

DB Cargo Nederland N.V. • Moreelsepark 1 • NL-3511 EP Utrecht

Ministerie van infrastructuur en Milieu
t.a.v. internetconsultatie vierde spoorpakket

Rijnstraat 8
2515 XP 's-Gravenhage

DB Cargo Nederland N.V.
Juridische Zaken en Schadezaken
Moreelsepark 1
NL-3511 EP Utrecht
nl.dbcargo.com

Theo Kramer
E: theo.kramer@deutschebahn.com
Telefoon +31 30 2354223

kenmerk: JZ/TK/2017/2937

Elektronisch via website

11 juli 2017

Reactie naar aanleiding van het concept d.d. 1 juni 2017 voor internetconsultatie van de geconsolideerde tekst van de Spoorwegwet in verband met implementatie van het vierde spoorpakket.

Hiermee geeft DB Cargo Nederland een reactie op het concept gedateerd 1 juni 2017 ten behoeve van internetconsultatie van de geconsolideerde tekst van de Spoorwegwet in verband met implementatie van het vierde spoorpakket.

U treft allereerst een aantal algemene bespiegelingen aan, vervolgens een aantal opmerkingen met betrekking tot de redactie en andere verbeterpunten alsmede de constatering dat er delegatie plaatsvindt zonder dat het Europees recht daarvoor de grondslag biedt. DB Cargo Nederland sluit af met een aantal opmerkingen van diverse aard.

Algemene bespiegeling

In het algemeen neemt de toegankelijkheid en duidelijkheid van de Spoorwegwet met de voorgenomen wetswijziging, zoals deze voorligt ter consultatie, *niet* toe.

Wel worden nieuwe grondslagen in het leven geroepen voor onderwerpen waar vanuit Europa uitvoeringshandelingen zijn voorzien. Daar wordt de spoorwegwetgeving evenmin toegankelijker of duidelijker van.

Een grondslag voor aanvullende nationale regelgeving, zoals deze wordt voorgesteld, is niet altijd aanwezig in de Europese richtlijnen. Gezien het voornemen om de Spoorwegwet juist helderder, duidelijker en simpeler te maken is het jammer dat daar met het onderhavige geconsulteerde voorstel voor wetswijziging niet al een begin mee is gemaakt.

De administratieve lasten voor de spoorwegondernemingen en met name de spoorwegondernemingen die internationaal vervoer verrichten, zoals de spoorgoederenvervoerders, zullen bij implementatie van het vierde spoorpakket zoals dat nu voor consultatie is voorgelegd, onnodig en onterecht toenemen.

Ook is naleving van de nieuwe wetgeving op onderdelen lastig, of is uitvoerbaarheid in de praktijk zelfs disproportioneel bezwarend voor spoorwegondernemingen. Dat klemt te meer nu niet naleving van de voorgestelde nieuwe voorschriften wordt gesanctioneerd met bestuurlijke boetes, die door de aard ervan snel opgelegd zullen kunnen worden.

Voor de goede orde: deze reactie ziet *niet* op wijzigingen in de WP2000 en de Wet lokale spoorwegen.

Redactie en andere verbeterpunten

Definities

De redactie van artikel 1 is niet consistent. Soms wordt dynamisch verwezen naar een definitie in de te implementeren richtlijnen, soms wordt een definitie letterlijk overgenomen, soms is de definitie net niet hetzelfde (bijvoorbeeld bij 'substelsysteem') en soms is het niet helemaal duidelijk. Bijvoorbeeld: 'inspecteren' in conformiteitsbeoordelingsactiviteiten: 'inspecteren als bedoeld in artikel 2 (42) van de Interoperabiliteitsrichtlijn'?

Verwijzingen

Verwijzingen kloppen ook niet altijd: de Spoorwegwet kent, ook na de voorgestelde wijziging, bijvoorbeeld geen artikel 15, eerste lid. In artikel 36 lid 2 wordt verwezen naar de niet bestaande onderdelen a en b in lid 4 van dat artikel. Ook de toelichting klopt op dat punt niet altijd, bijvoorbeeld verwijzing naar niet bestaand artikel 26n, onderdeel b.

Delegatie zonder dat het Europees recht daar een grondslag voor biedt

In het concept wordt op meerdere plaatsen een delegatiegrondslag opgenomen om in materiële wetgeving nadere regels te stellen, bijvoorbeeld ter uitvoering van benoemde onderdelen van de richtlijnen, of in aanvulling op de nog vanuit Europa vast te stellen uitvoeringshandelingen. Een grondslag hiervoor ontbreekt in de richtlijnen en vooralsnog is onduidelijk of de uitvoeringshandelingen te zijner tijd wel een dergelijke grondslag bevatten. Dat betekent dat in het concept 'nationale koppen' worden gecreëerd. Dat is niet conform de beleidsuitgangspunten van de wetgever en het past niet bij de te implementeren Europese regels, die juist *harmonisatie* van normering en procedures beoogt en dus geen nationale bijzondere regelingen.

Dit betreft bijvoorbeeld de artikelen:

- 3a;
- 16b lid 4 (in ieder geval voor wat betreft regels ter uitvoering van artikel 7bis, vierde lid van richtlijn 2012/34/EU);
- 16c lid 3;
- 26b;
- 26c lid 1 onder a, de bevoegdheid betreft op grond van de interoperabiliteitsrichtlijn enkel de open punten, welke beperking in het voorstel ten onrechte niet is overgenomen;
- 26c lid 1 onder b, waarvoor artikel 13 interoperabiliteitsrichtlijn in geheel geen grondslag bevat;
- 26 c lid 2 onder d: artikel 13 lid 2 onder c van de interoperabiliteitsrichtlijn geeft als voorwaarde dat het noodzakelijk moet zijn om in specifieke gevallen technische regels toe te passen. Deze voorwaarde ontbreekt in het geconsulteerde voorstel. De bevoegdheid van de minister in het geconsulteerde voorstel is dus veel te ruim;
- 26f alleen voor nationale voorschriften bestaat de mogelijkheid voor nationale voorschriften, voor het overige is immers de Commissie bevoegd, zie artikel 15 van de interoperabiliteitsrichtlijn;
- 26r, dat gegeven de op handen zijnde uitvoeringshandeling kan vervallen;
- 26w, in ieder geval ten aanzien van het tweede lid, aangezien daartoe immers een uitvoeringshandeling van de Commissie voor zal worden uitgevaardigd;
- 32 lid 1 onder c en lid 2 onder b; deze laatste is bovendien niet te verenigen met het bepaalde in artikel 21 (8) van de interoperabiliteitsrichtlijn, waarin immers het criterium van soortgelijke netwerkenmerken al is opgenomen, waardoor de -ten onrechte-

veronderstelde discretionaire bevoegdheid voor Nederland ten aanzien van dit punt zeer sterk is beperkt;

- 32 lid 3 onder b en c, die bovendien zeer vaag geformuleerd en mede daardoor onuitvoerbaar zijn en
- 36 lid 5 (allebei, er zijn twee leden vijf) en 6, waarin de uitvoeringshandelingen zullen voorzien.

Diverse opmerkingen

- Artikel 26o lid 1: volgens de richtlijn geldt enkel bij vaststelling bij de exploitatie dat noodzakelijke corrigerende maatregelen moeten worden getroffen door een spoorwegonderneming. Nu deze belangrijke voorwaarde is weggefallen, legt het voorgestelde concept ten onrechte een veel zwaardere verplichting op aan spoorwegondernemingen.
- Op grond van artikel 26o lid 2 moet de spoorwegonderneming de andere betrokken lidstaten in kennis stellen van de genoemde omissie. De richtlijn heeft het echter over de betrokken nationale veiligheidsinstanties. De voorgestelde implementatie is onjuist en leidt tot onterechte lastenverzwaring voor spoorwegondernemingen. De spoorwegonderneming hoeft immers geen andere lidstaten in kennis te stellen, enkel, indien aan de voorwaarden is voldaan, het Bureau en de betrokken nationale veiligheidsinstanties (de inspectie leefomgeving en transport, in Nederland).
- Overtreding van artikel 26p lid 1 en 2 wordt op grond van artikel 77, zoals dat in het concept wordt gewijzigd, gesanctioneerd met een bestuurlijke boete. In het internationale (goederen)vervoer kunnen door houders van spoorvoertuigen en spoorwegondernemingen contractueel afspraken gemaakt worden met als doel dat enkel spoorvoertuigen worden ingezet met een geldige voertuigvergunning, en die ingeschreven staan in het voertuigregister, en waarop het Europees voertuignummer is aangebracht. Maar het is voor spoorwegondernemingen in de praktijk niet uitvoerbaar om voor elke inzet van spoorvoertuigen na te gaan of alle spoorvoertuigen voldoen aan deze vereisten, mede gezien het betreffende gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur waarop zij ingezet worden. De sanctie die spoorwegondernemingen gezien deze omstandigheden opgelegd kan worden is daarom disproportioneel.
- Artikel 26p lid 3 wijkt af van artikel 21 (8) van de interoperabiliteitsrichtlijn, waar als belangrijke voorwaarde wordt genoemd dat de bedoelde vergunning om een voertuig in de handel te brengen betrekking moet hebben op aangrenzende netwerken met soortgelijke netwerkkenmerken. Door deze voorwaarde -ten onrechte- niet te implementeren, lijkt weer ruimte te ontstaan voor nationale afwijkende regelingen, waarmee harmonisatie en dus transparante en non discriminatoire toegang tot de Europese spoorwegruimte juist niet gediend wordt.

Hoogachtend
DB Cargo Nederland N.V.

mr Th.J.J. Kramer
Manager Juridische Zaken en Schadezaken