

Lagere regelgeving voor de implementatie van het Europese Vierde Spoorwegpakket

**Dit document bestaat uit meerdere besluiten en ministeriële
regelingen. Allereerst volgt de lagere regelgeving van de Marktpijler
daarna van de Technische pijler.**

Marktpijler:

- **Wijziging van het Besluit personenvervoer 2000** p. 3
- **Nieuwe ministeriële regeling** p. 9

Technische pijler

- **Wijzigings AMvB** p. 13
- **Nieuwe Ministeriële regeling** p. 19

Marktpijler

Wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 ter uitvoering van de gewijzigde PSO Verordening

Wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 ter uitvoering van Verordening (EU) Nr. 2016/2338 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (Pb EU L354)

Op voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van (...), nr. IenW/BSK-2018/..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 2, tweede lid, artikel 46, tweede lid en artikel 61, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr...);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van (...), nr. IenW/BSK-2018/..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 7a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt "43a tot en met 43c", vervangen door: 43a, tweede tot en met zevende lid, 43b en 43c.
2. In het vierde lid wordt na "een van de kenmerken", een zinsnede ingevoegd, luidende: betreffende personenvervoer, anders dan per spoor, als.

B

Artikel 36a wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanhef van het eerste lid komt te luiden:

1. Onverminderd in de situaties, bedoeld in artikel 5, lid 3bis, van de verordening (EG) 1370/2007, kan bij wijze van tijdelijke maatregel een concessie voor openbaar vervoer per trein als bedoeld in artikel 20, vierde lid, van de wet, worden verleend zonder dat een aanbesteding wordt gehouden:

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Van de concessieverlening, bedoeld in het eerste lid, wordt melding gedaan bij Onze Minister.

3. Het derde lid vervalt

C

Artikel 39 komt te luiden:

Artikel 39

Ten aanzien van concessiehouders van concessies die zijn verleend vóór inwerkingtreding van de Wet van (...) tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten (Stb. 2018, ..), geldt artikel 39 van dit besluit zoals dat luidde vóór het bovengenoemde tijdstip.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Het Vierde Spoorpakket en de gewijzigde PSO-verordening

Dit besluit vloeit voort uit de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket. Dit pakket bestaat uit diverse Europese richtlijnen en verordeningen met als doel het wegnemen van barrières die de eenwording van de Europese spoorwegruiimte in de weg staan. Daarnaast beoogt het pakket de veiligheid, interoperabiliteit en betrouwbaarheid van die spoorwegruiimte te vergroten.

Het Vierde Spoorwegpakket wordt geïmplementeerd door middel van aanpassing van de Spoorwegwet (hierna: Spw), de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) en de Wet lokaal spoor (hierna: Wls)¹

Eén onderdeel van het Vierde Spoorwegpakket is de wijziging van PSO-verordening (EG) nr. 1370/2007 (hierna: de gewijzigde PSO-verordening).² In de Nederlandse wetgeving heeft de gewijzigde PSO-verordening alleen gevolgen voor de Wp2000 en het Besluit Personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000).

Naast de aanpassing van de Wp2000 is ook een beperkte wijziging van het Bp2000 noodzakelijk. Dit besluit voorziet hierin. Net als in het wetsvoorstel wordt hierbij het uitgangspunt van beleidsarme uitvoering.

3. Uitvoering

De bepalingen in dit Besluit richten zich op de concessieverleners. PM

4. Toezicht en Handhaving

PM

5. Financiële gevolgen

PM

6. Adviezen en consultatie

PM.

7. Inwerkingtreding

De implementatie van het Vierde spoorpakket ziet op verschillende richtlijnen, alsmede op de PSO-verordening. De inwerkingtreding van de verschillende bepalingen in wet en onderliggende regelgeving zal op elkaar worden afgestemd. Daarom vindt inwerkingtreding plaats bij Koninklijk Besluit en kunnen bepalingen op verschillende momenten in werking treden. Aangezien het om implementatie van Europese regelgeving gaat, is het noodzakelijk om af te wijken van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten van wet- en regelgeving.

Artikelsgewijs

¹ Kamerstukken II, 2017-2018, 34914, nr. 2.

² Verordening (EU) 2016/2338 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van verordening (EG) nr. 1370/2007, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor (PbEU 2016, L 354).

ARTIKEL I

A

In artikel 7a, eerste lid, wordt de verwijzing naar de artikelen 43a tot en met 43c aangepast aan de wijziging van artikel 43a en de toevoeging van artikel 43d in de Wp2000.

De wijziging van artikel 43a en de toevoeging van 43d hebben betrekking op de verhouding tot artikel 5bis van de PSO-verordening. Dit is toegelicht in de Memorie van Toelichting bij de wet ter implementatie van het Vierde spoorpakket.³

In artikel 7a, eerste lid, is een verwijzing naar artikel 43a, eerste lid en 43d niet noodzakelijk. Die artikelen hebben namelijk uitsluitend betrekking op toegang tot rollend spormaterieel, wat voor personenvervoer per veerboot of passagierschip niet relevant is. De artikelen 43, tweede tot en met zevende lid, 43b en 43c kunnen echter wel betrekking hebben op materieel dat voor deze categorieën relevant is. Naar deze bepalingen werd al verwezen in artikel 7a en dat blijft zo.

In het vierde lid wordt de verwijzing naar artikel 5, vierde lid, van de PSO-verordening aangepast. Dat artikel geeft aan onder welke omstandigheden er bij een "klein" openbaredienstcontract onderhands mag worden aanbesteed. Dit is toegelicht in de Memorie van Toelichting bij de wet ter implementatie van het Vierde spoorpakket.⁴ Omdat er in het gewijzigde artikel 5, vierde lid, van de PSO-verordening onderscheid gemaakt wordt tussen openbare dienstcontracten die personenvervoer per spoor omvatten en andere openbare dienstcontracten, moet in artikel 7a, vierde lid, van het BP2000 worden verduidelijkt dat alleen de kenmerken van de tweede categorie van toepassing zijn.

B

Artikel 5, lid 3 bis, van de gewijzigde PSO-verordening staat tijdelijke onderhandse gunning van nieuwe contracten toe indien dit gerechtvaardigd is door uitzonderlijke omstandigheden. De bepaling geeft eveneens aan wanneer dergelijke uitzonderlijke omstandigheden zich kunnen voordoen. Uit de bewoordingen van de bepaling blijkt echter dat er, naast deze situaties, ook andere omstandigheden kunnen zijn waarin onderhandse gunning geoorloofd is. In artikel 36a van het Bp 2000 zijn dergelijke omstandigheden opgenomen. Op grond daarvan kan een regionale concessie voor personenvervoer per spoor onderhands worden verleend. Vanwege de keuze om het Vierde Spoorpakket beleidsarm te implementeren, zal de mogelijkheid tot onderhandse gunning uit artikel 5, lid 3 bis, beperkt blijven tot de omstandigheden die in dit PSO-artikel worden genoemd (en dus rechtstreeks werken) en de al bestaande omstandigheden, genoemd in artikel 36a, eerste lid.

De procedurele bepalingen zijn opgenomen in de tweede tot en met vijfde paragraaf van artikel 5, lid 3 bis, van de PSO-verordening en werken rechtstreeks. Zo dient de concessieverlener de Europese Commissie in kennis te stellen van de met redenen omklede beslissing om op grond van uitzonderlijke omstandigheden onderhands te gunnen. Ook moet de bevoegde instantie, met inachtneming van bescherming van vertrouwelijke bedrijfsinformatie en commerciële belangen, het contract bekendmaken.

De duur van de contracten die op grond van artikel 5, lid 3 bis, van de PSO-verordening onderhands worden gegund, is vastgelegd op maximaal 5 jaar. Dit is langer dan de oorspronkelijke termijn in het Bp2000, namelijk maximaal 3 jaar. Gezien de rechtstreekse werking van de PSO-verordening moet de termijn die daar is bepaald gelden. Aangezien het een maximumtermijn betreft, staat het de concessieverlener vrij om de contracten voor drie jaar te sluiten. Daarbij moet de termijn voor de onderhands verleende concessie altijd gebaseerd zijn op een redelijke afweging.

³ Kamerstukken II, 2017-2018, 34914, nr. 3, pp. 124-125.

⁴ Kamerstukken II, 2017-2018, 34914, nr. 3, p. 126

Artikel 5, lid 3 bis, van de PSO-verordening bepaalt tot slot dat een contract, volgend op een contract dat op grond van dit artikel onderhands is aanbesteed, niet opnieuw op grond van dit artikel onderhands mag worden aanbesteed. Onderhandse aanbesteding op grond van een andere bepaling in de PSO-verordening wordt niet uitgesloten. Het tweede lid van artikel 36a bepaalde dat tijdelijke onderhandse gunning op grond van de genoemde uitzonderlijke omstandigheden niet opnieuw mocht plaatsvinden, *behoudens* goedkeuring van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dat laatste is niet in lijn met de bepaling uit de gewijzigde PSO-verordening. Daarom moet deze uitzondering vervallen.

In het tweede lid (nieuw) is een meldplicht opgenomen voor decentrale concessieverleners aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Indien zij, op grond van artikel 36a, een concessie onderhands verlenen, dan moet de Europese Commissie daarvan worden geïnformeerd. De PSO-verordening voorziet niet in een beoordelingsbevoegdheid voor de Europese Commissie, maar mocht zij van mening zijn dat een lidstaat in strijd heeft gehandeld met de PSO-verordening, dan kan zij in uiterste geval een inbreukprocedure starten op grond van het niet correct uitvoeren van Europees recht, in dit geval de PSO-verordening.⁵ De Staat (de minister) zal in dat geval worden aangesproken. Daarom is het van belang dat de minister van een onderhandse gunning op grond van artikel 36a op de hoogte is.

C

In de Memorie van Toelichting bij de wijziging van artikel 46 van de Wp2000, werd al aangekondigd dat artikel 39 van het Bp2000 moest worden gewijzigd in verband met artikel 4, achtste lid van de PSO-verordening.⁶

Het nieuwe artikel 4, achtste lid, van de PSO-verordening verplicht de concessieverlener om in de concessie voor de exploitant een verplichting op te nemen dat hij de bevoegde instantie informatie verstrekt die essentieel is voor de gunning van concessies. De bevoegde instantie moet vervolgens aan alle belangstellende partijen de informatie verstrekken die hen in staat stellen gefundeerde offertes op te stellen. Ook bevat artikel 4, achtste lid, van de PSO-verordening een verplichting voor de infrastructuurbeheerder. Deze moet de concessieverleners ondersteuning bieden bij de verstrekking van de relevante infrastructuurkenmerken. Als niet aan de informatieverplichting uit artikel 4, achtste lid, van de PSO-verordening wordt voldaan, is dit reden voor juridische herziening van een concessiebesluit, in overeenstemming met artikel 5, zevende lid. Zoals aangegeven bij de Memorie van Toelichting bij de wetwijziging vanwege het Vierde Spoorpakket, wordt hierin in Nederland voorzien door de bezwaar- en beroepsprocedure, conform de Algemene wet bestuursrecht.

De PSO-verordening werkt rechtstreeks. Dit betekent dat concessieverleners in de concessie de informatieplicht moeten opnemen. Aangezien artikel 4, achtste lid, niet van toepassing is op vervoerders die OV verrichten zonder concessie en niet op de in artikel 7a, eerste lid, genoemde personenvervoer in het Waddengebied, is ervoor gekozen artikel 4, achtste lid, van toepassing te verklaren op deze twee groepen. In artikel 46 van de gewijzigde Wet personenvervoer 2000 in verband met implementatie van het Vierde Spoorpakket is artikel 4, achtste lid, van de PSO-verordening al van overeenkomstige toepassing verklaard op vervoerders die OV verrichten zonder concessie. Door verwijzing naar dit artikel in artikel 7a van het Bp2000 geldt deze bepaling ook voor personenvervoer per veerboot of passagiersschip in het Waddengebied. Hierdoor kunnen de inhoudelijke eisen aan de informatieverstrekking uit artikel 39 van het BP2000 vervallen. Inhoudelijk komen de eisen tussen artikel 4, achtste lid en artikel 39, eerste lid, overeen. In het eerste lid, onderdeel d, stond nog dat de concessieverlener overige gegevens kon opvragen "die naar het oordeel van de concessieverlener noodzakelijk zijn voor de voorbereiding van aanbesteding van een concessie." Deze vangnetbepaling kan ook worden afgeleid uit artikel 4, achtste lid, van de PSO-verordening, aangezien daar een niet-limitatieve opsomming staat van informatie die kan worden opgevraagd. Dit zolang de informatie essentieel is voor de gunning van openbaardienstcontracten. Dit

⁵ Zie ook Kamerstukken II, 2017-2018, 34914, nr. 6, p. 11.

⁶ Kamerstukken II, 2017-2018, 34914, nr. 3, pp. 125-126

stelt de concessieverlener ook in staat om zelf aan te geven op welke wijze de gegevens moeten worden aangeleverd, zolang dit in verhouding staat tot het doel van de informatieverplichting. Daarom kunnen het tweede en derde lid vervallen, zowel in relatie tot concessiehouders als niet-concessiehouders.

Op dit moment zijn al concessies verleend waarin de informatieplicht niet is opgenomen. Immers, die plicht was altijd opgenomen in artikel 46 van de Wp2000 en artikel 39 van het Bp2000. In dergelijke gevallen moet er een informatieplicht blijven gelden, totdat er een nieuwe concessie wordt verleend waarin op grond van artikel 4, achtste lid, PSO-verordening, de informatieverplichting is opgenomen. Derhalve is in het nieuwe derde lid van artikel 39 een overgangsbepaling opgenomen. Hieruit blijkt dat concessiehouders van lopende concessies moeten voldoen aan de informatieplicht zoals die luidde vóór inwerkingtreding van dit Besluit.

ARTIKEL II

Aangezien het om implementatie van Europese regelgeving gaat, is het noodzakelijk om af te wijken van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten van wet- en regelgeving.

NIEUW REGELING ONVERENIGBARE FUCNTIES IB EN SO VOOR DE IMPLEMENTATIE VAN DE GEWIJZIGDE SERA RICHTLIJN marktpijler

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK-, houdende vaststelling van regels inzake de onafhankelijkheid van leden van de raad
van commissarissen of de raad van bestuur en andere personen in dienst van een
infrastructuurbeheerder of spoorwegondernemingen (Regeling onverenigbare functies
infrastructuurbeheerder of spoorwegondernemingen)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 16a, derde lid, van de Spoorwegwet;

BESLUIT:

Artikel 1

Het is een infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming verboden om een persoon tezelfdertijd bij
de desbetreffende organisatie te benoemen of werkzaam te laten zijn:

- a. als lid van de raad van bestuur van een infrastructuurbeheerder en als lid van de raad van bestuur
van een spoorwegonderneming;
- b. als persoon die gaat over de besluiten betreffende de essentiële functies van een
infrastructuurbeheerder en als lid van de raad van bestuur van een spoorwegonderneming;
- c. indien er een raad van commissarissen bestaat, als lid van de raad van commissarissen van een
infrastructuurbeheerder en als lid van de raad van commissarissen van een spoorwegonderneming.

Artikel 2

Deze regeling treedt in werking met ingang van 25 december 2018. Indien de Staatscourant waarin
deze regeling geplaatst wordt, wordt uitgegeven na 24 december 2018, treedt zij in werking met
ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 3

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling onverenigbare functies infrastructuurbeheerder of
spoorwegondernemingen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

Toelichting

Algemeen

Deze regeling vormt de implementatie van artikel 7, derde lid, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU L 2012, 343/32), zoals gewijzigd bij richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur (PbEU L 2016, 352/1) (hierna: gewijzigde SERA-richtlijn). Dit artikellid bevat een opsomming van werkzaamheden en benoemingen bij de infrastructuurbeheerder die in ieder geval onverenigbaar zijn met functies bij spoorwegondernemingen en binnen een verticaal geïntegreerde onderneming. Met deze regeling wordt dit artikellid één-op-één geïmplementeerd, met uitzondering van onderdeel d. Dat onderdeel heeft immers betrekking op de benoembaarheid van bestuurders en commissarissen binnen een verticaal geïntegreerde onderneming. In Nederland bestaat geen verticaal geïntegreerde onderneming.

Er is voor gekozen om de norm te richten tot de organisaties (infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen) en niet tot de desbetreffende personen. Dat beperkt het aantal normadressaten en maakt het toezicht voor de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) eenvoudiger. Indien een organisatie een persoon benoemd of werkzaam houdt op het moment dat die persoon een onverenigbare functie uitoefent, dan is die organisatie in overtreding van artikel 1 van deze regeling en kan ACM handhavend optreden. Het is aan deze organisaties om in hun interne regelingen en hun personeelsbeleid de nodige waarborgen in te bouwen zodat die situatie zich niet zal voordoen.

Artikel 1, onderdeel b, heeft (mogelijke) gevolgen voor de interne organisatie van ProRail. Personen die besluiten nemen met betrekking tot essentiële functies, kunnen verleid worden om bepaalde spoorwegondernemingen gunstiger te behandelen dan andere. Dat moet in elk geval worden voorkomen door te vereisen dat personen die belast zijn met het nemen van dergelijke besluiten geen lid zijn van de raad van bestuur van een spoorwegonderneming. ProRail dient aan te kunnen tonen dat deze belangenverstremming wordt voorkomen. De wijze waarop ProRail dat doet is aan haar zelf. Een mogelijkheid is om daartoe interne regelingen op te stellen.

Toezicht en handhaving

Op grond van artikel 70, tweede lid, van de Spoorwegwet is de ACM belast met het toezicht op de naleving van deze regeling. Op grond van artikel 76, tweede lid, van de Spoorwegwet kan de ACM ter handhaving van deze regeling een bestuurlijke boete of een last onder dwangsom opleggen.

Gevolgen, overleg, toetsen en consultatie

Deze regeling leidt niet tot een toename van regeldruk voor burgers of bedrijven. In theorie kunnen ProRail of spoorwegondernemingen binnen de reikwijdte van deze bepalingen komen te vallen. Echter, naar huidig inzicht heeft deze regeling geen gevolgen voor personen die op dit moment benoemd zijn als commissaris of bestuurder van ProRail, dan wel belast zijn met het nemen van besluiten over essentiële functies.

Een ontwerp van deze regeling is besproken met vertegenwoordigers van ProRail en ACM. Tevens is ProRail gevraagd een uitvoerbaarheidstoets uit te voeren op een ontwerp van deze regeling. ACM is gevraagd een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets uit te voeren.

[PM: verwerking UHT ProRail en ACM].

Een ontwerp van deze regeling is van [PM] tot en met [PM] op www.internetconsultatie.nl gepubliceerd.

[PM: verwerking reacties internetconsultatie]

Inwerkingtreding

In afwijking van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treedt deze regeling in werking op het moment dat de marktpijler van het Vierde Spoorwegpakket in werking moet treden. Indien de wet tot implementatie van het Vierde Spoorwegpakket, voor zover het de marktpijler betreft, op een later moment in werking treedt, dan geldt dat ook voor deze regeling. Gelet op de dwingende implementatietermijn wordt tevens afgeweken van de termijn van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding van een regeling.

TECHNICHE PIJLER

CONCEPT WIJZIGINGSBESLUIT TECHNISCHE PIJLER

Besluit van

tot wijziging van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en het Besluit spoorverkeer in verband met de implementatie van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138/44) en richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102)

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-[PM], Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102), richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102) en de artikelen 27, derde lid, en 65, eerste lid, van de Spoorwegwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervallen de begripsbepalingen voor 'richtlijn 2004/49/EG' en 'veiligheidszorgsysteem', evenals de aanduidingen a, b en c voor de begripsbepalingen.

B

Het opschrift van hoofdstuk 3 komt te luiden:

Hoofdstuk 3. Enkele vrijstellingen verplichting veiligheidscertificaat

C

De artikelen 16, 16a en 16d tot en met 20a vervallen.

D

Artikel 16b, onderdeel c, en artikel 16c, onderdeel c, komen te luiden:

c. een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel a, van de wet toepast dat voldoet aan bij ministeriële regeling te stellen regels; en.

E

In artikel 22 wordt 'Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen' vervangen door 'Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen'.

ARTIKEL II

Het Besluit spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervalt de begripsbepaling voor 'proefrit'.

B

De artikelen 7, 41 en 42 vervallen.

C

In artikel 13, derde lid, wordt 'als bedoeld in artikel 41, of waarvoor een ontheffing is afgegeven op grond van artikel 36, eerste of tiende lid, van de wet' vervangen door 'waarvoor een ontheffing is afgegeven op grond van artikel 26k, vijfde lid, van de wet of artikel 26q, zesde lid, van de wet'.

D

In artikel 40 vervalt '7, eerste, derde en vierde lid,'.

Artikel III

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

[ondertekening]

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen deel

1. Inleiding

Het onderhavige besluit houdt verband met de omzetting van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138/44) (hierna: de “interoperabiliteitsrichtlijn”) en richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102) (hierna: de “spoorwegveiligheidsrichtlijn”). Dit betreft de technische pijler van het Europese Vierde Spoorwegpakket.

Deze richtlijnen zijn voor het overgrote deel geïmplementeerd in de Spoorwegwet en nadere implementatie geschiedt in ministeriële regelingen. Voor een algemene toelichting ten aanzien van het Vierde Spoorwegpakket en de implementatie daarvan wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het desbetreffende wetsvoorstel (verder: wijzigingswetsvoorstel).⁷ Beide richtlijnen moeten in beginsel uiterlijk 16 juni 2019 zijn omgezet in nationale regelgeving.

2. Hoofdpijnen van de wijzigingen

In de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel is uitvoerig ingegaan op de inhoud van de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket. In het kort komt het erop neer dat het Europees Spoorwegbureau nieuwe taken krijgt met betrekking tot veiligheids certificering van spoorwegondernemingen die in de Europese Unie opereren en de vergunningverlening voor het in de handel brengen van spoorvoertuigen binnen de Europese Unie. In de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel is ook ingegaan op de gekozen systematiek ten aanzien van delegatiegrondslagen. Voor de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket betekent deze systematiek dat de hoofdpijnen op wetsniveau zijn opgenomen en details op het niveau van een ministeriële regeling worden geregeld. Dit heeft tot gevolg dat een aantal onderwerpen niet langer op het niveau van de wet of algemene maatregel wordt geregeld, maar in een ministeriële regeling. Bij de aanpassingen van de algemene maatregelen van bestuur in onderhavig besluit, gaat het met name om het aanpassen van verwijzingen en om het laten vervallen van een aantal artikelen, door de aangepaste systematiek van de Spoorwegwet.

Het onderhavige besluit wijzigt het Besluit bedrijfsvergunning en vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en het Besluit spoorverkeer. De citeertitel van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen wordt in dit besluit gewijzigd in ‘het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen’, omdat niet alleen in dit besluit, maar ook in de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen vrijstellingen kunnen worden opgenomen.

3. Transponeringstabel

Het besluit houdt weliswaar verband met de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket, maar de bepalingen van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn – en waar van toepassing de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen – zijn materieel omgezet op wetsniveau en in ministeriële regelingen. Enkel de wijziging van artikel 16b van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen heeft betrekking op de invulling van de reikwijdte van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Beleidsinhoudelijk is hier echter geen wijziging beoogd.

Het besluit bevat slechts aanpassingen die het gevolg zijn van wijzigingen van de Spoorwegwet. Het betreft voornamelijk wijzigingen in verwijzingen en het vervallen van artikelen. In deze toelichting is daarom geen transponeringstabel opgenomen.

⁷ Kamerstukken II 2017/18, 34914, nr. 3.

4. Financiële gevolgen

Het besluit betreft slechts wijzigingen in verwijzingen en het vervallen van artikelen en leidt derhalve niet tot financiële gevolgen. Voor een toelichting van de financiële gevolgen van de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket wordt kortheidshalve verwezen naar paragraaf 4.2 van de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel.

5. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

[\[na ontvangst toetsen \]](#)

6. Consultatiereacties

[\[na ontvangst internetconsultatiereacties\]](#)

II. Artikelsgewijs deel

Artikel I, onderdeel A

De definitiebepalingen voor ‘richtlijn 2004/49/EG’ en ‘veiligheidszorgsysteem’ zijn met de komst van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de implementatie daarvan in de nationale regelgeving niet langer benodigd. De Spoorwegwet bevat al een definitiebepaling voor ‘spoorwegveiligheidsrichtlijn’. Het begrip ‘veiligheidszorgsysteem’ wordt niet langer gehanteerd. Op wetsniveau is aangesloten bij de terminologie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, waarin het begrip ‘veiligheidsbeheersysteem’ wordt gehanteerd. Het opnemen van een afzonderlijke definitie voor een ‘veiligheidsbeheersysteem’ is daarom in het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen niet nodig.

Artikel I, onderdeel B

Het opschrift van hoofdstuk 3 van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen sloot niet meer aan op de inhoud van het hoofdstuk, omdat ten aanzien van het voormalige hoofdstuk 3 een groot gedeelte van de artikelen over het veiligheidscertificaat is komen te vervallen. Alleen de artikelen 16b en 16c van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen blijven in stand. Deze artikelen hebben betrekking op vrijstellingen ten aanzien van de verplichting om te beschikken over een veiligheidscertificaat. Het opschrift van hoofdstuk 3 luidt daarom: ‘Enkele vrijstellingen verplichting veiligheidscertificaat’.

Artikel I, onderdeel C

In hoofdstuk 3 van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen vervallen de artikelen 16, 16a, 16d, 17, 17a, 18, 19, 19a en 20a. Deze artikelen hebben betrekking op het veiligheidscertificaat. Bij de recente wijziging van de Spoorwegwet is de keuze gemaakt om een gedeelte van de bepalingen omtrent het veiligheidscertificaat op wetsniveau te regelen en de minister de bevoegdheid te geven om nadere regels te stellen. De bevoegdheid van de minister om regels te stellen over het veiligheidscertificaat is neergelegd in artikel 35 van de Spoorwegwet. Het gaat hierbij onder meer om regels over de verlening, weigering, wijziging en uitbreiding van een veiligheidscertificaat. Aan artikel 35 van de Spoorwegwet wordt invulling gegeven in een nieuwe ministeriële regeling: de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

De artikelen 17 en 20 vervallen aangezien de mogelijkheid voor een spoorwegonderneming om een proefcertificaat aan te vragen, is vervallen in de Spoorwegwet. Zoals reeds is toegelicht in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 34 in de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel⁸ is gebleken dat in de praktijk geen gebruik werd gemaakt van deze proefcertificaten. In plaats daarvan wordt vaak gebruik gemaakt van een veiligheidscertificaat met een beperkte geldigheidsduur.

⁸ Kamerstukken II 2017/18, 34914, nr. 3, p. 111.

Artikel 20a betreft een omhangbepaling, waardoor de Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen mede op de artikelen 16, eerste lid, 16b, onderdeel c, en 16c, onderdeel c, en 18 berust. Die regeling wordt ingetrokken en de bepalingen met betrekking tot veiligheidscertificaten worden opgenomen in de nieuwe regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen. Artikel 20a wordt daardoor overbodig en kan dan vervallen.

Artikel I, onderdeel D

De artikel 16b en 16c zijn gebaseerd op artikel 27, derde lid, van de Spoorwegwet. Gelet op de wijzigingen van de Spoorwegwet worden in de artikelen 16b en 16c enkele redactionele wijzigingen doorgevoerd. Inhoudelijk heeft geen beleidswijziging plaatsgevonden. Het betreft een vrijstelling van de verplichting een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in de spoorveiligheidsrichtlijn te hebben. Dat laat onverlet dat de desbetreffende spoorwegondernemingen over een veiligheidsbeheersysteem moeten beschikken. De eisen waaraan dat systeem moet voldaan, worden geregeld op grond van artikel 16b respectievelijk artikel 16c van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en niet op grond van artikel 35 van de Spoorwegwet. De spoorwegveiligheidsrichtlijn biedt in artikel 2, derde lid, onderdeel b, net als nu al het geval is, de keuzeruimte voor lidstaten om onder meer voertuigen voor historisch gebruik uit te zonderen van de uitvoering van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

De vrijstellingen in de artikelen 16b en 16c moeten onderscheiden worden van vrijstellingen en ontheffingen als bedoeld in artikel 27, vijfde lid, van de Spoorwegwet. Artikel 27, vijfde lid, van de Spoorwegwet ziet enkel op vrijstellingen of ontheffingen in het kader van de dicht bij de grens gelegen hoofdspoorweginfrastructuur. Regels ten aanzien van dergelijke vrijstellingen of ontheffingen zijn niet in het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen opgenomen, maar kunnen worden opgenomen in een ministeriële regeling. Voor zover dergelijke regels benodigd zijn, kan dit worden geregeld in de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

Artikel I, onderdeel E

Het Besluit bedrijfsvergunning en vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen heeft niet langer betrekking op het veiligheidscertificaat in het algemeen, maar slechts op enkele vrijstellingen ten aanzien van de verplichting om over een dergelijk certificaat te beschikken. De citeertitel 'Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen' sluit daarom beter aan bij de inhoud van het besluit.

Artikel II, onderdeel B

De artikelen 7, 41 en 42 van het Besluit spoorverkeer zijn vervallen. Op grond van artikel 26t, onderdeel c, van de Spoorwegwet kan de minister regels stellen ten aanzien van het testen van spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur. Het gaat hierbij om tests op grond van artikel 26r van de Spoorwegwet. Voor zover regels moeten worden gesteld ten aanzien van het uitvoeren van deze tests, wordt dit geregeld bij ministeriële regeling en niet langer in het Besluit spoorverkeer. Artikel 7 van het Besluit spoorverkeer vervalt dan ook.

Artikel 41 bevat uitzonderingen op de verbodsbepaling als eerder opgenomen in artikel 36, eerste lid, respectievelijk artikel 36b, eerste lid, van de Spoorwegwet. Deze wetsartikelen zijn met de recente wijzigingen echter vervallen. De Spoorwegwet regelt in artikel 26k, vijfde lid, de bevoegdheid om ontheffing te verlenen van het verbod om een spoorvoertuig in de handel te brengen voor het gebruik op de hoofdspoorweginfrastructuur zonder dat daarvoor een voertuigvergunning is verleend. De minister beschikt voorts over de bevoegdheid om bij ministeriële regeling regels te stellen ten aanzien van dergelijke ontheffingen. De grondslag om bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen is echter daarmee verdwenen. Artikel 41 van het Besluit spoorverkeer vervalt dan ook; de inhoudelijke eisen zijn opgenomen in de nieuwe regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

Artikel 42 van het Besluit spoorverkeer vervalt. Dit artikel bevatte verschillende subdelegatiegrondslagen, zodat bij ministeriële regeling regels gesteld kunnen worden met betrekking tot verschillende onderwerpen op het gebied van richtlijn 2008/57/EG (de oude interoperabiliteitsrichtlijn). De Spoorwegwet bevat echter directe delegatiegrondslagen om ministeriële regelingen vast te stellen, hieraan wordt eveneens invulling gegeven in de nieuwe regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

Artikel II, onderdeel C

De verwijzingen in artikel 13, derde lid, van het Besluit spoorverkeer worden aangepast aan de Spoorwegwet. Ook vervalt de verwijzing naar artikel 41 van het Besluit spoorverkeer aangezien dat artikel vervalt.

Artikel II, onderdeel D

De verwijzing in artikel 40 van het Besluit spoorverkeer naar artikel 7, eerste, derde en vierde lid, van het Besluit spoorverkeer vervalt omdat artikel 7 van het Besluit spoorverkeer vervalt.

Artikel III

Het besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Aangezien de wijzigingen verband houden met de implementatie van Europese richtlijnen, wordt gelet op de implementatietermijn van - in beginsel - 16 juni 2019 van de vaste verandermomenten en mogelijk van de minimuminvoeringstermijn afgeweken. Deze afwijking is niet bezwaarlijk omdat het met name technische aanpassingen betreft.

[ondertekening]

NIEUWE REGELING VOOR IMPLEMENTATIE TECHNISCHE PIJLER

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van, nr. IENW/BSK-, houdende nadere implementatie van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138/44) en van richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102) (Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op richtlijn 2016/797/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138/44), richtlijn 2016/798/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102) en de artikelen 3a, 16f, zevende lid, 26b onderdelen a tot en met f, 26d, 26e, onderdelen c en d, 26g, 26j, onderdelen a, b en d, 26o, onderdeel b, 26t, onderdelen a en c, 26z, onderdelen a tot en met g, 26cc, onderdelen a, b en d, 35, onderdelen a tot en met c, artikel 38, eerste lid, onderdelen a tot en met d, en derde lid, artikel 81, eerste en tweede lid, en 91, eerste lid, van de Spoorwegwet, en de artikelen 16b, onderdeel c, en 16c, onderdeel c, van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen;

BESLUIT:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

§ 1. Definitiebepalingen

Artikel 1. Definitiebepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

accreditatie: accreditatie, bedoeld in artikel 2, tiende lid, van verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PbEU 2008, L 218);

besluit nr. 768/2008/EG: besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG van de Raad (PbEU 2008, L 218);

besluit 2010/713/EU: besluit nr. 2010/713/EU van de Commissie van 9 november 2010 inzake de modules voor de procedure voor de beoordeling van de conformiteit, de geschiktheid voor gebruik en de EG-keuring die moet worden toegepast in het kader van de overeenkomstig richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit (PbEU 2010, L 319);

EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik: EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik als bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn;

ERTMS: European Rail Traffic Management System;

gedelegeerde verordening (EU) 2018/761: gedelegeerde verordening (EU) 2018/761 van de Commissie van 16 februari 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor toezicht door nationale veiligheidsinstanties na de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat of een veiligheidsvergunning overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1077/2012 (PbEU 2018, L 129/16);

gedelegeerde verordening (EU) 2018/762: gedelegeerde verordening (EU) 2018/762 van de Commissie van 8 maart 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden inzake de

eisen voor veiligheidsbeheersystemen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 1158/2010 en (EU) nr. 1169/2010 (PbEU 2018, L 129/26);

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

Raad voor Accreditatie: de Stichting Raad voor Accreditatie, genoemd in artikel 2, eerste lid, van de Wet aanwijzing nationale accreditatie-instansie;

soort vervoer: soort vervoer als bedoeld in artikel 3, onderdeel 31, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn;

uitvoeringsverordening (EU) 402/2013: uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009 (PbEU 2013, L 121/8);

uitvoeringsverordening (EU) 2018/763: uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie (PbEU 2018, L 129/49);

Verordening (EG) nr. 765/2008: Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PbEU 2008, L 218);

Verordening (EU) nr. 1158/2010: Verordening (EU) nr. 1158/2010 van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen (PbEU 2010, L 326);

wet: Spoorwegwet.

Hoofdstuk 2. Interoperabiliteit

§ 1. Interoperabiliteitsonderdelen

Artikel 2. Voorwaarden voor het afgeven van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik

1. Een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik wordt opgesteld indien:
 - a. de interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de daaraan in de toepasselijke TSI gestelde eisen; en
 - b. de conformiteit of geschiktheid voor gebruik blijkt uit een certificaat van een aangemelde instantie, indien een toepasselijke TSI een dergelijke toetsing voorschrijft.
2. In afwijking van het eerste lid kan een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik ook worden opgesteld indien:
 - a. het Europees Spoorwegbureau ten aanzien van de toepasselijke TSI een advies als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn heeft vastgesteld;
 - b. het interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de eisen opgenomen in het advies, bedoeld in onderdeel a; en
 - c. nog geen herziene TSI is vastgesteld.

Artikel 3. Eisen aan de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik

1. Een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik voldoet qua structuur aan de eisen, bedoeld in artikel 9, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.
2. De EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik vermeldt in elk geval:
 - a. een vermelding van de procedures van de TSI's waaraan de interoperabiliteitsonderdelen zijn beoordeeld;

- b. indien met betrekking tot de interoperabiliteitsonderdelen, bedoeld in artikel 26a, eerste lid, van de wet, andere rechtshandelingen van de Europese Unie bestaan ten aanzien van andere aspecten dan geregeld in bedoelde TSI's, een vermelding of deze interoperabiliteitsonderdelen al dan niet aan die andere rechtshandelingen voldoen; en
 - c. een door de fabrikant of zijn gemachtigde aangebrachte datering en ondertekening.
3. In een geval als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, worden bij de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik certificaten gevoegd van een aangemelde instantie waaruit de conformiteit of geschiktheid voor gebruik blijkt.

Artikel 4. Reserveonderdelen

Artikel 26a, eerste lid, onderdelen b en c, van de wet zijn niet van toepassing op reserveonderdelen voor subsystemen die reeds in dienst zijn gesteld op het moment dat wijzigingen in de toepasselijke TSI's voor die interoperabiliteitsonderdelen van kracht worden.

§ 2. Subsystemen

Artikel 5. EG-keuringsverklaring en keuringsprocedure

- 1. Een EG-keuringsverklaring als bedoeld in artikel 26c, tweede lid, van de wet wordt opgesteld in overeenstemming met artikel 15, eerste tot en met zevende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.
- 2. Een subsysteem wordt door een conformiteitbeoordelingsinstantie gekeurd volgens de procedure van bijlage IV van de interoperabiliteitsrichtlijn, en indien van toepassing met inachtneming van artikel 6, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Artikel 6. Ontheffing TSI's

- 1. Een aanvraag voor een ontheffing als bedoeld in artikel 26f, eerste lid, van de wet bevat de volgende gegevens:
 - a. het subsysteem waarop de aanvraag betrekking heeft;
 - b. de TSI's of gedeelten daarvan ten aanzien waarvan ontheffing wordt gevraagd;
 - c. de redenen voor de aanvraag van een ontheffing; en
 - d. de omschrijving van het belang dat de aanvrager heeft om een TSI of een gedeelte daarvan buiten toepassing te laten.
- 2. De voorschriften, bedoeld in artikel 26f, eerste lid, van de wet kunnen in elk geval bestaan uit alternatieve voorschriften die worden toegepast in plaats van een TSI of een gedeelte daarvan.

§ 3. Vergunning voor het in dienst stellen van subsystemen die deel uitmaken van hoofdspoorweginfrastructuur

Artikel 7. Technische compatibiliteit en veilige integratie

- 1. De technische compatibiliteit, bedoeld in artikel 26h, tweede lid, onderdeel b, van de wet, wordt aangetoond op basis van:
 - a. toepasselijke TSI's en, voor zover van toepassing op het desbetreffende subsysteem, nationale voorschriften; en
 - b. de informatie in het register, bedoeld in artikel 26bb van de wet.
- 2. De veilige integratie, bedoeld in artikel 26h, tweede lid, onderdeel c, van de wet, wordt aangetoond op basis van:
 - a. de toepasselijke TSI's en, voor zover van toepassing op het desbetreffend subsysteem, de nationale voorschriften; en

b. gemeenschappelijke veiligheidsmethoden als bedoeld in artikel 6 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn die op het desbetreffende subsysteem van toepassing zijn.

Artikel 8. Vernieuwing of verbetering van de hoofdspoorweginfrastructuur

1. De minister hanteert bij een beoordeling als bedoeld in artikel 26i, eerste lid, van de wet, de volgende beoordelingscriteria:

a. de geplande werkzaamheden kunnen het algehele veiligheidsniveau van de bij de vernieuwing of verbetering betrokken subsystemen niet ongunstig beïnvloeden;

b. op grond van de toepasselijke TSI of het nationale implementatieplan, bedoeld in artikel 18, zesde lid, onderdeel c, van de interoperabiliteitsrichtlijn, is voor desbetreffende vernieuwing of verbetering geen nieuwe vergunning voor indienststelling als bedoeld in artikel 26h, tweede lid, van de wet vereist; en

c. de waarden van de parameters op basis waarvan een vergunning voor indienststelling als bedoeld in artikel 26h, tweede lid, van de wet is verleend, wijzigen niet door de voorgenomen vernieuwing of verbetering.

2. Indien bij de vernieuwing of verbetering van het subsysteem voor besturing en seingeving een ERTMS-baanuitrustingsproject betrokken is, werkt de minister bij een beoordeling als bedoeld in artikel 26i, eerste lid, van de wet, samen met het Europees Spoorwegbureau.

§ 4. Conformiteitsbeoordelingsinstanties

Artikel 9. Eisen aan te melden instantie

1. Om te worden aangemeld als bedoeld in artikel 26u, eerste lid, van de wet, voldoet een instantie aan de volgende eisen van de interoperabiliteitsrichtlijn:

a. artikel 30, tweede tot en met zevende lid;

b. artikel 31; en

c. artikel 32.

2. Met een accreditatiecertificaat van de Raad voor Accreditatie kan worden aangetoond dat wordt voldaan aan de eisen, bedoeld in het eerste lid, op voorwaarde dat dit certificaat deze eisen omvat.

3. Een instantie als bedoeld in het eerste lid beschikt uiterlijk met ingang van 1 juli 2020 over een accreditatiecertificaat van de Raad voor Accreditatie waarmee wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de eisen, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 10. Aanmeldingsprocedure

1. Een aanvraag als bedoeld in artikel 26u, eerste lid, van de wet gaat vergezeld van:

a. een beschrijving van de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodules en de producten waarvoor de instantie verklaart bekwaam te zijn; en

b. indien van toepassing, een accreditatiecertificaat dat is afgegeven door de Raad voor Accreditatie, waarin wordt verklaard dat de instantie voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 9, eerste lid.

2. De minister meldt een instantie als bedoeld in artikel 9, eerste lid, aan overeenkomstig artikel 37, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Artikel 11. Eisen aan te wijzen instantie

1. Om te worden aangewezen als bedoeld in artikel 26v, eerste lid, van de wet voldoet een instantie aan de volgende eisen van de interoperabiliteitsrichtlijn met inachtneming van artikel 45, eerste lid, onderdeel a, van de interoperabiliteitsrichtlijn:

a. artikel 30, tweede tot en met zevende lid;

- b. artikel 31; en
- c. artikel 32.

2. Met een accreditatiecertificaat van de Raad voor Accreditatie kan worden aangetoond dat wordt voldaan aan de eisen, bedoeld in het eerste lid, op voorwaarde dat dit certificaat deze eisen omvat.

3. Een instantie als bedoeld in het eerste lid beschikt met ingang van 1 juli 2020 over een certificaat van de Raad voor Accreditatie waarmee wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de eisen, bedoeld in het eerste lid.

4. Wanneer een instantie als bedoeld in het eerste lid aantoont dat zij voldoet aan de criteria in de toepasselijke geharmoniseerde normen of delen ervan waarvan de referentienummers in het Publicatieblad van de Europese Unie zijn bekendgemaakt, wordt zij geacht aan de eisen, bedoeld in het eerste lid, te voldoen, op voorwaarde dat de van toepassing zijnde geharmoniseerde normen deze eisen dekken.

Artikel 12. Aanwijzingsprocedure

Een aanvraag als bedoeld in artikel 26v, eerste lid, van de wet gaat vergezeld van:

- a. een beschrijving van de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodules en de producten waarvoor de instantie verklaart bekwaam te zijn; en
- b. indien van toepassing, een accreditatiecertificaat dat is afgegeven door de Raad voor Accreditatie, waarin wordt verklaard dat de instantie voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 11, eerste lid.

Artikel 13. Uitbesteden van werkzaamheden

1. Een aangemelde instantie die taken uitbesteedt of door ondergeschikte instanties laat uitvoeren, voldoet aan artikel 34 van de interoperabiliteitsrichtlijn.

2. Een aangewezen instantie die taken uitbesteedt of door ondergeschikte instanties laat uitvoeren, voldoet aan artikel 34 van de interoperabiliteitsrichtlijn met inachtneming van artikel 45, eerste lid, onderdeel a, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Artikel 14. Eisen geaccrediteerde interne instantie

1. Een geaccrediteerde interne instantie als bedoeld in artikel 26y kan ten aanzien van de volgende modules conformiteitsbeoordelingsactiviteiten verrichten:

- a. de in bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG uiteengezette modules A1, A2, C1 of C2; en
- b. de in bijlage I bij Besluit 2010/713/EU gedefinieerde modules CA1 en CA2.

2. Een geaccrediteerde interne instantie als bedoeld in artikel 26y van de wet voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 35, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

3. Op verzoek van de minister verstrekt de onderneming waar de geaccrediteerde interne instantie deel van uitmaakt, of de Raad voor Accreditatie, informatie over de accreditatie van de interne instantie.

Artikel 15. Operationele verplichtingen van conformiteitsbeoordelingsinstanties

1. Aangemelde instanties voeren conformiteitsbeoordelingen uit volgens de conformiteitsbeoordelingsprocedures van de toepasselijke TSI.

2. De conformiteitsbeoordelingen worden op evenredige wijze uitgevoerd met inachtneming van artikel 41, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

3. Een aangemelde instantie voldoet aan artikel 41, derde tot en met vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

4. De operationele verplichtingen, bedoeld in het eerste tot en met derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing op aangewezen instanties met dien verstande dat de verplichtingen verband houden met nationale voorschriften en niet met TSI's.

Artikel 16. Informatieverplichtingen van conformiteitsbeoordelingsinstanties

1. Aangemelde instanties brengen de minister op de hoogte van:
 - a. elke weigering, beperking, schorsing of intrekking van door de desbetreffende aangemelde instantie behandelde of verleende certificaten in het kader van de interoperabiliteitsrichtlijn;
 - b. alle omstandigheden die van invloed zijn op de werkingssfeer van en de voorwaarden voor hun aanmelding; en
 - c. alle informatieverzoeken over conformiteitsbeoordelingsactiviteiten die zij van markttoezichtautoriteiten ontvangen.
2. Op verzoek van de minister brengen aangemelde instanties de minister op de hoogte van de binnen de werkingssfeer van hun aanmelding verrichte conformiteitsbeoordelingsactiviteiten en andere activiteiten, waaronder grensoverschrijdende activiteiten en activiteiten die door de aangemelde instantie zijn uitbesteed.
3. Aangemelde instanties verstrekken de andere uit hoofde van de interoperabiliteitsrichtlijn aangemelde instanties die vergelijkbare conformiteitsbeoordelingsactiviteiten voor dezelfde subsystemen of interoperabiliteitsonderdelen verrichten, relevante informatie over negatieve conformiteitsbeoordelingsresultaten en, op verzoek, ook over positieve conformiteitsbeoordelingsresultaten.
4. Aangemelde instanties verstrekken het Europees Spoorwegbureau keuringscertificaten betreffende de keuring van subsystemen, de conformiteit van interoperabiliteitsonderdelen of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen.
5. De informatieverplichtingen uit het eerste tot en met derde lid gelden ook voor aangewezen instanties, met dien verstande dat het eerste lid, onderdeel a, betrekking heeft op nationale voorschriften, en het derde lid betrekking heeft op aangewezen instanties.

Artikel 17. Overdracht dossiers

Gereserveerd indien er regels noodzakelijk zijn over het overdragen van dossiers ex artikel 26x Spoorwegwet.

§ 5. Infrastructuurregister

Artikel 18. Het infrastructuurregister

1. Het register, bedoeld in artikel 26bb, van de wet, bevat in elk geval de volgende gegevens:
 - a. de waarden van de netwerkparameters van elk betrokken subsysteem of een gedeelte daarvan indien dit in de toepasselijke TSI is omschreven;
 - b. voor zover van toepassing, de voorwaarden voor en beperkingen aan het gebruik van subsystemen als bedoeld in artikel 26h, eerste lid, van de wet; en
 - c. voor zover van toepassing, voorschriften en beperkingen van plaatselijke aard als bedoeld in artikel 14, elfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.
2. Indien het infrastructuurregister, bedoeld in artikel 26bb van de wet, niet volledig is, verstrekt eene beheerder de voor de uitvoering van de controles, bedoeld in artikel 26p, onderdeel c, van de wet, relevante informatie als bedoeld in het eerste lid gratis en binnen een redelijke termijn aan de spoorwegonderneming.

Hoofdstuk 3. Spoorwegveiligheid

§ 1. Beheerder

Artikel 19. Eisen veiligheidsbeheersysteem beheerder

Onverminderd Bijlage II bij gedelegeerde verordening (EU) 2018/762, voldoet het veiligheidsbeheersysteem van een beheerder aan de eisen, bedoeld in artikel 9, eerste tot en met vijfde lid, eerste en tweede alinea, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Artikel 20. Aanvraag veiligheidsvergunning

Bij een aanvraag tot verlening van een veiligheidsvergunning als bedoeld in artikel 16f, eerste lid, van de wet wordt een beschrijving van het veiligheidsbeheersysteem dan wel worden andere documenten gevoegd teneinde de overeenstemming met de eisen, bedoeld in artikel 19 aan te tonen.

Artikel 21. Geldigheidsduur veiligheidsvergunning

Een veiligheidsvergunning als bedoeld in artikel 16f, eerste lid, van de wet is vijf jaar geldig.

Artikel 22. Melden van wijzigingen door beheerder

De houder van een veiligheidsvergunning informeert de minister onverwijld over elke ingrijpende wijziging van:

- a. het subsysteem infrastructuur, het subsysteem seingeving of het subsysteem energie, bedoeld in bijlage II van de interoperabiliteitsrichtlijn; of
- b. de beginselen van de exploitatie en onderhoud van een subsysteem als bedoeld in onderdeel a.

Artikel 22a. Wijziging veiligheidsvergunning

De minister kan besluiten dat een wijziging van een bestaande veiligheidsvergunning is vereist, indien de informatie, bedoeld in artikel 22 daartoe aanleiding geeft.

§ 2. Spoorwegondernemingen

Artikel 23. Eisen veiligheidsbeheersysteem spoorwegonderneming

Onverminderd Bijlage I bij gedelegeerde verordening (EU) 2018/762, voldoet het veiligheidsbeheersysteem van een spoorwegonderneming die over een geldig veiligheidscertificaat beschikt en met een exploitatiegebied dat de hoofdspoorweginfrastructuur binnen Nederland of een gedeelte daarvan omvat, aan de eisen, bedoeld in artikel 9, eerste tot en met vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Artikel 24. Aanvraag veiligheidscertificaat

1. Onverminderd Bijlage I bij uitvoeringsverordening (EU) 2018/763, bevat een aanvraag voor een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de wet de volgende gegevens en bescheiden:

- a. het soort vervoer;
- b. de omvang van het vervoer;
- c. het exploitatiegebied; en
- d. de informatie, bedoeld in artikel 10, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

2. Op een aanvraag tot uitbreiding van een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, derde lid, van de wet is het eerste lid van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat alleen gegevens en bescheiden behoeven te worden verstrekt die betrekking hebben op de uitbreiding van het exploitatiegebied.
3. Een aanvraag als bedoeld in het eerste en tweede lid wordt ingediend via het éénloketsysteem, bedoeld in artikel 12 van de spoorwegbureauverordening.

Artikel 25. Inhoud veiligheidscertificaat

In een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de wet worden in elk geval de volgende gegevens opgenomen:

- a. het soort vervoer;
- b. de omvang van het vervoer; en
- c. het exploitatiegebied.

Artikel 26. Dicht bij de grens gelegen spoorweginfrastructuur

Gereserveerd.

Artikel 27. Geldigheidsduur veiligheidscertificaat

Een door de minister verleend veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de wet is ten hoogste vijf jaar geldig.

Artikel 28. Meldingen door spoorwegonderneming

1. De houder van een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de wet meldt elke geplande nieuwe spoorwegvervoersactiviteit uiterlijk twee maanden voor aanvang daarvan, aan de minister. In deze melding worden de volgende gegevens opgenomen:

- a. informatie over de nieuwe spoorwegvervoersactiviteit;
- b. een overzicht van personeelscategorieën voor de spoorwegvervoersactiviteit; en
- c. een overzicht van de typen spoorvoertuigen die gebruikt worden ter uitvoering van de spoorwegvervoersactiviteit.

d. belangrijke wijzigingen van de gegevens, bedoeld in de onderdelen a tot en met c.

2. De houder van een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de wet maakt aan de minister zo spoedig mogelijk melding van wijzigingen ten aanzien waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen dat zij gevolgen hebben voor het afgegeven veiligheidscertificaat of voor de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften.

3. In elk geval wordt een melding als bedoeld in het tweede lid gemaakt, indien:

- a. het soort vervoer wijzigt; of
- b. de omvang van het vervoer ingrijpend wijzigt.

Artikel 28a Wijziging veiligheidscertificaat

De minister kan besluiten dat een wijziging van het bestaande veiligheidscertificaat is vereist, indien de informatie, bedoeld in artikel 28, tweede lid, daartoe aanleiding geeft.

§ 3. Jaarlijks verslag over spoorwegveiligheid

Artikel 29. Jaarlijks verslag over spoorwegveiligheid

1. De houder van een veiligheidscertificaat, met uitzondering van een beheerder als bedoeld in artikel 32, zesde lid, van de wet, stelt jaarlijks een verslag op met betrekking tot de spoorwegveiligheid en zendt dat jaarlijks voor 31 mei aan de minister.
2. Een verslag als bedoeld in het eerste lid en als bedoeld in artikel 16f, zesde lid, van de wet bevat in elk geval de in artikel 9, zesde lid, onderdelen a tot en met e, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn bedoelde informatie.

§ 4. Veiligheidsbeheersysteem in geval van vrijstelling

Artikel 30. Eisen veiligheidsbeheersysteem in geval van vrijstelling

1. Met een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in de artikelen 16b, onderdeel c, en 16c, onderdeel c, van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen wordt gewaarborgd dat de spoorwegonderneming:
 - a. bij de normale bedrijfsvoering en bij voorzienbare afwijkingen daarvan geen schade berokkent en niemand onnodig hindert of in gevaar brengt en zorgt dat het spoorverkeer zo veel mogelijk zonder verstoringen kan worden afgewikkeld;
 - b. rekening houdt met de specifieke vereisten wanneer de normale bedrijfsvoering raakt aan die van andere gebruikers van de spoorweg of van de beheerder;
 - c. de aan de bedrijfsvoering verbonden risico's onderkent en passende maatregelen neemt om deze afdoende te beheersen en daarbij rekening houdt met de stand der techniek en de binnen de bedrijfstak aanwezige kennis en richtsnoeren voor een veilige bedrijfsvoering;
 - d. procedures vaststelt en hanteert voor het nemen van corrigerende maatregelen bij afwijkingen en incidenten, alsmede voor het voortdurend verbeteren van het veiligheidsniveau met het oog op zich wijzigende omstandigheden en op grond van opgedane ervaringen;
 - e. ervoor zorg draagt dat werknemers met een veiligheidsfunctie met het oog op het behouden van hun geschiktheid, kennis en bekwaamheid voor de desbetreffende functie de noodzakelijke oefening hebben en de noodzakelijke nadere of aanvullende scholing, opleiding en studie volgen.
2. Een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in het eerste lid is passend voor de aard en de omvang van de spoorwegonderneming.
3. Een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in het eerste lid, bevat:
 - a. een beschrijving van het beleid inzake spoorwegveiligheid waarbij voortdurend wordt gestreefd naar verbetering van de spoorwegveiligheid;
 - b. een registratie van ongevallen en incidenten;
 - c. een inventarisatie van de veiligheidsrisico's die kunnen bestaan binnen de normale bedrijfsvoering en bij voorzienbare afwijkingen daarvan met daarbij een risicoanalyse die in overeenstemming is met de aard en de omvang van de bedrijfsactiviteiten en de aard van de risico's;
 - d. een interne beoordeling van de werking van het veiligheidsbeheersysteem en van de non-conformiteiten, alsmede van de wijze waarop en wanneer corrigerende maatregelen bij non-conformiteiten zijn vastgesteld en geïmplementeerd; en
 - e. procedures voor het samenwerken met andere partijen aan spoorveiligheid en in het geval van calamiteiten.

Artikel 31. Maatregelen

1. Op basis van de inventarisatie, bedoeld in artikel 30, derde lid, onderdeel c, beoordeelt de spoorwegonderneming of maatregelen noodzakelijk zijn.
2. De uit het eerste lid voortvloeiende maatregelen worden door de spoorwegonderneming uitgevoerd, zo nodig in samenwerking met andere partijen.

§ 5. Beoordelingsinstanties als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) 402/2013

Artikel 31a

Een in Nederland gevestigde beoordelingsinstantie als bedoeld in artikel 3, onderdeel 14, van uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 beschikt, overeenkomstig die uitvoeringsverordening, over een accreditatiecertificaat, verleend door de Raad voor Accreditatie.

§ 6. Veiligheid en risicobeheersing van, op en rond spoorwegen

Artikel 31b

1. Spoorwegondernemingen en een beheerder voldoen aan de eisen, bedoeld in artikel 4, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.
2. Een met onderhoud belaste entiteit en elke andere actor met een potentiële invloed op de veiligheid van, op en rond de spoorwegen, voldoen aan de eisen, bedoeld in artikel 4, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.
3. Spoorwegondernemingen, een beheerder en elke actor, bedoeld in het tweede lid, voldoen aan de eisen, bedoeld in artikel 4, vijfde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.
4. Bij de uitwisseling van spoorvoertuigen tussen spoorwegondernemingen voldoen alle betrokken actoren aan de eisen, bedoeld in artikel 4, zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Hoofdstuk 4. Handhaving

Artikel 32. Handhaving uitvoeringshandelingen en gedelegeerde besluiten

1. Met het toezicht op de naleving van gedelegeerde verordening (EU) 2018/762, Verordening (EU) nr. 1158/2010 en uitvoeringsverordening (EU) 402/2013, zijn belast de bij besluit van de minister daartoe aangewezen personen.
2. Artikel 76, eerste lid, van de wet is van toepassing op overtreding van de artikelen 3 en bijlage I, en 4 en bijlage II van gedelegeerde verordening (EU) 2018/762, bijlagen II en III van Verordening (EU) nr. 1158/2010, de artikelen 5, 6, eerste lid, 15, eerste lid, laatste volzin, 16, 17, eerste en tweede lid, en 18, eerste, derde en vierde lid, van uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 en artikel 4, zesde lid, laatste volzin, van uitvoeringsverordening (EU) 2018/763.

Artikel 33. Beboetbare feiten

Beboetbare feiten in de zin van artikel 77, eerste lid, van de wet, zijn overtreding van de artikelen 3 en bijlage I, en 4 en bijlage II van gedelegeerde verordening (EU) 2018/762, en van artikel 4, zesde lid, laatste volzin, van uitvoeringsverordening (EU) 2018/763.

Hoofdstuk 5. Wijziging van andere ministeriële regelingen

Artikel 34. Wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen

De Regeling indienststelling spoorvoertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsbepaling voor 'verordening 101/2011' komt te luiden:

verordening nr. 201/2011: verordening (EU) nr. 201/2011 van de Commissie van 1 maart 2011 betreffende het model voor de verklaring van overeenstemming met een goedgekeurd type spoorvoertuig (PbEU 2011, L 57); .

2. In alfabetische volgorde worden, onder vervanging van de punt aan het slot van artikel 1 door een puntkomma, de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

besluit nr. 768/2008/EG: besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG van de Raad (PbEU 2008, L 218);

TSI exploitatie en verkeersleiding: besluit 2012/757/EU van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG (PbEU 2012, L 345);

uitvoeringsverordening (EU) 2018/545: uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2018, L 90);

wet: Spoorwegwet.

3. De begripsbepaling voor 'besluit 2010/713/EU' vervalt.

B

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

Deze regeling berust mede op de artikelen 26d, 26o, onderdelen b, c, f en g, 26t, onderdeel c, 26cc, onderdeel b, 38, eerste lid, van de wet.

C

In artikel 25 wordt 'het register, bedoeld in artikel 37, tweede lid, van de wet' vervangen door 'het voertuigregister, bedoeld in artikel 26aa, eerste lid, van de wet'.

D

In paragraaf 5 worden na artikel 25 twee artikelen toegevoegd, luidende:

Artikel 25a

Het voertuigregister, bedoeld in artikel 26aa, eerste lid, van de wet, bevat ten aanzien van het spoorvoertuig de gegevens, bedoeld in artikel 47, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Artikel 25b

1. De minister draagt zorg voor het doorvoeren van wijzigingen in het voertuigregister, bedoeld in artikel 26aa, eerste lid, van de wet.

2. De minister schrapte of wijzigt de inschrijving van een spoorvoertuig:

a. op verzoek van de houder van het spoorvoertuig;

b. indien het spoorvoertuig definitief buiten gebruik wordt gesteld;

c. indien een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26k, tweede lid, van de wet is geschorst, ingetrokken of indien deze van rechtswege is vervallen; of

d. indien informatie verkregen van het Europees Spoorwegbureau of uit andere lidstaten daartoe aanleiding geeft.

E

De paragrafen 6 tot en met 8a vervallen.

F

Na paragraaf 5 worden vijf paragrafen ingevoegd, luidende:

§ 6. Voertuigvergunning

Artikel 26

1. Onverminderd het bepaalde in Bijlage I bij uitvoeringsverordening (EU) 2018/545, wordt bij de aanvraag voor een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26k, tweede lid, van de wet in ieder geval het gebruiksgebied van het spoorvoertuig, waarvoor een voertuigvergunning wordt aangevraagd, opgenomen.
2. Onverminderd het bepaalde in artikel 46, vierde lid, van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545, vermeldt een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26k, tweede lid, van de wet:
 - a. het gebruiksgebied van het spoorvoertuig;
 - b. de waarden van de parameters in de toepasselijke TSI's en, indien van toepassing in nationale voorschriften, om te controleren of het spoorvoertuig technisch compatibel is met het gebruiksgebied;
 - c. de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de toepasselijke TSI's en nationale voorschriften en met de daarin opgenomen parameters;
 - d. de voorwaarden voor en beperkingen aan het gebruik van het spoorvoertuig.
3. Een aanvraag voor een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26k, tweede lid, van de wet wordt ingediend via het éénloketsysteem, bedoeld in artikel 12 van de spoorwegbureauverordening.

§ 7. Typegoedkeuring voor een spoorvoertuig

Artikel 27a

1. Een verklaring van conformiteit met het type als bedoeld in artikel 26n van de wet voldoet qua structuur aan het model opgenomen in de bijlage bij verordening nr. 201/2011/EU.
2. Het onderzoek naar de overeenstemming van de productie van het spoorvoertuig waarvoor een voertuigvergunning is verleend, voldoet aan de toepasselijke modules uit de TSI's.
3. Indien TSI's niet van toepassing zijn, kiest de fabrikant of zijn gemachtigde, voor het onderzoek naar de overeenstemming van het spoorvoertuig met een goedgekeurd type spoorvoertuig, voor de toepasselijke beoordelingsmodules, bedoeld in bijlage II van Besluit nr. 768/2008/EG:
 - a. Module B: EG-typeonderzoek en Module D: Conformiteit met het type op basis van kwaliteitsborging van het productieproces;
 - b. Module B: EG-typeonderzoek en Module F: Conformiteit met het type op basis van productkeuring; of
 - c. Module H1: Conformiteit van volledige kwaliteitsborging plus ontwerponderzoek.

§ 7a. Gebruik van een spoorvoertuig op de hoofdspoorweginfrastructuur

Artikel 28a

1. De spoorwegonderneming voert de controles, bedoeld in artikel 26p, onderdeel c, van de wet, uit met inachtneming van de voor de uitvoering van de controles relevante informatie, waaronder in elk geval de relevante informatie uit het infrastructuuregister, bedoeld in artikel 26bb van de wet, en de toepasselijke TSI's.
2. De spoorwegonderneming voert de controles, bedoeld in artikel 26p, onderdeel d, van de wet, uit met inachtneming van het geldende veiligheidsbeheersysteem, bedoeld in artikel 23 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen, en de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

Artikel 28b

1. Een spoorwegonderneming die van een hoofdspoorweg gebruik wil maken of gebruik te laten maken voor het uitvoeren van een test als bedoeld in artikel 26r van de wet doet daaraan voorafgaand melding aan de beheerder.
2. De beheerder kan naar aanleiding van de melding in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg aanwijzingen geven.
3. De spoorwegonderneming is verplicht deze aanwijzingen op te volgen.
4. In afwijking van het eerste lid, beschikt een spoorwegonderneming die van een hoofdspoorweg in het hogesnelheidsspoorwegsysteem gebruik wil maken of gebruik te laten maken voor het uitvoeren een test beschikt over een door haar ter zake opgesteld en door de beheerder goedgekeurd plan.

§ 8. Onderhoud van spoorvoertuigen

Artikel 28c

Het onderhoudssysteem, bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de wet, bevat de functies bedoeld in artikel 14, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Artikel 28d

1. Een met het onderhoud belaste entiteit als bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de wet mag de functies, bedoeld in artikel 14, derde lid, onderdelen b, c en d van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, of onderdelen daarvan, uitbesteden.
2. Indien de met het onderhoud belaste entiteit een functie als bedoeld in het eerste lid, uitbestedt, sluit zij daartoe een overeenkomst met de rechtspersoon of natuurlijke persoon die desbetreffende functies gaat uitvoeren.
3. De met het onderhoud belaste entiteit draagt ervoor zorg dat de rechtspersoon of natuurlijke persoon, bedoeld in het tweede lid, de verplichtingen nakomt die op de met het onderhoud belaste entiteit rusten ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde functies.

Artikel 28e

Gereserveerd indien er eisen aan erkenning natuurlijke personen dan wel rechtspersonen worden gesteld.

Artikel 28f

De minister verleent, op aanvraag, een ECM-certificaat aan de met het onderhoud belaste entiteit, bedoeld in artikel 36, vierde lid, van de wet, indien:

- a. het onderhoudssysteem van de met het onderhoud belaste entiteit de veilige staat van het spoorvoertuig dat zij in onderhoud heeft, garandeert;

- b. de met het onderhoud belaste entiteit voldoet aan bijlage III bij de spoorwegveiligheidsrichtlijn en een toezichtstelsel heeft om te waarborgen dat te allen tijde wordt voldaan aan bijlage III;
- c. de eisen in bijlage III van verordening 445/2011;
- d. voor zover van toepassing, de met het onderhoud belaste entiteit er zorg voor draagt dat een door de met het onderhoud belaste entiteit ingeschakeld onderhoudsbedrijf de voor het onderhoudsbedrijf relevante delen van bijlage III bij de spoorwegveiligheidsrichtlijn naleeft.

Artikel 28g

Een certificaat als bedoeld in artikel 36, zesde lid, van de wet wordt verleend indien:

- a. voor de functie van onderhoudsontwikkeling wordt voldaan aan de eisen, bedoeld in bijlage III, onderdeel II, van verordening 445/2011;
- b. voor de functie van beheer van de onderhoudsplanning wordt voldaan aan de eisen, bedoeld in bijlage III, onderdeel III, van verordening 445/2011; of
- c. voor de functie van uitvoering van het onderhoud wordt voldaan aan de eisen, bedoeld in bijlage III, onderdeel IV, van verordening 445/2011.

Artikel 28h

Artikel 36, eerste lid, van de wet geldt niet voor spoorvoertuigen, bedoeld in artikel 2, tweede lid, en derde lid, onderdeel a, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

§ 8a. Handhaving uitvoeringsverordeningen en beboetbare feiten

Artikel 28i

1. Met het toezicht op de naleving van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 zijn belast de bij besluit van de minister daartoe aangewezen personen.
2. Artikel 76, eerste lid, van de wet is van toepassing op overtreding van artikel 13 van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545.

Artikel 28j

Overtreding van artikel 28b en van de artikelen 5, tweede lid, 6, 15, 16, vierde lid, onderdeel d, 25 en 27, eerste lid, van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 is een beboetbaar feit als bedoeld in artikel 77, eerste lid, van de wet.

Artikel 35. Wijziging van de Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer

Artikel 1.1:1, onderdeel e, van de Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer komt te luiden:
e. interoperabiliteitsrichtlijn: richtlijn 2016/797/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138/44).

Hoofdstuk 6: Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 36. Intrekking regelingen

De Regeling eisen keuringsinstanties Spoorwegwet en de Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen worden ingetrokken.

Artikel 37. Overgangsbepaling

Erkenningen van beoordelingsinstanties als bedoeld in artikel 3, onderdeel 14, van uitvoeringsverordening (EU) 402/2013, die zijn verleend voor 16 juni 2019, blijven geldig onder de voorwaarden waaronder zij zijn verleend.

Artikel 38. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van [16 juni 2019].

Artikel 39. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

[ondertekening]

TOELICHTING

I. Algemeen deel

1. Inleiding

De interoperabiliteitsrichtlijn en de spoorwegveiligheidsrichtlijn

Deze ministeriële regeling (hierna: de regeling) strekt tot de nadere implementatie van de richtlijnen van de technische pijler van het Europese Vierde Spoorwegpakket. Het betreft:

- Richtlijn 2016/797/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138/44) (hierna: de interoperabiliteitsrichtlijn); en
- Richtlijn 2016/798/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102) (hierna: de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

Voor een algemene toelichting ten aanzien van het Europese Vierde Spoorwegpakket en voor een samenvatting van de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige richtlijnen, zij verwezen naar paragraaf 3.1 van de memorie van toelichting behorend bij het wetsvoorstel ter implementatie van dat Spoorwegpakket.⁹

Transponeringstabel

Na de artikelsgewijze toelichting zijn twee transponeringstabellen opgenomen: één voor de interoperabiliteitsrichtlijn en één voor de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Deze transponeringstabellen geven een bijgewerkt en volledig overzicht van de implementatieregelgeving ten aanzien van deze twee richtlijnen. Dat wil zeggen dat per artikel(onderdeel) van de richtlijnen is weergegeven waar het artikel is omgezet in de Nederlandse regelgeving. De transponeringstabellen zijn gelet op de omvang van de tabellen na de artikelsgewijze toelichting opgenomen.

2. Wijze van implementatie van de richtlijnen

Algemeen

De kern van deze twee richtlijnen is geïmplementeerd in de Spoorwegwet. In de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel is ingegaan op de gekozen systematiek ten aanzien van delegatiegrondslagen.¹⁰ In het kort komt het erop neer dat ten aanzien van de technische pijler van het Europese Vierde Spoorwegpakket de hoofdlijnen op wetsniveau zijn opgenomen en de details op het niveau van een ministeriële regeling worden geregeld. De Spoorwegwet bevat op verschillende plaatsen delegatiegrondslagen op basis waarvan de minister regels kan stellen. De gekozen systematiek heeft tot gevolg dat onderwerpen die eerder in de Spoorwegwet of in een algemene maatregel van bestuur werden geregeld, zijn verplaatst naar een ministeriële regeling. Daarnaast leidt de nadere implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn en de spoorwegveiligheidsrichtlijn tot een beperkte hoeveelheid nieuwe regels en aanpassing van bestaande regels. Dat laat onverlet ook de nadere implementatie van genoemde richtlijnen één-op-één gebeurt.

Ten aanzien van een aantal onderwerpen gekozen om deze in één nieuwe ministeriële regeling te regelen. Het betreft regels omtrent interoperabiliteitsonderdelen, subsystemen, conformiteitsbeoordelingsinstanties, veiligheidsvergunningen, veiligheidscertificaten en veiligheidsbeheersystemen. De Regeling eisen keuringsinstanties Spoorwegwet en de Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen zijn daarom vervallen.

⁹ Kamerstukken // 2017/18, 34 914, nr. 3, p. 3-5 en p. 21-23.

¹⁰ Kamerstukken // 2017/18, 34 914, nr. 3, p. 26.

Deze regeling wijzigt daarnaast de Regeling indienststelling spoorvoertuigen: daarin zijn onder meer de eisen ten aanzien van voertuigvergunningen en het onderhoud van spoorvoertuigen opgenomen. De implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn en de spoorwegveiligheidsrichtlijn leidt tevens tot aanpassing van de tarieven. De consultatie daarvan geschiedt in een breder kader, die naar verwachting eind 2018 zal worden gehouden.

Indeling van de regeling

De indeling van de regeling is als volgt:

Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen

§ 1. Definitiebepalingen

Hoofdstuk 2: Interoperabiliteit

§ 1. Interoperabiliteitsonderdelen

§ 2. Subsystemen

§ 3. Vergunningen voor het in dienst stellen van subsystemen die deel uitmaken van hoofdspoorweginfrastructuur

§ 4. Conformiteitsbeoordelingsinstanties

§ 5. Infrastructuurregister

Hoofdstuk 3: Spoorwegveiligheid

§ 1. Beheerder

§ 2. Spoorwegondernemingen

§ 3. Jaarlijks verslag over spoorwegveiligheid

§ 4. Veiligheidsbeheersysteem in geval van vrijstelling

§ 5. Beoordelingsinstanties als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) 402/2013

§ 6. Veiligheid en risicobeheersing van, op en rond spoorwegen

Hoofdstuk 4: Handhaving

Hoofdstuk 5: Wijzigingen van andere ministeriële regelingen

Hoofdstuk 6: Overgangs- en slotbepalingen.

Uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen

De interoperabiliteitsrichtlijn en de spoorwegveiligheidsrichtlijn bevatten op verschillende plaatsen bevoegdheden voor de Europese Commissie om uitvoeringshandelingen, dan wel gedelegeerde handelingen vast te stellen. Inmiddels heeft zij de volgende verordeningen vastgesteld:

- Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad (hierna: uitvoeringsverordening (EU) 2018/545). In deze uitvoeringsverordening zijn regels gesteld over het proces van de aanvraag en verlening van voertuigvergunningen en typegoedkeuringen. Verder beschrijft deze uitvoeringsverordening de fase van het vooroverleg. Dit is overleg dat voorafgaand aan de formele indiening van de aanvraag van een voertuigvergunning of een typegoedkeuring kan plaatsvinden.¹¹
- Gedelegeerde verordening (EU) 2018/761 van de Commissie van 16 februari 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor toezicht door nationale veiligheidsinstanties na de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat of een veiligheidsvergunning overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van

¹¹ Zie voor het vooroverleg de artikelen 22 tot en met 24 van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545.

Verordening (EU) nr. 1077/2012 (PbEU 2018, L 129/16) (hierna: gedelegeerde verordening (EU) 2018/761);

- Gedelegeerde verordening (EU) 2018/762 van de Commissie van 8 maart 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden inzake de eisen voor veiligheidsbeheersystemen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 1158/2010 en (EU) nr. 1169/2010 (PbEU 2018, L 129/26) (hierna: gedelegeerde verordening (EU) 2018/762). Deze gedelegeerde verordening bevat twee bijlagen, die de eisen aan een veiligheidsbeheersysteem bevatten. Bijlage I stelt eisen aan het veiligheidsbeheersysteem van spoorwegondernemingen en Bijlage II stelt eisen aan het veiligheidsbeheersysteem van infrastructuurbeheerders.
- Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie (PbEU 2018, L 129/49) (hierna: uitvoeringsverordening (EU) 2018/763). Deze uitvoeringsverordening bevat onder meer regels over de aanvraag van een veiligheidscertificaat, de beoordeling van de aanvraag, de verlening van veiligheidscertificaten en alle communicatie daarover. Verder beschrijft deze uitvoeringsverordening de fase van het vooroverleg. Dit is overleg dat voorafgaand aan de formele indiening van de aanvraag van een veiligheidscertificaat kan plaatsvinden.¹²
- Uitvoeringsverordening (EU) 2018/764 van de Commissie van 2 mei 2018 inzake de aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie te betalen vergoedingen en kosten en de betalingsvoorwaarden (PbEU 2018, L 129/68). Deze uitvoeringsverordening heeft betrekking op de tarieven die het Europees Spoorwegbureau in verband met de nieuwe certificerings- en vergunningstaken in rekening kan brengen bij de aanvrager en de wijze waarop deze betaald moeten worden.
- Uitvoeringsverordening (EU) 2018/867 van de Commissie van 13 juni 2018 tot vaststelling van het reglement voor de procesvoering van de kamer(s) van beroep van het Spoorwegbureau van de Europese Unie (PbEU 2018, L 149/3).

Deze verordeningen werken rechtstreeks door in de Nederlandse regelgeving. Dat wil zeggen dat ze in beginsel niet hoeven te worden omgezet in de nationale regelgeving. In de regeling zijn waar nodig wel verwijzingen opgenomen naar een aantal van deze uitvoerings- en gedelegeerde verordeningen teneinde de inzichtelijkheid van de toepasselijke regelgeving te vergroten.

4. Gevolgen van de regeling

Regeldruk

Zoals is toegelicht in paragraaf 4.2 van de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel, heeft de nieuwe systematiek waarbij het Europees Spoorwegbureau bevoegd wordt veiligheidscertificaten, voertuigvergunningen en typegoedkeuringen af te geven, gevolgen voor de uitvoeringspraktijk. De onderhavige ministeriële regeling betreft een nadere uitwerking van de bepalingen in het wijzigingswetsvoorstel inzake de technische pijler en leidt daarmee ook tot een nadere uitwerking van de in paragraaf 4.2 van de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel beschreven gevolgen. Hieronder wordt ingegaan op de belangrijkste gevolgen.

Spoorwegondernemingen en beheerder

In deze regeling worden nadere eisen gesteld aan aanvragen van veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen, de veiligheidsvergunning voor een beheerder, voertuigvergunningen en het in dienst stellen van subsystemen die deel uitmaken van hoofdspoorweginfrastructuur.

¹² Zie over deze procedure de artikelen 2, derde lid, 3, tweede lid, 4, vijfde lid, van uitvoeringsverordening (EU) 2018/763.

In Nederland beschikken nu ca. 35 spoorwegondernemingen over een veiligheidscertificaat. Hiervan zijn ca. 20 spoorwegondernemingen ook actief in andere lidstaten. Zodra hun huidige veiligheidscertificaat verloopt, moeten zij een aanvraag voor een nieuw veiligheidscertificaat bij het Europees Spoorwegbureau indienen. De resterende ca. 15 spoorwegondernemingen hebben de keuze een dergelijke aanvraag bij de minister of het Europees Spoorwegbureau te doen. De aanvraagprocedure in onderhavige regeling geldt alleen als de aanvraag bij de minister wordt ingediend en is vergelijkbaar met de huidige aanvraagprocedure.

Een vergelijkbare systematiek geldt voor aanvragers van voertuigvergunningen: als een spoorvoertuig in meerdere lidstaten wordt ingezet, moet een aanvraag voor een voertuigvergunning bij het Europees Spoorwegbureau worden ingediend en als een spoorvoertuig alleen in Nederland wordt ingezet, kan de aanvraag bij de minister worden ingediend. De aanvraagprocedure in onderhavige regeling geldt alleen als de aanvraag bij de minister wordt ingediend en is vergelijkbaar met de huidige aanvraagprocedure. Het aantal vergunningsaanvragen voor spoorvoertuigen verschilt jaarlijks.

Aanvragen voor een veiligheidsvergunning en het in dienst stellen van subsystemen die deel uitmaken van hoofdspoorweginfrastructuur moeten ook in de nieuwe situatie bij de minister te worden ingediend. Voor de beheerder leidt dit tot weinig wijzigingen.

Conformiteitsbeoordelingsinstanties

Zoals toegelicht in paragraaf 4 van hoofdstuk 2, wordt voor de beoordeling en het toezicht op conformiteitsbeoordelingsinstanties overgeschakeld op accrediteren in plaats van erkennen. In Nederland zijn op dit moment zeven conformiteitsbeoordelingsinstanties erkend. Op grond van de Spoorwegwet dienen deze instanties met de inwerkingtreding van deze regeling over een nieuwe aanmelding of nieuwe aanwijzing te beschikken.¹³ Met deze regeling wordt daaraan toegevoegd dat de instanties over een accreditatie moeten beschikken om in aanmerking te komen voor een nieuwe aanmelding of nieuwe aanwijzing. Deze keuze is mede ingegeven vanuit het oogpunt van regeldruk. Het is voor instanties die reeds op vrijwillige basis over een accreditatie beschikken straks niet langer nodig om ook nog door de minister te worden beoordeeld alvorens te kunnen worden 'erkend'. Voor instanties die nu nog niet over een accreditatie beschikken, is in deze regeling voorzien in een zo lang mogelijke overgangperiode die strookt met het Vierde Spoorwegpakket, te weten tot uiterlijk 1 juli 2020, zodat er voldoende tijd is om de benodigde accreditatie te verkrijgen.

Beoordelingsinstanties als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) 402/2013

Zoals toegelicht in paragraaf 5 van hoofdstuk 3 wordt voor de beoordeling en het toezicht op beoordelingsinstanties als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 ook overgeschakeld op accrediteren in plaats van erkennen. In Nederland zijn op dit moment zes van dergelijke beoordelingsinstanties.¹⁴ De keuze om deze instanties voortaan over een accreditatie te laten beschikken, is ingegeven vanuit dezelfde beweegredenen als bij conformiteitsbeoordelingsinstanties. De uitvoeringsverordening laat de ruimte om eerbiedigend overgangsrecht toe te passen en heeft daarmee geen gevolgen voor reeds afgegeven erkenningen. Een accreditatie is daarmee pas nodig zodra de bestaande erkenning is verlopen en geeft de instanties daarmee voldoende tijd om de benodigde accreditatie te verkrijgen.

Financiële gevolgen

¹³ Stb.. PM. Voor de fase van de internetconsultatie zij verwezen naar Kamerstukken // 2017/2018, 34 914, nr. 7.

¹⁴ Een aantal organisaties is zowel conformiteitsbeoordelingsinstantie als beoordelingsinstantie als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) 402/2013. In Nederland betreft het in totaal acht van dergelijke organisaties die gevolgen ondervinden van het Vierde Spoorwegpakket.

Deze regeling kent financiële gevolgen voor spoorwegondernemingen, de beheerder, conformiteitsbeoordelingsinstanties en beoordelingsinstanties als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) 402/2013. De benodigde wijzigingen van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 worden apart geconsulteerd, waarbij op de financiële gevolgen zal worden ingegaan.

5. Consultatie

Na afloop internetconsultatie.

6. Uitvoerings-, handhavings- en fraudebestendigheidstoetsen

Na ontvangst toetsen.

7. Inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van [16 juni 2019]. Deze datum komt overeen met de implementatiedatum van de interoperabiliteitsrichtlijn en van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Aangezien deze regeling verband houdt met de implementatie van Europese richtlijnen waarbij een strikte implementatietermijn geldt, wordt van de vaste verandermomenten afgeweken.

II. ARTIKELSGEWIJS DEEL

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

§ 1. Definitiebepalingen

Artikel 1. Definitiebepalingen

In dit artikel zijn met name definities opgenomen van de voor deze regeling relevante door de Europese Commissie vastgestelde besluiten, verordeningen, gedelegeerde verordeningen en uitvoeringsverordeningen. Daarnaast zijn begripsbepalingen opgenomen voor 'accreditatie', 'Raad voor Accreditatie', 'Spoorwegwet' en 'soort vervoer'.

Hoofdstuk 2. Interoperabiliteit

§ 1. Interoperabiliteitsonderdelen

In deze paragraaf zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot interoperabiliteitsonderdelen. Voor de definitie van een interoperabiliteitsonderdeel is in artikel 1, eerste lid, van de Spoorwegwet aangesloten bij de definitie van artikel 2, onderdeel 7, van de interoperabiliteitsrichtlijn. In deze paragraaf zijn de voorwaarden voor het afgeven van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik en de eisen aan een dergelijke verklaring opgenomen. Voor een algemene toelichting ten aanzien van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik zij verwezen naar paragraaf 3.5.2 van de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel.¹⁵

Artikel 2. Voorwaarde voor het afgeven van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik

Artikel 2 strekt tot implementatie van de artikelen 6, derde lid, en 10, eerste en tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Dit artikellid heeft betrekking op de voorwaarden voor het afgeven van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik. Het betreft een bepaling die in nagenoeg dezelfde bewoordingen eerder was opgenomen in artikel 40 van de Spoorwegwet. Een TSI kan voorschrijven dat de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik moet worden getoetst door een aangemelde instantie, ook wel een "notified body" ("NoBo"), genoemd. In een dergelijk geval geeft de aangemelde instantie één of meerdere certificaten af waaruit blijkt dat een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de TSI's die op het interoperabiliteitsonderdeel van toepassing zijn.

¹⁵ Kamerstukken II 2017/18, 34 914, nr. 3, p. 30.

Het tweede lid strekt tot gedeeltelijke implementatie van artikel 6, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Dit heeft betrekking op de situatie waarin is gebleken dat een TSI niet voldoet. In dergelijke gevallen wordt overeenkomstig de artikelen 6, eerste lid, en 5, elfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn door de Europese Commissie een procedure gevolgd om de desbetreffende TSI te wijzigen. In de tussenvolgende periode kan de Europese Commissie het Europees Spoorwegbureau vragen om een advies te geven, welk advies ook kan bestaan uit een aanvaardbare toepassing van de desbetreffende TSI.¹⁶ Een dergelijk advies als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn mag worden gebruikt voor de beoordeling van interoperabiliteitsonderdelen of subsystemen in plaats van de beoordeling aan de hand van de TSI. Het tweede lid bepaalt dat een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik mag worden afgegeven indien het interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan het advies en er nog geen herziene TSI is vastgesteld.

Artikel 3. Eisen aan de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik

Artikel 3 strekt tot implementatie van de artikelen 9, eerste lid, tweede volzin, tweede tot en met vijfde lid, en 10, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Dit artikel bevat bepalingen ten aanzien van de eisen aan de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik. Het is aan de fabrikant of de gemachtigde daarvan om voor een interoperabiliteitsonderdeel een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik op te stellen, te dateren en vervolgens te ondertekenen.

Op grond van artikel 9, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn beschikt de Europese Commissie over de bevoegdheid om door middel van uitvoeringshandelingen het model van een dergelijke verklaring vast te stellen.

Het tweede lid strekt tot implementatie van de artikelen 9, eerste lid, tweede volzin, derde lid en 10, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. In het tweede lid is een aantal verplichtingen opgenomen met betrekking tot de inhoudelijke eisen ten aanzien van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik. Het tweede lid, onderdeel a, strekt tot implementatie van artikel 9, eerste lid, tweede volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Op grond van artikel 10, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn is een fabrikant of de gemachtigde daarvan gehouden om te toetsen of een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de in de toepasselijke TSI's gestelde eisen. In de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik moet worden opgenomen aan welke TSI's de conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel is beoordeeld. Het tweede lid, onderdeel b, strekt tot implementatie van artikel 10, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Op grond van desbetreffend artikel moet de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik vermelden of een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan andere Europese rechtshandelingen.

Het tweede lid, onderdeel c, strekt tot implementatie van artikel 9, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het vereiste dat een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik gedateerd en ondertekend moet zijn, was reeds opgenomen in Bijlage IV van richtlijn 2008/57/EG (de oude interoperabiliteitsrichtlijn). Nieuw is dat in de interoperabiliteitsrichtlijn is gespecificeerd dat de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik moet worden ondertekend en gedateerd door de fabrikant of de gemachtigde daarvan (artikel 9, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn).

Het derde lid strekt tot implementatie van artikel 9, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Als bijlage bij de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik moet - voor zover toetsing in een toepasselijke TSI wordt voorgeschreven - een of meerdere certificaten van de betrokken

¹⁶ Artikel 6, tweede lid, eerste volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

aangemelde instantie of instanties worden gevoegd waaruit deze conformiteit of geschiktheid voor gebruik blijkt.

Artikel 4. Reserveonderdelen

Artikel 4 strekt tot implementatie van artikel 9, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Een soortgelijke bepaling was eerder opgenomen in artikel 39, tweede lid, van de Spoorwegwet (oud). Op basis van dit artikel is het niet nodig om voor reserveonderdelen voor subsystemen een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik op te stellen indien de subsystemen al in dienst zijn gesteld wanneer een wijziging van de desbetreffende TSI van kracht wordt. Dit brengt met zich mee dat voor die reserveonderdelen de procedure voor de beoordeling van de conformiteit of geschiktheid voor gebruik niet hoeft te worden doorlopen. De hiervoor bedoelde subsystemen waarin een dergelijk reserveonderdeel wordt aangebracht, voldoen aan de daarop van toepassing zijnde eisen. Artikel 26a, eerste lid, onderdeel a, van de Spoorwegwet blijft wel van toepassing. Dat betekent dat een reserveonderdeel wel moet blijven voldoen aan de essentiële eisen die daarvoor golden ten tijde van het in de handel brengen van dat onderdeel. Dit is in overeenstemming met artikel 26c, waarin is bepaald dat een subsysteem moet voldoen aan de voor dat systeem geldende essentiële eisen.

§ 2. Subsystemen

In paragraaf 2 zijn regels opgenomen ten aanzien van subsystemen. Het gaat hierbij om subsystemen die een onderdeel kunnen vormen van spoorvoertuigen en van de hoofdspoorweginfrastructuur. Bij een aanvraag voor een vergunning voor indienststelling als bedoeld in artikel 26h, tweede lid, of een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26k, tweede lid, is voor subsystemen (in beginsel) een geldige EG-keuringsverklaring benodigd, zo volgt uit artikel 26h, tweede lid, onderdeel a, respectievelijk 26k, tweede lid, onderdeel a, van de Spoorwegwet. Voor een algemene toelichting ten aanzien van de EG-keuringsprocedure zij verwezen naar de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel.¹⁷

Artikel 5. EG-keuringsverklaring en keuringsprocedure

Artikel 5 strekt tot implementatie van artikel 15, eerste en vierde lid, en Bijlage IV van de interoperabiliteitsrichtlijn. Artikel 15 van de interoperabiliteitsrichtlijn beschrijft de procedure voor het opstellen van de EG-keuringsverklaring. Bijlage IV beschrijft de keuringsprocedure die ten aanzien van subsystemen moet worden doorlopen om aan te tonen dat een subsysteem voldoet aan de daarvoor geldende eisen. De EG-keuringsverklaring betreft een verklaring die een aanbestedende dienst, een fabrikant of een gemachtigde daarvan opstelt. Met een geldige EG-keuringsverklaring wordt aangetoond dat een subsysteem voldoet aan de essentiële eisen die gelden voor desbetreffend subsysteem, zo volgt uit artikel 26c, tweede lid, van de Spoorwegwet. De EG-keuringsverklaring kan vervolgens worden gebruikt bij de aanvraag voor een vergunning voor indienststelling als bedoeld in artikel 26h, tweede lid, van de Spoorwegwet, voor een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26k, tweede lid, van de Spoorwegwet of voor een typegoedkeuring als bedoeld in artikel 26m, tweede lid, van de Spoorwegwet. Voorgaande situaties gelden uiteraard allen voor zover er op grond van de Spoorwegwet een vergunningplicht is.

In artikel 15, vierde lid, en in Bijlage IV (meer specifiek onder punt 2.4 van desbetreffende bijlage) van de interoperabiliteitsrichtlijn is geregeld waar het technisch dossier uit moet bestaan. Gewijzigd in de interoperabiliteitsrichtlijn is de verantwoordelijkheid voor de samenstelling van het technisch dossier: op grond van richtlijn 2008/57/EG (de oude interoperabiliteitsrichtlijn) berustte de verantwoordelijkheid bij de aangemelde instantie.¹⁸ Deze verantwoordelijkheid is verschoven naar de

¹⁷ *Kamerstukken II 2017/18*, 34 914, nr. 3, p. 31.

¹⁸ Artikel 18, derde lid, eerste volzin, van richtlijn 2008/57/EG.

aanvrager. Een aanvrager is gehouden een technisch dossier op te stellen en bij te houden ten aanzien van het subsysteem waarvoor een EG-keuringsprocedure wordt doorlopen.¹⁹

Het tweede lid heeft betrekking op de situatie waarin is gebleken dat een TSI niet voldoet en betreft dezelfde situatie als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van deze regeling. Voor een toelichting hierop zij naar dat artikel verwezen.

Artikel 6. Ontheffing TSI's

Op grond van artikel 26f, eerste lid, van de Spoorwegwet kan op aanvraag ontheffing worden verleend van de toepassing van TSI's of gedeelten daarvan, waarbij artikel 7 van de interoperabiliteitsrichtlijn in acht wordt genomen. Op grond van artikel 26g van de Spoorwegwet kunnen regels over de aanvraag en verlening van een dergelijke ontheffing worden gesteld. In artikel 6 van deze regeling zijn dergelijke regels gesteld. In het geval dat een aanvraag wordt gedaan bij de minister om een TSI of een gedeelte daarvan niet toe te passen, geldt de procedure van artikel 7, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Een lidstaat heeft op grond van artikel 7, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn in de aldaar genoemde gevallen de mogelijkheid om toe te staan dat TSI's of gedeelten daarvan niet worden toegepast. In een aantal gevallen is een lidstaat op grond van artikel 7, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn verplicht om een verzoek in te dienen om een TSI, dan wel een gedeelte daarvan, niet toe te passen. De Europese Commissie heeft op grond van artikel 7, vierde tot en met achtste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen vast te stellen ten aanzien van de informatie die een lidstaat moet indienen bij de Europese Commissie in het kader van een verzoek om TSI's of gedeelten daarvan niet toe te passen.

Indien een aanvraag wordt gedaan om TSI's of gedeelten daarvan niet toe te hoeven passen op een specifiek subsysteem, dient de aanvrager in elk geval aan te geven om welk subsysteem of subsystemen het gaat, de TSI's of gedeelten daarvan waarvan ontheffing wordt gevraagd, de redenen voor de aanvraag en een omschrijving van het belang van de aanvrager om een TSI of een gedeelte daarvan buiten toepassing te laten.

Paragraaf 3. Vergunning voor het in dienst stellen van subsystemen die deel uitmaken van hoofdspoorweginfrastructuur

In paragraaf 3 zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van subsystemen die een onderdeel (gaan) vormen van de hoofdspoorweginfrastructuur. Algemene regels ten aanzien van subsystemen zijn opgenomen in artikel 26c van de Spoorwegwet en in hoofdstuk 2, paragraaf 2, van deze regeling. Voor een algemene toelichting ten aanzien van de indienststelling van subsystemen die deel uit (gaan) maken van de hoofdspoorweginfrastructuur zij verwezen naar de paragrafen 3.5.6 en 3.5.7 van de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel.²⁰

Artikel 7. Technische compatibiliteit

Dit artikel strekt tot nadere implementatie van de artikelen 18, vierde lid, onderdelen b en c, en 49, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Met dit artikel wordt invulling gegeven aan de wijze waarop in het dossier, bedoeld in artikel 26h, derde lid, van de Spoorwegwet, moet worden aangetoond dat de subsystemen die deel uitmaken of deel gaan uitmaken van hoofdspoorweginfrastructuur technisch compatibel zijn met de systemen waarin de subsystemen worden geïntegreerd en dat deze subsystemen veilig kunnen worden geïntegreerd.

Artikel 8. Vernieuwing of verbetering van de hoofdspoorweginfrastructuur

¹⁹ Artikel 15, vierde lid, eerste volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

²⁰ *Kamerstukken II 2017/18, 34 914, nr. 3, p. 38-39.*

Dit artikel strekt tot implementatie van artikel 18, zesde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn (met uitzondering van de eerste alinea).

Het eerste artikellid bevat de beoordelingscriteria voor vernieuwingen en verbeteringen van de hoofdspoorweginfrastructuur aan de hand waarvan de minister beoordeelt dat voor een verbetering of vernieuwing wel of niet een nieuwe vergunning voor het in dienst stellen van subsystemen als bedoeld in artikel 26h, tweede lid, benodigd is. Op grond van artikel 26i, eerste lid, van de Spoorwegwet is voor het in dienst stellen van een vernieuwing of verbetering van de hoofdspoorweginfrastructuur een vergunning als bedoeld in artikel 26h, tweede lid, van de Spoorwegwet vereist, tenzij de minister oordeelt dat een dergelijke vergunning niet nodig is. Om dit te kunnen beoordelen moet een dossier als bedoeld in artikel 26i, tweede lid, onderdeel a, van de Spoorwegwet worden ingediend op basis waarvan de minister deze beoordeling kan maken. Artikel 8, eerste lid, bevat de criteria aan de hand waarvan de minister beoordeelt of een nieuwe vergunning voor indienststelling als bedoeld in artikel 26h, tweede lid, van de Spoorwegwet is vereist. Deze criteria zijn ontleend aan artikel 18, zesde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn (met uitzondering van de eerste alinea). In onderdeel b wordt verwezen naar het nationale implementatieplan, bedoeld in artikel 18, zesde lid, onderdeel c, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Indien de minister op grond van de beoordelingscriteria in artikel 8 tot het oordeel komt dat geen vergunning voor indienststelling benodigd is, informeert de minister de aanvrager hierover. In een dergelijk geval mag een vernieuwing of verbetering van de hoofdspoorweginfrastructuur op grond van artikel 26i, eerste lid, van de Spoorwegwet in dienst worden gesteld zonder nieuwe vergunning voor indienststelling. Indien de minister op basis van de beoordelingscriteria in artikel 8 tot het oordeel komt dat een vergunning voor indienststelling als bedoeld in artikel 26h, tweede lid, van de Spoorwegwet is vereist en aan de eisen voor het verkrijgen van een vergunning voor indienststelling is voldaan, verleent de minister de vergunning.

Het tweede artikellid strekt tot implementatie van artikel 18, zesde lid, derde volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn en heeft betrekking op projecten aan de hoofdspoorweginfrastructuur waarbij ERTMS-baanuitrusting betrokken is. Indien hoofdspoorweginfrastructuur uitgerust is of wordt met ERTMS en de hoofdspoorweginfrastructuur wordt vernieuwd of verbeterd, dient de lidstaat op basis van artikel 18, zesde lid, derde volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn met het Europees Spoorwegbureau samen te werken alvorens een beslissing te nemen over het al dan niet benodigd zijn van een nieuwe vergunning voor indienststelling als bedoeld in artikel 26h, tweede lid, van de Spoorwegwet. Deze samenwerking is geregeld in artikel 8, tweede lid. Overigens bevat hoofdstuk 7 van de bijlage bij de TSI infrastructuur aanknopingspunten om te beoordelen of er sprake is van vernieuwing of verbetering.²¹

Overigens moet voordat een vergunning voor indienststelling als bedoeld in artikel 26h, eerste lid, van de Spoorwegwet waarbij er sprake is van een ERTMS-baanuitrustingsproject kan worden aangevraagd, gelet op artikel 26h, tweede lid, onderdeel d, van de Spoorwegwet de procedure van artikel 19 van de interoperabiliteitsrichtlijn zijn doorlopen en moet het Europees Spoorwegbureau goedkeuring op het ontwerpbestek hebben gegeven. Op grond van artikel 19, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn wordt een verzoek om goedkeuring van een ERTMS-baanuitrustingsproject ingediend bij het Europees Spoorwegbureau. De minister heeft op grond van artikel 19, derde lid, derde alinea, van de interoperabiliteitsrichtlijn de mogelijkheid om advies te geven over een dergelijk verzoek. De minister kan dit advies richten tot de aanvrager - in het geval dat het verzoek om

²¹ Verordening (EU) nr. 1299/2014 van de Europese Commissie betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem infrastructuur van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU2014, L 356).

goedkeuring nog niet bij het Europees Spoorwegbureau is ingediend – of tot het Europees Spoorwegbureau – in het geval dat het verzoek om goedkeuring reeds is ingediend.

Paragraaf 4. Conformiteitsbeoordelingsinstanties

Conformiteitsbeoordelingsinstanties

In paragraaf 4 zijn regels opgenomen ten aanzien van conformiteitsbeoordelingsinstanties. Eerder waren de regels ten aanzien van de keuringsinstanties opgenomen in de Regeling eisen keuringsinstanties Spoorwegwet. Conformiteitsbeoordelingsinstanties voeren conformiteitsbeoordelingen (keuringsinstellingen) uit om te beoordelen of subsystemen of interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de daarvoor geldende eisen. Gelet op artikel 1 van de Spoorwegwet zijn er twee typen conformiteitsbeoordelingsinstanties:

- 1) aangemelde instanties (beter bekend als 'notified bodies') die beoordelen of subsystemen of interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de daarop van toepassing zijnde TSI's en
- 2) aangewezen instanties (beter bekend als 'designated bodies') die beoordelen of subsystemen of interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de daarvoor geldende nationale voorschriften. Dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 3.5.4 van de memorie van toelichting van het wijzigingswetsvoorstel.²²

In het geval dat conformiteitsbeoordelingsinstanties in Nederland gevestigd zijn, meldt of wijst de minister deze instanties aan, zo volgt uit de artikelen 26u, eerste lid, en 26v, eerste lid, van de Spoorwegwet. De minister is hiermee de aanmeldende instantie als bedoeld in artikel 27, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Dit was voorheen geregeld in artikel 93 van de Spoorwegwet.

Conformiteitsbeoordelingsinstanties moeten met de inwerkingtreding van deze regeling voldoen aan de vereisten zoals beschreven in hoofdstuk VI van de interoperabiliteitsrichtlijn. Hierin worden eisen gesteld aan onder meer de onafhankelijkheid, onpartijdigheid, integriteit, vakbekwaamheid, opleidingseisen, het beroepsgeheim, de beloning van het topmanagement en het beoordelingspersoneel, de uitbesteding van taken en de accreditatie van organisatieonderdelen van conformiteitsbeoordelingsinstanties. Deze eisen zijn in de nieuwe interoperabiliteitsrichtlijn aangescherpt ten opzichte van richtlijn 2008/57/EG. Gelet op deze aanscherpingen zijn bestaande erkenningen, die op grond van artikel 93, eerste lid, van de Spoorwegwet (oud) waren afgegeven, komen te vervallen met de inwerkingtreding van de recente wijzigingen van de Spoorwegwet. Om met ingang van 16 juni 2019 conformiteitsbeoordelingen uit hoofde van de nieuwe interoperabiliteitsrichtlijn te mogen uitvoeren, is het daarom voor conformiteitsbeoordelingsinstanties nodig over een nieuwe aanmelding respectievelijk aanwijzing te beschikken. In deze paragraaf worden regels gesteld over de wijze waarop deze aanmeldingen of aanwijzingen plaatsvinden.

Accreditatie

In Nederland is tot op heden gebruik gemaakt van erkennen als methode op basis waarvan aanmeldingen en aanwijzingen plaatsvinden. De minister (in praktijk de ILT) beoordeelt of de aan te melden of aan te wijzen instantie voldoet aan de voorschriften om te kunnen worden aangemeld of aangewezen. Om beter aan te sluiten bij de vraag uit de markt en de ontwikkelingen in de rest van de Europese Unie is er nu voor gekozen om over te gaan op het gebruik van accreditatie in plaats van erkenning. Artikel 27, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn biedt hiervoor de grondslag. Het overgaan op accreditatie betekent dat de beoordeling en het toezicht of conformiteitsbeoordelingsinstanties aan de voorschriften voldoen niet langer door de minister, maar door de Raad voor Accreditatie wordt uitgevoerd.

²² Kamerstukken // 2017/18, 34 914, nr. 3, p. 31-33.

Het Europees Spoorwegbureau en een meerderheid van de lidstaten onderschrijven de voorkeur om bij de beoordeling van een verzoek tot aanmelding gebruik te maken van accreditatie. Een voorkeur voor accreditatie sluit tevens aan bij het ICN-rapport uit 2014²³ over het gebruik van conformiteitsbeoordeling en accreditatie in het overheidsbeleid, waarbij accreditatie als meest voor de hand liggende methode wordt gezien om de onafhankelijkheid en deskundigheid van conformiteitsbeoordelingsinstanties aan te tonen.²⁴

Overgangssituatie

Zoals hiervoor beschreven, moeten conformiteitsbeoordelingsinstanties met de inwerkingtreding van deze regeling aan de in deze regeling geïmplementeerde eisen uit hoofdstuk VI van de interoperabiliteitsrichtlijn voldoen en is het de bedoeling dat het voldoen aan deze eisen wordt aangetoond door middel een accreditatiecertificaat, afgegeven door de Raad voor Accreditatie. De accreditatie geschiedt op grond van ISO/IEC 17065:2012 en het accreditatieschema dat door het Europees Spoorwegbureau is opgesteld.²⁵ De Raad voor Accreditatie maakt bij haar beoordeling gebruik van een 'specifiek accreditatieprotocol', waarin de betreffende geharmoniseerde normen waaraan dient te worden voldaan, staan vermeld.²⁶

Om de conformiteitsbeoordelingsinstanties voldoende tijd te geven om zich aan de juiste normen te kunnen laten accrediteren, is het tot 1 juli 2020 mogelijk om ook zonder accreditatiecertificaat te worden aangemeld of aangewezen, mits in dat geval op een andere wijze wordt aangetoond dat aan de desbetreffende eisen van de interoperabiliteitsrichtlijn wordt voldaan. De minister zal dit beoordelen. Met ingang van 1 juli 2020 geldt dan de aanvullende voorwaarde dat een instantie over een accreditatiecertificaat moet beschikken om te kunnen worden aangemeld of aangewezen of om een aanmelding of aanwijzing te behouden. Conformiteitsbeoordelingsinstanties die per 1 juli 2020 niet over een accreditatie aan de hiervoor bedoelde normen beschikken, kunnen niet langer conformiteitsbeoordelingen uit hoofde van de interoperabiliteitsrichtlijn uitvoeren.

Artikel 9. Eisen aan te melden instantie

Artikel 9, eerste lid, strekt tot omzetting van de artikelen 30 tot en met 32 van de interoperabiliteitsrichtlijn en regelt de eisen om als instantie te worden aangemeld als bedoeld in artikel 26u, eerste lid, van de Spoorwegwet. Deze eisen zijn neergelegd in de artikelen 30, tweede tot en met zevende lid, 31 en 32, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Artikel 30, tweede tot en met het zevende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn regelt onder meer dat een conformiteitsbeoordelingsinstantie naar nationaal recht moet worden opgericht en dat deze rechtspersoonlijkheid moet hebben. Verder zijn hierin inhoudelijke eisen opgenomen, bijvoorbeeld ten aanzien van personeel, de toe te passen procedures, de aansprakelijkheidsverzekering die de conformiteitsbeoordelingsinstantie dient af te sluiten, het beroepsgeheim, regels omtrent de onpartijdigheid van conformiteitsbeoordelingsinstanties en regels omtrent het personeel van conformiteitsbeoordelingsinstanties.

Met een certificaat van de Raad voor Accreditatie kan worden aangetoond dat een instantie voldoet aan de eisen die gelden voor een aan te melden instantie, dit volgt uit het tweede lid. De Raad voor Accreditatie maakt bij haar beoordeling gebruik van een 'specifiek accreditatieprotocol', waarin de betreffende geharmoniseerde normen waaraan dient te worden voldaan, staan vermeld.

²³ Het gebruik van conformiteitsbeoordeling en accreditatie in het overheidsbeleid, Rapport van de interdepartementale commissie conformiteitsbeoordeling en normalisatie (ICN), 4 augustus 2016.

²⁴ *Kamerstukken II* 2015/16, 29 304, nr. 6.

²⁵ <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/DECISION-n°156.aspx>. Zie met name het 'technical document — requirements for conformity assessment bodies seeking notification'.

²⁶ Het Specifiek Accreditatieprotocol kan worden opgevraagd bij de Raad voor Accreditatie.

Het derde lid regelt dat een aan te melden instantie uiterlijk met ingang van 1 juli 2020 over een accreditatiecertificaat van de Raad voor Accreditatie moet beschikken om aan te tonen dat aan de eisen, bedoeld in het eerste lid, wordt voldaan.

Artikel 10. Aanmeldingsprocedure

Artikel 10, eerste lid, strekt tot omzetting van artikel 36 van de interoperabiliteitsrichtlijn en bevat regels over de aanvraag voor de aanmelding van een instantie. De onderdelen a en b zijn ontleend aan artikel 36, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Bij een aanvraag om te worden aangemeld dient met ingang van 1 juli 2020 een certificaat van de Raad voor Accreditatie overgelegd te worden. Uit dit certificaat volgt dat een instantie voldoet aan de voor de aanmelding geldende eisen.

Artikel 10, tweede lid, regelt dat de minister de instantie feitelijk aanmeldt bij de Europese Commissie en andere lidstaten. Deze aanmelding vindt plaats door middel van een elektronisch systeem. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat een aangemelde instantie pas na de mededeling, bedoeld in artikel 26u, vierde lid, van de Spoorwegwet met haar werkzaamheden mag starten. Indien er sprake is van accreditatie is de wachttijd twee weken na de aanmelding. Indien niet beschikt wordt over een accreditatiecertificaat is die termijn twee maanden na de aanmelding.

Artikel 11. Eisen aan te wijzen instantie

Artikel 11 regelt de eisen om als instantie te worden aangewezen als bedoeld in artikel 26v, eerste lid, van de Spoorwegwet. Deze eisen komen grotendeels overeen met de eisen, bedoeld in artikel 9, met dien verstande dat artikel 45 van de interoperabiliteitsrichtlijn enkele specifieke bepalingen heeft ten aanzien van een aan te wijzen instantie. Een aangewezen instantie toetst immers aan nationale voorschriften, waar een aangemelde instantie toetst aan TSI's.

Het vierde lid is ontleend aan artikel 33 van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het betreft een vermoeden van conformiteit van een aan te melden instantie. Ten aanzien van aangemelde instanties is een soortgelijke bepaling opgenomen in artikel 26u, derde lid, van de Spoorwegwet.

Artikel 12. Aanwijzingsprocedure

Artikel 12 bevat regels over de aanvraag voor de aanwijzing van een instantie en komt grotendeels overeen met artikel 10, eerste lid, met dien verstande dat artikel 45 van de interoperabiliteitsrichtlijn in acht moet worden genomen. In dat artikel wordt onder meer geregeld dat het personeel van een conformiteitsbeoordelingsinstantie voldoende kennis over en inzicht in de nationale wetgeving moet hebben.

Artikel 13. Uitbesteden van werkzaamheden

Artikel 13 strekt tot omzetting van artikel 34 van de interoperabiliteitsrichtlijn en bevat regels ten aanzien van het uitbesteden van conformiteitsbeoordelingstaken aan onderaannemers of dochterondernemingen. Artikel 26w, derde lid, van de Spoorwegwet stelt eisen aan de voorwaarden waaronder een aangemelde of aangewezen instantie haar activiteiten kan uitbesteden of door een dochteronderneming kan laten uitvoeren. Het eerste lid bepaalt dat deze eisen ook gelden in het geval dat de aangemelde of aangewezen instantie één of meerdere van haar taken uitbesteedt. Dit kan enkel in het geval dat de klant (dat wil zeggen de aanvrager van een conformiteitsbeoordeling van subsystemen of interoperabiliteitsonderdelen) hiermee instemt, de minister hiervan op de hoogte is gesteld en indien de krachtens artikel 26z, onderdeel e, van de Spoorwegwet gestelde regels in aanmerking worden genomen. Deze regels zijn gesteld in het onderhavige artikel 13 van de regeling en bevatten een verwijzing naar artikel 34 van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het uitbesteden van taken of het laten uitvoeren van taken door een dochteronderneming brengt niet met zich dat daarmee de verantwoordelijkheid van de aangemelde of aangewezen instantie ook overgaat.

Artikel 14. Geaccrediteerde interne instanties

Artikel 14 strekt tot omzetting van artikel 35 van de interoperabiliteitsrichtlijn en heeft betrekking op geaccrediteerde interne instanties. Artikel 26y van de Spoorwegwet bepaalt dat conformiteitsbeoordelingsactiviteiten kunnen worden uitgevoerd door een geaccrediteerde interne instantie indien wordt voldaan aan de krachtens artikel 26z, onderdeel g, van de Spoorwegwet gestelde regels. Deze regels zijn gesteld in artikel 14, waarbij wordt verwezen naar artikel 35 van de interoperabiliteitsrichtlijn dat regels bevat over de voorwaarden waaronder geaccrediteerde interne instanties kunnen worden ingezet voor de beoordeling van subsystemen. Zo moet de instantie geaccrediteerd zijn overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008. Daarnaast gelden onder meer eisen ten aanzien van de onpartijdigheid van het personeel.

Artikel 15. Operationele verplichtingen van conformiteitsbeoordelingsinstanties

Artikel 15, eerste lid, komt overeen met artikel 41, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn en geldt ten aanzien van aangemelde instanties. Immers, aangemelde instanties beoordelen interoperabiliteitsonderdelen of subsystemen aan de hand van de daarop van toepassing zijnde TSI's. Deze bepaling is blijkens het derde lid van overeenkomstige toepassing op aangewezen instanties waarbij in plaats van TSI's naar nationale voorschriften moet worden gekeken.

Artikel 15, tweede lid, strekt tot omzetting van artikel 41, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Dit artikellid regelt de wijze waarop conformiteitsbeoordelingsinstanties conformiteitsbeoordelingen moeten uitvoeren. Eén van de eisen is dat dergelijke beoordelingen evenredig worden uitgevoerd met inachtneming van artikel 41, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Artikel 41, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn bevat gedetailleerde regels over de evenredige uitvoering van de conformiteitsbeoordelingen. Zo moet voorkomen worden dat de marktdeelnemers onnodig worden belast en dat rekening moet worden gehouden met onder andere de omvang van een onderneming.

Het derde en vierde lid van artikel 15 strekken ter implementatie van de artikelen 41, derde tot en met vijfde lid, en 45, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Ingevolge die richtlijn zien de conformiteitsbeoordelingsinstanties er onder meer op toe dat de fabrikanten voldoen aan de van toepassing zijnde TSI's. Als zij constateren dat dat niet het geval is, verleent de instantie geen conformiteitscertificaat en verlangt zij dat de fabrikant corrigerende maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat wel aan de TSI's wordt voldaan. De hiervoor bedoelde verplichtingen gelden voor zowel een aangemelde als een aangewezen instantie.

Artikel 16. Informatieverplichtingen van aangemelde en aangewezen instanties

Artikel 16, eerste lid, betreft het bepaalde in artikel 42, eerste lid, onderdelen a tot en met c, van de interoperabiliteitsrichtlijn en heeft betrekking op de informatieverplichting van conformiteitsbeoordelingsinstanties. Het tweede lid strekt tot omzetting van artikel 42, eerste lid, onderdeel d, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Artikel 17. Overdracht dossiers

Gereserveerd.

Paragraaf 5. Infrastructuurregister

Paragraaf 5 bevat regels met betrekking tot het infrastructuurregister. Op grond van artikel 26bb van de Spoorwegwet is een beheerder gehouden om een infrastructuurregister bij te houden en te publiceren. In artikel 18 zijn nadere eisen gesteld ten aanzien van dit register.

Artikel 18. Het infrastructuurregister

Dit artikel strekt tot (nadere) implementatie van de artikelen 14, elfde lid, 23, eerste lid, onderdeel b, en 49, eerste en derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het artikel regelt de gegevens die moeten worden opgenomen in het infrastructuurregister. De verplichting om als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur een register bij te houden, is opgenomen in artikel 26bb van de Spoorwegwet.

Het eerste lid strekt tot implementatie van artikel 49, eerste en derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het betreft eisen aan een door een beheerder bij te houden infrastructuurregister. In dit register moet informatie worden opgenomen ten aanzien van de hoofdspoorweginfrastructuur. Aan de hand van deze informatie kan worden bekeken of een spoorvoertuig verenigbaar is met de infrastructuur in het beoogde gebruiksgebied van een spoorvoertuig. Dit speelt een rol bij de voorbereiding van een aanvraag voor een voertuigvergunning en bij het uitvoeren van de controles voorafgaand aan het gebruik van spoorvoertuigen waarvoor al een voertuigvergunning is verleend. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan specifieke kenmerken van de hoofdspoorweginfrastructuur, zoals de maximaal toegestane snelheid op een baanvak. In het infrastructuurregister kan ook informatie worden opgenomen van strikt plaatselijke aard in het geval dat Nederland dergelijke voorschriften en beperkingen niet aan de Europese Commissie heeft gemeld overeenkomstig artikel 14, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Dit volgt uit artikel 14, elfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De Europese Commissie heeft op grond van artikel 49, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn de bevoegdheid om een uitvoeringshandeling vast te stellen ten aanzien van de specificaties voor het infrastructuurregister. De Europese Commissie heeft eerder op basis van richtlijn 2008/57/EG al een uitvoeringsbesluit (uitvoeringsbesluit (EU) 2014/880) vastgesteld, waarin in de Bijlage gedetailleerd is weergegeven welke informatie een beheerder moet opnemen in het infrastructuurregister.²⁷

Het tweede lid strekt tot nadere implementatie van artikel 23, eerste lid, onderdeel b, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het tweede lid ziet op de situatie waarin het infrastructuurregister onvolledig is. Een spoorwegonderneming heeft informatie uit het infrastructuurregister nodig om voorafgaand aan het gebruik van een spoorvoertuig te kunnen controleren of een voertuig verenigbaar is met de te berijden hoofdspoorweginfrastructuur. Het tweede lid regelt daarom dat een beheerder verplicht is om de niet-volledige, maar wel relevante informatie gratis aan de spoorwegonderneming te verstrekken. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het hierbij alleen informatie betreft die ontbreekt, maar wel in het infrastructuurregister opgenomen had moeten zijn. Artikel 23, eerste lid, onderdeel b, van de interoperabiliteitsrichtlijn bevat eveneens een verplichting in het geval dat geen infrastructuurregister bestaat. In Nederland bestaat het infrastructuurregister al.

Hoofdstuk 3. Spoorwegveiligheid op de hoofdspoorweginfrastructuur

In dit hoofdstuk zijn artikelen opgenomen die strekken tot (nadere) implementatie van onderdelen van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

§ 1. Beheerder

De bepalingen in deze paragraaf hebben betrekking op veiligheidsvergunningen die worden afgegeven door de minister. In de praktijk voert de ILT deze bevoegdheid in mandaat uit.

Artikel 19. Eisen veiligheidsbeheersysteem beheerder

Een beheerder heeft om een veiligheidsvergunning te verkrijgen een veiligheidsbeheersysteem nodig dat voldoet aan de eisen, gesteld in artikel 9, eerste tot en met het vijfde lid, eerste en tweede alinea, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Artikel 9, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn schrijft

²⁷ Uitvoeringsbesluit (EU) 2014/880 van de Commissie van 26 november 2014 inzake de gemeenschappelijke specificaties van het register van de spoorweginfrastructuur en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit 2011/633/EU (PbEU 2014, L 356).

voor welke onderdelen een beheerder of een spoorwegonderneming in elk geval in het veiligheidsbeheersysteem moet opnemen. Het gaat hier bijvoorbeeld om een veiligheidsbeleid, procedures voor het vaststellen van risico's en opleidingsprogramma's. Artikel 9, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn beschrijft aspecten waar het veiligheidsbeheersysteem op moet worden afgestemd, bijvoorbeeld op de omvang van het vervoer. Artikel 9, vijfde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn heeft specifiek betrekking op het veiligheidsbeheersysteem van een beheerder. Dit artikellid schrijft onder meer voor dat een veiligheidsbeheersysteem van een beheerder moet worden afgestemd op de activiteiten van spoorwegondernemingen. Verder omvat het artikellid eisen ten aanzien van het veiligheidsbeheersysteem in het kader van de afstemming van procedures voor noodsituaties, bijvoorbeeld met hulpdiensten.²⁸ De eisen in artikel 19 gelden onverminderd de eisen die gesteld zijn in Bijlage II bij de gedelegeerde verordening (EU) 2018/762, waarin gedetailleerd is beschreven aan welke eisen een veiligheidsbeheersysteem moet voldoen.

Artikel 20. Aanvraag veiligheidsvergunning

Artikel 16f, eerste lid, van de Spoorwegwet regelt dat een beheerder over een geldige veiligheidsvergunning moet beschikken bij de uitvoering van haar taken. Een beheerder dient bij de aanvraag van een veiligheidsvergunning een beschrijving van het veiligheidsbeheersysteem te voegen of inzage te geven in documenten waarmee aangetoond wordt dat voldaan wordt aan de eisen met betrekking tot het veiligheidsbeheersysteem. De minister beoordeelt vervolgens of het veiligheidsbeheersysteem aan alle eisen voldoet. Deze eisen zijn opgenomen in artikel 20, waarin wordt verwezen naar artikel 9, eerste tot en met het vijfde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en Bijlage II bij gedelegeerde verordening (EU) 2018/762.

Artikel 21. Geldigheidsduur veiligheidsvergunning

Artikel 21 strekt tot implementatie van artikel 12, tweede lid, eerste volzin, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Dit artikel bevat de geldigheidsduur van een veiligheidsvergunning. Eerder was de geldigheid van een veiligheidsvergunning geregeld in artikel 16a, vierde lid, van de Spoorwegwet (oud). Echter, waar de Spoorwegwet eerder de mogelijkheid liet bestaan om voor een veiligheidsvergunning een kortere geldigheidstermijn te bepalen, schrijft de spoorwegveiligheidsrichtlijn in artikel 12, tweede lid, voor dat een veiligheidsvergunning vijf jaar geldig is.

Artikelen 22 en 22a. Melden van wijzigingen door beheerder en wijziging veiligheidsvergunning

De artikelen 22 en 22a strekken tot implementatie van artikel 12, tweede lid, tweede en derde volzin, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en heeft betrekking op de verplichting van een beheerder om bepaalde wijzigingen te melden. De minister kan aan de hand van een dergelijke melding beoordelen of het nodig is dat de bestaande veiligheidsvergunning moet worden gewijzigd.

In het artikel wordt het begrip 'exploitatie' gebruikt. De terminologie 'exploitatie' wordt zowel gebruikt in het kader van de technische pijler van het Europese Vierde Spoorwegpakket als in richtlijn (EU) 2012/34²⁹. In de technische pijler, en derhalve in deze regeling wordt met 'exploitatie' het feitelijk gebruik van de spoorweginfrastructuur en de – overige - subsystemen bedoeld. Dit moet onderscheiden worden van 'exploitatie' in de zin van richtlijn (EU) 2012/34.

§ 2. Veiligheidscertificaat

²⁸ Artikel 9, vijfde lid, eerste en tweede alinea, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

²⁹ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (*PbEU* 2012, L 343/32).

Een veiligheidscertificaat kan door het Europees Spoorwegbureau of de minister worden verleend. Voor een algemene toelichting ten aanzien van de veiligheidscertificering zij verwezen naar paragraaf 3.4.1 van de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel.³⁰

Een spoorwegonderneming heeft geen toegang tot hoofdspoorweginfrastructuur zonder over een voor het desbetreffende gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur geldig certificaat te beschikken, zo volgt uit artikel 27, tweede lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet.

Artikel 23. Eisen veiligheidsbeheersysteem spoorwegonderneming

Artikel 23 strekt tot implementatie van artikel 9, eerste tot en met vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. In desbetreffende artikelliden zijn gedetailleerde voorschriften opgenomen ten aanzien van de eisen waaraan een veiligheidsbeheersysteem moet voldoen. Artikel 9, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn schrijft voor welke onderdelen een beheerder of een spoorwegonderneming in elk geval in het veiligheidsbeheersysteem moet opnemen. Het gaat hier bijvoorbeeld om een veiligheidsbeleid, procedures voor het vaststellen van risico's en opleidingsprogramma's. Artikel 9, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn beschrijft de situaties wanneer een veiligheidsbeheersysteem moet worden bijgewerkt. Dit is bijvoorbeeld het geval indien de omvang van het vervoer wijzigt. Deze eisen gelden onverminderd de eisen die gesteld zijn in Bijlage I bij gedelegeerde verordening (EU) 2018/762, waarin gedetailleerd is voorgeschreven aan welke eisen een veiligheidsbeheersysteem moet voldoen.

Artikel 24. Aanvraag veiligheidscertificaat

Artikel 24 heeft betrekking op een veiligheidscertificaat dat bij de minister wordt aangevraagd. Een veiligheidscertificaat kan enkel in het geval dat het exploitatiegebied beperkt is tot Nederland en – onder omstandigheden – (ook) grensbaanvakken, bij de minister worden aangevraagd. Indien het exploitatiegebied meer omvat, is het Europees Spoorwegbureau de instantie waarbij een veiligheidscertificaat moet worden aangevraagd.

Artikel 24, eerste lid, strekt tot implementatie van artikel 10, tweede lid, derde lid, eerste alinea, en het achtste lid, tweede alinea, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. In dit artikel is de informatie opgenomen die in een aanvraag voor een veiligheidscertificaat of een wijziging daarvan moet worden opgenomen. Onderdelen a en b betreffen de gegevens genoemd in artikel 10, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Onderdeel c betreft het 'exploitatiegebied'. Dit begrip is gedefinieerd in artikel 1, eerste lid, van de Spoorwegwet. Onderdeel d bevat een verwijzing naar de gegevens bedoeld in artikel 10, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Dit betreft de gegevens die moeten worden opgenomen in het informatiedossier bij de aanvraag voor een veiligheidscertificaat. Het gaat hierbij om gegevens waarmee de spoorwegonderneming aantoont dat het veiligheidsbeheersysteem aan alle daarvoor geldende eisen voldoet. De gegevens in dit informatiedossier moeten bij de aanvraag voor het veiligheidscertificaat worden gevoegd. Naast informatie, bedoeld in de onderdelen a tot en met c, betreft het ook de informatie, bedoeld in bijlage I bij uitvoeringsverordening (EU) 2018/763. In deze bijlage is opgesomd welke informatie moet worden opgenomen in een aanvraag voor een veiligheidscertificaat. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de keuze voor de verlener van het veiligheidscertificaat (het Europees Spoorwegbureau of de nationale veiligheidsinstantie), het soort aanvraag en de documenten die bij de aanvraag moeten worden gevoegd. Niet alle informatie in Bijlage I is verplicht om in de aanvraag voor een veiligheidscertificaat te vermelden: de facultatieve gegevens zijn te herkennen aan (F) achter het soort informatie.

Artikel 24, tweede lid, regelt de gegevens en bescheiden die moeten worden aangeleverd bij een aanvraag tot uitbreiden van een veiligheidscertificaat ten aanzien van het exploitatiegebied. Artikel 32, derde lid, tweede volzin, van de Spoorwegwet regelt dat de beoordeling van de minister in dat geval enkel betrekking heeft op de uitbreiding van het exploitatiegebied. Bij een aanvraag tot uitbreiding

³⁰ *Kamerstukken II 2017/18, 34 914, nr. 3, p. 27-28.*

van het veiligheidscertificaat hoeft daarom ook enkel de informatie te worden overgelegd die betrekking heeft op de uitbreiding. De eerder overgelegde informatie moet dus worden aangevuld met de gegevens over de uitbreiding van het exploitatiegebied.

Artikel 24, derde lid, strekt tot implementatie van artikel 10, derde lid, laatste alinea en veertiende lid, tweede volzin, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het artikellid regelt dat aanvragen voor veiligheidscertificaten of wijzigingen daarvan, zoals een uitbreidingen van het exploitatiegebied, moeten worden ingediend via het éénloketsysteem. Via dit systeem komt de aanvraag vervolgens terecht bij de minister of het Europees Spoorwegbureau. Het is de bedoeling dat alle communicatie over de aanvraag, verlening en wijziging via dit systeem verloopt.

Artikel 25. Inhoud veiligheidscertificaat

Artikel 25 strekt tot implementatie van artikel 10, elfde lid, eerste volzin, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het bevat de informatie die minimaal moet worden opgenomen in een veiligheidscertificaat dat de minister verleent. Het betreft het soort vervoer, de omvang daarvan en het gebied waarvoor het veiligheidscertificaat aan de spoorwegonderneming is verleend (het exploitatiegebied). De in artikel 25 opgenomen eisen zijn ontleend aan artikel 10, elfde lid, eerste volzin, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Voor het begrip 'soort vervoer' is in artikel 1 van de regeling een definitiebepaling opgenomen welke verwijst naar artikel 3, onderdeel 31, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Uit dit artikelonderdeel van de spoorwegveiligheidsrichtlijn volgt dat onder 'soort vervoer' wordt begrepen: passagiersvervoer (zowel inclusief als exclusief hogesnelheidsdiensten), goederenvervoer (zowel inclusief als exclusief gevaarlijke stoffen) en rangeerdiensten.

Artikel 26. Dicht bij de grens gelegen spoorweginfrastructuur

Gereserveerd.

Artikel 27. Geldigheidsduur veiligheidscertificaat

Artikel 27 strekt tot implementatie van artikel 10, dertiende lid, eerste volzin, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Een veiligheidscertificaat wordt verleend voor een periode van maximaal vijf jaar. Eerder was deze geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat opgenomen in artikel 33, eerste lid, van de Spoorwegwet. Uit artikel 8 van uitvoeringsverordening (EU) 2016/763 volgt dat een uniek veiligheidscertificaat in beginsel voor een periode van vijf jaar wordt verleend, maar wordt de mogelijkheid opengehouden om onder omstandigheden een veiligheidscertificaat met een kortere geldigheidsduur te verlenen, bijvoorbeeld in het geval dat een spoorwegonderneming voor het eerst een veiligheidscertificaat aanvraagt en op onderdelen nog niet over een volledig doorontwikkeld veiligheidsbeheersysteem beschikt (dit is vergelijkbaar met de voorheen bestaande mogelijkheid om een proefcertificaat te verlenen).

Artikelen 28 en 28a. Meldingen spoorwegonderneming en wijziging veiligheidscertificaat

De artikelen 28 en 28a strekken tot implementatie van de artikelen 10, dertiende lid, eerste en tweede volzin, en 17, tweede en derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Bij informatie over een nieuwe spoorwegvervoersactiviteit kan bijvoorbeeld worden gedacht aan informatie over de verwachte frequentie van het spoorvervoer en de beoogde startdatum. Het bepaalde in het eerste lid is ontleend aan artikel 17, tweede en derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Een houder van een door de minister afgegeven veiligheidscertificaat is verplicht om wijzigingen van het soort vervoer of ingrijpende wijzigingen van de omvang van het vervoer aan de minister te melden. De minister kan op grond van artikel 33, derde lid, van de Spoorwegwet een door hem verleend veiligheidscertificaat wijzigen, met inachtneming van het belang van de veiligheid op en in de directe nabijheid van de hoofdspoorweg.

§ 3. Jaarlijks verslag over spoorwegveiligheid

Artikel 29. Jaarlijks verslag over spoorwegveiligheid

Artikel 29 strekt tot (nadere) implementatie van artikel 9, zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en heeft betrekking op de verplichting voor een beheerder en voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweginfrastructuur om elk jaar voor 31 mei een verslag over de spoorwegveiligheid in het voorafgaande jaar naar de minister te sturen.

Het eerste lid betreft een verplichting gericht tot spoorwegondernemingen, niet zijnde een beheerder die op grond van artikel 32, zesde lid, van de Spoorwegwet over een veiligheidscertificaat beschikt. Voor een beheerder is nagenoeg dezelfde verplichting opgenomen in artikel 16f, zesde lid, van de Spoorwegwet. De datum waarvoor jaarlijks een spoorwegveiligheidsverslag moet worden ingediend, is vervroegd van 30 juni onder richtlijn 2004/49/EG (de oude spoorwegveiligheidsrichtlijn) naar 31 mei onder de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De verplichting voor houders van een veiligheidscertificaat om een jaarlijks spoorwegveiligheidsverslag te versturen, was eerder opgenomen in artikel 19 van de Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen.

Het tweede lid heeft betrekking op de informatie die in het jaarlijks verslag over spoorwegveiligheid moet worden opgenomen. Dit artikellid heeft niet alleen betrekking op de informatie die een spoorwegonderneming moet opnemen in een jaarlijks verslag over spoorwegveiligheid, maar ook op het verslag van een beheerder. Dit verslag moet de informatie bevatten als omschreven in artikel 9, zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het gaat hierbij onder meer om de manier waarop door een spoorwegonderneming veiligheidsdoelen zijn gerealiseerd en informatie ten aanzien van veiligheidscontroles binnen de spoorwegonderneming, respectievelijk een beheerder.³¹

§ 4. Veiligheidsbeheersysteem in geval van vrijstelling

Artikelen 30 en 31

In deze paragraaf is geregeld wat eerder in de artikelen 4 en 5 van de Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen en gedeeltelijk in artikel 16a, eerste en tweede lid, van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen was geregeld, namelijk de eisen aan het veiligheidsbeheersysteem van spoorwegondernemingen die gebruik maken van historisch materieel op een klein gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur en spoorwegondernemingen die rangeerwerkzaamheden verrichten op een klein gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze spoorwegondernemingen zijn vrijgesteld van de verplichting om over een veiligheidscertificaat te beschikken, mits zij voldoen aan het bij of krachtens de artikelen 16b onderscheidenlijk 16c van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen bepaalde. De Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen komt met onderhavige regeling te vervallen. Daarom zijn deze bepalingen verplaatst naar onderhavige regeling. Ook is artikel 16a van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen vervallen, terwijl dit artikel mede van belang was ten aanzien van de eisen aan het veiligheidsbeheersysteem in geval van een vrijstelling als bedoeld in de artikelen 16b en 16c van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen. Het betreft enkel een verplaatsing van artikelen en wijzigingen van redactionele aard.

§ 5. Beoordelingsinstanties als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) 402/2013

Artikel 31a

³¹ Artikel 9, zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Dit artikel geeft uitvoering aan Uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 van de Europese Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009 (PbEU 2013, L 121/8)³² door te bepalen op welke wijze een beoordelingsinstantie in Nederland aan dient te tonen dat zij voldoet aan de eisen die de verordening stelt aan beoordelingsinstanties. De uitvoeringsverordening laat de lidstaten de keuze om beoordelingsinstanties te erkennen of te accrediteren, dan wel de nationale veiligheidsinstantie aan te wijzen als beoordelingsinstantie. Tot op heden heeft Nederland die keuze niet expliciet gemaakt. Er wordt voor gekozen om beoordelingsinstanties voortaan te laten beschikken over een accreditatie. Zoals hiervoor in de toelichting bij paragraaf 4 van hoofdstuk 2 is beschreven, sluit de keuze voor accreditatie aan bij de wens uit de markt en de Europese voorkeur voor accreditatie als beoordelingsmethode. De accreditatie van beoordelingsinstanties als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 geschiedt op grond van ISO/IEC-norm 17020:2012.

§ 6. Veiligheid en risicobeheersing van, op en rond spoorwegen

Artikel 31b geeft uitvoering aan artikel 3a van de Spoorwegwet en artikel 4, derde tot en met zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Geregeld wordt wat de verschillende actoren moeten doen in het kader van de – verbetering van de – veiligheid van, op en rond het spoor. Het betreft onder meer spoorwegondernemingen, beheerders, met onderhoud belaste entiteiten, fabrikanten, de verzenders van goederen, laders en lossers. Zo moeten de spoorwegondernemingen en een beheerder in hun veiligheidsbeheersysteem rekening houden met de risico's die uit de activiteiten van andere actoren voortvloeien en moeten zij actoren die een potentiële invloed op de veiligheid van, op en rond de spoorwegen verplichten om in voorkomend geval risicobeheersmaatregelen te nemen. Dit zal naar verwachting in contracten worden geregeld.

Spoorvoertuigen kunnen tussen spoorwegondernemingen worden uitgewisseld. Het is van belang dat de spoorwegonderneming die vervolgens dat voertuig gaat inzetten, beschikt over informatie die relevant is voor de veilige exploitatie daarvan. Daarom moeten onder meer het onderhoudsdossier en de status van het spoorvoertuig worden verstrekt en moeten de vrachtbrieven traceerbaar zijn.

Hoofdstuk 4: Handhaving

In artikel 32, eerste lid, is het toezicht op een aantal (uitvoerings)verordeningen geregeld.

Artikel 32, tweede lid, bepaalt dat de minister een last onder dwangsom kan opleggen bij overtreding van bepaalde onderdelen van een aantal (uitvoerings)verordeningen. Voor uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 betreft het artikelen over de toepassing van het in die verordening beschreven risicobeheerproces en het opstellen van de benodigde documenten. In sommige gevallen zal het proces toegepast worden in het kader van de voorbereiding van een (aanvraag van een) vergunning of certificaat. In die gevallen is de aanvrager zelf gebaat bij een goede uitvoering van de verordening, aangezien anders de vergunning niet wordt verleend. In andere gevallen is de toepassing van het proces een op zichzelf staande verplichting en ligt handhaving door middel van een last onder dwangsom voor de hand om de desbetreffende organisatie te bewegen tot een correcte toepassing van het risicobeheerproces in de verordening.

Voor gedelegeerde verordening (EU) 2018/762 betreft het de eisen waaraan een veiligheidsbeheersysteem van een beheerder en van een spoorwegonderneming moet voldoen. Afhankelijk van de geldigheidsduur van een veiligheidscertificaat kan verordening 1158/2010 nog van toepassing zijn.

In uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 betreft het de verplichting van de aanvrager van een veiligheidscertificaat om op verzoek van de vergunningverlenende instantie haar de originele

³² Deze uitvoeringsverordening is gewijzigd bij uitvoeringsverordening (EU) 2015/1136 van de Europese Commissie van 13 juli 2015 (PbEU 2015, L 185/6).

documenten uit het aanvraagdossier ter beschikking te stellen. Uiteraard is sanctionering alleen van toepassing indien het een verzoek betreft van de minister.

In artikel 33 is geregeld welke overtredingen een beboetbaar feit zijn. Dergelijke overtredingen kunnen worden gesanctioneerd met een bestuurlijke boete.

Hoofdstuk 5. Wijziging van andere ministeriële regelingen

§ 1. Wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen

Artikel 34

Deze paragraaf bevat wijzigingen ten aanzien van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. In de regeling worden regels gesteld ten aanzien van (i) het door de minister gehouden voertuigregister, bedoeld in artikel 26aa, eerste lid, van de Spoorwegwet, (ii) de aanvraag, wijziging en verlening van een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26k, tweede lid, van de Spoorwegwet en een typegoedkeuring als bedoeld in artikel 26m, eerste lid, van de Spoorwegwet, en (iii) het onderhoud aan spoorvoertuigen.

Artikel 25a

Artikel 25a strekt tot implementatie van artikel 47, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. In artikel 25a wordt verwezen naar desbetreffend artikel van de interoperabiliteitsrichtlijn dat opsomt welke gegevens moeten worden opgenomen in het nationaal voertuigregister. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het Europees voertuignummer dat aan een spoorvoertuig is toegekend.³³

Artikel 25b

Artikel 25b betreft de zorgplicht van de minister om wijzigingen en schrappingen door te voeren in het voertuigregister. De onderdelen a tot en met d van het tweede lid beschrijven de situaties waarin de minister de inschrijving van een spoorvoertuig schrapt of wijzigt. De minister schrapt of wijzigt de inschrijving van een spoorvoertuig op grond van artikel 25b, onderdeel c, indien een voertuigvergunning is geschorst, ingetrokken of van rechtswege is komen te vervallen.

Artikel 26

Artikel 26 strekt tot (nadere) implementatie van artikel 21, tweede lid, eerste volzin, achtste en negende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Dit artikel bevat regels over voertuigvergunningen die bij de minister worden aangevraagd. Gelet op artikel 26m, eerste lid, van de Spoorwegwet wordt voor de typegoedkeuring de procedure voor het verlenen van een voertuigvergunning gevolgd. Artikel 26 is daarom ook van toepassing op de aanvraag van typegoedkeuringen. Artikel 26 ziet op de gegevens die in een aanvraag van een voertuigvergunning en een voertuigvergunning zelf moeten worden opgenomen.

Op 4 april 2018 is door de Europese Commissie een uitvoeringsverordening vastgesteld waarin regels over het verlenen van voertuigvergunningen en typegoedkeuringen zijn opgenomen: uitvoeringsverordening (EU) 2018/545.³⁴ Deze uitvoeringsverordening bevat gedetailleerde regels ten aanzien van het vergunningverleningsproces. Gelet op het voorgaande moet bij het aanvragen van een voertuigvergunning, respectievelijk een typegoedkeuring, ook worden gekeken naar deze uitvoeringsverordening.

³³ Artikel 47, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

³⁴ Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2018, L 90/66).

Het eerste lid stelt buiten twijfel dat het bepaalde in het eerste lid geldt naast de informatie opgenomen in Bijlage I van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545, waarin staat welke informatie moet worden opgenomen bij de aanvraag voor een voertuigvergunning, een typegoedkeuring of wijzigingen daarvan. De informatie in Bijlage I omvat bijvoorbeeld het soort aanvraag, gegevens over beoordelingsinstanties, de keuze voor een vergunningverlenende instantie en informatie over de aanvrager van de voertuigvergunning, respectievelijk de typegoedkeuring. Verder is per soort aanvraag schematisch weergegeven welke informatie bij de aanvraag moet worden bijgevoegd.³⁵

Het tweede lid strekt tot implementatie van artikel 21, tiende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn en regelt de informatie die moet worden opgenomen in een door de minister verleende voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26k, tweede lid, van de Spoorwegwet. Het tweede lid stelt buiten twijfel dat naast de informatie, bedoeld in het tweede lid, de informatie, bedoeld in artikel 46, vierde lid, van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545, moet worden opgenomen. De onderdelen a tot en met d zijn ontleend aan artikel 21, tiende lid, onderdelen a tot en met d, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Het derde artikellid strekt tot implementatie van artikel 21, derde lid, tweede alinea, van de interoperabiliteitsrichtlijn en regelt dat aanvragen voor voertuigvergunningen of wijzigingen daarvan worden ingediend via het éénloketsysteem. Via dit systeem kan de aanvraag vervolgens terecht komen bij de minister. Het is de bedoeling dat alle communicatie over de aanvraag, verlening en wijziging via dit systeem verloopt. Dit volgt eveneens uit de artikelen 31, eerste lid, en 35, eerste lid, van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545.

Artikel 27a

Artikel 27a strekt tot implementatie van artikel 24, eerste lid, tweede volzin, en vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn en heeft betrekking op de typegoedkeuring van spoorvoertuigen. Het eerste lid komt nagenoeg overeen met het vroegere artikel 26, eerste lid, van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. De gemaakte wijzigingen zijn wijzigingen van redactionele aard. In de interoperabiliteitsrichtlijn is in artikel 24, vierde lid, een bevoegdheid voor de Europese Commissie opgenomen om het model voor de verklaring van conformiteit met het type vast te stellen. De Europese Commissie heeft gebruik gemaakt van een eerdere soortgelijke bevoegdheid, te weten in Besluit nr. 201/2011.³⁶

Het tweede en derde lid strekken tot nadere implementatie van artikel 24, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het betreft de wijze waarop de conformiteit met een type wordt beoordeeld. Deze artikelleden regelen de modules die moeten worden gevolgd om aan te tonen dat een spoorvoertuig overeenkomt met een goedgekeurd type spoorvoertuig.

Artikel 28a

Artikel 28a strekt tot nadere implementatie van artikel 23, eerste lid, onderdelen b en c, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Dit artikel heeft betrekking op de controles die een spoorwegonderneming moet uitvoeren alvorens een spoorvoertuig te mogen gebruiken op hoofdspoorweginfrastructuur of gedeeltes daarvan. Deze controles zijn op hoofdlijnen geregeld in artikel 26p van de Spoorwegwet. In artikel 28a is deze verplichting nader uitgewerkt. Een spoorwegonderneming is verplicht om in elk geval de relevante informatie uit het infrastructuurregister te gebruiken om de verenigbaarheid van een spoorvoertuig met de te gebruiken hoofdspoorweginfrastructuur te controleren. Verder is een

³⁵ Bijlage I bij uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2018, L 90/66).

³⁶ Verordening (EU) nr. 201/2011 van de Commissie van 1 maart 2011 betreffende het model voor de verklaring van overeenstemming met een goedgekeurd type spoorvoertuig (PbEU 2011, L 57).

spoorwegonderneming gehouden om haar veiligheidsbeheersysteem en de TSI exploitatie en verkeersleiding³⁷ te gebruiken bij controles of het spoorvoertuig op de juiste wijze is geïntegreerd.

Artikelen 28b en 28j

Een spoorwegonderneming kan tests met spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur uitvoeren. Dergelijke tests kunnen op eigen verzoek worden gedaan, in het kader van een proefbedrijf of op verzoek van de minister. Voordat een test mag plaatsvinden, moet de spoorwegonderneming daarvan melding doen aan een beheerder. Indien een test op een hogesnelheidslijn zal plaatsvinden, moet de spoorwegonderneming een door de beheerder goedgekeurd plan hebben. Deze eisen zijn nodig in verband met een veilig en ongestoord verkeer op het desbetreffende spoor. Het niet naleven van de in artikel 28b opgenomen verplichtingen, kan worden gesanctioneerd met een bestuurlijke boete. Dit is in artikel 28j geregeld.

Paragraaf 8. Onderhoud van spoorvoertuigen

Paragraaf 4 van hoofdstuk 3 van de Spoorwegwet bevat regels ten aanzien van het onderhoud van spoorvoertuigen. Deze regels zijn nader uitgewerkt in paragraaf 8 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. Het betreft regels ten aanzien van de eisen die worden gesteld aan een onderhoudssysteem dat een met onderhoud belaste entiteit voor een spoorvoertuig moet toepassen, regels ten aanzien van het verkrijgen van een ECM-certificaat als bedoeld in artikel 36, derde lid, van de Spoorwegwet, de eisen voor het verkrijgen van een certificaat als bedoeld in artikel 36, zesde lid, van de Spoorwegwet en regels over de erkenning door de minister van natuurlijke of rechtspersonen om onderhoud en herstel aan spoorvoertuigen te verrichten. Voor een algemene toelichting ten aanzien van het onderhoud van spoorvoertuigen zij verwezen naar paragraaf 3.4.2 van de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel.³⁸

Artikel 28c

Artikel 28c strekt tot nadere implementatie van artikel 14, derde lid, eerste alinea, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en heeft betrekking op de eisen aan een onderhoudssysteem dat een met het onderhoud belaste entiteit moet hebben om met een spoorvoertuig gebruik te maken van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het onderhoudssysteem, bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de Spoorwegwet bevat de functies, bedoeld in artikel 14, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De functies van het beheerssysteem betreffen de volgende: managementbeheer, onderhoudsontwikkeling, onderhoudsbeheer van de vloot en de onderhoudsuitvoering.³⁹

Artikel 28d

Artikel 28d strekt tot nadere implementatie van artikel 14, derde lid, tweede alinea, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en heeft betrekking op het functies van het onderhoudssysteem die kunnen worden uitbesteed. Niet alle functies van het onderhoudssysteem kunnen worden uitbesteed. Zo is het niet toegestaan om het managementbeheer uit te besteden aan andere rechtspersonen of natuurlijke personen. Deze functie blijft altijd berusten bij de met het onderhoud belaste entiteit. De overige drie functies van het onderhoudssysteem kunnen wel worden uitbesteed. Het betreft de onderhoudsontwikkeling, het onderhoudsbeheer van de vloot en de onderhoudsuitvoering. Ten aanzien van elk van deze functies is in bijlage III bij de spoorwegveiligheidsrichtlijn opgenomen aan welke eisen moet worden voldaan.

Artikel 28e

³⁷ Besluit 2012/757 van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG (PbEU 2012, L 345).

³⁸ *Kamerstukken II 2017/18*, 34 914, nr. 3, p. 28-29.

³⁹ Artikel 14, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Gereserveerd.

Artikel 28f

Artikel 28f strekt tot implementatie van artikel 14, vierde lid, onderdelen b tot en met d, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en bijlage III bij de richtlijn en bevateisen waaraan met het onderhoud belaste entiteiten van goederenwagons moeten voldoen. Onderdeel a is ontleend aan artikel 14, vierde lid, onderdeel b, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en regelt dat een met het onderhoud belaste entiteit een onderhoudssysteem moet hebben dat garandeert dat het spoorvoertuig dat de entiteit in onderhoud heeft, in veilige staat is. Onderdeel b strekt tot implementatie van artikel 14, onderdeel c, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en regelt dat moet worden voldaan aan bijlage III bij de spoorwegveiligheidsrichtlijn welke bijlage eisen en beoordelingscriteria bevat voor organisaties die een ECM-certificaat aanvragen. Onderdeel c bevat een verwijzing naar verordening (EU) Nr. 445/2011.⁴⁰In deze verordening zijn regels opgenomen ten aanzien van de ECM-certificering van met het onderhoud van goederenwagons belaste entiteiten. Voor de met het onderhoud belaste entiteit van één of meer goederenwagons is een ECM-certificaat verplicht, zo volgt uit artikel 36, derde lid, van de Spoorwegwet. Voor de met het onderhoud belaste entiteiten van andere wagons is het mogelijk om vrijwillig een certificaat aan te vragen op grond van artikel 36, vierde lid, van de Spoorwegwet.

Onderdeel d strekt tot implementatie van artikel 14, onderdeel d, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Een met het onderhoud belaste entiteit stelt een onderhoudssysteem op. Delen van de uitvoering van dat systeem mag de entiteit uitbesteden aan onderhoudsbedrijven. Deze onderhoudsbedrijven moeten voldoen aan de voor hen relevante delen van bijlage III. Het hangt af van de uit te voeren functies en activiteiten van het onderhoudsbedrijf welke delen van bijlage III van de spoorwegveiligheidsrichtlijn relevant zijn.

Artikel 28g

Artikel 36, zesde lid, van de Spoorwegwet regelt de bevoegdheid van de minister om een certificaat te verlenen aan rechtspersonen die delen van het onderhoudssysteem uitvoeren. Artikel 28g bevat deze regels, bedoeld in artikel 36, zesde lid, van de Spoorwegwet. Dit artikel heeft betrekking op de eisen die worden gesteld voor de vrijwillige certificering van onderhoudsbedrijven. Dit artikel komt grotendeels overeen met hetgeen eerder was geregeld in artikel 29, tweede lid, onderdeel b, van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. Het artikel bevat redactionele wijzigingen.

Artikel 28h

Artikel 28h regelt de vrijstellingen ten aanzien van de verplichting dat elk spoorvoertuig een met het onderhoud belaste entiteit moet hebben. Het betreft een vrijstelling van de verplichting, bedoeld in artikel 36, eerste lid, eerste volzin, van de Spoorwegwet. Een soortgelijke vrijstelling bestond eerder ook in artikel 29, eerste lid, van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen (oud).

Artikelen 28i en 28j

In artikel 28i, eerste lid, is het toezicht op de naleving van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 geregeld. Daartoe kan op grond van het tweede lid een last onder dwangsom worden opgelegd. Op grond van artikel 28j kan het niet naleven van de daar bedoelde eisen worden gesanctioneerd met een bestuurlijke boete. Voor de uitvoeringsverordening gaat het onder meer om de verplichting tot het bijhouden door een entiteit, anders dan de houder van een voertuigtypegoedkeuring, die gecategoriseerde wijzigingen van een goedgekeurd voertuigtype bijhoudt en de verplichting van de aanvrager om afwijkingen van de TSI's of nationale voorschriften te corrigeren.

⁴⁰ Verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie van 10 mei 2011 betreffende een systeem voor de certificering van met het onderhoud van goederenwagons belaste entiteiten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 653/2007 (PbEU 2011, L 122/22).

§ 2. Wijziging van de Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer

Artikel 35. Wijziging van de Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer

Dit betreft een aanpassing van de definitie naar de nieuwe interoperabiliteitsrichtlijn.

Hoofdstuk 6: Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 36. Intrekking regelingen

Verwezen zij naar het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel 37. Overgangsbepalingen

Dit artikel bevat overgangsrecht voor beoordelingsinstanties als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) 402/2013. Beoordelingsinstanties die in Nederland zijn gevestigd, beschikken over een erkenning, verleend door de minister (in praktijk de ILT). Om te voorkomen dat deze instanties zich op korte termijn moeten laten accrediteren, behouden deze erkenningen hun geldigheid onder de voorwaarden waaronder zij zijn verleend. Dat laatste is opgenomen om te benadrukken dat eventuele voorschriften die aan de erkenning zijn verbonden, alsmede de geldigheidsduur van de erkenning, eveneens van toepassing blijven.

Artikel 38. Inwerkingtreding

De regeling strekt tot (nadere) implementatie van gedeelten van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn. De regeling treedt in werking met ingang van [16 juni 2019]. Dit komt overeen met de implementatiedatum van de interoperabiliteitsrichtlijn en de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Aangezien de wijzigingen verband houden met de implementatie van Europese richtlijnen, wordt van de vaste verandermomenten afgeweken.

III TRANSPONERINGSTABELLEN

Artikel richtlijn 2016/797: interoperabiliteitsrichtlijn	Spoorwegwet (Spw) en andere wetten	Beleidsruimte	Toelichting keuze beleidsruimte
Artikel 1, eerste en tweede lid	Deze artikelliden betreffen het algemene toepassingsbereik van de interoperabiliteitsrichtlijn.	–	–
Artikel 1, derde lid	Dit artikellid betreft het toepassingsbereik van de interoperabiliteitsrichtlijn.	–	–
Artikel 1, vierde lid	Er wordt voorzien in ontheffingsmogelijkheden ten aanzien van spoorvoertuigen en spoorweginfrastructuur, met inachtneming van artikel 1 van de richtlijn. Deze bevoegdheden staan in de voorgestelde artikelen 26h, vierde lid, en 26k, vijfde lid.	Bijzondere spoorwegen en lokale spoorwegen, alsmede voertuigen die daarvan hoofdzakelijk gebruik maken, kunnen worden uitgezonderd van toepassing van de richtlijn.	De oude richtlijn bevat deze beleidsruimte ook. Dit is uitgewerkt in de Wet lokaal spoor en het Besluit bijzondere spoorwegen. Ten opzichte van de implementatie van die richtlijn

			vindt geen wijziging plaats.
Artikel 1, vijfde lid	Op grond van artikel 26k, vijfde lid, kan voor tramtreinen die gebruik maken van hoofdspoorweginfrastructuur een ontheffing aangevraagd worden voor het in de handel brengen.	Mogelijkheid vaststellen nationale voorschriften t.a.v. vergunningprocedure tramtreinen.	Artikel 26k, vijfde lid, bevat een ontheffingsbevoegdheid en een delegatiegrondslag waarmee de beleidsruimte ingevuld kan worden indien er in Nederland tramtreinen zijn.
Artikel 2	Dit artikel bevat definitiebepalingen. Voor zover deze definitiebepalingen implementatie in de Spoorwegwet vergen gebeurt dat in artikel 1.	–	–
Artikel 3, eerste lid	Onder andere de artikelen 26a, eerste lid, onderdeel a, en 26c, eerste lid Spw.	–	–
Artikel 3, tweede lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 4, met uitzondering van het tweede lid	Deze artikelleden bevatten intern EU-recht en behoeven om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 4, tweede lid	Artikelen 26h, tweede lid, onderdeel a, en zesde lid, e 26k, tweede lid, onderdeel a, en zesde lid, Spw.	–	–
Artikel 5	Dit artikel bevat intern EU-recht en richt zich tot de EU-instellingen. Het behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 6, eerste en tweede lid	Deze artikelleden bevatten intern EU-recht en behoeven geen implementatie.	–	–
Artikel 6, derde lid	De krachtens de artikelen 26b, onderdeel b, en 26e, onderdeel b, Spw te stellen regels. Artikelen 2, tweede lid, en 5, tweede lid, van de Rivs	–	–
Artikel 6, vierde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 7, eerste lid	Artikel 26f, eerste lid, Spw.	Mogelijkheid toestaan dat wordt	De oude

		afgeweken van TSI's.	richtlijn en de Spoorwegwet bevatten deze mogelijkheid ook. Ten opzichte van de implementatie van die richtlijn vindt geen wijziging plaats.
Artikel 7, tweede tot en met vierde lid	Deze artikelliden betreffen feitelijk handelen van de lidstaten en behoeven om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 7, vijfde lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht. Voor zover de door de Europese Commissie vast te stellen uitvoeringshandeling uitwerking in regelgeving vereist kan dat in een ministeriële regeling op grond van artikel 26g Spw. Hierover zijn in dit concept algemene regels opgenomen voor wat betreft de informatie die moet worden meegestuurd: artikel 6 van de Rivs.	–	–
Artikel 7, zesde lid	Artikel 26d, vierde lid, en de krachtens artikel 26f, eerste lid, onderdeel b, Spw te stellen regels.	Mogelijkheid onmiddellijk toepassen alternatieve regelingen bij afwijking van TSI. Dit betreft feitelijk handelen van de lidstaat en behoeft geen implementatie.	.
Artikel 7, zevende en achtste lid	Deze artikelliden richten zich tot de Europese Commissie en behoeven om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 8, eerste lid	Artikel 26a, eerste en vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 8, tweede lid	De implementatie van dit artikellid volgt uit de formulering van de verbodsbepaling in artikel 26a, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 9, eerste lid	Artikel 26a, eerste lid, onderdelen b en c, en de krachtens artikel 26b, onderdelen b en d, Spw gestelde regels. Artikel 3, tweede lid, onderdeel a, van de Rivs.	–	–
Artikel 9, tweede lid	De krachtens artikel 26b, onderdeel c, Spw te stellen regels. Artikel 3, derde lid, van de Rivs.	–	–
Artikel 9, derde lid	De krachtens artikel 26b,	–	–

	onderdeel d, Spw te stellen regels. Artikel 3, tweede lid, van de Rivs.		
Artikel 9, vierde lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht. Voor zover de vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen kan dat in een ministeriële regeling op grond van artikel 26b, onderdeel d, Spw. In artikel 3, eerste lid, van de Rivs.	–	–
Artikel 9, vijfde lid	De krachtens artikel 26b, onderdeel a, Spw te stellen regels. Artikel 4 van de Rivs.	–	–
Artikel 9, zesde lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 10, eerste tot en met derde lid	De krachtens artikel 26b, onderdelen b tot en met d, Spw te stellen regels. De artikelen 2, eerste lid, en 3, tweede lid, onderdeel b, van de Rivs.	–	–
Artikel 10, vierde lid	Artikel 26a, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 10, vijfde lid	Artikelen 26a, eerste lid, onderdeel b, en artikel 76, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 11, eerste lid, eerste volzin	Artikel 26a, vijfde lid, en de krachtens artikel 26b, onderdeel f, Spw te stellen regels.	–	–
Artikel 11, eerste lid, tweede volzin	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 11, tweede lid	Dit artikellid richt zich tot het Europees Spoorwegbureau en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 11, derde lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht en betreft feitelijk handelen van de lidstaten. Om die redenen behoeft het geen implementatie.	–	–
Artikel 11, vierde lid	Artikelen 26a, tweede lid, 76, eerste lid, en 77, eerste lid, Spw. Alsmede artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten.	–	–
Artikel 12	De implementatie van dit artikel volgt uit de formulering van de verbodsbepaling in	–	–

	artikel 26c, eerste lid, Spw.		
Artikel 13, eerste lid	Artikel 26c, tweede lid, Spw.	–	–
Artikel 13, tweede lid	De krachtens artikel 26d Spw te stellen regels.	–	–
Artikel 14, eerste tot en met derde en vijfde tot en met achtste lid	Deze artikelliden betreffen feitelijk handelen van de lidstaten en behoeven om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 14, vierde lid	De krachtens artikel 26d Spw te stellen regels.	Mogelijkheid vaststellen nationale voorschriften (technische eisen). Van die mogelijkheid is gebruik gemaakt.	De oude richtlijn bevat deze mogelijkheid ook. Ten opzichte van de implementatie van die richtlijn vindt voornamelijk geen wijziging plaats. Wel is de mogelijkheid voor nationale voorschriften conform de richtlijn beperkt.
Artikel 14, negende en tiende lid	Deze artikelliden richten zich tot de Europese instellingen en behoeven om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 14, elfde lid	De krachtens artikel 26bb, onderdeel d, Spw te stellen regels. Artikel 18 van de Rivs.	Dit artikellid bevat de mogelijkheid voor de lidstaten om strikt plaatselijke voorschriften niet aan te melden bij de Europese Commissie en het Europees Spoorwegbureau.	De oude richtlijn en de Spoorwet bevatten deze mogelijkheid. Ten opzichte van de implementatie van die richtlijn vindt geen wijziging plaats.
Artikel 14, twaalfde en dertiende lid	Deze artikelliden bevatten intern EU-recht en behoeven om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 15, eerste lid	Artikel 26c, derde lid, en de krachtens artikel 26e, onderdeel c, Spw te stellen regels. Artikel 5, eerste lid, van de Rivs.	–	–
Artikel 15, tweede lid	De krachtens artikel 26e, onderdeel d, Spw te stellen regels. Artikel 5, eerste lid, van de Rivs.	–	–
Artikel 15, derde tot	De krachtens artikel 26e,	–	–

en met zevende lid	onderdelen b tot en met d, Spw te stellen regels. Artikel 5, eerste lid, van de Rivs.		
Artikel 15, achtste lid	Artikel 26v, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 15, negende lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht. Voor zover de door de Europese Commissie vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen kan dat in een ministeriële regeling op grond van artikel 26e, onderdelen b tot en met d, Spw.	–	–
Artikel 16, eerste lid, en derde lid, onderdeel a.	Artikelen 26c, vierde en zesde lid, en 76 Spw, en de krachtens artikel 26e, onderdeel e, te stellen regels. Alsmede artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten.	–	–
Artikel 16, tweede en derde lid	Deze artikelliden betreffen feitelijk handelen van de lidstaten en behoeven om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 17	Artikel 26a, derde lid, en 26c, vijfde lid, Spw.	–	–
Artikel 18, eerste en tweede lid	Artikelen 26c, eerste lid, en 26h, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 18, derde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 18, vierde lid	Artikel 26h, tweede lid, en de krachtens artikel 26j, onderdeel a, Spw te stellen regels. Artikel 7 van de Rivs.	–	–
Artikel 18, vijfde lid, eerste alinea	Artikel 26dd, tweede en derde lid, Spw.	–	–
Artikel 18, vijfde lid, tweede alinea	Artikelen 26h, derde lid, en 26dd, vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 18, zesde lid	Artikel 26i en de krachtens artikel 26j, onderdelen c en d, Spw te stellen regels. Artikel 8 van de Rivs.	–	–
Artikel 18, zevende lid, eerste volzin	Artikel 3:46 Awb.	–	–
Artikel 18, zevende lid, met uitzondering van de eerste volzin	Artikel 26dd Spw.	–	–
Artikel 19	Artikel 26h, tweede lid, onderdeel d.	–	–
Artikel 20, eerste lid	Artikel 26c, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 20, tweede	Artikel 26k, tweede lid,	–	–

lid	onderdeel a, Spw.		
Artikel 21, eerste lid	Artikel 26k, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 21, tweede lid	De krachtens artikel 26o, onderdeel b, Spw te stellen regels. Artikel 26 van de RIS.	–	–
Artikel 21, derde lid, eerste alinea	Artikel 26k, tweede lid.	–	–
Artikel 21, derde lid, tweede alinea	De krachtens artikel 26o, onderdeel b, Spw te stellen regels. Artikel 26, derde lid, van de RIS.	–	–
Artikel 21, derde lid, derde alinea	Artikel 26r, eerste, derde en vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 21, vierde lid, eerste volzin	Artikel 26dd, vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 21, vierde lid, tweede en derde volzin	De krachtens artikel 26o, onderdeel f, Spw te stellen regels.	–	–
Artikel 21, vijfde lid, eerste alinea	Deze alinea bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 21, vijfde lid, tweede alinea	Artikel 26r, tweede tot en met vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 21, zesde en zevende lid	Deze artikelleden bevatten intern EU-recht en behoeven om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 21, achtste lid, eerste alinea, eerste en tweede volzin	Artikel 26k, tweede lid, en de krachtens artikel 26o, onderdelen a, b en f, Spw te stellen regels.	–	–
Artikel 21, achtste lid, eerste alinea, derde volzin	Artikel 26dd, tweede en derde lid, Spw.	–	–
Artikel 21, achtste lid, eerste alinea, vierde en vijfde volzin	Artikelen 26k, zevende en achtste lid, en 26q, vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 21, achtste lid, tweede alinea	Artikel 26f, derde lid, Spw.	–	–
Artikel 21, achtste lid, derde alinea	Deze alinea behoeft geen implementatie.	–	–
Artikel 21, negende lid	Dit artikellid richt zich tot de Europese Commissie. Voor zover de op basis van dit artikellid vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen, biedt artikel 26o Spw daarvoor een grondslag. Artikel 26 van de RIS.	–	–
Artikel 21, tiende lid	De krachtens artikel 26o, onderdeel f, Spw te stellen regels. Artikel 26, tweede lid, van de RIS.	–	–

Artikel 21, elfde lid, eerste alinea	Artikel 3: 46 Awb en artikel 26dd, vijfde en zesde lid, Spw.	–	–
Artikel 21, elfde lid, tweede alinea	Dit onderdeel bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 21, elfde lid, derde alinea	Artikel 8: 1 Awb.		
Artikel 21, twaalfde lid	Artikel 26l en de krachtens artikel 26o, onderdeel e, Spw te stellen regels.	–	
Artikel 21, dertiende lid, eerste alinea	Dit onderdeel bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 21, dertiende lid, tweede alinea	Artikel 26k, vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 21, veertiende lid	Dit artikellid richt zich tot het Europees Spoorwegbureau, en vergt feitelijk handelen van de lidstaten. Het behoeft om die redenen geen implementatie.	–	–
Artikel 21, vijftiende tot en met zeventiende lid	De situaties waarop deze artikelliden zien doen zich in Nederland niet voor, en naar verwachting doen zij zich ook in de toekomst niet voor.	–	–
Artikel 22, eerste lid	Artikel 26q, eerste lid, onderdeel b, Spw.	–	–
Artikel 22, tweede en derde lid.	Artikel 26aa, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 23, eerste lid	Artikel 26p en de krachtens artikel 26t, onderdeel a, Spw te stellen regels. De artikelen 18, tweede lid, en 28a van de RIS.	–	–
Artikel 23, tweede lid	Artikel 26r, derde lid, Spw.	–	–
Artikel 24, eerste lid	Artikel 26m, eerste lid, en de krachtens artikel 26o, onderdeel f, Spw te stellen regels. Artikel 27a van de RIS.	–	–
Artikel 24, tweede lid	Artikel 26m, tweede lid, Spw.	–	–
Artikel 24, derde lid	Artikel 26m, derde lid, en de krachtens artikel 26o, onderdeel f, Spw te stellen regels.	–	–
Artikel 24, vierde lid	Dit artikel richt zich tot de Europese Commissie. Voor zover de door de Europese Commissie vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen, biedt artikel 26o Spw daarvoor een grondslag.	–	–
Artikel 24, vijfde lid	De krachtens artikel 26o,	–	–

	onderdeel g, Spw te stellen regels. Artikel 27a, tweede en derde lid, van de RIS.		
Artikel 24, zesde lid	Dit artikel richt zich tot de Europese Commissie. Voor zover de door de Europese Commissie vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen, biedt artikel 26o, onderdeel g, Spw daarvoor een grondslag.	–	–
Artikel 24, zevende lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 25	Artikel 26n Spw.	–	–
Artikel 26, eerste lid, eerste en tweede volzin	Artikel 26s, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 26, eerste lid, derde volzin	Artikel 26s, tweede lid, Spw.	–	–
Artikel 26, tweede lid	Artikel 26s, derde lid, Spw.	–	–
Artikel 26, derde lid	Artikel 26s, vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 26, vierde lid, eerste alinea	Artikel 26s, vijfde tot en met zevende lid, Spw.	–	–
Artikel 26, vierde lid, tweede alinea	Deze alinea bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 26, vijfde lid, eerste volzin	Dit artikellid bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 26, vijfde lid, tweede volzin	Artikel 26s, achtste lid, Spw.	–	–
Artikel 26, zesde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 26, zevende lid	Artikelen 26s, negende lid, en 26aa, vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 26, achtste lid, eerste volzin	Artikel 26q, eerste lid, onderdeel a, Spw.	–	–
Artikel 26, achtste lid, tweede volzin	Artikel 26s, tiende lid, Spw.	–	–
Artikel 26, achtste lid, derde volzin	Artikelen 26k, tweede lid, en 26m, eerste lid, Spw voor zover het de nationale procedure betreft.	–	–
Artikel 26, negende lid	Artikel 26s, vijfde lid, Spw.	–	–
Artikel 27, eerste lid	Artikel 26u, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 27, tweede lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 27, derde lid	Artikel 26u, vijfde lid, Spw en	Mogelijkheid om voor accreditatie	

	artikelen 9 tot en met 13 Rivs.	van de conformiteitsbeoordelingsinstanties door de Raad voor Accreditatie te kiezen.	
Artikelen 27, vierde en vijfde lid, en 28	Deze artikelliden betreffen feitelijk handelen van de lidstaten en behoeven om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 29	Dit artikel betreft feitelijk handelen van de lidstaten en bevat intern EU-recht. Om deze redenen behoeft het artikel geen implementatie.	–	–
Artikel 30, eerste lid	Artikel 26u, eerste en tweede lid, en de krachtens artikel 26z, onderdeel a, Spw te stellen regels. De artikelen 9 en 11 van de Rivs.	–	–
Artikel 30, tweede tot en met zevende lid, artikel 31 en 32	Artikel 26u, tweede lid, en de krachtens artikel 26z, onderdeel a, Spw te stellen regels. De artikelen 9 tot en met 12 van de Rivs.	–	–
Artikel 33	Artikel 26u, derde lid, Spw en artikel 11, vierde lid Rivs.	–	–
Artikel 34	Artikel 26w, derde lid, en de krachtens artikel 26z, onderdeel e, Spw te stellen regels. Artikel 13 van de Rivs.	–	–
Artikel 35	Artikel 26y en de krachtens artikel 26z, onderdeel g, Spw te stellen regels. Artikel 14 van de Rivs.	–	–
Artikel 36, eerste lid	Artikel 26u, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 36, tweede en derde lid	De krachtens artikel 26z, onderdeel b, Spw te stellen regels. De artikelen 10 en 12 van de Rivs.	–	–
Artikel 37, met uitzondering van het vijfde en zesde lid	Artikel 26u, eerste lid, en de krachtens artikel 26z, onderdelen a tot en met c, Spw te stellen regels. Artikel 10, tweede lid, Rivs.	–	–
Artikel 37, vijfde lid	Artikel 26u, zesde lid, Spw.	–	–
Artikel 37, zesde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 38	Dit artikel richt zich tot de Europese Commissie en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 39, eerste lid	Artikel 26x, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 39, tweede	Artikel 26x, tweede en derde	–	–

lid	lid, Spw.		
Artikel 40	Dit artikel richt zich tot de Europese Commissie. Het tweede lid betreft feitelijk handelen door de lidstaten. Om deze redenen behoeft het geen implementatie.	–	–
Artikel 41	Artikel 26w, eerste lid, en de krachtens artikel 26z, onderdeel c, Spw te stellen regels. Artikel 15 van de Rivs.	–	–
Artikel 42	Artikel 26w, tweede lid, en de krachtens artikel 26z, onderdeel d, Spw te stellen regels. Artikel 16 van de Rivs.	–	–
Artikel 43	Dit artikel richt zich tot de Europese Commissie en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 44, eerste alinea	Deze alinea richt zich tot de Europese Commissie en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 44, tweede alinea	Artikel 26w, vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 45, eerste lid	Artikelen 26v, eerste lid, 26w, derde lid, en de krachtens artikel 26z, onderdelen a en b, alsmede onderdeel f, Spw te stellen regels. De artikelen 11, eerste lid, 13, tweede lid, van de Rivs.	–	–
Artikel 45, tweede lid	Artikel 26w, eerste lid, en de krachtens artikel 26z, onderdeel c, Spw te stellen regels.	–	–
Artikel 45, derde lid	Artikel 26w, tweede lid, en de krachtens artikel 26z, onderdeel d, Spw te stellen regels. Artikel 16, vijfde lid, van de Rivs.	–	–
Artikel 46, eerste lid	Artikel 26aa, derde lid, Spw.	–	–
Artikel 46, tweede lid	Dit artikel bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 46, derde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 46, vierde lid	De in dit artikellid bedoelde situatie komt in Nederland niet voor en naar verwachting zal deze zich ook in de toekomst niet	–	–

	voordoën.		
Artikel 47, eerste lid	Artikel 26aa, eerste en zesde lid, Spw.	–	–
Artikel 47, tweede lid	Dit artikel richt zich tot de Europese Commissie. Voor zover de door de Europese Commissie vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen, biedt artikel 26cc Spw daarvoor een grondslag.	–	–
Artikel 47, derde lid	De krachtens artikel 26cc, onderdeel a, Spw te stellen regels. Artikel 25a van de RIS.	–	–
Artikel 47, vierde lid	Artikel 26aa, vierde lid, Spw en artikel 25b RIS.	–	–
Artikel 47, vijfde lid	Dit artikel richt zich tot de Europese Commissie. Voor zover de door de Europese Commissie vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen, biedt artikel 26cc Spw daarvoor een grondslag. Daarnaast is in de artikelen 26q, eerste lid, onderdeel b, en 26aa, eerste en tweede lid, Spw reeds rekening gehouden met een mogelijke uitvoeringshandeling.	–	–
Artikel 47, zesde lid	Artikel 26aa, vijfde lid, Spw.	–	–
Artikel 47, zevende lid	De situatie waarop dit artikellid ziet doet zich in Nederland niet voor, en naar verwachting ook niet in de toekomst.	–	–
Artikel 48	Dit artikel richt zich tot het Europees Spoorwegbureau en de Europese Commissie en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 49, eerste tot en met vierde lid	Artikel 26bb en de krachtens artikel 26cc, onderdeel d, Spw te stellen regels. De artikelen 7 en 18 van de Rivs.	–	–
Artikel 49, vijfde lid	Dit artikel richt zich tot de Europese Commissie. Voor zover de door de Europese Commissie vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen, biedt artikel 26cc Spw daarvoor een grondslag.	–	–
Artikelen 50 en 51	Deze artikelen richt zich tot	–	–

	de EU-instellingen en behoeft om die reden geen implementatie.		
Artikel 52	Artikel 3: 46 Awb.	–	–
Artikel 53	Dit artikel richt zich tot de EU-instellingen en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 54, eerste lid	De krachtens artikel V van dit wetsvoorstel vast te stellen koninklijke besluiten met betrekking tot de inwerkingtreding van de desbetreffende onderdelen van het wetsvoorstel.	–	–
Artikel 54, tweede lid	Artikelen 122a en 123d, eerste en tweede lid, Spw.	–	–
Artikel 54, derde lid	Artikelen 123d, derde en vierde lid, en 123e, Spw.	–	–
Artikel 54, vierde lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht.	–	–
Artikel 55, eerste lid	Artikel 123f Spw.	–	–
Artikel 55, tweede en derde lid	De krachtens artikel V van de Wet van PM, Stb. PM vast te stellen koninklijke besluiten met betrekking tot de inwerkingtreding.	–	–
Artikel 55, vierde lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 55, vijfde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 56	Dit artikel richt zich tot het Europees Spoorwegbureau en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 57	Dit artikel betreft de algemene verplichting tot omzetting van de richtlijn.	De mogelijkheid om implementatie van deze richtlijn met een jaar uit te stellen.	Vooralsnog wordt van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt.
Artikel 58	Dit artikel bevat intern EU-recht met betrekking tot de intrekking van andere richtlijnen.	–	–
Artikel 59	Dit artikel bevat intern EU-recht met betrekking tot de inwerkingtreding van de richtlijn.	–	–
Artikel 60	Dit artikel bevat intern EU-recht met betrekking tot de adressanten van de richtlijn.	–	–
Bijlage I	Deze bijlage bevat intern EU-recht met betrekking tot het spoorwegsysteem van de Europese Unie. Door de	–	–

	bepalingen ter implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn enkel op hoofdspoorweginfrastructuur en de spoorvoertuigen die daarvan gebruik maken van toepassing te verklaren wordt deze bijlage geïmplementeerd.		
Bijlage II	Artikel 1, eerste lid, Spw bij de definitie van «substelsysteem», voor zover het de subsystemen betreft die overeenkomen met gebieden van structurele aard als bedoeld in bijlage II, onderdeel 1, onder a, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De gebieden van functionele aard als bedoeld in bijlage II, onderdeel 1, onder b, van de interoperabiliteitsrichtlijn worden door middel van opneming in, keuring van en toezicht op de veiligheidsbeheersystemen van spoorwegondernemingen en beheerders geïmplementeerd.	–	–
Bijlage III	Artikel 1, eerste lid, Spw bij de definitie van «essentiële eisen».	–	–
Bijlage IV	Artikel 26c, tweede en derde lid, en de krachtens artikel 26e, onderdeel c, Spw te stellen regels. Artikel 5, tweede lid, van de Rivs.	–	–
Bijlage V	Deze bijlage bevat intern EU-recht met betrekking tot de intrekking van richtlijnen en de omzettingstermijnen van die richtlijnen.	–	–
Bijlage VI	Dit artikel bevat een concordantietabel en behoeft geen implementatie.	–	–

Richtlijn 2016/798 (gerectificeerd in PbEU 2017, L 59/41): spoorwegveiligheidsrichtlijn	Spoorwegwet (Spw) en andere wetten	Beleidsruimte	Toelichting keuze beleidsruimte
Artikel 1	Dit artikel betreft het onderwerp van de richtlijn.	–	–
Artikel 2, eerste lid	Dit artikellid betreft het algemene toepassingsbereik	–	–

	van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.		
Artikel 2, tweede lid	Dit artikellid betreft het toepassingsbereik van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De in het artikellid genoemde infrastructuur en spoorvoertuigen hoeven op grond van de Spoorwegwet, gelezen in samenhang met de Wet lokaal spoor, niet te voldoen aan de bepalingen van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, tenzij dat in of krachtens de Wet lokaal spoor of andere wettelijke voorschriften is bepaald.	–	–
Artikel 2, derde en vierde lid	Wet lokaal spoor, Besluit bijzondere spoorwegen.	Bijzondere spoorwegen en lokale spoorwegen, alsmede voertuigen die daarvan hoofdzakelijk gebruik maken, kunnen worden uitgezonderd van toepassing van de richtlijn.	De oude richtlijn bevat deze beleidsruimte ook. Dit is geregeld in de Wet lokaal spoor en het Besluit bijzondere spoorwegen. Ten opzichte van de implementatie van die richtlijn vindt geen wijziging plaats.
Artikel 3	Dit artikel bevat definitiebepalingen. Voor zover deze definitiebepalingen implementatie in de Spoorwegwet vergen gebeurt dat in artikel 1.	–	–
Artikel 4, eerste lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.	–	–
Artikel 4, tweede lid	Dit artikellid richt zich tot het Europees Spoorwegbureau en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 4, derde lid	De krachtens artikel 3a, onderdeel a, te stellen regels. Artikel 31b Rivs.	–	–
Artikel 4, vierde lid	De krachtens artikel 3a, onderdeel a, te stellen regels. Artikel 31b Rivs.	–	–
Artikel 4, vijfde lid	De krachtens artikel 3a, onderdeel a, te stellen regels. Artikel 31b Rivs.	–	–
Artikel 4, zesde lid	De krachtens artikel 3a, onderdeel b, te stellen regels. Artikel 31b Rivs.	–	–
Artikel 5	Dit artikel betreft feitelijk handelen van de lidstaten.	–	–

Artikel 6	Dit artikel bevat intern EU-recht, met uitzondering van het zevende lid, dat feitelijk handelen van de lidstaten vereist.	–	–
Artikel 7	Dit artikel bevat intern EU-recht, met uitzondering van het zevende lid, dat feitelijk handelen van de lidstaten vereist.	–	–
Artikel 8	Dit artikel betreft feitelijk handelen van de lidstaten en richt zich tevens tot de Europese Commissie en het Europees Spoorwegbureau. Om die redenen behoeft het geen implementatie.	Mogelijkheid vaststellen nieuwe nationale voorschriften. Mogelijkheid voorschriften van strikt plaatselijke aard niet te melden.	De oude richtlijn bevat deze beleidsruimte ook. Ten opzichte van de implementatie van die richtlijn vindt geen wijziging plaats.
Artikel 9, met uitzondering van het zevende lid	Artikel 16f, tweede lid, onderdeel a, en de krachtens het zevende lid, onderdeel b, Spw te stellen regels, voor zover het de beheerder betreft. De artikelen 19 en 29 van de Rivs. Artikel 32, eerste lid, en de krachtens artikel 35 Spw te stellen regels voor zover het een spoorwegonderneming betreft. De artikelen 23 van de Rivs.	–	–
Artikel 9, zevende lid	Dit artikellid richt zich tot het Europees Spoorwegbureau en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 10, eerste lid	Artikelen 27, tweede lid, onderdeel b, en 32, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 10, tweede en derde lid	Artikel 32, eerste en tweede lid, en de krachtens artikel 35, onderdeel b, Spw te stellen regels. Artikel 24, eerste lid, van de Rivs.	–	–
Artikel 10, vierde lid	Artikel 32, vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 10, vijfde lid, eerste alinea	Deze alinea richt zich tot het Europees Spoorwegbureau en behoeft om die reden geen implementatie.	–	–
Artikel 10, vijfde lid, tweede alinea	Artikel 32, negende lid, Spw, voor zover het de bevoegdheid tot verrichten van audits door de nationale veiligheidsinstantie betreft.	–	–
Artikel 10, zesde en zevende lid	Deze artikelleden richten zich tot het Europees	–	–

	Spoorwegbureau en behoeven om die reden geen implementatie.		
Artikel 10, achtste lid, eerste volzin	Artikel 32, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 10, achtste lid, tweede volzin	De krachtens artikel 32, tweede lid, Spw te stellen regels.	–	–
Artikel 10, achtste lid, derde volzin	Artikel 32, achtste lid, Spw.		
Artikel 10, achtste lid, vierde volzin	Artikel 32, vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 10, achtste lid, vijfde en zesde volzin	Artikelen 27, vijfde en zesde lid, en 32, vijfde lid, Spw.	–	–
Artikel 10, achtste lid, zevende volzin	Dit artikel behoeft geen implementatie, omdat de verantwoordelijkheid voortvloeit uit de bevoegdheid om veiligheidscertificaten te verlenen.	–	–
Artikel 10, negende lid	Dit artikellid behoeft geen implementatie, omdat de situatie waar het op ziet niet in Nederland voorkomt of voor kan komen.	–	–
Artikel 10, tiende lid	Dit artikellid richt zich tot de Europese Commissie en behoeft om die reden geen implementatie. Voor zover de op grond van dit artikellid vast te stellen uitvoeringshandeling(en) omzetting behoeven, kan dat op grond van artikel 35, onderdelen a tot en met c, Spw.	–	–
Artikel 10, elfde lid	De krachtens artikel 35, onderdeel c, Spw te stellen regels. Artikel 25 van de Rivs.	–	–
Artikel 10, twaalfde lid	Artikel 8:1 Awb.		
Artikel 10, dertiende lid	De krachtens artikel 35, onderdeel c, Spw te stellen regels. De artikelen 27 en 28 van de Rivs.	–	–
Artikel 10, veertiende lid	Artikelen 32, derde, lid, en artikel 24, tweede en derde lid, Rivs	–	–
Artikel 10, vijftiende lid	Artikel 33, derde lid, Spw.	–	–
Artikel 10, zestiende lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht en betreft feitelijk handelen van de lidstaten.	–	–
Artikel 11, eerste en tweede lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht en betreft feitelijk handelen van de lidstaten.	–	–

Artikel 11, derde lid	Dit artikellid heeft geen implementatie, omdat de beschreven situatie in Nederland niet voorkomt en voor kan komen.	–	–
Artikel 12, eerste lid	Artikel 16f, eerste en tweede lid, Spw.	–	–
Artikel 12, tweede lid, eerste alinea	De krachtens artikel 16f, zevende lid, onderdeel c, Spw te stellen regels. De artikelen 21 en 22 van de Rivs.	–	–
Artikel 12, tweede lid, tweede alinea	Artikel 16f, vierde lid, Spw.	–	–
Artikel 12, derde lid	Artikel 16f, vijfde lid, Spw.	–	–
Artikel 12, vierde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.	–	–
Artikel 12, vijfde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.	–	–
Artikel 13	Hoofdstuk 3, paragraaf 5, Spw.	–	–
Artikel 14, eerste lid	Artikel 36, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 14, tweede lid	Artikel 36, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 14, derde lid	De krachtens artikel 38, onderdeel a, Spw te stellen regels. Artikelen 28c en 28d van de RIS.	–	–
Artikel 14, vierde lid	Artikel 36, derde tot en met vijfde lid, en de krachtens artikel 38, onderdeel b, Spw te stellen regels. Artikel 28f van de RIS.	–	–
Artikel 14, vijfde lid	Artikel 36, derde lid.	–	–
Artikel 14, zesde tot en met achtste lid	Deze artikelliden richten zich tot de Europese Commissie en het Europees Spoorwegbureau en behoeven om die reden geen implementatie. Voor zover er op grond van deze artikelliden uitvoeringshandelingen worden vastgesteld, kunnen die op grond van artikel 38 worden omgezet.	–	–
Artikel 15	De krachtens artikel 38, derde lid, te stellen regels.	Mogelijkheid om specifieke spoorvoertuigen uit te zonderen van de ECM-verplichting en alternatieve maatregelen te eisen.	De oude richtlijn bevat deze beleidsruimte ook. Ten opzichte van de implementatie van die richtlijn vindt geen wijziging plaats.
Artikel 16	Onder andere de artikelen 16f, 26h tot en met	–	–

	26n, 26aa, 32 tot en met 35, 36, 51a en 69 Spw en Instellingsbesluit ILT.		
Artikel 17, eerste lid	Artikel 69 Spw.	–	–
Artikel 17, tweede en derde lid	De krachtens artikel 35 Spw te stellen regels. Artikel 28 van de Rivs.	–	–
Artikel 17, vierde lid	De krachtens artikel 5:12 van de Arbeidstijdenwet te stellen regels.	–	–
Artikel 17, vijfde lid, eerste alinea	De eerste volzin van deze alinea betreft feitelijk handelen van de lidstaten. De tweede en derde volzin bevatten intern EU-recht.	–	–
Artikel 17, vijfde lid, tweede alinea	Artikel 34, tweede lid, Spw.	–	–
Artikel 17, vijfde lid, derde alinea	Artikel 33, tweede lid, Spw.	–	–
Artikel 17, vijfde lid, vierde alinea	Artikel 8:1 Awb.	–	–
Artikel 17, zesde lid, eerste alinea	Artikel 34, eerste lid, Spw.	–	–
Artikel 17, zesde lid, tweede en derde alinea	Deze alinea's bevatten intern EU-recht.	–	–
Artikel 17, zesde lid, vierde alinea	Artikel 8:1 en 7:1 Awb.	–	–
Artikel 17, zesde lid, vijfde alinea	Deze alinea betreft feitelijk handelen van de lidstaten.	–	–
Artikel 17, zevende lid.	Artikel 16f, vierde lid (nieuw), Spw.	–	–
Artikel 17, achtste tot en met dertiende lid	Deze artikelliden betreffen feitelijk handelen van de lidstaten.	–	–
Artikel 18, eerste tot en met derde lid	Deze artikelliden worden ingevuld door de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en de artikelen 3:2, 5:11 e.v. en 8:1 Awb en wat betreft de audits, bedoeld in artikel 18, tweede lid, door artikel 82 Spw.	–	–
Artikel 18, vierde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.	–	–
Artikel 19	Dit artikel betreft feitelijk handelen van de lidstaten.	–	–
Artikelen 20 tot en met 26	Deze artikelen worden, voor zover noodzakelijk, in regelgeving op grond van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid geïmplementeerd.	–	–
Artikelen 27 tot en met 29	Deze artikelen bevatten intern EU-recht.	–	–
Artikel 30	Artikelen 69, 77 en 87 Spw.	–	–
Artikel 31	De krachtens artikel V van de Wet van [PM], Stb. PM vast te stellen koninklijke	–	–

	besluiten met betrekking tot de inwerkingtreding.		
Artikel 32	Dit artikel bevat intern EU-recht.	–	–
Artikel 33	Dit artikel betreft de omzettingplicht van de lidstaten, waaraan door middel van dit wetsvoorstel invulling wordt gegeven.	–	–
Artikel 34	Dit artikel betreft de intrekking van richtlijn 2004/49/EG.	–	–
Artikel 35	Dit artikel betreft de inwerkingtreding van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.	–	–
Artikel 36	Dit artikel betreft de adressanten van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.	–	–
Bijlage I	Deze bijlage betreft feitelijk handelen van de lidstaten.	–	–
Bijlage II	Deze bijlage betreft feitelijk handelen van de lidstaten.	–	–
Bijlage III	De krachtens artikel 36, zesde lid, onderdeel d, te stellen regels. Artikel 28f van de Ris.	–	–
Bijlage IV	Deze bijlage betreft in te trekken richtlijnen en wijzigingen daarbij.	–	–
Bijlage V	Deze bijlage betreft de concordantietabel.	–	–

[ondertekening]