

Vergaderjaar 1998–1999

**26 351**

## **Aanpassing van de Spoorwegwet in verband met de uitvoering van richtlijn nr. 96/48/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem (PbEG L 235)**

**Nr. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 6 mei 1999

#### **1. Algemeen**

Alhoewel ik tot mijn genoegen instemming met doel en strekking van het wetsvoorstel bespeur, is het niet verbazingwekkend dat de ingewikkelde materie van onderhavig wetsvoorstel de leden nog aanleiding geeft tot een relatief groot aantal vragen. De leden van de VVD-fractie gaven aan dat het wetsvoorstel niet eenvoudig te doorgronden is, en vroegen zich af of het niet wat eenvoudiger kan. De ingewikkeldheid van het wetsvoorstel is naar mijn mening echter een onvermijdelijk gevolg van inhoud, systematiek en totstandkoming van de richtlijn. Inhoudelijk is de richtlijn ingewikkeld omdat er enerzijds technische harmonisatie wordt nagestreefd en er anderzijds een handelsdoelstelling is. Daarnaast voorziet de richtlijn in een groot aantal procedurebepalingen, vijf verschillende formele verklaringen, acht verschillende subsystemen (onder te verdelen in twee types), negen verschillende formele actoren en zeven bijlagen. De systematiek van de richtlijn bevordert de ingewikkeldheid door de sterke nadruk op procedures in plaats van materiële normstelling, wat typerend is voor de «nieuwe aanpak». Bovendien biedt de richtlijn hierdoor een algemeen aanvullend harmonisatieregime voor een geheel nieuwe categorie rollend materieel, infrastructuur en alles wat daar bij komt, waarvoor in beginsel afgeweken moet kunnen worden van vrijwel alle bestaande spoorwegregelgeving. Tenslotte zijn – ook als gevolg van de grote reikwijdte – zeer veel verschillende partijen met zeer diverse belangen bij de totstandkoming van deze richtlijn betrokken geweest. Hierdoor heeft het resultaat een compromiskarakter, dat ongetwijfeld een zeker effect heeft gehad op terminologie, inzichtelijkheid en consistentie van de richtlijn.

Op verzoek van de leden van de VVD-fractie zal allereerst getracht worden een nadere verduidelijking van de inhoud van het wetsvoorstel te geven. De richtlijn beoogt te bewerkstelligen dat er een grensoverschrijdend systeem van hoge-snelheidsverbindingen ontstaat. Daarnaast beoogt de richtlijn de spoorwegindustrie te bewegen tot concurrentie op een meer Europese schaal. Om dit te kunnen bereiken moeten de nationale systemen technisch en organisatorisch op de voor de uitwisselbaarheid («interoperabiliteit») cruciale terreinen op elkaar afgestemd worden. De

systematiek van de richtlijn abstraheert daartoe van de bestaande situatie en stelt dat er één systeem is; het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem. Dit systeem bestaat uit structurele en functionele subsystemen, bijvoorbeeld infrastructuur, treinen (structureel) en onderhoud, exploitatie (functioneel). De structurele subsystemen bevatten op hun beurt onderdelen die probleemloos moeten kunnen functioneren met (onderdelen van) andere subsystemen, de interoperabiliteitsonderdelen.

Voorgesteld wordt om in de Spoorwegwet de belangrijkste verbodsbepaling van de richtlijn op te nemen, namelijk het verbod om interoperabiliteitsonderdelen in de handel te brengen of subsystemen in gebruik te nemen die niet richtlijnconform zijn (voorgestelde artikelen 32b, eerste lid, en 32c, eerste lid). Daarnaast wordt bepaald dat subsystemen die richtlijnconform zijn, ook toegelaten moeten worden (voorgestelde artikel 32f). Voor het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen hoeft een dergelijke voorziening niet te worden getroffen, omdat daarvoor in de huidige wetgeving geen algemene belemmeringen zijn. Voorts regelt het wetsvoorstel het belangrijkste rechtsgevolg van het opstellen van een EG(keurings)verklaring door fabrikant of aanbestedende dienst, door aan de opstelling van de verklaring het wettelijk vermoeden te koppelen dat het onderdeel of subsysteem richtlijnconform is. Hierdoor mogen lidstaten de conformiteit van het onderdeel of subsysteem niet meer zonder aanleiding in twijfel trekken (voorgestelde artikelen 32b, tweede lid, en 32c, derde lid). Slechts als daarvoor een duidelijke aanleiding bestaat kan nog worden opgetreden tegen onderdelen of subsystemen met EG(keurings)verklaring. Deze bevoegdheid en de daarvoor geldende procedurele waarborgen worden geregeld in de artikelen 32e en 32f. Voor het overige bevat het wetsvoorstel de belangrijkste bepalingen met betrekking tot de opstelling van de EG(keurings)verklaringen en de rol van de aangemelde instanties daarbij (artikel 32d), en een aantal overige bepalingen waarvan het wenselijk of noodzakelijk is een grondslag in de formele wet op te nemen (tarieven, toezicht, handhaving, rechterlijke competentie en delegatie van wetgevende bevoegdheid).

De leden van de VVD-fractie vroegen of de regering de bezwaren van de Raad van State thans voldoende ondervangen acht. Het antwoord luidt bevestigend. Zoals ik in het nader rapport heb aangegeven is het wetsvoorstel uitgebreid met de hoofdlijnen van de regeling zoals die door de richtlijn wordt voorgeschreven.

Zowel de leden van de VVD-fractie als de leden van de fracties van RPF en GPV stelden vragen over de tijdige afronding van de implementatie van deze richtlijn.

Er is mij inderdaad veel aan gelegen de behandeling van dit wetsvoorstel zo snel mogelijk te laten verlopen, en mijnerzijds zal ik hieraan ook al het redelijkerwijs mogelijke doen. Zo is het opstellen van een ontwerp voor een algemene maatregel van bestuur vrijwel afgerond. Niettemin staat vast dat de uiterste implementatiedatum inmiddels is verstreken. De hierboven reeds aangehaalde ingewikkeldheid van de richtlijn is hieraan debet. Ook vertegenwoordigers van andere lidstaten hebben verklaard grote moeite te hebben met het correct implementeren van deze richtlijn in hun wetgeving. Momenteel ziet het er naar uit dat alleen in Luxemburg de wetgeving bijtijds op orde is. Vanwege de Franse delegatie is verklaard niet eerder dan aan het eind van dit jaar de richtlijn geïmplementeerd te zullen hebben. Overigens meen ik dat met een voortvarende behandeling de vertraging voor Nederland beperkt zal moeten kunnen blijven tot enkele maanden. Indien de Europese Commissie het naar aanleiding van deze geringe termijnoverschrijding niettemin noodzakelijk acht een

zogenoemde infractieprocedure<sup>1</sup> tegen Nederland te starten, zal de implementatie naar alle waarschijnlijkheid vóór de afloop van die procedure zijn afgerond.

De leden van de VVD-fractie informeerden naar de stand van zaken met betrekking tot de notificeringen. Het wetsvoorstel zelf behoeft niet voorafgaand aan vaststelling genotificeerd te worden, aangezien uitsluitend voldaan wordt aan een verplichting die voortvloeit uit een communautaire richtlijn als bedoeld in de uitzonderingsbepaling van artikel 10 van de notificatierichtlijn<sup>2</sup>. Op grond van artikel 23, eerste lid, van de te implementeren richtlijn zelf geldt echter wel een notificatieverplichting ná vaststelling. Tenslotte zond ik 24 maart 1999 een brief aan de Europese Commissie en de overige lidstaten, ter voldoening aan de bijzondere notificatieverplichtingen die gelden op grond van deze richtlijn<sup>3</sup>.

Voorts informeerden de leden van de fracties van GPV en RPF naar verdere Europese initiatieven tot harmonisatie. Momenteel wordt een wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorvervoer (COTIF)<sup>4</sup> voorbereid, die mede voorziet in technische harmonisatie in het internationaal spoorvervoer. Volgens het in voorbereiding zijnde ontwerp-verdrag zal in de nieuwe bijlage F, de APTU<sup>5</sup>, de te volgen procedure met betrekking tot het verbindendverklaren van technische normen en voorschriften geregeld worden, die vervolgens in bij deze bijlage behorende aanhangsels opgenomen zullen worden. Tenslotte wordt in de nieuwe bijlage G, de ATMF<sup>6</sup>, de toelating en het gebruik van het spoorwagematerieel in ruime zin geregeld. Dit materieel zal moeten voldoen aan de eisen in bijlage F, ten bewijze waarvan certificaten worden afgegeven. Deze worden onderling erkend. De bijlagen worden door de OTIF<sup>7</sup> opgesteld in nauw overleg met de Europese Commissie, zodat de OTIF regels voor wat betreft de techniek synchroon zullen lopen met die van de EU. Dit laatste is, mede op instigatie van Nederland, gebeurd, omdat alle EU-lidstaten ook lid zijn van de OTIF<sup>8</sup> en verwacht werd dat de EU-Commissie eigen voorstellen voor de technische harmonisatie van het conventioneel spoorvervoer zou presenteren. Deze EU-voorstellen zullen naar verwachting op korte termijn worden gepresenteerd. De Algemene Vergadering van de OTIF vergadert halverwege 1999 over het voorstel; naar verwachting zal het vervolgens nog ongeveer vijf jaar duren voordat alle ratificatieprocedures zijn afgerond.

In het wat bredere kader van harmonisatie van regelgeving en procedures vindt u in het verslag van de Transportraad van 29 maart 1999<sup>9</sup> een verslag van de bespreking van het zogenoemde «infrastructuurpakket spoor», dat een voorstel tot ingrijpende wijziging van een aantal richtlijnen behelst.

De leden van de fracties van RPF en GPV informeerden naar concrete invulling van het streven naar transeuropese netwerken voor wat betreft conventioneel spoorvervoer. De Europese Raad heeft in dit kader op de zitting van december 1994 te Essen onder meer de Betuweroute als prioritair TEN project aangemerkt. Zoals bekend wordt aan dit project hard gewerkt. Voor het overige kunnen genoemd worden: de spoorverbinding Cork–Dublin–Belfast–Larne–Stranaer, de vaste spoor- en wegverbinding tussen Denemarken en Zweden (Vaste Øresundverbinding), en de Westcoast Mainline (Verenigd Koninkrijk)<sup>10</sup>.

De leden van de fracties van RPF en GPV vroegen tenslotte of bekend is hoe de implementatie in andere lidstaten gestalte krijgt.

<sup>1</sup> Procedure ex artikel 169 van het Verdrag.

<sup>2</sup> Richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 204).

<sup>3</sup> Artikel 10, vijfde lid, en artikel 16, derde lid, van de richtlijn.

<sup>4</sup> Convention Relative Aux Transports Internationaux Ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, Trb. 160. Vertaling: Trb. 1981, 211 en 1991, 6. Franse tekst authentiek.

<sup>5</sup> APTU: Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

<sup>6</sup> ATMF: Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

<sup>7</sup> OTIF: Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires, gevestigd te Bern.

<sup>8</sup> De OTIF heeft in totaal 39 lidstaten.

<sup>9</sup> Kamerstukken II 1998/99, 21 501-09, nr. 95.

<sup>10</sup> Bron: Internet op <http://www.europa.eu.int>

Mij is slechts bekend dat de Belgische wetgeving implementatie bij koninklijk besluit schijnt toe te laten. Overigens meen ik dat er binnen de Nederlandse rechtsorde weinig ruimte voor alternatieve implementatietechnieken bestaat als gevolg van het sterk procedurele karakter van de richtlijn.

## 2. De richtlijn

### 2.1. Systematiek normstelling

De leden van de D66-fractie verzochten aan te geven of al concrete technische normen zijn vastgesteld. Deze zijn nog niet vastgesteld. De AEIF<sup>1</sup> heeft concepten voor TSI's inzake de subsystemen infrastructuur, energievoorziening, rollend materieel, besturing & seingeving, exploitatie en onderhoud in voorbereiding en verwacht deze in maart volgend jaar te kunnen aanbieden<sup>2</sup>.

Voorts vroegen de leden van de D66-fractie of er reden is aan te nemen dat afgegeven verklaringen wegens nationale veiligheidsvereisten door voorlopige maatregelen terzijde geschoven zullen worden en of dit in een dergelijk geval niet moet leiden tot het aanscherpen van de toets. Tevens informeren de leden naar de rol van de aangemelde instantie hierbij. Het is niet uitgesloten dat in de toekomst opgetreden zal moeten worden tegen onderdelen of subsystemen die ondanks een verklaring ondeugdelijk of gevaarlijk blijken te zijn. Indien de keuringssystematiek goed werkt en de TSI's de juiste normen aanleggen zal zich dit echter slechts bij hoge uitzondering voordoen. De richtlijn onderscheidt in een dergelijk geval ten aanzien van onderdelen drie oorzaken: niet voldoen aan de essentiële eisen en gebrekkige toepassing of ontoereikendheid van de Europese specificaties. De lidstaat dient zowel het ingrijpen als de oorzaak aan de Commissie te melden<sup>3</sup>. Bij de oorzaak «gebrekkige toepassing» lijkt er inderdaad reden te zijn de toets aan te scherpen of de uitvoering ervan door de desbetreffende aangemelde instantie onder de loep te nemen. In geval van «ontoereikendheid» voorziet de richtlijn in een correctie procedure<sup>4</sup>. Indien een lidstaat ten aanzien van een subsysteem ingrijpt, dient dit eveneens aan de Commissie gemeld te worden en kan hij verzoeken dat er aanvullende keuringen verricht worden, waarbij weer een rol voor de aangemelde instantie is weggelegd. Indien ten aanzien van een bepaald subsysteem op een bepaald punt geconstateerd wordt dat er terecht aanvullende keuringen geëist zijn, zullen alle aangemelde instanties daarmee in het vervolg bij vergelijkbare keuringen rekening moeten houden. Overigens geldt ook hier dat de TSI de oorzaak kan zijn en dat voorzien is in een correctie-procedure<sup>5</sup>.

De leden van de fracties van RPF en GPV vroegen hoe de door de richtlijn voorgestane systematiek van normstelling zich verhoudt met de uitspraak dat het niet de bedoeling is alle toepasselijke normen volledig Europees te harmoniseren. Tevens wierpen zij daarbij de vraag op of de methode niet zal leiden tot vergaande harmonisatie en concentratie van de productie van onderdelen.

Hierover wil ik allereerst opmerken dat de concrete technische normen die in TSI's opgenomen worden, wel degelijk volledige harmonisatie vormen. Deze normen zullen immers gelijkelijk voor alle interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen gaan gelden. Daarnaast zijn ook de zeer globale en als doelstellingen geformuleerde essentiële eisen voor iedereen gelijk en derhalve in abstracto volledig geharmoniseerd. Het eerste verschil met klassieke volledige harmonisatie is, dat de specificaties niet zo zeer technische kenmerken vaststellen, als wel zo veel mogelijk als resultaat beschrijven wat een onderdeel of subsysteem moet kunnen om veilig en interoperabel te kunnen functioneren.

<sup>1</sup> AEIF: Association Européenne pour l'Interoperabilité Ferroviaire. Dit is de representatieve gemeenschappelijke instantie die wordt voorzien in artikel 6 van de richtlijn en die wordt gevormd door een samenwerkingsverband tussen spoorwegmaatschappijen, infrastructuurbeheerders en de relevante industrie.

<sup>2</sup> Ex artikel 6, eerste lid, van de richtlijn geldt ook hiervoor de procedure van artikel 21, tweede lid, van de richtlijn.

<sup>3</sup> Artikel 12, eerste lid, van de richtlijn. Zowel ten aanzien van onderdelen als ten aanzien van subsystemen begint de Commissie een artikel 21 procedure om te bepalen of terecht is opgetreden.

<sup>4</sup> Artikel 11 jo 12, tweede lid, van de richtlijn.

<sup>5</sup> Artikel 17 van de richtlijn.

Een tweede verschil met klassieke volledige harmonisatie is, dat deze normen in beginsel slechts worden opgesteld voor de «interfaces» oftewel de grensvlakken van het functioneren met andere onderdelen of met subsystemen. Hierdoor laten TSI's en specificaties de overige toepasselijke of gehanteerde nationale normen zoveel mogelijk ongemoeid. Dat betekent bijvoorbeeld dat van een systeem voor besturing en seingeving alleen wordt vastgelegd wat voor type signalen door alle systemen gebruikt moet kunnen worden, maar niet hoe die signalen gegenereerd worden. Het staat fabrikant of aanbestedende dienst vrij daarvoor vervolgens de beste oplossingen te kiezen. Er is dus sprake van volledige harmonisatie van een deel van de op het geheel toepasselijke normen. Waar geharmoniseerd wordt, gebeurt dit zoveel mogelijk door het te bereiken resultaat gedetailleerd vast te leggen. Naar verwachting zal deze methode niet leiden tot een concentratie van de productie van de belangrijkste onderdelen, maar juist tot meer en meer grensoverschrijdende concurrentie. Momenteel kan de fabrikant zijn specificaties immers zodanig kiezen, dat de onderdelen alleen maar interoperabel zijn met door dezelfde fabrikant geproduceerde onderdelen of subsystemen. Een onderdeel dat aan de TSI's voldoet is echter toepasbaar in de gehele sector. Concurrenten kunnen zodoende relatief eenvoudig trachten te voldoen aan de TSI's op een goedkopere of anderszins betere manier dan de traditionele producenten.

De leden van de fracties van RPF en GPV informeerden naar de status van een TSI.

Een TSI is een vorm van gedelegeerde communautaire wetgeving, die totstandkomt volgens een zogenoemde reglementeringscomité-procedure. Deze comitologieprocedure verleent de Commissie de bevoegdheid om op basis van de richtlijn uitvoeringswetgeving vast te stellen, indien voldaan is aan een belangrijke voorwaarde: het artikel 21-comité – dat bestaat uit vertegenwoordigers van de lidstaten – moet met gekwalificeerde meerderheid van de stemmen een instemmend advies uitgebracht hebben. Indien het artikel 21-comité niet instemmend adviseert, besluit de Raad van Ministers op voorstel van de Commissie.

De leden van de fracties van RPF en GPV verzochten om een nadere toelichting op de mogelijkheid TSI's buiten toepassing te verklaren, terwijl deze onontbeerlijk lijken te zijn om de essentiële eisen te kunnen concretiseren.

Het is zeer goed denkbaar dat op andere wijze dan aangegeven in de TSI voldaan kan worden aan de essentiële eisen. Tevens kan het zich in specifieke gevallen voordoen dat het exact volgen van de TSI op een bepaald punt een onnodig grote kostenpost vormt, bijvoorbeeld omdat infrastructuur al op een bepaalde manier gepland is. In een dergelijk geval kan het wenselijk zijn van de TSI af te wijken. De richtlijn biedt daarvoor ruimte in artikel 7, voor een beperkt aantal gevallen en onder bepaalde voorwaarden. In de praktijk zal in Europees verband getracht worden eventuele afbreuk aan de interoperabiliteit die het gevolg kan zijn van het niet toepassen van een TSI zo veel mogelijk te beperken. Indien uitsluitend de economische levensvatbaarheid van een project aanleiding is om af te wijken van een TSI is zelfs toestemming van de Commissie vereist volgens de procedure van artikel 21, tweede lid, van de richtlijn (artikel 7, onder d). Zij zal daarbij ongetwijfeld toezien dat geen onevenredige schade wordt toegebracht aan de doelstellingen van de richtlijn.

Tenslotte vroegen de leden van de fracties van RPF en GPV zich af wat zij zich moeten voorstellen bij de functionele TSI voor «gebruikers». Onder gebruikers moet verstaan worden reizigers. In de richtlijn zijn in bijlage II reeds een drietal zogenoemde fundamentele parameters opgenomen ten behoeve van reizigers. Deze zijn: grenskaracteristieken in

verband met het binnengeluid, grenskaracteristieken in verband met de klimaatregeling en karakteristieken in verband met het vervoer van gehandicapten. Naast bepalingen ter invulling van deze parameters kan nog gedacht worden aan bepalingen met betrekking tot bijvoorbeeld de informatievoorziening aan reizigers, kaartverkoop, bagage afhandeling of reserveringen.

## 2.2. *Onderverdeling transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem*

De leden van de VVD-fractie verzochten een nadere toelichting te geven op de omvang van de werking van de richtlijn en het wetsvoorstel, met name in relatie tot de Magnetschwebebahn, en naar de stand van zaken ten aanzien van de uniformering van specificaties voor (inter)regionale netten.

De Magnetschwebebahn valt niet onder de richtlijn<sup>1</sup>. Aangezien de Magnetschwebebahn voor wat betreft technische kenmerken ook zeer sterk afwijkt van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem lijkt integratie met in ieder geval de materiële normen voor hoge-snelheids-onderdelen en subsystemen ook niet erg voor de hand te liggen. Dit laat uiteraard onverlet dat – zodra dit opportuun wordt – bekeken moet worden of magneetbanen niet op een met dit wetsvoorstel vergelijkbare wijze geregeld zouden kunnen worden. De specifiek voor het hoge-snelheidsnetwerk ontwikkelde normering leent zich ook niet zonder meer voor meer regionale systemen zoals Randstadrail. Daarop kan in beginsel zonder bezwaar de reguliere spoorwegregelgeving van toepassing blijven. Momenteel wordt gewerkt aan een integrale herziening van de spoorwegwetgeving; eventuele onvoldoende technische of juridische uniformering van Randstadrail en andere vervoerssystemen zal in dat kader nog aan de orde gesteld kunnen worden. Het bereiken van een interoperabel systeem is op nationaal of regionaal niveau echter in de regel veel minder een probleem, aangezien geen nationale grenzen overschreden hoeven te worden en er zich dus ook geen problemen voordoen die samenhangen met de verschillende nationale technische tradities.

De leden van de VVD-fractie vroegen of door NS uitgevoerde intercity hoge-snelheidsdiensten onder de werking van de richtlijn vallen. De reikwijdte van richtlijn en wetsvoorstel is niet beperkt tot grensoverschrijdend spoorverkeer. Bedoelde hoge snelheid intercitydiensten zullen naar verwachting echter worden uitgevoerd met materieel dat niet is ontworpen om bij geschikte omstandigheden snelheden boven 300 km/u te kunnen halen. Dat betekent dat het rollend materieel geen subsysteem is en formeel niet onder de reikwijdte van de regeling valt<sup>2</sup>. Het conventionele rollend materieel moet uiteraard wel interoperabel zijn met hoge-snelheidsinfrastructuur om daarop te kunnen worden gebruikt. Hiervoor zullen voorzieningen worden getroffen.

### 2.3.3 Europese specificaties

De leden van de VVD-fractie vroegen of specificaties Europees geüniformeerd zullen gaan worden.

Ter beantwoording hiervan is het dienstig om te onderscheiden naar de drie verschillende soorten normen die hierin een rol spelen. Europese specificaties zijn per definitie Europees geüniformeerd. Het hanteren van Europese specificaties is tevens wettelijk verplicht, indien er naar wordt verwezen in een TSI. Daarnaast kunnen nog nationale wettelijke (technische) normen bestaan, die nationaal gezien van kracht blijven zo lang ter zake nog geen andersluidende TSI is vastgesteld. Pas bij vaststelling van een dergelijke TSI is sprake van harmonisatie. Tenslotte kan een fabrikant

---

<sup>1</sup> Voor deze techniek geldt in Duitsland ook een apart wettelijk kader.

<sup>2</sup> Bijlage I bij de richtlijn.

of aanbestedende dienst – in samenwerking met een aangemelde instantie – bepaalde specificaties kiezen die weliswaar niet wettelijk zijn voorgeschreven, maar die hij wel nodig heeft om aan de essentiële eisen te kunnen voldoen. De laatste categorie moet ook op grond van de richtlijn genotificeerd worden. Hierdoor en door de afstemming van de aangemelde instanties, zal een algemene technische standaard kunnen ontstaan voor wat in Europa adequaat wordt geacht, evenwel zonder dat formeel sprake is van uniformering of harmonisatie<sup>1</sup>.

De leden van de VVD-fractie informeerden of Nederland apart eigen specificaties gaat opstellen en zo ja wat daarvan dan de verhouding met de bestaande regelgeving is.

Ik ben thans niet van plan nieuwe technische wettelijke voorschriften te initiëren. Het is immers juist de bedoeling dat deze normering in TSI-verband tot stand komt door samenwerking tussen industrie, spoorwegmaatschappijen en infrastructuurbeheerders (in het verband van de AEIF).

Zelfs indien de veiligheid van het hoge-snelheidsspoorverkeer tot ingrijpen noopt, ligt verscherpte TSI-normering of optreden in het individuele geval meer voor de hand dan het vaststellen van nationale voorschriften. Deze voorschriften moeten genotificeerd worden – waarbij door andere lidstaten bezwaar gemaakt kan worden onder verwijzing naar deze richtlijn – en kunnen bovendien niet tegengeworpen worden aan rollend materieel uit andere lidstaten waarvoor een verklaring is opgesteld en dat voldoet aan de essentiële eisen. Dit laat onverlet dat fabrikanten en aanbestedende diensten wel apart eigen specificaties kunnen opstellen om te voldoen aan de essentiële eisen (zie hiervoor).

De leden van de VVD vroegen eveneens naar de rol van de representatieve gemeenschappelijke instantie (de eerder genoemde AEIF) in dit kader.

De AEIF stelt ontwerpen op voor TSI's. Na vaststelling door de Commissie vormen de TSI's volledig Europees geharmoniseerde technische regelgeving. Dit zal grotendeels nieuwe regelgeving zijn, aangezien er momenteel geen specifiek voor hoge-snelheidsspoorverkeer geldende regelgeving van kracht is. Ik verwacht dan ook niet dat er regelgeving ingetrokken zal kunnen worden als gevolg van de vaststelling van TSI's. Bestaande voorschriften voor conventioneel spoor die stroken met TSI's zijn gewoon op subsystemen van toepassing, en moeten ook worden betrokken in de keuring<sup>2</sup>.

Voorts informeerden de leden van de VVD-fractie naar de betrokkenheid van het bedrijfsleven bij dit onderwerp.

Er zijn verschillende informatiebijeenkomsten gehouden, waarbij vertegenwoordigers van de relevante industrie, de handel en de vervoerders alsmede vertegenwoordigers uit de keuringsbranche aanwezig waren. Daarnaast lijkt er een behoorlijke belangstelling te bestaan om aangewezen te worden als aangemelde instantie. Schriftelijk is mij inmiddels gebleken van belangstelling van NS Technisch Onderzoek samen met KEMA, van Holland Rail Consult samen met TÜV Product Service, van Railpro, van NS Materieel Engineering, van TÜV/Rheinland en van Lloyd's Register Quality Assurance<sup>3</sup>. De omvang van de vertegenwoordiging en daarmee de invloed van de Nederlandse industrie en vervoerders binnen de werkgroepen van de AEIF is in belangrijke mate afhankelijk van de mate waarin de betrokken bedrijven zelf bereid zijn de benodigde expertise te leveren. Mijnerzijds zijn de vertegenwoordigers nadrukkelijk gewezen op het belang hiervan, en ik ben van mening dat mijn verantwoordelijkheid verder ook daartoe beperkt hoort te blijven. In antwoord op de vraag naar noodzakelijke veranderingen meen ik derhalve

<sup>1</sup> Voor wat betreft het accepteren van specificaties die door fabrikanten en aanbestedende diensten gehanteerd worden dicht de richtlijn – bijv. in de 25e overweging van de aanhef – een belangrijke rol toe aan de afstemming tussen de aangemelde instanties. Het artikel 21-comité heeft hierin op grond van artikel 21, vierde lid, van de richtlijn ook een regisserende rol.

<sup>2</sup> Zie de voorgestelde voorrangsbepaling van artikel 32a, derde lid. De richtlijn voorziet in het betrekken van nationale wettelijke voorschriften in de EG-keuring: zie bijlage VI, onder 1. Dit punt wordt uitgewerkt in de uitvoeringsregelgeving.

<sup>3</sup> Twee bedrijven hebben aangekondigd nog schriftelijk blijk te zullen geven van belangstelling.

te kunnen stellen dat – hoewel er nog heel wat werk te verzetten is, en de Nederlandse inbreng in de AEIF werkgroepen groter zou mogen zijn – het proces om te komen tot correcte uitvoering van de richtlijn zich de goede kant op beweegt. Ingrijpende veranderingen in dat proces zijn wat mij betreft dan ook niet aan de orde.

De leden van de D66-fractie wensten te vernemen waarom de notificatie van het gebruik van niet verplichte specificaties ter voldoening aan de essentiële eisen niet aan de fabrikant zelf overgelaten kan worden. De richtlijn legt deze verplichting expliciet op de lidstaten, in bewoordingen die uitvoering hiervan door particulieren niet toelaten.

#### *2.4 Aangemelde instanties*

De leden van de VVD-fractie vroegen of de aangemelde instantie een reeds bestaande instantie zal kunnen zijn, en zo ja welke. De leden van de fractie van D66 informeerden (onder paragraaf 3.1) of reeds bekend is welke instanties zullen worden aangemeld.

Iedere bestaande of nieuwe instantie die voldoet aan de criteria komt voor erkenning als aan te melden instantie in aanmerking. Erkenning geschiedt uitsluitend op aanvraag. In zoverre moet ik afwachten welke instanties uiteindelijk een officiële aanvraag in zullen dienen.

De leden van de VVD-fractie vroegen of de aanwijzing als zelfstandig bestuursorgaan in overeenstemming is met de jongste richtlijnen op dit punt.

Het instellen van een zelfstandig bestuursorgaan is hier een gevolg van het gegeven dat de wet openbaar gezag aan een private instantie toekent. Een aangemelde instantie is wat dat betreft beter vergelijkbaar met een APK keuringsstation dan met de RDW.

Een private keuringsinstantie die gedeeltelijk openbaar gezag uitoefent is dan ook zeker geen nieuw of uniek fenomeen<sup>1</sup>. Voorts meen ik dat de systematiek van aangemelde instanties in overeenstemming is met Aanwijzing 124c van de Aanwijzingen voor de regelgeving (deel van de zogenoemde aanwijzingen voor de zelfstandige bestuursorganen) die stelt dat behoefte aan onafhankelijke oordeelsvorming op grond van specifieke deskundigheid een legitieme grond is voor het in het leven roepen van een zelfstandig bestuursorgaan.

De leden van de VVD-fractie informeerden naar de dekking van eventuele extra lasten voor het Rijk.

De structurele extra lasten voor het Rijk zullen beperkt blijven tot de kosten van de reguliere ambtelijke inzet en het reguliere toezicht. De keuringswerkzaamheden zelf worden in beginsel krachtens overeenkomst verricht en betaald. Hieraan zijn geen lasten voor het Rijk verbonden. Daarnaast bepaalt het wetsvoorstel dat keuringsinstanties die erkenning als aan te melden instantie aanvragen zelf, dat wil zeggen op eigen kosten, aan moeten tonen aan de eisen te voldoen. Het is zeer wel mogelijk dat daarnaast in de aanvraagprocedure nog zaken moeten worden onderzocht. Indien de hieraan verbonden kosten de kosten van normale ambtelijke inzet structureel te boven blijken te gaan, ben ik voornemens gebruik te maken van de bevoegdheid van het voorgestelde artikel 32d, achtste lid, om een (kostendekkend) tarief te heffen voor de behandeling van de aanvraag.

De leden van de VVD-fractie vroegen of de taak van de aangemelde instantie niet beter onder ministeriële verantwoordelijkheid kan blijven, en zo nee of privatisering dan niet voor de hand ligt.

<sup>1</sup> In Europa zijn volgens de Raad voor de Accreditatie ongeveer 500 aangemelde instanties actief (meestal aangeduid als «notified bodies»/«nobo's»). In Nederland bijv. NV KEMA en Stichting TNO certification krachtens de Wet op de medische hulpmiddelen, SGS Technische Inspecties B.V. en de Stichting Keuringsbureau Hout SKH krachtens de Wet gevaarlijke werktuigen, Lloyd's register of Shipping te Rotterdam krachtens de Wet pleziervaartuigen, enz. enz.



Het is om de drie volgende redenen niet wenselijk de – overigens nieuwe – taak onder ministeriële verantwoordelijkheid te laten uitvoeren. Ten eerste is bij het Rijk onvoldoende gespecialiseerde technische expertise aanwezig om een grote verscheidenheid aan interoperabiliteitsonderdelen of technisch zeer complexe eenheden als subsystemen gedetailleerd te kunnen beoordelen; Ten tweede voorziet de richtlijn niet in de mogelijkheid om de bestuurstaak – het afgeven van onderzoekcertificaten en conformiteitsverklaringen – los te koppelen van het zijn van aangemelde instantie. Dat betekent dat het beperken van de rol van aan te melden instanties tot bijvoorbeeld het adviseren van de minister omtrent de afgifte van keuringsverklaringen geen optie is, omdat daardoor tegelijkertijd aanmelding van Nederlandse instanties onmogelijk zou worden. Het niet aanmelden van particuliere technische (keurings)instanties zou zodoende haaks staan op de systematiek van de «nieuwe aanpak», op het daarop gebaseerde beleid van de Europese Commissie<sup>1</sup> én op rijksbeleid zoals dat is verwoord in de nota Economie met open grenzen<sup>2</sup> en in de begeleidende brief bij de aanbieding van het kabinetsstandpunt over het rapport van de MDW werkgroep normalisatie en certificatie<sup>3</sup>. Tenslotte staan de minimumcriteria van bijlage VII van de richtlijn in de weg aan uitvoering van de taak onder ministeriële verantwoordelijkheid, aangezien zich dan de situatie voor kan doen dat het Rijk zowel aanbestedende dienst is als aangemelde instantie.

De leden van de VVD-fractie informeerden naar de betrokkenheid van bestaande accreditatie-instellingen.

Over de regeling is overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de Raad voor de Accreditatie. Het is echter niet de bedoeling de Raad ook een exclusieve wettelijke status te geven bij de beoordeling van de aanvragen voor erkenning. Aanvragers van een erkenning als aan te melden instantie kunnen echter wel onder andere door middel van accreditatie bij de Raad of bij een andere betrouwbare accreditatie instelling aantonen dat zij voldoen aan de eisen.

De leden van de fractie van D66 vroegen naar de vormgeving van het toezicht op het functioneren van de aangemelde instantie en of in een periodieke toets voorzien wordt.

Het toezicht op de naleving van de Spoorwegwet wordt krachtens artikel 10, derde lid, van de wet geregeld.

Krachtens het voorgestelde artikel 32g, derde lid, kan voorts zonodig tegen overtreding van bepalingen die het functioneren van de aangemelde instantie betreffen opgetreden worden met bestuursdwang of dwangsom. Voor het meer algemene zicht op het functioneren van de aangemelde instantie zal de aangemelde instantie in de uitvoeringsregelgeving of in de voorschriften bij de erkenning verplicht worden periodiek te overleggen en bepaalde informatie te verstrekken of te publiceren. In een periodieke toets wordt voorzien door in de uitvoeringsregelgeving te bepalen dat erkenning uitsluitend geschiedt voor bepaalde tijd. Hierbij wordt gedacht aan een jaar voor de eerste erkenning en vervolgens erkenning voor perioden van telkens vijf jaar.

De leden van de fractie van D66 vroegen naar eventuele aanvullende voorwaarden voor aanmelding.

Behalve de eis van het zijn van een in Nederland gevestigde rechtspersoon<sup>4</sup> ben ik slechts van plan procedurele waarborgen vast te stellen en inhoudelijk nadere invulling te geven aan de minimumcriteria van bijlage VII van de richtlijn. Dit is naar mijn mening niet alleen noodzakelijk met het oog op de rechtszekerheid van de aanvragers, maar ook om het correcte functioneren van de aangemelde instanties te kunnen

<sup>1</sup> Zoals bijvoorbeeld verwoord in de «Gids voor de toepassing van de op basis van de nieuwe aanpak en de globale aanpak tot stand gekomen richtlijnen tot technische harmonisatie in de Gemeenschap» (Europese Commissie, eerste versie 1994, ISBN 92-826-8587-X).

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 1994/95, 21 670, nrs. 7–8.

<sup>3</sup> Kamerstukken II, 1995/96, 24 036, nr. 15.

<sup>4</sup> In de systematiek van de nieuwe aanpak moet de aangemelde instantie in Nederland gevestigd zijn en onder Nederlandse jurisdictie vallen.

waarborgen. De ministeriële regeling krachtens het voorgestelde artikel 32d, zevende lid, zal grotendeels geïnspireerd worden op de normen van de EN 45 000 serie die voor de beoordeling van dit soort instanties in Europees verband zijn ontwikkeld<sup>1</sup>. De serie zal niet onverkort van toepassing kunnen worden verklaard; in een zogenoemd certificatieschema zal aangegeven worden welke normen toepasselijk zijn voor het kunnen uitvoeren van een bepaalde module.

De leden van de fractie van D66 informeerden welke overwegingen er toe zouden kunnen leiden op zichzelf geschikte kandidaten niet aan te melden. Na invoering van de voorgestelde wetgeving kan in principe geen enkele overweging daartoe leiden. Een weigering om een op zichzelf geschikte kandidaat die aan alle wettelijke vereisten voldoet te erkennen en aan te melden zal vrijwel altijd in strijd zijn met het gelijkheidsbeginsel. In de communautaire verhoudingen zijn lidstaten echter vrij om wetgeving te ontwikkelen, die er toe leidt dat op zichzelf geschikte kandidaten niet aangemeld worden, bijvoorbeeld omdat een lidstaat één nationale keuringsinstantie wenst.

De leden van de fractie van D66 vroegen hoe het risico wordt ondervangen dat – bij een vrije Europese keuringsmarkt – de soepelste instanties de meeste opdrachten krijgen waardoor minimale toetsingskaders ontstaan.

Ik deel de analyse van de leden dat hier een zeker risico bestaat. Ik meen om de volgende drie redenen dat dat risico voldoende ondervangen wordt. De onafhankelijkheid van de aangemelde instantie is gegarandeerd zodat deze geen direct belang heeft bij een minimaal toetsingskader. Deze garantie ontstaat doordat onafhankelijkheid periodiek moet worden aangetoond, en wettelijk verplicht is, waardoor regulier toezicht gehouden kan worden. Voorst staat tegenover het indirecte commerciële belang dat de onafhankelijke aangemelde instantie ten dienste van zijn klanten niettemin kan hebben, het eveneens commerciële belang van het behoud van de status van aangemelde instantie. Bedacht moet worden dat het worden van aangemelde instantie ook een forse investering vergt. Daarnaast is de klant van een aangemelde instantie zelf meestal niet gebaat bij een ondeugdelijke keuring; een onderdeel dat uit de handel genomen wordt of een subsysteem dat buiten gebruik gesteld wordt vormt immers ook een groot commercieel risico. Tenslotte worden de toetsingskaders niet door de aangemelde instantie zelf bepaald, maar worden deze gedetailleerd wettelijk voorgeschreven door de verwijzing in de TSI naar een bepaalde keuringsmodule. Het volgen van de keuringsmodule is daarmee wettelijk voorschrift, op de naleving waarvan regulier toezicht gehouden kan worden. De aangemelde instantie moet bovendien gedetailleerd verslag doen van de uitvoering van de module<sup>2</sup> en brengt ook overigens periodiek verslag uit.

Indien een bepaalde instantie ten tijde van de aanmelding of daarna naar de mening van de Commissie of van een willekeurige lidstaat niet deugt, voorziet de richtlijn in een adequate procedure om maatregelen te treffen<sup>3</sup>.

Naar mijn verwachting zullen niet alleen de lidstaten toezien dat de door hen aangemelde instantie plichtsgetrouw opereert, maar zullen juist ook concurrenten hierin een belangrijke signaalfunctie kunnen hebben.

### **3. Het wetsvoorstel**

#### *3.1 Algemeen*

De leden van de fractie van D66 verzochten om een nadere toelichting op het verschil in mogelijke belangenverstrengeling in de situatie dat het Rijk

<sup>1</sup> Artikel 20, tweede lid, van de richtlijn koppelt aan het voldoen aan deze normbladen ook het vermoeden van overeenstemming met de minimumcriteria van bijlage VII.

<sup>2</sup> Bijvoorbeeld bij opstelling van technisch dossier en afgifte van onderzoekscertificaat en conformiteitsverklaring, zie bijlagen IV, V, en VI van de richtlijn.

<sup>3</sup> Artikel 20, derde en vierde lid; wederom via de procedure van artikel 21, tweede lid, dus na instemmend advies van het comité.

optreedt als aangemelde instantie én als aanbestedende dienst en de situatie dat aangemelde instanties in strijd met hun publieke plicht aan de wensen van hun opdrachtgevers trachten te voldoen.

Beide situaties leiden in gelijke mate tot een mogelijk onwenselijk resultaat, maar verschillen in de mate waarin dit afhangt van de onafhankelijkheid. In de beantwoording van de vorige vraag van de leden van de fractie heb ik een onderscheid gemaakt tussen het directe en het indirecte belang dat de aangemelde instantie kan hebben bij het hanteren van soepele toetsingskaders. De als eerste genoemde situatie ondergraaft de onafhankelijkheid en raakt daarmee aan het directe belang. Dit vormt dus een argument voor het laten uitvoeren van deze publieke taak door een ander dan de minister. De als tweede genoemde situatie ziet weer op het indirecte belang, en hangt meer samen met integriteit dan met onafhankelijkheid.

De leden van de fracties van RPF en GPV vroegen of er, gelet op het gegeven dat er dynamisch wordt verwezen, ook sprake is van beleidsarme implementatie.

Doordat de verwijzing dynamisch is, werkt het communautaire beleid zoals dat tot uitdrukking komt in de TSI's ook direct door in de nationale rechtsorde, en is er geen ruimte meer om in de nationale regelgeving bij gelegenheid van omzetting nog nationale interpretaties of uitwerkingen op te nemen. In zoverre is inderdaad automatisch sprake van beleidsarme implementatie<sup>1</sup>. Hoewel ook gestreefd wordt naar beleidsarme implementatie, is voor sommige onderwerpen echter toch een nationale uitwerking nodig, waarbij met name gedacht wordt aan het beleid rond het erkennen van aan te melden instanties.

### *3.2 De aangemelde instantie als zelfstandig bestuursorgaan*

De leden van de fracties van GPV en RPF merkten op dat er veel voor te zeggen is de publiekrechtelijke taak van de aangemelde instantie door de overheid te laten uitvoeren.

In zijn algemeenheid meen ik met de leden dat uitoefening van openbaar gezag door bestaande organen van de overheid moet geschieden, en wel in beginsel onder volledige politieke verantwoordelijkheid. In dit geval meen ik echter dat voor deze taak om eerder vermelde redenen een uitzondering gerechtvaardigd is. Voor een meer algemene beschouwing over de voordelen van de systematiek van de nieuwe aanpak en de rol van certificatie door marktpartijen daarbij verwijs ik u naar de in 22, 23 en 24 genoemde publicaties. Verder is het in dit kader goed er de aandacht op te vestigen dat het onder de werking van de richtlijn niet goed mogelijk is om te voorkomen dat private keuringsinstanties die gevestigd zijn in andere lidstaten hun diensten aanbieden op de Nederlandse markt; in zoverre kan het aanwijzen van de overheid zelf als aangemelde instantie eventueel onbehagen over de uitvoering van publieke taken door private (buitenlandse) instanties niet wegnemen.

De leden van de fracties van GPV en RPF vroegen naar de kosten voor extra formatie indien de taak door de overheid wordt uitgevoerd. Het is nauwelijks mogelijk om een enigszins betrouwbare raming te maken van de bedoelde extra lasten; deze zijn immers mede afhankelijk van lastig te kwantificeren zaken als het aanbod van te beoordelen onderdelen en subsystemen. Dit aanbod is weer afhankelijk van de mate waarin fabrikanten en aanbestedende diensten er in slagen om vernieuwingen door te voeren, wat weer mede afhangt van de vraag, de concurrentieverhoudingen en de (groei van de) economie in het algemeen. Daarnaast hangen deze kosten samen met de concurrentie die het Rijk voor wat betreft de uitvoering van de taken zou ondervinden van in andere lidstaten gevestigde aangemelde instanties. Ook daarvan is op

---

<sup>1</sup> TSI's behoren een kant en klaar toetsingskader te zijn en zijn dus niet bedoeld om op nationaal niveau nog verder uitgewerkt, of geïnterpreteerd te worden. Zie bijv. artikel 13 van de richtlijn.

dit moment door mij eigenlijk geen zinvolle schatting te maken. Overigens meen ik dat eventuele lasten voor de rijksbegroting in de afweging geen rol spelen.

Indien de overheid de taak uit zou voeren zou immers ook voorzien kunnen worden in een kostendekkend tarief.

De leden van de fracties van RPF en GPV informeerden naar de wijze waarop andere lidstaten met dit onderwerp omgaan.

In Duitsland is de discussie nog volop gaande, al wordt wel verwacht dat de EBA<sup>1</sup> een belangrijke rol zal spelen. Men lijkt inmiddels afgestapt van de gedachte dat de EBA ook de enige door Duitsland aangemelde instantie zou moeten zijn. Verder is mij nog bekend dat Frankrijk voornemens is de organisatie Certifer aan te melden. Dit is een volledig privaat vormgegeven keuringsinstelling. Luxemburg heeft inmiddels te kennen gegeven de SNCT – H<sup>2</sup> aan te willen melden, eveneens een privaatrechtelijke rechtspersoon, zij het met een forse staatsdeelneming.

De leden van de fractie van RPF en GPV vroegen of belangenverstrengeling niet evenzeer dreigt als een fabrikant met de taak van aangemelde instantie wordt belast.

Ter voorkoming van misverstand moet ik er op wijzen dat de fabrikant zelf niet als aangemelde instantie op kan treden, juist vanwege mogelijke belangenverstrengeling. Wel kan de TSI verwijzen naar een keuringsmodule voor interoperabiliteitsonderdelen waarbij geen aangemelde instantie betrokken is (module A van het modulebesluit<sup>3</sup>). De fabrikant voert dan zelf de module uit en is verplicht uitgebreide documentatie beschikbaar te hebben waarmee wordt onderbouwd dat aan de specificaties en de essentiële eisen is voldaan. Deze documentatie zal wel door een aangemelde instantie meegenomen worden bij de EG-keuring van het subsysteem waarin het onderdeel is verwerkt.

### 3.4 Overgangsrecht

De leden van de fracties van RPF en GPV vroegen of in de TSI's normen voor kunnen komen die niet gelden voor subsystemen die al in gebruik zijn.

Dit is inderdaad het geval; het voorgestelde artikel 32g, zevende lid, bepaalt dat een «nieuwe» TSI (of een wijziging) in beginsel niet geldt voor subsystemen waarvoor al machtiging tot ingebruikneming is verleend of waarvoor al een verklaring is opgesteld. Indien het de bedoeling van de communautaire wetgever is dat bestaande systemen aangepast worden, moet de minister daartoe in de voorgestelde redactie apart besluiten. Daarnaast geldt uiteraard dat verboden die aansluiten bij het moment van «in de handel brengen» of «in gebruiknemen» per definitie niet van toepassing zijn op onderdelen of systemen die op het moment dat het verbod van kracht wordt al in de handel gebracht zijn of in gebruik genomen zijn.

### Artikel 32g

De leden van de fracties van GPV en RPF vroegen een nadere toelichting op de gevolgen voor de taakbelasting van het College van beroep voor het bedrijfsleven.

Het ligt niet in de lijn van de verwachting dat de taakbelasting van het College als gevolg van het voorgestelde hoofdstuk noemenswaardig zal toenemen. Deze verwachting is gebaseerd op de aard van het type besluiten en het veelal geringe aantal belanghebbenden daarbij. Het belangrijkste type besluit is naar verwachting het besluit van een aangemelde instanties om geen onderzoeksverklaring of conformiteits-

<sup>1</sup> Eisenbahn Bundes Amt, een publieke organisatie die taken uitvoert vergelijkbaar met die van NS RIB en Railned.

<sup>2</sup> Société Nationale de Contrôle Technique – Homologations.

<sup>3</sup> Besluit 93/465/EEG van de Raad betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmings-beoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrennen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming (PbEG L 220).

verklaring af te geven. Omdat de aangemelde instantie in een zeer vroeg stadium bij de ontwikkeling van een onderdeel of subsysteem betrokken wordt is de kans dat uiteindelijk een onderdeel of subsysteem ontstaat waarvoor geen onderzoekcertificaat of conformiteitsverklaring kan worden afgegeven echter gering. In de praktijk zal veelal ook eerst getracht worden het onderdeel of subsysteem aan te passen en geheel of gedeeltelijk opnieuw te keuren om zodoende alsnog over te kunnen gaan tot afgifte. Ook kennen de erkenningscriteria een verplichting tot het hebben van een interne klachtenprocedure. Een ander belangrijk type besluit is de weigering om een instantie te erkennen als aan te melden instantie. Gelet op de vrij gedetailleerde eisen waaraan een aanvrager zal moeten voldoen en het toch geringe aantal partijen dat in een markt als deze opereert zal dit vermoedelijk slechts incidenteel voorkomen. Voor het overige bevat het voorgestelde hoofdstuk besluiten voor bijzondere situaties, die zich naar hun aard ook niet vaak voor zullen doen.

Hierbij denk ik met name aan besluiten tot het optreden tegen ondeugdelijke onderdelen en subsystemen en het toepassen van bestuursdwang en besluiten van algemene strekking zoals het buiten toepassing verklaren van TSI's.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos