van de Interoperabiliteitsrichtlijn. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan ingevolge het vijfde lid van het voorgestelde artikel 37b van de Spoorwegwet ook op andere gronden op aanvraag beslissen om een voor het subsysteem toepasselijke TSI geheel of gedeeltelijk niet toe te passen. Het betreft hier een algehele afwijkingmogelijkheid, bedoeld in artikel 20 van de Interoperabiliteitsrichtlijn. Deze afwijkingmogelijkheid kan op basis van het vijfde lid van artikel 37b van de Spoorwegwet niet zijn gestoeld op de in artikel 9, eerste lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn genoemde gronden aangezien daarbij andere procedures gelden. De Minister van Verkeer en Waterstaat dient in verband met het belang van de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de hoofdspoorweginfrastructuur de beheerder te horen alvorens hij beslist op de aanvraag voor een (nieuwe)(aanvullende) vergunning voor indienstelling.

Het is verboden om een verbeterd of vernieuwd spoorvoertuig in gebruik te nemen zonder het indienen van een informatiedossier of zonder de eventueel vereiste (nieuwe)(aanvullende) vergunning voor indienstelling.

4.2.5. Registers

Het voorgestelde gewijzigde artikel 37 van de Spoorwegwet bevat de regeling voor het nationaal voertuigregister en de toekenning van het Europees voertuignummer. De Minister van Verkeer en Waterstaat houdt

als nationale veiligheidsinstantie het voertuigregister voor Nederland. Er bestaat bij het nationaal voertuigregister een onderscheid tussen spoorvoertuigen met een volledige inschrijving en spoorvoertuigen met een beperkte inschrijving. De spoorvoertuigen met een volledige inschrijving in het nationaal voertuigregister zijn de spoorvoertuigen waarvoor de Minister van Verkeer en Waterstaat de nationale veiligheidsinstantie is. Hij verleent daarvoor de vergunning voor indienststelling en het twaalfcijferig Europees voertuignummer. De spoorvoertuigen met een volledige inschrijving hebben in hun Europees voertuignummer de landcode voor Nederland, te weten: 84. De houder van het spoorvoertuig, die als zodanig in het nationaal voertuigregister is vermeld, dient het verstrekte Europees voertuignummer op het spoorvoertuig aan te brengen. De spoorvoertuigen die een landcode voor een andere staat hebben worden slechts beperkt ingeschreven.

Een spoorvoertuig waarmee over hoofdspoorweginfrastructuur wordt gereden moet op basis van het voorgestelde gewijzigde artikel 37 van de Spoorwegwet volledig in het voertuigregister van Nederland of van een andere staat zijn ingeschreven. Het is voor de spoorwegveiligheid van groot belang dat een spoorvoertuig identificeerbaar is.

De beheerder van hoofdspoorweginfrastructuur moet ingevolge het voorgestelde nieuwe artikel 16b van de Spoorwegwet een infrastructuurregister houden. Een dergelijke verplichting is thans in de beheerconcessie van ProRail neergelegd.

4.2.6 Interoperabiliteitsonderdelen

De regeling van de interoperabiliteitsonderdelen is neergelegd in de voorgestelde gewijzigde artikelen 39 tot en met 43 van de Spoorwegwet. Het bestaande onderscheid in de Spoorwegwet voor interoperabiliteitsonderdelen voor subsystemen van hoofdspoorweginfrastructuur en voor subsystemen van spoorvoertuigen is komen te vervallen. De Interoperabiliteitsrichtlijn bevat ook niet een dergelijk onderscheid. Het bestaande onderscheid resulteert in twee sets van vrijwel identieke bepalingen. De bepalingen met betrekking tot de interoperabiliteitsonderdelen in de Spoorwegwet ondergaan geen materiële wijzigingen.

4.2.7 Onderhoud en exploitatie van spoorvoertuigen

De met het onderhoud belaste entiteit van een spoorvoertuig dient ingevolge het voorgestelde zevende lid van artikel 46 van de Spoorwegwet ervoor zorg te dragen dat het spoorvoertuig in veilige staat is en overeenkomstig de geldende TSI-bepalingen wordt onderhouden. Er wordt voor een toelichting op de met het onderhoud belaste entiteit verwezen naar hoofdstuk 5 van het algemeen deel van deze toelichting. Het betreft hier spoorvoertuigen met de landcode voor Nederland in het Europees voertuignummer.

Een spoorwegonderneming of de houder van een spoorvoertuig met de Nederlandse landcode dient ingevolge het eerste lid van het voorgestelde artikel 47 van de Spoorwegwet ervoor te zorgen dat exploitatie overeenkomstig de geldende TSI-bepalingen plaatsvindt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan, indien de exploitatie en/of het onderhoud niet overeenkomstig de geldende TSI-bepalingen plaatsvindt, de inzet van het spoorvoertuig op hoofdspoorweginfrastructuur verbieden. Deze bevoegdheid is neergelegd in het voorgestelde achtste lid van artikel 46 van de Spoorwegwet onderscheidenlijk in het voorgestelde tweede lid van artikel 47 van de Spoorwegwet. Deze bevoegdheid beperkt zich tot de spoorvoertuigen die volledig in het Nederlandse voertuigregister zijn ingeschreven.

Het is op basis van het voorgestelde derde lid van artikel 47 van de Spoorwegwet verboden om van hoofdspoorweginfrastructuur gebruik te maken met een spoorvoertuig dat niet overeenkomstig de essentiële eisen van de Interoperabiliteitsrichtlijn is geëxploiteerd en onderhouden. Het bovenbedoelde verbod maakt het o.a. mogelijk om in voorkomend geval onveilige of slecht onderhouden spoorvoertuigen met een andere landcode dan voor Nederland te weren van hoofdspoorweginfrastructuur in afwachting van een reactie van de betrokken nationale veiligheidsinstantie. Indien de betrokken staat de inschrijving van het spoorvoertuig in het voertuigregister van de lidstaat schorst of intrekt mag daarmee op basis van het voorgestelde gewijzigde artikel 37 van de Spoorwegwet geen gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur worden gemaakt.

5 RICHTLIJN 2008/110/EG

De bovenbedoelde richtlijn voegt aan de Spoorwegveiligheidsrichtlijn toe zowel een begripsomschrijving van houder als een regeling van de met het onderhoud belaste entiteit voor een spoorvoertuig. De houder is de eigenaar van een spoorvoertuig of is degene die het recht heeft het spoorvoertuig te gebruiken. De houder exploiteert het spoorvoertuig als vervoermiddel en is als houder vermeld in het nationale voertuigregister van de lidstaat die correspondeert met de landcode in het Europees voertuignummer.¹

De Spoorwegveiligheidsrichtlijn bevat de verplichting om voor elk spoorvoertuig een met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen en die entiteit in het nationale voertuigregister te vermelden.² Het betreft hier het nationale voertuigregister van de lidstaat dat correspondeert met de landcode van het Europees voertuignummer. Het voertuigregister dat de Minister van Verkeer en Waterstaat houdt moet voor de spoorvoertuigen met de landcode in het Europees voertuignummer voor Nederland de met het onderhoud belaste entiteit vermelden.

Een met het onderhoud belaste entiteit kan een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder anders dan een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder zijn. Er kan bij houders anders dan een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder gedacht worden aan wagenverhuurbedrijven en locomotiefleasebedrijven. De met het onderhoud belaste entiteit dient ervoor zorg te dragen dat de spoorvoertuigen in veilige staat zijn en overeenkomstig de geldende voorschriften, zoals de toepasselijke bepalingen in TSI's, worden onderhouden. De met het onderhoud belaste entiteit kan het onderhoud zelf uitvoeren of uitbesteden aan een onderhoudsbedrijf.³

De organisatie van het onderhoud is onderdeel van het veiligheidszorgsysteem van de spoorwegonderneming of de beheerder. De houder die geen spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder is, zoals bijvoorbeeld een leasemaatschappij van spoorvoertuigen, moet wel beschikken over een geldig onderhoudscertificaat.⁴ De afgifte van onderhoudscertificaten geschiedt door door een erkende of geaccrediteerde instantie dan wel door de nationale veiligheidsinstantie. De certificeringsplicht voor de met het onderhoud belaste entiteiten die spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder zijn, loopt via het veiligheidscertificaat respectievelijk de veiligheidsvergunning.⁵ De onderhoudscertificaten worden afgegeven door een daartoe door de EU-lidstaat geaccrediteerde of erkende instelling. De instelling geeft het onderhoudscertificaat af indien het onderhoudsysteem van de met het onderhoud belaste entiteit ertoe zal leiden dat de goederenwagens in veilige staat zijn en overeenkomstig de geldende voorschriften worden onderhouden.

¹ Zie artikel 3 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

² Zie artikel 14bis van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

³ Zie artikel 14bis, derde lid, van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

⁴ Zie artikel 14bis, vierde lid, van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

⁵ Zie artikel 14bis, vierde lid, van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

De Spoorwegveiligheidsrichtlijn bevat voor de nationale veiligheidsinstantie de taak om te controleren of de subsystemen van structurele aard overeenkomstig de essentiële eisen van de Interoperabiliteitsrichtlijn worden geëxploiteerd en onderhouden.¹

Het voorgestelde gewijzigde artikel 46 van de Spoorwegwet bevat de regeling van de met het onderhoud belaste entiteit. Elk spoorvoertuig met de landcode voor Nederland dient te beschikken over een met het onderhoud belaste entiteit. Deze verplichting geldt niet voor bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorieën van spoorvoertuigen. Een houder van één of meer goederenwagens, die geen infrastructuurbeheerder is in de zin van rl 91/440/EEG of spoorwegonderneming is, dient te beschikken over een geldig onderhoudscertificaat. Hier wordt de term infrastructuurbeheerder gebruikt, omdat het in kwestie ook kan gaan om een buitenlandse beheerder zonder beheerconcessie ingevolge de Spoorwegwet. De verlening van onderhoudscertificaten in Nederland geschiedt door de Minister van Verkeer en Waterstaat als nationale veiligheidsinstantie voor Nederland. Een geldige certificering als bedoeld in de Spoorwegveiligheidsrichtlijn die door een daartoe bevoegde instantie in een andere EU-lidstaat is verleend wordt met een onderhoudscertificaat gelijkgesteld. De met het onderhoud belaste entiteit is degene die als zodanig in het door de Minister van Verkeer en Waterstaat gehouden voertuigregister bij het spoorvoertuig is ingeschreven.

6. UITVOERING PROGRAMMA «BETER GEREGELD»

Het onderhavige wetsvoorstel bevat twee wijzigingen in verband met de uitvoering van het programma «Beter Geregeld». Dit is het programma van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarin uitvoering wordt gegeven aan de kabinetsdoelstelling «minder en anders regelen». Deze kabinetsvisie is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat handen en voeten gegeven in een elf punten tellende sturingsvisie Beter Geregeld. (Zie Kamerstukken II 2004/05, 29 515, nr. 86).

De maximale geldigheidsduur van het veiligheidsattest bedraagt ingevolge het voorgestelde gewijzigde eerste lid van artikel 33 van de Spoorwegwet vijf jaar in plaats van de thans geldende drie jaar. De Spoorwegveiligheidsrichtlijn maakt deze keuze mogelijk.² Het voornemen tot de bovenbedoelde wijziging is reeds eerder aangekondigd. (Zie Kamerstukken II 2008/09, 29 893, nr. 79, blz. 4). De bovenbedoelde keuze vloeit voort uit het kabinetsbeleid om in beginsel geen zogenaamde nationale koppen te hanteren.

De verplichting om een verklaring omtrent het gedrag te overleggen bij de aanvraag voor erkenning als onderhouds- en herstelwerkplaats is ingevolge het voorgestelde gewijzigde artikel 48 van de Spoorwegwet vervallen. Er is reeds eerder vermeld dat deze eis kan vervallen. (Zie Kamerstukken II 2006/07, 30 800 XII, nr. 81, blz. 6). Er is tevens van de gelegenheid gebruik gemaakt om, gezien het primaire EG-recht, een wederzijdse erkenningclausule voor werkplaatsen in het voorgestelde gewijzigde artikel 48 van de Spoorwegwet op te nemen.

7. SPOORWEGVEILIGHEIDSRICHTLIJN

De Spoorwegveiligheidsrichtlijn vereist een veiligheidsvergunning voor de beheerder. De veiligheidsvergunning is thans geregeld in de beheerconcessie van ProRail als een erkenning van het veiligheidszorgsysteem en de operationalisering daarvan. Deze wijze van regeling is weliswaar

¹ Zie artikel 16, tweede lid, onderdeel a, van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

² Zie artikel 10, vijfde lid, van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

formeel juridisch juist maar wel zeer complex en ondoorzichtig. Het equivalent voor spoorwegondernemingen, het veiligheidsattest, is bovendien ook in de Spoorwegwet opgenomen. Het verdient gezien het bovenstaande de voorkeur om de regeling van de veiligheidsvergunning voor de beheerder in de Spoorwegwet op te nemen. De veiligheidsvergunning van de beheerder wordt op basis van het voorgestelde nieuwe artikel 16a in de Spoorwegwet geregeld. Het is verboden om zonder geldige veiligheidsvergunning andere beheertaken dan de aanleg van hoofdspoorweginfrastructuur uit te voeren. De Minister van Verkeer en Waterstaat verleent de veiligheidsvergunning indien de beheerder beschikt over een veiligheidszorgsysteem dat voldoet aan de eisen van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn en een veilig gebruik en beheer van hoofdspoorweginfrastructuur mogelijk maakt. Een veiligheidsvergunning is net zoals het veiligheidsattest van een spoorwegonderneming maximaal vijf jaar geldig. De Minister van Verkeer en Waterstaat schorst of trekt de veiligheidsvergunning in, indien de beheerder niet meer voldoet aan de eisen voor het veiligheidszorgsysteem. Het voorgestelde nieuwe artikel 16b van de Spoorwegwet bevat de verplichtingen voor de beheerder voor het opstellen van het jaarlijks verslag met betrekking tot spoorwegveiligheid. De vereiste veiligheidsvergunning en het verplichte jaarverslag met betrekking tot spoorwegveiligheid zijn thans geïmplementeerd via de beheerconcessie van ProRail. De desbetreffende concessievoorschriften kunnen na de inwerkingtreding van het voorgestelde nieuwe artikelen 16a en 16b van de Spoorwegwet komen te vervallen.

8 ADMINISTRatieve LASTEN EN ANDERE FINANCIËLE GEVOLGEN VOOR HET BEDRIJFSLEVEN

Onderhavig wetsvoorstel bevat een beleidsneutrale implementatie van de richtlijnen zonder nationale beleidskoppelingen, waaruit geen administratieve lasten (hierna: AL) voortvloeien. Dit geldt eveneens voor de vast stellen wijzigingen van lagere regelgeving ter implementatie van de richtlijnen. Daarnaast bevat het wetsvoorstel de implementatie van twee verbeterpunten uit het programma Beter Geregeld domein spoor met een positief effect op de AL.

Dit wetsontwerp heeft voor wat betreft de implementatie van de Liberaliseringsrichtlijn geen tot minimale gevolgen voor de AL voor het bedrijfsleven. De totale extra jaarkosten aan AL voor het bedrijfsleven zullen in totaliteit onder een bedrag van € 10 000 blijven. Het gaat daarbij om de kosten die verband houden met een door een betreffende concessiehouder (spoorvervoerder) te starten procedure bij de NMa om onderzoek te verrichten naar het hoofddoel van een nieuwe internationale personenvervoerdienst of naar een mogelijke verstoring van het economisch evenwicht op een bestaande concessie. De directe kosten van een dergelijke procedure komen ten laste van de overheid. Eventuele kosten voor het bedrijfsleven zullen verband houden met nadere informatieverzoeken van de NMa aan betrokken partijen. Dit zal gaan om minimale kosten, zoals hiervoor is aangegeven. Bovendien zal het aantal onderzoeken met betrekking tot nieuwe internationale passagiersdiensten naar verwachting beperkt zijn. Gezien het eenmalige karakter van de toets zal gemiddeld over de jaren heen het aantal procedures zich waarschijnlijk beperken tot niet meer dan één per jaar. Overigens staat hier een kostenreductie tegenover, namelijk het niet meer hoeven doorlopen van de procedure ter verkrijging van een concessie.

Het wetsontwerp heeft voor wat betreft de implementatie van de Machinistenrichtlijn geen gevolgen voor de AL voor het bedrijfsleven. Voor het bedrijfsleven is van belang dat er uniforme Europese eisen gaan gelden

voor de opleiding tot en de examinering van machinisten. Eveneens worden Europese eisen gesteld aan de af te geven machinistenvergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Hieruit vloeien geen nieuwe AL voort. De omzetting van huidige documenten kan volgens het overgangsrecht plaatsvinden via de periodieke vervanging van de huidige bedrijfspas en hierbij is derhalve geen sprake van extra kosten. Het bedrijfsleven overweegt overigens om de omzetting binnen een kortere tijd te doen dan de wet vereist. De sector is bij de realisatie van een en ander nauw betrokken. De sector overweegt om de nieuwe documenten samen te bundelen in een met de huidige bedrijfspas vergelijkbaar document.

Het wetsontwerp heeft voor wat betreft de implementatie van de Interoperabiliteitsrichtlijn geen gevolgen voor de AL voor het bedrijfsleven. De implementatie omvat vooral een aanscherping en verduidelijking van procedures en van bevoegdheden. Een aantal zaken wordt thans op het niveau van de wet geregeld waar dit voorheen in lagere regelgeving was vervat. Hiermee wordt het totale stelsel van de interoperabiliteit verduidelijkt.

Het wetsontwerp heeft voor wat betreft de implementatie van de rl 2008/110/EG geen gevolgen voor de AL van het bedrijfsleven. De implementatie betreft verplichtingen inzake de aanwijzing van een onderhoudsentiteit en de vermelding hiervan in het nationaal voertuigregister. Deze verplichtingen maken onderdeel uit van het veiligheidszorgsysteem.

Het wetsontwerp heeft voor wat betreft de uitvoering van het programma «Beter Geregeld» positieve gevolgen voor de AL van het bedrijfsleven. De verlenging in het wetsvoorstel van de geldigheidsduur van het veiligheidsattest van drie naar vijf jaar leidt tot een maximale reductie van 40% van de huidige AL-kosten. Dit betekent op jaarbasis een totale reductie van de AL voor de gehele sector van circa € 450 000 per jaar. Het andere uitvoeringspunt betreft de deregulering van de wetgeving met het schrappen van een in de praktijk niet van belang zijnde verplichting om bij erkenning als onderhouds- en herstelwerkplaats een verklaring omtrent het gedrag te overleggen.

Het wetsontwerp heeft voor wat betreft de Spoorwegveiligheidsrichtlijn geen effecten op de AL van het bedrijfsleven. Het gaat hierbij om verplichtingen van ProRail die tot op heden op niveau van de beheerconcessie waren geregeld. Overigens wordt ProRail volledig gefinancierd uit de algemene middelen en worden kosten van ProRail niet als AL aangemerkt.

Het wetsontwerp heeft geen gevolgen voor de AL voor de burger. Dit geldt eveneens voor de vast te stellen wijzigingen van de lagere regelgeving ter implementatie van de richtlijnen.

Het wetsontwerp is gezien het bovenstaande voorgelegd aan het Advies College Administratieve Lasten. Het college heeft besloten het wetsvoorstel niet te selecteren voor een toets.

Het wetsvoorstel heeft op zich geen financiële gevolgen voor het bedrijfsleven en leidt derhalve niet tot extra nalevingskosten voor de betrokken ondernemingen. De kosten voor het bedrijfsleven komen overeen met de kosten voor het bedrijfsleven zoals die golden voor de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel. Dit geldt eveneens voor de vast te stellen wijzigingen van de lagere regelgeving ter implementatie van de richtlijnen.

9 OVERLEGORGANEN VERKEER EN WATERSTAAT

Het wetsontwerp is in een digitale consultatieronde voorgelegd aan de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat. Het Koninklijk Nederlands Vervoer (hierna: KNV), de NS en ProRail hebben een inhoudelijke reactie gegeven op het wetsontwerp.

a. Het KNV

Het KNV verzoekt om aan te geven op welke termijn de lagere regelgeving voor de uitwerking van de Machinistenrichtlijn te verwachten is en op welke wijze hierover overleg wordt gevoerd met de sector. Het KNV stelt voor om in de Spoorwegwet de criteria voor erkenning van opleidingsinstututen te expliciteren. Verder formuleert het KNV een aantal wensen met betrekking tot de uitwerking van de bijlagen van de Machinistenrichtlijn.

Reactie:

De lagere regelgeving treedt op het zelfde tijdstip in werking als onderhavig wetsvoorstel. De inwerkingtreding in het najaar van 2010 is waarschijnlijk mogelijk. De door het KNV genoemde punten betreffen allemaal onderwerpen die in de lagere regelgeving worden uitgewerkt. De sector wordt hierbij betrokken via de geëigende overlegorganen, zoals het Overleg veiligheid spoor en de overlegorganen Verkeer en Waterstaat.

b. De NS

De opmerkingen van de NS betreffen de implementatie van de liberaliseringsrichtlijn. Inhoudelijk heeft de NS het bezwaar dat de NMa de eventuele beperkingen aan het cabotagevervoer kan opleggen. De NS is van mening dat de NMa hiermee zijn eigen vlees zou gaan keuren. NS wil deze bevoegdheid neerleggen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast vraagt de NS een paar verduidelijkingen in de toelichting en stelt een paar correcties voor.

Reactie:

De suggestie van de NS wordt niet gevolgd. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan in de eerste plaats als concessieverlener van het hoofd-railnet zelf een aanvrager zijn van een beoordeling door NMa en is derhalve niet onpartijdig. In de tweede plaats stelt de bevoegdheid om beperkingen te stellen de NMa is staat om het in gedrang komen van het economisch evenwicht van een of meer concessies te voorkomen. De NMa is op grond van de richtlijn 91/440/EEG het orgaan dat het bovenbedoelde economische evenwicht beoordeelt. In de derde plaats zou de suggestie van de NS neerkomen op het stapelen van procedures met bijbehorende langdurige onzekerheden voor marktpartijen. De op te leggen beperkingen zijn in het wetsvoorstel automatisch gekoppeld aan de uitkomsten van het door de NMa te verrichten onderzoek in de beschikking op de aanvraag voor dat onderzoek. Voorts is de toelichting naar aanleiding van de nadere opmerkingen van de NS op onderdelen verduidelijkt en gecorrigeerd.

c. ProRail

De opmerkingen van ProRail betreffen de Interoperabiliteitsrichtlijn. ProRail stelt voor om gebruik te maken van de uitzonderingsmogelijkheid van artikel 1, derde lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn. ProRail verzoekt om de relatie tussen de artikelen 6, 8 en 9 van de Spoorwegwet te verhelderen. Voorts vraagt ProRail om een nadere verduidelijking over de verplichtingen tot het indienen van een informatiedossier in geval van verbetering of vernieuwing van hoofdspoorweginfrastructuur. Ten slotte acht ProRail op onderdelen dynamische verwijzingen en kan-bepalingen wenselijk en mogelijk en stelt zij diverse verbeteringen en verduidelijkingen in de toelichting voor.

Reactie:

De opmerkingen van ProRail hebben geleid tot wijziging van de voorgestelde artikelen 6, 8 en 17 van de Spoorwegwet. De nationale eisen van hoofdspoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 6 van de Spoorwegwet mogen niet strijdig zijn met communautaire besluiten die in hetzelfde onderwerp voorzien. De nationale eisen kunnen slechts aanvullend zijn op die communautaire besluiten. In het voorgestelde artikel 8 van de Spoorwegwet is neergelegd dat het artikel alleen ziet op een nieuwe hoofdspoorweg en een basis voor toepassing van artikel 1, derde lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn. Bovendien is in het voorgestelde artikel 8 van de Spoorwegwet een basis in artikel 17, tweede lid, van de Spoorwegwet is een nieuw onderdeel c ingevoegd. De beheerconcessie van de beheerder bevat voorschriften op basis waarvan de projecten voor verbetering en vernieuwing worden aangewezen. Voor een nadere toelichting op genoemde wijzigingen wordt verwezen naar paragraaf 4.2.1 en 4.2.2. van het algemene deel van deze toelichting. De overige opmerkingen van ProRail hebben geleid tot meer kan-bepalingen en dynamische verwijzingen, alsmede diverse aanpassingen en verduidelijkingen in de toelichting.

10. UITVOERING EN HANDHAVING

De NMa en de IVW hebben elk een uitvoerings- en handhavingstoets verricht.

De NMa heeft 4 inhoudelijke opmerkingen. De NMa adviseert om het doen van de melding van het voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer in artikel 57 van de Spoorwegwet en de uiterste termijn voor het indienen van een capaciteitsaanvraag bij de beheerder gelijk te trekken. De NMa vraagt zich af of voor de beoordeling van het voorgenomen vervoer wel voldoende gegevens beschikbaar zijn. De NMa meent dat pas na ontvangst van de capaciteitsaanvragen voldoende gegevens beschikbaar zijn voor het doen van die beoordeling. Dit advies is niet overgenomen. De gestelde termijn van tien maanden voor het aanvragen van een onderzoek door de NMa is bewust gekozen vanwege de gebruikelijke termijn van acht maanden voor het indienen van capaciteitsaanvragen door spoorwegondernemingen bij ProRail. Het is dan in een vroeg stadium van het capaciteitsverdelingsproces duidelijk voor welk voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer een beoordeling wordt gevraagd en mogelijk een concessie respectievelijk beperkingen gelden. Artikel 13, vierde lid, van rl 2001/14/EG koppelt de meldingsplicht aan het voornemen om capaciteit aan te gaan vragen. De eerdere termijn voor de meldingsplicht is dus conform rl 2001/14/EG.

De NMa verzoekt om een pro-actieve betrokkenheid bij het opstellen van de lagere regelgeving. De NMa zal op die wijze betrokken worden en gevraagd worden ter zake een toets te verrichten.

Voorts is in artikel 19a van de Wp 2000 conform de wens van de NMa een afdwingbare informatieverplichting opgenomen.

In de vierde plaats is op verzoek van de NMa in de toelichting de relatie tussen de *lex silencio* en onderhavig wetsvoorstel nader benoemd. Tot slot hebben de redactionele en tekstuele opmerkingen van de NMa geleid tot diverse redactionele verbeteringen in het voorstel van wet en de memorie van toelichting.

Het ontwerp geeft de IVW met uitzondering van het voorgestelde artikel 46, vijfde lid, van de Spoorwegwet, geen reden tot wezenlijke bezwaren uit een oogpunt van uitvoering en handhaving. De IVW vindt dat de bevoegdheid tot het verlenen van onderhoudscertificaten voor met onderhoud belaste entiteiten niet bij keuringsinstanties dient te berusten, maar

bij de Minister van Verkeer en Waterstaat als nationale veiligheidsinstantie. Deze opmerking heeft geleid tot een aanpassing van het voorgestelde artikel 46, vijfde lid, van de Spoorwegwet, waarbij de visie van de IVW is gevolgd. Artikel 14 bis, vierde lid, van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn maakt het mogelijk de verlening van de bovenbedoelde onderhoudscertificaten bij de nationale veiligheidsinstantie neer te leggen. De diverse overige opmerkingen hebben op onderdelen geleid tot redactionele verbeteringen en verduidelijkingen in zowel het voorstel van wet als in de toelichting.

II ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I, onderdeel A (Artikel 1 van de Spoorwegwet)

De begripsomschrijving van richtlijn 2001/14/EG in de Spoorwegwet is aangepast aan het gewijzigde opschrift van die richtlijn op grond van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.¹

De definitie van «Verdrag», het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (Trb. 1980, 160), ook wel het COTIF genoemd, is in het voorgestelde artikel 1 geschrapt. De Spoorwegwet bevat op basis van de voorgestelde wijzigingen in het onderhavige wetsvoorstel namelijk geen verwijzingen meer naar het COTIF.

Het begrip subsystemen in de Spoorwegwet ziet op subsystemen van structurele aard in de zin van de Interoperabiliteitsrichtlijn. Het betreft hier besturing en seingeving, energie, infrastructuur en rollend materieel.²

Artikel I, onderdeel B (Artikel 6 van de Spoorwegwet)

Het voorgestelde nieuwe derde lid van artikel 6 van de Spoorwegwet brengt de hiërarchie tussen communautaire besluiten en de krachtens het eerste lid van dat artikel vast te stellen regels tot uitdrukking. Indien een communautair voorschrift in een bepaald onderwerp voorziet, kunnen de krachtens artikel 6, eerste lid, vastgestelde regels slechts aanvullend zijn. Er kan bij de communautaire regels naast de Interoperabiliteitsrichtlijn en de daarop gebaseerde TSI's ook gedacht worden aan de Spoorwegveiligheidsrichtlijn en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten. Het voorgestelde nieuwe derde lid van artikel 6 bevat een opdracht aan de materiële wetgever om geen regels vast te stellen die strijdig zijn met geldende communautaire regels. De lagere regelgever beschikt slechts over een aanvullingsbevoegdheid voorzover dat niet strijdig is met de communautaire regels. Het voorgestelde derde lid van artikel 6 van de Spoorwegwet ziet op nieuwe krachtens artikel 6, eerste lid, van de Spoorwegwet vast te stellen regels van basiskwaliteit. De materiële wetgever kan op basis van het voorgestelde derde lid van artikel 6 van de Spoorwegwet alleen nieuwe aanvullende regels voor hetzelfde onderwerp vaststellen voor zover dat niet strijdig is met het communautaire besluit. Artikelen 121 van de Gemeentewet voorziet in een soortgelijke regeling voor gemeentelijke verordeningen. De krachtens artikel 6 van de Spoorwegwet vastgestelde regels die strijdig zijn met besluiten van instellingen van de Europese Unie moeten op basis van de jurisprudentie van het Hof van Justitie expliciet worden aangepast.

Artikel I, onderdeel C (Artikel 7 van de Spoorwegwet)

De eisen van dit artikel behoren ook tot de krachtens artikel 6, eerste lid, vast te stellen regels voor basiskwaliteit. Artikel 7 kan derhalve komen te vervallen.

¹ Zie artikel 30 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

² Zie bijlage II, punt 1, van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

Artikel I, onderdeel D (Artikel 8 van de Spoorwegwet)

Dit artikel bevat het vereiste van een vergunning voor indienststelling voor een nieuwe hoofdspoorweg. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan ingevolge het voorgestelde zesde lid van artikel 8 van de Spoorwegwet ontheffing verlenen van de TSI's met bijbehorende EG-keuringsprocedures bij de verlening van een vergunning voor indienststelling. De ontheffing is alleen mogelijk voor de hoofdspoorwegen die op grond van artikel 1, derde lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn kunnen worden uitgesloten van de uitvoeringsmaatregelen van die richtlijn. Het betreft hier tot de hoofdspoorweginfrastructuur behorende nieuwe lichte spoorwegsysteem en nieuwe spoorwegen voor strikt lokaal gebruik. De Minister van Verkeer en Waterstaat verleent de ontheffing slechts indien voldaan is aan de daartoe bij ministeriële regeling gestelde voorwaarden en beperkingen.

Nederland maakt ook op andere wijze gebruik van bovenbedoelde mogelijkheid van de Interoperabiliteitsrichtlijn. De verplichte toepassing van de TSI's en de EG-keuringsprocedure beperkt zich tot hoofdspoorwegen en geldt dus niet voor lokale spoorwegen en bijzondere spoorwegen. De beperking tot hoofdspoorwegen is de Nederlandse invulling van bijlage I en beschikking nr.1692/96/EG van het Europees parlement en de raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet (PbEG L 228). Op basis van de Interoperabiliteitsrichtlijn is het toepassingsgebied van TSI's ruimer dan het schema van het transeuropese spoorwegnet, zoals opgenomen in de bijlage bij genoemde beschikking.

De verwijzingen naar het goedkeuringscertificaat op grond van het COTIF zijn vervallen. Nederland heeft een verklaring bij het COTIF gedeponneerd, inhoudende de onderdelen met betrekking tot goedkeuringscertificaten van het COTIF voorlopig niet toe te passen. Er zijn bovendien vanwege het ontbreken van technische eisen ingevolge het COTIF ook nog geen goedkeuringscertificaten verleend.

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan op aanvraag op basis van het voorgestelde derde lid toestaan om een toepasselijke TSI geheel of gedeeltelijk buiten toepassing te laten. Hij dient daarbij wel de vereiste procedures van de Interoperabiliteitsrichtlijn toe te passen. De Minister van Verkeer en Waterstaat moet in ieder geval elke beslissing aan de Europese Commissie notificeren en bij die notificatie een informatiedossier voegen met een weergave van de te hanteren alternatieve nationale voorschriften. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in de situaties, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdelen b, d en f, van de Interoperabiliteitsrichtlijn voorafgaande toestemming van de Europese Commissie nodig om geheel of gedeeltelijk af te wijken van een toepasselijke TSI.

Artikel I, onderdeel E (artikel 9 van de Spoorwegwet)

Op basis van het vierde lid gelden bij de beoordeling van de verbetering of vernieuwing dezelfde technische eisen als bij de beoordeling van een nieuwe hoofdspoorweg. De beoordeling op grond van artikel 9 beperkt zich echter tot de verbetering of vernieuwing. De ontheffingsmogelijkheid voor nieuwe lichte spoorwegsysteem en nieuwe spoorwegen voor strikt lokaal gebruik geldt ingevolge het vierde lid ook bij verbetering of vernieuwing van een bestaande hoofdspoorweg.

Artikel I, onderdelen F, G, J en K (artikelen 10, 11, 14 en 15 van de Spoorwegwet)

Deze artikelen kunnen vervallen aangezien de artikelen 39, 40, 41, 43 en 44 op basis van de voorgestelde wijzigingen in het onderhavige wetsvoorstel op alle interoperabiliteitsonderdelen van toepassing zijn.

Artikel I, onderdelen H en I (artikelen 12 en 13 van de Spoorwegwet)

De bovenbedoelde artikelen worden aangepast aan de voorgestelde gewijzigde artikelen 8 en 9 van de Spoorwegwet.

Artikel I, onderdeel L (artikel 16a en 16b van de Spoorwegwet)

De bovenbedoelde artikelen houden verband met de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het voorgestelde artikel 16a betreft de veiligheidsvergunning voor een beheerder van hoofdspoorweginfrastructuur. Artikel 16b betreft het door een beheerder van hoofdspoorweginfrastructuur te houden register van infrastructuurvoorzieningen. Er wordt voor een nadere toelichting verwezen naar paragraaf 7 van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel I, onderdeel M (artikel 17 van de Spoorwegwet)

De concessie voor de beheerder dient op basis van het voorgestelde nieuwe onderdeel c, van artikel 17, van de Spoorwegwet de voorschriften te bevatten voor aanwijzing van de projecten tot wijziging van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur van de beheerder die als verbetering of vernieuwing zijn aan te merken. De beheerder moet op basis van het voorgestelde artikel 9 van de Spoorwegwet hiervoor een informatiedossier bij de Minister van Verkeer en Waterstaat indienen. Het voorgestelde nieuwe vierde lid van artikel 17 van de Spoorwegwet voorkomt onnodige stapeling van de procedures. Indien de Minister van Verkeer en Waterstaat reeds een (nieuwe) vergunning voor indienststelling heeft verleend vanwege de verbetering of vernieuwing behoeft hij geen instemming te verlenen voor de wijziging van de functionele eigenschappen.

Artikel I, onderdeel N (artikel 22 van de Spoorwegwet)

De voorgestelde nieuwe onderdelen van artikel 22, tweede lid, van de Spoorwegwet bevatten twee extra gevallen voor het betreden van een hoofdspoorweg waarvoor geen ontheffing nodig is als bedoeld in het eerste lid van dat artikel. De uitoefening van werkzaamheden aan een spoorvoertuig in opdracht van een houder en van opleidingsactiviteiten zijn veel voorkomende reguliere activiteiten waarvoor een generieke vrijstelling dient te gelden.

Artikel I, onderdelen O en P (artikelen 27 en 32 van de Spoorwegwet)

Het voorgestelde derde lid van artikel 27 van de Spoorwegwet maakt het in de eerste plaats mogelijk om voor spoorwegondernemingen die niet onder de reikwijdte van richtlijn nr. 95/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (PbEG L 143) vallen, het vereiste van een bedrijfsvergunning te schrappen. Er kan in dit verband worden gedacht aan de zogenaamde eigen vervoerders en spoorwegondernemingen die uitsluitend spoorwegdiensten in het stads- of voorstadsverkeer exploiteren. De voorgestelde wijziging van artikel 32 van de Spoorwegwet

maakt het mogelijk dat een spoorwegonderneming zonder bedrijfsvergunning toch een veiligheidsattest krijgt.

Het voorgestelde derde lid maakt het in de tweede plaats mogelijk om voor spoorwegondernemingen die geen spoorwegondernemingen in de zin van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn zijn, het vereiste van een veiligheidsattest te schrappen. Ze moeten daarvoor wel voldoen aan bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen.

Artikel I, onderdeel R (opschrift paragraaf 4 van hoofdstuk III van de Spoorwegwet)

Het gewijzigde opschrift maakt duidelijk dat de bovenbedoelde paragraaf ziet op de interoperabiliteitsonderdelen van alle subsystemen.

Artikel I, onderdeel S (artikel 36 van de Spoorwegwet)

Op basis van het voorgestelde derde lid, onderdeel e, van artikel 36 van de Spoorwegwet worden bij ministeriële regeling algemene eisen gesteld ten behoeve van de verenigbaarheid van spoorvoertuigen met de hoofdspoorweginfrastructuur.

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan op aanvraag op basis van het voorgestelde vierde lid van artikel 36 van de Spoorwegwet toestaan om een toepasselijke TSI geheel of gedeeltelijk buiten toepassing te laten. Hij dient daarbij wel de vereiste procedures van de Interoperabiliteitsrichtlijn toe te passen. De Minister van Verkeer en Waterstaat moet in ieder geval elke beslissing aan de Europese Commissie notificeren en bij die notificatie een informatiedossier voegen met een weergave van de te hanteren alternatieve nationale voorschriften. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in de situaties, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdelen b, d en f, van de Interoperabiliteitsrichtlijn voorafgaande toestemming van de Europese Commissie nodig om geheel of gedeeltelijk af te wijken van een toepasselijke TSI. Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 4.1.4. van het algemeen deel van deze toelichting.

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan op basis van het voorgestelde achtste lid voorschriften en beperkingen stellen aan de vergunning voor indienststelling van spoorvoertuigen. Hiermee kan bijvoorbeeld de inzet van een zware goederentrein op hoofdspoorweginfrastructuur die daarvoor niet geschikt is worden verboden. Het betreft hier specifieke voorschriften en beperkingen ten behoeve van de verenigbaarheid van een specifiek spoorvoertuig met de hoofdspoorweginfrastructuur.

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan ingevolge het voorgestelde tiende lid ontheffing verlenen van de TSI's met bijbehorende EG-keuringsprocedures bij de verlening van een vergunning voor indienststelling. De ontheffing is alleen mogelijk voor de spoorvoertuigen die op grond van artikel 1, derde lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn kunnen worden uitgesloten van de uitvoeringsmaatregelen van die richtlijn. Het betreft hier spoorvoertuigen die speciaal zijn geconstrueerd voor lichte spoorwegsysteem en spoorvoertuigen bestemd voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik. De Minister van Verkeer en Waterstaat verleent de ontheffing slechts indien voldaan is aan de daartoe bij ministeriële regeling gestelde voorwaarden en beperkingen. De voorwaarden en beperkingen variëren al naar gelang medegebruik van hoofdspoorweginfrastructuur met (zware) spoorvoertuigen plaatsvindt.

Artikel I, onderdeel T (artikel 37 van de Spoorwegwet)

De Minister van Verkeer en Waterstaat kent op basis van het voorgestelde zesde lid van artikel 37 van de Spoorwegwet aan spoorvoertuigen die nog niet in het voertuigregister van een andere staat zijn ingeschreven op aanvraag een Europees voertuignummer toe. Het door de Minister van Verkeer en Waterstaat toegekend voertuignummer heeft de landcode voor Nederland. De Spoorwegwet bevat een aantal verplichtingen voor de houder van het spoorvoertuig. De houder van een spoorvoertuig is ingevolge het voorgestelde achtste lid van artikel 37 van de Spoorwegwet degene die als houder in het door de Minister van Verkeer en Waterstaat gehouden voertuigregister is aangewezen.

Artikel I, onderdeel U (artikelen 37a en 37b van de Spoorwegwet)

Het voorgestelde nieuwe artikel 37a van de Spoorwegwet bevat de regeling voor de (aanvullende) vergunning voor indienststelling van typen van spoorvoertuigen.

Het voorgestelde nieuwe artikel 37b van de Spoorwegwet bevat de regeling met betrekking tot de verbetering of vernieuwing bij een spoorvoertuig. De ontheffingsmogelijkheid voor spoorvoertuigen die speciaal zijn geconstrueerd voor lichte spoorwegsystemen en spoorvoertuigen bestemd voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik geldt ingevolge het vierde lid ook voor verbetering of vernieuwing bij een spoorvoertuig.

Artikel I, onderdeel V (artikel 38 van de Spoorwegwet)

Het betreft hier aanpassingen aan het voorgestelde gewijzigde artikel 37 en het voorgestelde nieuwe artikel 37a van de Spoorwegwet.

Artikel I, onderdelen W (artikel 39 van de Spoorwegwet)

Het voorgestelde gewijzigde eerste lid van artikel 39 van de Spoorwegwet maakt duidelijk dat het artikel geldt voor alle interoperabiliteitsonderdelen, dus ook voor de onderdelen van de subsystemen van hoofdspoorweginfrastructuur. De verwijzing naar het goedkeuringscertificaat is geschrapt. Nederland heeft een verklaring bij het OTIF gedeponneerd, inhoudende dat Nederland de onderdelen met betrekking tot goedkeuringscertificaten van het COTIF voorlopig niet toepast. Er zijn bovendien vanwege het ontbreken van technische eisen ingevolge het COTIF ook nog geen goedkeuringscertificaten verleend. Indien Nederland de bovenbedoelde verklaring intrekt geldt er een erkenning van goedkeuringscertificaten voor interoperabiliteitsonderdelen ingevolge het COTIF op grond van artikel 93 en 94 van de Grondwet.

Artikel I, onderdelen X en Y (artikelen 40 en 41 van de Spoorwegwet)

Deze artikelen zijn aangepast aan de vervanging van de interoperabiliteitsrichtlijnen voor het Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele Europese spoorwegsysteem door de Interoperabiliteitsrichtlijn.¹

Artikel I, onderdeel Z (artikel 42 van de Spoorwegwet)

Het voorgestelde eerste lid van artikel 42 van de Spoorwegwet betreft een aanpassing aan het voorgestelde gewijzigde artikel 37 van de Spoorwegwet. Het voorgestelde tweede lid betreft een aanpassing aan de intrekking van de interoperabiliteitsrichtlijnen voor het Europese hoge-

¹ Zie artikel 40 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

snelspoorwegstelsel en het conventionele Europese spoorwegstelsel met ingang van 19 juli 2010 en vervanging van die richtlijnen door de Interoperabiliteitsrichtlijn.¹

Artikel I, onderdeel AA (artikel 43 van de Spoorwegwet)

Het bovenbedoelde artikel is aangepast aan de intrekking van de interoperabiliteitsrichtlijnen voor het Europese hogesnelheidsspoorwegstelsel en het conventionele Europese spoorwegstelsel met ingang van 19 juli 2010 en de vervanging van die richtlijnen door de Interoperabiliteitsrichtlijn.² Het verzuim in het eerste lid van dit artikel kan worden hersteld door de vereiste aanpassing van het interoperabiliteitsonderdeel zodat het voldoet aan artikel 40 of de intrekking van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik door de fabrikant of zijn in Nederland gevestigde gemachtigde. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan indien het gevorderde herstel uitblijft ingevolge artikel 76, eerste lid, een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom opleggen en/of de maatregelen in het tweede lid van dit artikel nemen.

Artikel I, onderdeel BB (artikel 44 van de Spoorwegwet)

Dit artikel is aangepast aan de intrekking van de interoperabiliteitsrichtlijnen voor het Europese hogesnelheidsspoorwegstelsel en het conventionele Europese spoorwegstelsel met ingang van 19 juli 2010 en vervanging van die richtlijnen door de Interoperabiliteitsrichtlijn.³

Artikel I, onderdeel CC (artikel 45 van de Spoorwegwet)

Het eerste en tweede lid kunnen gezien het voorgestelde nieuwe artikel 37a van de Spoorwegwet vervallen. De procedure met betrekking tot de verbetering en vernieuwing van een subsysteem van een spoorvoertuig voorziet in een sluitende regeling. Het derde lid kan gezien het voorgestelde gewijzigde derde lid van artikel 36 van de Spoorwegwet worden geschrapt.

Artikel I, onderdeel DD (artikelen 46 en 47 van de Spoorwegwet)

Het voorgestelde artikel 46 van de Spoorwegwet bevat de implementatie van richtlijn 2008/110/EG. Er wordt voor een nadere toelichting verwezen naar paragraaf 5 van het algemeen deel van deze toelichting. Het voorgestelde artikel 47 van de Spoorwegwet betreft het onderhoud en de exploitatie van spoorvoertuigen. Er wordt voor een nadere toelichting verwezen naar paragraaf 4.2.7 van het algemeen deel van de toelichting.

Artikel I, onderdeel EE (artikel 48 van de Spoorwegwet)

Het voorgestelde derde lid van artikel 48 van de Spoorwegwet bevat een wederzijdse erkenningclausule. Een werkplaats met een gelijkwaardige erkenning uit een andere EU-lidstaat of van een andere staat die geen lidstaat is kan ook in en buiten Nederland werkzaamheden verrichten aan spoorvoertuigen met de landcode voor Nederland in het Europees voertuignummer.

Artikel I, onderdeel FF (artikel 49 van de Spoorwegwet)

Het voorgestelde nieuwe onderdeel d van artikel 49 van de Spoorwegwet biedt de grondslag voor vakbekwaamheidseisen voor de machinistenvergunning respectievelijk het bevoegdheidsbewijs.

¹ Zie artikel 40 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

² Zie artikel 40 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

³ Zie artikel 40 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

Artikel I, onderdeel GG (artikel 50 van de Spoorwegwet)

Het voorgestelde gewijzigde eerste lid bevat de erkenning van een geldige machinistenvergunning die in andere EU-lidstaat is verleend. De toetsing van de lichamelijke en bedrijfspsychologische geschiktheid en van de algemene kennis is een verantwoordelijkheid van de nationale veiligheidsinstantie van die andere lidstaat. Een machinist die beschikt over een geldige in een andere EU-lidstaat afgegeven machinistenvergunning hoeft niet te beschikken over de vereiste beoordelingen van bekwaamheid en verklaringen van medische en bedrijfspsychologische geschiktheid als bedoeld in artikel 50, eerste lid, van de Spoorwegwet.

Artikel I, onderdeel JJ (artikel 53 van de Spoorwegwet)

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op basis van het voorgestelde derde lid de mogelijkheid om de inzet van een machinist die volgens hem een ernstige bedreiging vormt voor het hoofdspoorwegsysteem voor bepaalde of voor onbepaalde tijd in Nederland te verbieden. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan deze maatregel ook nemen tegen machinisten met een geldige machinistenvergunning uit een andere EU-lidstaat. De Minister van Verkeer en Waterstaat moet wel de Europese Commissie en de nationale veiligheidsinstanties van de andere EU-lidstaten op de hoogte brengen.¹ De Europese Commissie beslecht een meningsverschil over de maatregel tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en een andere nationale veiligheidsinstantie. De Europese Commissie bepaalt of de maatregel moet worden gewijzigd of ingetrokken dan wel gehandhaafd kan worden.²

Artikel I, onderdeel LL (artikel 61 van de Spoorwegwet)

Het tweede lid wordt op basis van de voorgestelde wijziging in lijn gebracht met het eerste en derde lid. Subdelegatie is op basis van de voorgestelde wijziging van het tweede lid ook mogelijk voor de prioriteitscriteria bij de capaciteitsverdeling op overbelast verklaarde hoofdspoorweginfrastructuur. Het kabinet wil in het geval van overbelast verklaarde hoofdspoorweginfrastructuur het zogenaamd streekgewestelijk openbaar vervoer en het nationaal openbaar vervoer, voorrang geven boven het goederenvervoer. De voorrangpositie moet niet leiden tot onoverkomelijke problemen voor het goederenvervoer. De subdelegatie maakt het mogelijk om bij ministeriële regeling baanvakken aan te wijzen waar het goederenvervoer voorrang heeft boven het streekgewestelijke openbaar vervoer en het nationaal openbaar vervoer. De vaststelling bij ministeriële regeling maakt het mogelijk om snel op actuele en acute situaties in te spelen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat zal een voordracht tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur doen om het bovenstaande te realiseren. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal ingevolge artikel 61, vierde lid, van de Spoorwegwet het ontwerp tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur voorhangen bij de beide kamers der Staten-Generaal. Het voornemen tot de onderhavige wijziging van de Spoorwegwet en tot de bovenbedoelde wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur is vermeld in «Spoor in beweging», het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het eindrapport van de evaluatie van de spoorwetgeving (blz. 22 en 23).

¹ Zie artikel 29, vierde lid, van de Machinistenrichtlijn.

² Zie artikel 29, vijfde lid, van de Machinistenrichtlijn.

Artikel I, onderdeel MM (artikel 77 van de Spoorwegwet)

De wijziging van de beboetbare feiten hangt samen met de introductie van de (aanvullende) vergunning tot indienststelling en de inschrijfplicht voor spoorvoertuigen. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan een bestuurlijke boete opleggen voor gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur met een spoorvoertuig waarvoor niet aan de bovenbedoelde verplichtingen is voldaan. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan op basis van de voorgestelde wijzigingen tevens een bestuurlijke boete opleggen bij gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur met een verbeterd of vernieuwd spoorvoertuig, indien niet voldaan is aan de informatieplicht en de eventuele vergunningplicht voor de verbetering of vernieuwing.

Artikel I, onderdeel NN (artikel 80 van de Spoorwegwet)

De bestuurlijke boete voor overtreding van het verbod, bedoeld in artikel 33, zevende lid, van de Spoorwegwet is overeenkomstig artikel 5:46, eerste lid, van de Awb, ook gemaximeerd. Er geldt voor de beboetbare overtredingen van de voertuigverplichtingen eenzelfde bedrag van de bestuurlijke boete die de Minister van Verkeer en Waterstaat ten hoogste kan opleggen. De voorgestelde hoogte van de maximale bestuurlijke boete voor overtreding van voertuigverplichtingen ondergaat geen wijziging.

Artikel I, onderdeel OO (artikel 87 van de Spoorwegwet)

Het betreft hier een aanpassing aan de gewijzigde nummering van artikel 51 van de Spoorwegwet.

Artikel I, onderdeel PP (artikel 91 van de Spoorwegwet)

De voorgestelde wijziging van artikel 91 van de Spoorwegwet stelt buiten twijfel dat het mogelijk is om ook een tarief te vorderen voor de inschrijving in het Nederlands voertuigregister of van een wijziging van die inschrijving.

Artikel I, onderdeel QQ (artikel 92 van de Spoorwegwet)

Artikel 92 van de Spoorwegwet heeft nu ook betrekking op de wijzigingen van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn, de Machinistenrichtlijn en de Interoperabiliteitsrichtlijn. Het tweede lid kan komen te vervallen aangezien die nu in het voorgestelde artikel 8, derde lid, en artikel 36, vijfde lid, van de Spoorwegwet is verwerkt.

Artikel I, onderdeel RR (artikel 93 van de Spoorwegwet)

Het voorgestelde eerste lid van artikel 93 van de Spoorwegwet bevat een onderscheid tussen aangemelde instanties en andere keuringsinstanties. De aangemelde instanties zijn bevoegd tot het verrichten van de EG-keuringen van nieuwe subsystemen van structurele aard, bedoeld in de Interoperabiliteitsrichtlijn. De aangemelde instanties die de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangewezen zijn ook keuringsinstanties. De keuringsinstanties die niet als aangemelde instantie zijn aangewezen zijn niet bevoegd tot het verrichten van de bovenbedoelde EG-keuringen. Alle keuringsinstanties zijn ingevolge het voorgestelde eerste lid bevoegd tot de toetsing van de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de hoofdspoorweginfrastructuur en de toetsing van een verbetering of vernieuwing bij hoofdspoorweginfrastructuur of een spoorvoertuig.

De voorgestelde wijzigingen in het tweede, vierde en zesde lid vloeien voort uit de vervanging van interoperabiliteitsrichtlijnen voor het Euro-

pese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele Europese spoorwegsysteem door de Interoperabiliteitsrichtlijn.¹

Artikel I, onderdeel SS (artikel 122 van de Spoorwegwet)

De spoorvoertuigen die in overeenstemming met de daarvoor geldende voorschriften op 31 december 2004 konden worden gebruikt op hoofdspoorweginfrastructuur zullen krachtens het voorgestelde tweede lid van artikel 36 van de Spoorwegwet worden aangewezen. Dit betekent dat voor de bovenbedoelde spoorvoertuigen niet het vereiste van de vergunning voor indienststelling geldt. Het tweede lid van artikel 122 van de Spoorwegwet kan derhalve vervallen. Een redelijke uitleg brengt met zich mee dat het huidig overgangsrecht alleen van toepassing is zolang er geen verbetering of vernieuwing van de subsystemen van het spoorvoertuig heeft plaatsgevonden. De procedure bij verbetering of vernieuwing van een spoorvoertuig geldt derhalve ook voor de spoorvoertuigen die thans onder de reikwijdte van het overgangsrecht in het tweede lid van artikel 122 van de Spoorwegwet vallen.

Artikel II, onderdeel B (artikel 2 van de Wp 2000)

De Wp 2000 is ingevolge het voorgestelde nieuwe derde lid voor wat betreft de onderdelen ter uitvoering van verordening nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (*PbEU L 315*) (hierna: Verordening passagiersrechten spoor) ook van toepassing op het besloten vervoer per trein.

Artikel II, onderdeel C (artikel 19 van de Wp 2000)

Het voorgestelde gewijzigde derde lid bevat de vrijstelling van de concessieplicht voor grensoverschrijdend personenvervoer waarbij slechts één station in Nederland wordt aangedaan. Het voorgestelde vijfde lid brengt tot uitdrukking dat het bij de verstoring van het economisch evenwicht niet alleen gaat om de concessies voor het vervoer per spoor, maar tevens om de multimodale vervoerconcessies van een spoorwegonderneming. De verboden en de daarbij geldende procedures bij de NMa voor voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer gelden op basis van het voorgestelde derde lid van artikel 57 van de Spoorwegwet en het achtste lid van artikel 19 van de Wp 2000 ook bij wijzigingen van een bestaande dienst van grensoverschrijdend personenvervoer.

Artikel II, onderdeel D (artikel 19a van de Wp 2000)

De mededeling door de NMa ingevolge het voorgestelde eerste lid heeft ten doel om de betrokken concessiehouders en concessieverleners en de beheerder in staat te stellen een aanvraag in te dienen voor een beoordeling van het hoofddoel van het voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer of van de gevolgen voor het economisch evenwicht van één of meer bestaande concessies.

De NMa beoordeelt ingevolge het voorgestelde tweede lid alleen op aanvraag het hoofddoel of de gevolgen voor het economisch evenwicht van een of een concessies van een spoorwegonderneming. De NMa verricht de beoordeling niet ambtshalve. De NMa kan op basis van het voorgestelde derde lid de verstrekking van de inlichtingen vorderen en de inzage in zakelijke documenten en gegevens die zij redelijkerwijs nodig heeft voor de behandeling van een aanvraag. Een ieder moet aan een bovenbedoelde vordering van de NMa meewerken met uitzondering van degenen die uit hoofde van ambt, beroep of wettelijk voorschrift verplicht

¹ Zie artikel 40 van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

zijn tot geheimhouding voor zover dit uit hun geheimhoudingsplicht voortvloeit. De NMa beschikt op basis van het voorgestelde nieuwe tweede lid van artikel 93 van de Wp 2000 over de bevoegdheid tot het opleggen van een dwangsom ter handhaving van de bovenbedoelde medewerkingsplicht.

De termijn van acht weken voor de NMa voor een beslissing op een bovenbedoelde aanvraag vangt op basis van het voorgestelde vijfde lid aan op het tijdstip waarop zij de benodigde gegevens en bescheiden heeft ontvangen.

De inwerkingtreding van het bij koninklijke boodschap van 5 september 2008 ingediende voorstel van wet tot implementatie van Europese regelgeving betreffende het verkeer van diensten op de interne markt (Dienstenwet) (Kamerstukken II 2007/08, 31 579, nrs. 1–2) heeft geen gevolgen bij overschrijding van de bovenbedoelde termijn. De voorgestelde nieuwe paragraaf 4.1.3.3 van de Awb is op basis van artikel 28 van het bovenbedoelde wetsvoorstel van toepassing tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald. Op basis van de voorgestelde nieuwe paragraaf 4.1.3.3 van de Awb is een gevraagde beschikking indien niet tijdig op de aanvraag is beslist van rechtswege gegeven (*lex silencio positivo*). De Dienstenwet is op basis van artikel 2, derde lid, van het bovenbedoelde wetsvoorstel, o.a. niet van toepassing op diensten die onder de werkingssfeer van titel V van het EG-verdrag vallen. De diensten op het gebied van het grensoverschrijdend vervoer van passagiers per trein vallen onder de werkingssfeer van titel V van het EG-verdrag.

De nieuwe paragraaf 4.1.3.2 van de Awb die de de dwangsom bij niet tijdig beslissen regelt, is ook van toepassing op de beschikkingen van de NMa op een aanvraag voor beoordeling van het voorgenomen grensoverschrijdend passagiersvervoer per trein. De NMa is bij een niet tijdige beslissing op de aanvraag, ingevolge het nieuwe artikel 4:17 van de Awb een dwangsom verschuldigd aan de aanvrager indien die de NMa schriftelijk in gebreke heeft gesteld. De NMa is op basis van het zesde lid van het nieuwe artikel 4:17 van de Awb geen dwangsom verschuldigd indien:

- a. zij onredelijk laat in gebreke is gesteld;
- b. de aanvrager geen belanghebbende is, of
- c. de aanvraag kennelijk niet-ontvankelijk of kennelijk ongegrond is.

De NMa legt ingevolge het voorgestelde zevende lid, bij een beschikking op een aanvraag naar de beoordeling van de gevolgen van het economisch evenwicht van bestaande concessies van spoorwagondernemingen, de eventuele beperkingen op die nodig zijn om te voorkomen dat dat evenwicht in gedrang komt. De eventuele beperkingen zorgen ervoor dat het economisch evenwicht van de een of meer betrokken concessies van een spoorwagonderneming niet in het gedrang komt. Er is daarmee voldaan aan het vereiste van het voorgestelde nieuwe vijfde lid, onderdeel b, van artikel 19 van de Wp 2000. Het betreft hier een van de voorwaarden voor vrijstelling van de concessieplicht.

De Minister van Verkeer en Waterstaat beperkt ingevolge het achtste lid het cabotagevervoer op het traject waarvoor de concessie van HSA beheer N.V. met aanvangsdatum 1 juli 2009 van toepassing is. De bevoegdheid berust bij de Minister van Verkeer en Waterstaat omdat daaraan geen onderzoek van NMa voorafgaat. De bevoegdheid van de NMa tot de beoordeling van het economisch evenwicht en het opleggen van beperkingen ter voorkoming van het in gedrang komen van dat evenwicht geldt op basis van het voorgestelde negende lid geldt niet voor het vervoer op het traject van de concessie van HSA beheer N.V.

Artikel II, onderdeel E (artikel 87 van de Wp 2000)

De voorgestelde wijzigingen van het eerste lid van dit artikel maken duidelijk dat de toezichthouders door de Minister van Verkeer en Waterstaat worden aangewezen tenzij het concessies betreft die door decentrale overheden zijn verleend.

De Minister van Verkeer en Waterstaat wijst op basis van het voorgestelde nieuwe vierde lid van dit artikel de toezichthouders aan voor de Verordening passagiersrechten spoor.

Artikel II, onderdeel F (artikel 93 van de Wp 2000)

De Minister van Verkeer en Waterstaat is op basis van het gewijzigde eerste lid de handhavende instantie voor de Verordening passagiersrechten spoor. De hiermee gemoeide werkzaamheden zullen binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat worden uitgeoefend door de IVW. Het Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat zal hiertoe worden gewijzigd.

Het voorgestelde nieuwe tweede lid voorziet in de bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot toepassing van bestuursdwang ter handhaving van de Verordening passagiersrechten spoor. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan ingevolge artikel 5:32 van de Awb ook een dwangsom opleggen ter handhaving van de Verordening passagiersrechten spoor.

Het voorgestelde nieuwe derde lid van dit artikel bevat de bevoegdheid voor de NMa tot het opleggen van een dwangsom ter handhaving van de verplichting om haar inlichtingen te verstrekken of inzage te geven.

Artikel II, onderdeel G (artikel 105 van de Wp 2000)

De rechtbank te Rotterdam is ingevolge de voorgestelde wijziging van het tweede lid van dit artikel ook bevoegd voor een beschikking op de aanvraag voor de beoordeling van voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer. Er geldt voor het bovenbedoelde besluit dezelfde rechtsgang als voor de andere besluiten die de NMa op grond van de Wp 2000 neemt.

Artikel III (Wet op de economische delicten)

De volgende overtredingen van de Spoorwegwet zijn op grond van de voorgestelde wijzigingen van de Wet op de economische delicten (hierna: WED) ook economische delicten:

- a. het gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur met een spoorvoertuig zonder vergunning voor indienststelling;
- b. het gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur zonder volledige inschrijving in het door de Minister van Verkeer en Waterstaat gehouden voertuigregister of in het voertuigregister van een andere staat, en
- c. de ingebruikname van een verbeterd of vernieuwd spoorvoertuig zonder het indienen van een informatiedossier en in voorkomend geval de vereiste (nieuwe) (aanvullende) vergunning voor indienststelling.

Het verrichten van openbaar vervoer in strijd met de beperkingen van de NMa ter voorkoming van de verstoring van het economisch evenwicht van een of meer concessies of van de Minister van Verkeer en Waterstaat op het traject van de concessie van HSA beheer N.V. is ingevolge de voorgestelde wijzigingen van de WED een economisch delict.

Artikel IV (overgangsrecht)

Het bovenbedoelde artikel bevat overgangsrecht voor hoofdspoorweginfrastructuur die na 31 december 2004 en voor de inwerkingtreding van deze wet in dienst is gesteld. De nieuwe krachtens artikel 6, eerste lid, van de Spoorwegwet vast te stellen regels van basiskwaliteit zijn niet verplicht voor de hoofdspoorweginfrastructuur die voldoet aan de huidige regels voor basiskwaliteit. De bovenbedoelde hoofdspoorweginfrastructuur behoeft dus niet verplicht te worden aangepast aan de nieuwe regels voor basiskwaliteit. Artikel 121 van de Spoorwegwet voorziet in overgangsrecht voor hoofdspoorweginfrastructuur die voor 1 januari 2005 in gebruik is genomen en voldoet aan de op 31 december 2004 daarvoor geldende voorschriften. De hoofdspoorweginfrastructuur, bedoeld in artikel 121 van de Spoorwegwet wordt geacht in overeenstemming te zijn met artikel 6, eerste lid, van de Spoorwegwet.

Artikel V (inwerkingtredeingsbepaling)

De verschillende tijdstippen van inwerkingtreding worden met name voorgesteld in verband met de gefaseerde invoering van de Machinistenrichtlijn. De verplichting voor een machinist om te beschikken over een geldige machinistenvergunning en een geldig bevoegdheidsbewijs gaat op een later nader te bepalen tijdstip in.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Richtlijn nr. 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 (PbEU L 315) tot wijziging van richtlijn 91/440/EEG van de raad betreffende de ontwikkeling van spoorwegen in de gemeenschap en van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur.

Artikel	Geïmplementeerd implementatie	Beleidsruimte	Toelichting invulling beleidsruimte
1, eerste lid	Geen implementatie.	Transitovervoer wel/niet uitzonderen.	Nederland kent geen beperkingen voor transitovervoer.
1, tweede lid	Artikel 57, eerste lid, van de Spoorwegwet en artikel 19, derde lid, van de Wp 2000.	–	
1, derde lid	Artikel 57 van de Spoorwegwet en artikel 19 van de Wp 2000.	–	
1, vierde lid	Geen implementatie.	Transitovervoer wel/niet uitzonderen.	Nederland kent geen beperkingen voor transitovervoer.
1, vijfde, zesde en zevende lid	Artikel 57, eerste lid, van de Spoorwegwet en artikel 19, derde lid, van de Wp 2000.	–	
1, achtste lid (artikel 10, leden 3bis tot en met 3 quinquies van rl 91/440/EEG)	Artikel 57 van de Spoorwegwet, artikelen 19 en 19a van de Wp 2000, ministeriële regeling ex artikel 19, zesde en zevende lid, van de Wp 2000.	Nadere invulling criteria voor hoofddoel en in gedrang komen van het economisch evenwicht van bestaande concessies.	Zie artikel 19, zesde en zevende lid, en par 2.2.2 van het algemeen deel van de toelichting
1, achtste lid (artikel 10, lid 3, sexties van rl 91/440/EEG)	Geen implementatie, huidig artikel 105 van de Wp 2000 is voldoende.	–	–
1, achtste lid (artikel 10, lid 3 septies van rl 91/440/EEG)	Geen implementatie.	Wel/geen heffing voor compensatie van openbare-dienstverplichtingen.	Nederland wil geen extra heffingen voor personenvervoer per trein.
1, negende tot en met twaalfde lid	Geen implementatie, feitelijke handelingen van de Europese Commissie en procedures communautaire besluitvorming.	–	
1, dertiende lid	Geen implementatie, alleen van belang voor Cyprus en Malta.	–	
2, eerste en tweede lid	Geen implementatie.	Transitovervoer wel/niet uitzonderen.	Nederland kent geen beperkingen voor transitovervoer.
2, derde lid	Artikel 57, derde tot en met vijfde lid, van de Spoorwegwet.	–	
2, vierde lid	Geen verdere implementatie, huidig artikel 60 van de Spoorwegwet is voldoende.	–	
2, vijfde lid	Geen verdere implementatie, huidig hoofdstuk 2 van de Mededingingswet is voldoende.	–	
2, zesde en zevende lid	Geen implementatie, procedures voor communautaire besluitvorming.	–	

Artikel	Geïmplementeerd implementatie	Beleidsruimte	Toelichting invulling beleidsruimte
2, achtste lid	Geen implementatie alleen van belang voor Cyprus en Malta-		
3	Geen implementatie, bevat implementatie- en notificatieplicht.	-	
4	Geen implementatie, bevat inwerkingtredingsbepaling.	-	
5	Geen implementatie, bevat adressaatbepaling.	-	

Richtlijn nr. 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PbEU L 315).

Artikel	Geïmplementeerd in/geen implementatie	Beleidsruimte	Toelichting invulling beleidsruimte
1	Geen implementatie, bevat doelstelling.	-	
2 eerste en tweede lid	Artikel 50, tweede lid en artikel 53, tweede lid, van de Spoorwegwet.	-	
2, derde lid	Artikelen 50, eerste en tweede lid, en 53, tweede lid, van de Spoorwegwet en Besluit spoorwegpersoneel.	Vrijstellingsmogelijkheid voor bepaalde machinisten.	Nederland maakt gebruik van de vrijstellingsmogelijkheden door alleen toepassing op hoofdspoorweginfrastructuur en vrijstelling van een machinistenvergunning en van een bevoegdheidsbewijs.
3	Artikel 1 van de Spoorwegwet.	-	
4, eerste lid, en bijlage I	Artikelen 50, tweede lid, 51a, zesde lid, en artikel 53, derde lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling spoorwegpersoneel.	-	
4, tweede lid	Geen implementatie.	Beperkte mogelijkheid om te rijden zonder bevoegdheidsbewijs.	Nederland maakt vanwege geringe praktische betekenis geen gebruik van deze mogelijkheid.
4, derde en vierde lid	Artikel 51a, zevende lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling spoorwegpersoneel.	-	
5	Artikel 51a, zesde lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling spoorwegpersoneel.	-	
6, eerste lid	Artikel 51a, eerste lid, van de Spoorwegwet.	-	
6, tweede lid	Artikel 51a, derde en zevende lid, van de Spoorwegwet, en Besluit/Regeling spoorwegpersoneel.	-	

Artikel	Geïmplementeerd in/geen implementatie	Beleidsruimte	Toelichting invulling beleidsruimte
7, eerste lid, artikel 9, tweede lid, tweede volzin	Artikel 50, eerste lid, van de Spoorwegwet.	-	
7, tweede lid	Artikel 51a, zevende lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling spoorwegpersoneel.	-	
8	Geen implementatie, Nederland grenst alleen aan EU-lidstaten.	-	
9, eerste lid, tweede lid, eerste volzin, 10, 11 en bijlagen II en IV	Artikelen 49, eerste lid, 51a, eerste en zevende lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling Spoorwegpersoneel.	-	
12, 13, eerste en tweede lid, en bijlagen V en VI	Artikel 51a, derde en zesde lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling spoorwegpersoneel.	-	
14	Artikel 51a, zevende lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling Spoorwegpersoneel.	-	
15	Artikel 51a, zevende lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling Spoorwegpersoneel.	-	
16 en bijlage VII	Artikelen 50, derde lid, 51a, vijfde en zevende lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling Spoorwegpersoneel.	-	
17	Artikel 51a, zesde en zevende lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling spoorwegpersoneel.	-	
18	Artikel 53, eerste en tweede lid, van de Spoorwegwet	-	
19	Artikelen 51a, eerste en tweede lid, en 53, derde lid, van de Spoorwegwet.	-	
20	Artikelen 50, eerste en derde lid, 51b, eerste en derde lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling spoorwegpersoneel.	-	
21	Geen verdere implementatie. De artikelen 7:1 en 8:1, eerste lid, van de Awb zijn voldoende.	-	
22, eerste lid	Geen implementatie, feitelijke handeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat (IVW).	-	
22, tweede tot en met vijfde lid	Artikel 51a, vierde en zevende lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling spoorwegpersoneel.	-	
22, zesde lid	Geen implementatie, het betreft een verplichting van het Europees spoorwegbureau.	-	

Artikel	Geïmplementeerd in/geen implementatie	Beleidsruimte	Toelichting invulling beleidsruimte
23, eerste tot en met derde lid, vijfde en zesde lid en bijlage III	Artikelen 51a, zevende lid, en 51b, eerste en derde lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling spoorwegpersoneel.	–	
23, vierde lid	Artikel 51b, tweede lid, van de Spoorwegwet.	–	
23, zevende lid	Artikel 50, eerste lid, van de Spoorwegwet.	–	
23, achtste lid	Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen.	–	
24, eerste lid	Collectieve overeenkomst spoorsector.	–	
24, tweede lid	Geen implementatie, betreft verplichting van Europees Spoorwegbureau.	–	
25	Artikel 50, eerste lid, van de Spoorwegwet en Mandaatsbesluit Minister van Verkeer en Waterstaat.	–	
26 en 27	Geen implementatie, betreft feitelijke handelingen van Minister van Verkeer en Waterstaat.	–	
28	Geen implementatie, betreft verplichting van Europees Spoorwegbureau.	–	
29	Artikel 51a, tweede en zevende lid, en artikel 53, derde lid, van de Spoorwegwet en Besluit/Regeling spoorwegpersoneel.	–	
30	Artikelen 76 en 77 van de Spoorwegwet en artikel 1, onder 4°, van de WED.	–	
31	Geen implementatie, betreft procedure communautaire besluitvorming.	–	
32	Geen implementatie, betreft comitologiecomité en procedure comitologiebesluiten.	–	
33 en 34	Geen implementatie, betreft verplichtingen van Europees spoorwegbureau.	–	
35	Geen implementatie, betreft feitelijke handeling Minister van Verkeer en Waterstaat en Europees Spoorwegbureau.	–	
36	Geen implementatie, betreft implementatieverplichting.	–	
37	Artikel V en KB inwerkingtreding.	–	
38	Geen implementatie, betreft inwerkingtredingsbepaling.	–	
39	Geen implementatie, betreft adressaatbepaling.	–	

Richtlijn nr. 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU L 191)

Artikel	Geïmplementeerd in/geen implementatie	Beleidsruimte	Toelichting invulling beleidsruimte
1, eerste en tweede vierde lid	Geen implementatie, doelstellingen van richtlijn.	–	
1, derde lid	Artikelen 8, eerste en zesde lid, en artikel 36, tiende lid, van de Spoorwegwet, Regeling hoofdspoorweginfrastructuur en Regeling keuring spoorvoertuigen.	Vrijstellingsmogelijkheid van uitvoeringsmaatregelen richtlijn.	Nederland stelt de uitvoeringsmaatregelen van de richtlijn alleen verplicht voor hoofdspoorwegsyste- men. Binnen de categorie hoofd- spoorwegen zijn vrijstellingen mogelijk.
2 en bijlagen I en II	Artikel 1 van de Spoorwegwet	–	
3	Geen implementatie, bevat verkorte inhoudsopgave en samenhang met andere relevante communautaire bepalingen.	–	
4, eerste lid, en bijlage III	Artikel 47, derde lid, van de Spoorwegwet.	–	
4, tweede lid	Geen implementatie, bevat voorschriften voor te nemen communautaire besluiten.	–	
5 tot en met 7	Geen implementatie, ziet op inhoud en procedure totstandkoming Europese TSI's.	–	
8	Artikelen 8, eerste lid, 9, derde lid, 36, eerste lid, 37b, derde lid, 46, zevende lid en 47, eerste en tweede lid, van de Spoorwegwet.	–	
9	Artikelen 8, derde lid, 9, vierde lid, 36, vierde lid, en 37b, vierde lid, van de Spoorwegwet.	Het is mogelijk om in een aantal gevallen een TSI geheel of gedeeltelijk niet toe te passen.	Nederland maakt maximaal gebruik van de afwijkingsmogelijkheden.
10, 11 en bijlage IV	Artikel 39 van de Spoorwegwet.	–	
12	Geen implementatie, ziet op wijziging van Europese specificaties en TSI's.	–	
13, eerste tot en met vierde lid	Artikelen 40, 41 en 42, tweede id, van de Spoorwegwet en AMvB ex artikel 41 van de Spoorwegwet.	–	
13, vijfde lid	Artikel 43 van de Spoorwegwet.	–	
14	Artikel 44 van de Spoorwegwet.	–	
15	Artikelen 8, eerste en tweede lid, artikel 36, eerste en derde lid, 46, zevende lid, 47, eerste lid, van de Spoorwegwet, Regeling hoofdspoorweginfrastructuur en Regeling keuring spoorvoertuigen.	–	
16	Artikelen 8, vierde lid, en 36, zesde lid, van de Spoorwegwet.	–	

Artikel	Geïmplementeerd in/geen implementatie	Beleidsruimte	Toelichting invulling beleidsruimte
17	Artikelen 8, tweede lid, onderdelen a en b, 9, vierde lid, 36, derde lid, onderdelen a en b, en 37b, vierde lid, van de Spoorwegwet, Regeling hoofdspoorweg-infrastructuur en Regeling keuring spoorvoertuigen.	–	
18 en bijlagen V en VI	Artikelen 8, vierde lid, 12, eerste en tweede lid, 13, 36, zesde lid, 38, eerste en tweede lid, artikel 42, eerste lid, en 93, vierde en zesde lid, van de Spoorwegwet.	–	
19	Geen implementatie, betreft feitelijke handeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat.	–	
20	Artikelen 9 en 37b van de Spoorwegwet.	–	
21, eerste tot en met derde lid	Artikel 36 van de Spoorwegwet.	–	
21, vierde lid	Artikel 37a, eerste lid, van de Spoorwegwet.	–	
21, vijfde lid	Artikel 36, vijfde lid, van de Spoorwegwet.	–	
21, zesde lid, eerste volzin	Artikel 36 van de Spoorwegwet.	–	
21, zesde lid, tweede volzin	Artikel 36, achtste lid, van de Spoorwegwet.	–	
21, zevende tot en met negende lid	Artikel 3:46 van de Awb, artikel 38, vierde en vijfde lid, van de Spoorwegwet en Besluit keuring spoorvoertuigen/Regeling keuring spoorvoertuigen.	–	
21, tiende lid	Geen implementatie, betreft verplichting van Europees spoorwegbureau.	–	
21, elfde lid	Artikel 36, vijfde lid, van de Spoorwegwet	Nationale voorschriften kunnen internationale overeenkomsten bevatten met niet EU-lidstaten	Mogelijkheid is voor Nederland van belang voor spoorverkeer met Zwitserland.
21, twaalfde lid	Artikel 36, tweede lid, van de Spoorwegwet en Besluit keuring spoorvoertuigen.	–	
21, dertiende lid	Artikel 38, vierde lid, van de Spoorwegwet en Besluit keuring spoorvoertuigen/Regeling keuring spoorvoertuigen. Lidstaten mogen vergunningen verlenen voor series van spoorvoertuigen. Nederland zal van deze mogelijkheid gebruik maken in verband met de (administratieve) lasten bedrijfsleven	–	

Artikel	Geïmplementeerd in/geen implementatie	Beleidsruimte	Toelichting invulling beleidsruimte
21, veertiende lid	Artikelen 46, zevende lid, en 47, eerste en derde lid, van de Spoorwegwet. Lidstaten mogen naast de vergunning voor indienstelling ook andere eisen stellen aan exploitatie van spoorvoertuigen. Nederland maakt gebruik van deze mogelijkheid door eisen te stellen aan exploitatie en onderhoud.		
22 en 24	Artikel 36, derde lid, van de Spoorwegwet en Regeling keuring spoorvoertuigen.	-	
23 en 25	Artikel 36, vijfde lid, van de Spoorwegwet en Regeling keuring spoorvoertuigen.	-	
26	Artikel 37a van de Spoorwegwet en Regeling keuring spoorvoertuigen.	-	
27 en bijlage VII	Artikel 36, derde lid, van de Spoorwegwet en Regeling keuring spoorvoertuigen.	-	
28, eerste tot en met derde lid, en bijlage VIII	Artikel 93, eerste, tweede en zesde lid, van de Spoorwegwet en Regeling eisen keuringsinstanties Spoorwegwet.	-	
28, vierde tot en met zesde lid	Geen implementatie, betreft taken van de Europese Commissie.	-	
29 en 30	Geen implementatie, betreft taken en besluitvormingsprocedure comitologiecomité.	-	
31	Geen implementatie, betreft werkprogramma van de Europese Commissie.	-	
32	Artikel 37 van de Spoorwegwet en regeling ex artikel 37, vierde lid, van de Spoorwegwet.	-	
33	Geen implementatie, betreft feitelijke handeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat.	-	
34	Geen implementatie, betreft verplichting voor Europees Spoorwegbureau.	-	
35	Artikel 16b, eerste lid, van de Spoorwegwet.	-	
36	Geen implementatie, betreft verplichting voor Europees Spoorwegbureau	-	
37	Geen verdere implementatie, de artikelen 3:46 en 3:47 van de Awb zijn voldoende.	-	
38	Geen implementatie, bevat implementatieverplichting.	-	

Artikel	Geïmplementeerd in/geen implementatie	Beleidsruimte	Toelichting invulling beleidsruimte
39	Geen implementatie, betreft verplichting voor de Europese Commissie.	-	
40	Geen implementatie, bevat intrekking rI 96/48/EG en rI 2001/16/EG.	-	
41	Geen implementatie, bevat inwerkingtredingsbepaling.	-	
42	Geen implementatie, bevat adressaatbepaling.	-	
Bijlage IX	Geen implementatie, betreft feitelijke handeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat.	-	
Bijlage X	Geen implementatie, bevat overzicht en implementatietermijnen van ingetrokken richtlijnen.	-	
Bijlage XI	Geen implementatie, bevat concordantietabel.	-	

Richtlijn nr. 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 december 2008 (Pb EU L 345) tot wijziging van richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen.

Artikel	Geïmplementeerd in/geen implementatie	Beleidsruimte	Toelichting invulling beleidsruimte
1, eerste lid	Geen implementatie.	De lidstaten kunnen maatregelen ter uitvoering van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn in een aantal gevallen niet van toepassing verklaren. Nederland maakt vanwege geringe praktische betekenis geen gebruik van de mogelijkheid.	
1, tweede en derde lid	Artikelen 37, achtste lid, 46, negende lid, van de Spoorwegwet.	-	
1, vierde lid	Geen implementatie, betreft aankondiging van een communautair wijzigingsbesluit.	-	
1, vijfde en zesde lid	Geen implementatie, betreft aankondiging en totstandkoming van communautaire uitvoeringsbesluiten.	-	
1, zevende lid	Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen.	-	
1, achtste lid	Artikel 46, eerste tot en met zevende lid, van de Spoorwegwet.	-	
1, negende lid	Artikelen 8, eerste en tweede lid, 36, eerste, derde en vijfde lid, 47, derde lid, en 69 van de Spoorwegwet.	-	

Artikel	Geïmplementeerd in/geen implementatie	Beleidsruimte	Toelichting invulling beleidsruimte
1, tiende lid	Geen implementatie, betreft feitelijke handeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat.	–	
1, elfde lid	Geen implementatie, betreft vaststelling communautaire besluiten.	–	
1, twaalfde lid	Geen implementatie, betreft procedure comitologiebesluit en reglement van orde van comitologiecomité.	–	
1, dertiende lid	Geen implementatie, betreft notificatie-procedure nationale veiligheidsvoorschriften.	–	
2	Geen implementatie, bevat implementatieverplichting.	–	
3	Geen implementatie, bevat inwerkingtredingsbepaling.	–	
4	Geen implementatie, bevat adressaatbepaling.	–	