
170

Besluit van 18 april 2007 tot wijziging van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, van het Besluit keuring spoorvoertuigen, van het Besluit spoorweginfrastructuur en van het Besluit spoorverkeer ter implementatie van richtlijn 2004/49/EG (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) en van richtlijn 2004/50/EG tot wijziging van richtlijn 96/48/EG en van richtlijn 2001/16/EG

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 december 2006, nr. HDJZ/S&W/2006-2024, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 inzake veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids-certificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PbEG L 164), richtlijn nr. 2004/50/EG van het Europees Parlement en van de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 houdende wijziging van richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEG L 164), de artikelen 9, tweede lid, 12, eerste lid, 35, 37, tweede lid, 38 en 64, tweede lid, van de Spoorwegwet en de artikelen 5 en 54 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid;

De Raad van State gehoord (advies van 1 maart, nr. W09.07.0006/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, van 10 april 2007, HDJZ/S&W/2007-462, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. richtlijn 2004/49/EG: richtlijn nr. 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 inzake veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PbEG L 164);
- b. veiligheidszorgsysteem: veiligheidszorgsysteem als bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel b, van de wet;
- c. wet: Spoorwegwet.

B

Artikel 6 komt te luiden:

Artikel 6

Aan het vereiste van beroepsbekwaamheid, bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de wet is voldaan als de spoorwegonderneming beschikt of zal beschikken over een bestuurlijke organisatie die de nodige kennis en ervaring bezit om de operationele controle en het toezicht op de in de vergunning omschreven activiteiten op veilige en betrouwbare wijze te kunnen uitoefenen.

C

Artikel 15 verval.

D

Artikel 16 wordt vervangen door:

Artikel 16

1. Een aanvraag voor een veiligheidsattest bevat ten minste de bij regeling van Onze Minister bepaalde gegevens en bescheiden.
2. Een adequaat veiligheidszorgsysteem als bedoeld in artikel 32, eerste onderdeel b, van de wet, bevat tenminste de bij regeling van Onze Minister met inachtneming van bijlage III van richtlijn 2004/49/EG vastgestelde bedrijfsprocessen.
3. Een veiligheidszorgsysteem waarvoor door een daartoe bevoegde instantie in een andere lidstaat van de Europese Unie een certificering als bedoeld in artikel 10, tweede lid, onderdeel a, van richtlijn 2004/49/EG is afgegeven, geldt voor de verlening van het veiligheidsattest als adequaat veiligheidszorgsysteem als bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel b, van de wet.

4. Het veiligheidsattest bevat:
- a. de constatering dat de spoorwegonderneming beschikt over een adequaat veiligheidszorgsysteem als bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel b, van de wet, en
 - b. de constatering dat de spoorwegonderneming door toepassing van haar veiligheidszorgsysteem veilig gebruik kan maken van de spoorweg en daarbij kan voldoen aan de bij of krachtens hoofdstuk 3, paragraaf 3, van de Spoorwegwet gestelde voorschriften.

Artikel 16a

1. De houder van een veiligheidsattest ten aanzien waarvan artikel 16, tweede lid, geen toepassing heeft gevonden:
- a. draagt er zorg voor dat het veiligheidszorgsysteem blijft voldoen aan artikel 33, tweede en derde lid, van de wet en artikel 16, tweede lid;
 - b. maakt binnen een jaar na de afgifte daarvan gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur, en
 - c. maakt aan Onze Minister zo spoedig mogelijk melding van wijzigingen ten aanzien waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen dat zij gevolgen hebben voor het afgegeven veiligheidsattest of voor de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften.
2. De houder van een veiligheidsattest ten aanzien waarvan artikel 16, tweede lid, toepassing heeft gevonden:
- a. blijft beschikken over een geldige certificering als bedoeld in artikel 10, tweede lid, onderdeel a, van richtlijn 2004/49/EG, en
 - b. maakt binnen een jaar na de afgifte daarvan gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur.

E

Na artikel 17 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 17a

Onze Minister gebruikt zijn bevoegdheid tot intrekking van het veiligheidsattest als bedoeld in artikel 33, vijfde lid, van de wet, indien de houder van het attest niet meer voldoet aan de in artikel 16a, eerste lid, onderdelen a en b en tweede lid, onderdelen a en b, gestelde eisen.

F

Artikel 18 komt te luiden:

Artikel 18

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ten aanzien van:

- a. de wijziging of schorsing van het veiligheidsattest, en
- b. de verlening, weigering, wijziging, schorsing of intrekking van het proefattest.

G

Artikel 19 komt te luiden:

Artikel 19

1. De houder van een veiligheidsattest ten aanzien waarvan artikel 16, tweede lid, geen toepassing heeft gevonden, stelt over ieder kalenderjaar een jaarverslag op met betrekking tot de spoorwegveiligheid en zendt dat in het daaropvolgende jaar telkens voor 30 juni aan Onze Minister.

2. Het jaarverslag bevat in elk geval de in artikel 9, vierde lid, onderdeel a tot en met d, van richtlijn 2004/49/EG bedoelde informatie.

H

Na artikel 19 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 19a

Een wijziging van artikel 9, vierde lid, en van bijlage III van richtlijn 2004/49/EG gaat voor de toepassing van artikel 19, tweede lid, onderscheidenlijk van artikel 16, tweede lid, gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

ARTIKEL II

Het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1, eerste lid, worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:

p. spoorweg: het spoorwegsysteem als bedoeld in richtlijn nr. 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering («Spoorwegveiligheidsrichtlijn») (PbEG L 220), voor zover dit systeem is aangewezen in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

q. ernstig ongeval in verband met een spoorweg: een botsing of ontsporing van treinen, waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu wordt veroorzaakt, dan wel een soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer, waarbij onder «grote schade» wordt verstaan schade waarvan de totale kosten onmiddellijk door de onderzoekende instantie op ten minste € 2 miljoen kunnen worden geraamd.

B

In artikel 2, eerste lid, wordt na «Op voorvallen» ingevoegd: niet in verband met een spoorweg,.

C

Na artikel 8 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 8a

1. De raad stelt onverwijld een onderzoek in naar een ernstig ongeval in verband met een spoorweg.

2. Indien niet kan worden vastgesteld of een ongeval als bedoeld in het eerste lid in Nederland of een ander land heeft plaatsgevonden, of indien het heeft plaatsgevonden op of vlakbij een grensinstallatie van Nederland en een ander land, worden tussen de raad en het bevoegde onderzoeksorgaan in het andere land afspraken gemaakt wie het onderzoek gaat verrichten of wordt afgesproken dat gezamenlijk onderzoek wordt verricht. Ingeval het onderzoek wordt verricht door de raad, wordt het orgaan in het andere land uitgenodigd aan het onderzoek deel te nemen en volledig over de uitkomsten van het onderzoek ingelicht.

D

In artikel 9, eerste lid, onderdeel g, wordt «met een railweg» vervangen door: met een spoorweg of een andere railweg.

E

Artikel 13 komt te luiden:

Artikel 13

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over het in daarbij aangewezen gevallen toezenden van het rapport, aan een buitenlandse staat, de Commissie van de Europese Gemeenschappen, het Europees Spoorwegbureau, genoemd in artikel 1 van verordening nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van Europa van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau («Spoorwegbureau-verordening») dan wel een internationale organisatie.

ARTIKEL III

Het Besluit keuring spoorvoertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 26 komt te luiden:

Artikel 26

1. Een EG-keuringsverklaring als bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de wet, wordt afgegeven door degene die de fabricage van een spoorvoertuig of de uitrusting daarvan dan wel de vernieuwing of verbetering van een bestaand spoorvoertuig aanbesteedt, of door diens in Nederland gevestigde gemachtigde.

2. Een EG-keuringsverklaring voldoet aan bijlage V van richtlijn 2001/16/EG, onderscheidenlijk bijlage V van richtlijn 96/48/EG.

3. Onder vernieuwing wordt verstaan belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een bestaand spoorvoertuig of de uitrusting daarvan wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van dat spoorvoertuig tot gevolg hebben.

4. Onder verbetering wordt verstaan belangrijke werkzaamheden waarbij een bestaand spoorvoertuig of de uitrusting daarvan wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het spoorvoertuig tot gevolg hebben.

5. Degene die de verbetering of vernieuwing van een bestaand spoorvoertuig aanbesteedt, dient bij Onze Minister een dossier in waarin het project beschreven wordt.

6. Onze Minister bepaalt op basis van het dossier, bedoeld in het vijfde lid, dat een nieuwe EG-keuringsverklaring moet worden afgegeven indien:

- a. de omvang van de voorgenomen verbetering of vernieuwing dit volgens hem noodzakelijk maakt, of
- b. de verbetering of vernieuwing gevolgen heeft voor de algehele veiligheid van het spoorvoertuig.

7. De krachtens artikel 4 onderscheidenlijk artikel 6, bij ministeriële regeling vastgestelde eisen gelden voor de afgifte van een EG-keuringsverklaring als technische specificaties inzake interoperabiliteit, bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 2001/16/EG.

8. Bij ministeriële regeling worden eisen vastgesteld ter uitvoering van de technische specificaties inzake interoperabiliteit als bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 2001/16/EG, die voor de afgifte van een EG-keuringsverklaring als zodanige specificaties gelden.

9. Degene die voor een spoorvoertuig een EG-keuringsverklaring afgeeft dan wel heeft afgegeven, verstrekt aan Onze Minister de gegevens, die op grond van de toepasselijke technische specificaties inzake interoperabiliteit, bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 2001/16/EG in de registers voor rollend materieel, bedoeld in artikel 22 bis, van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk artikel 24 van richtlijn 2001/16/EG, moeten worden opgenomen.

B

Artikel 28 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het tweede tot derde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder houder van het spoorvoertuig verstaan degene die als eigenaar of anderszins beschikkingsbevoegde het voertuig duurzaam als transportmiddel exploiteert.

2. Het vierde lid vervalt.

3. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:

5. Onze Minister vermeldt op het inzetcertificaat de voor dat spoorvoertuig geldende identificatiecode, bedoeld in artikel 14 van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk artikel 14 van richtlijn 2001/16/EG.

6. Onze Minister verbindt aan het inzetcertificaat de voorschriften dat de houder van dat certificaat:

- a. de daarin vermelde identificatiecode op het spoorvoertuig aanbrengt of doet aanbrengen;
- b. het spoorvoertuig overeenkomstig de essentiële eisen van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk richtlijn 2001/16/EG exploiteert en onderhoudt;
- c. onverwijld mededeling doet aan Onze Minister van de wijziging van eigenaar of houder van het spoorvoertuig.

ARTIKEL IV

Het Besluit spoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 6 komt te luiden:

Artikel 6

1. Betreft de keuring hoofdspoorweginfrastructuur dan geeft de keuringsinstantie daarvoor een goedkeuringscertificaat af indien deze hoofdspoorweginfrastructuur in overeenstemming is met het informatie-dossier en voldoet aan de toepasselijke technische specificaties inzake interoperabiliteit, bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk van richtlijn 2001/16/EG.

2 De bij de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 2, vastgestelde eisen, gelden voor de afgifte van een goedkeuringscertificaat als technische voorschriften inzake interoperabiliteit, bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 2001/16/EG.

3 De krachtens artikel 7 van de wet bij ministeriële regeling gestelde eisen met betrekking tot het systeem van treinbeïnvloeding gelden voor de afgifte van een goedkeuringscertificaat als technische voorschriften inzake interoperabiliteit, bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk van richtlijn 2001/16/EG.

4 De krachtens artikel 19, negende lid, bij ministeriële regeling gestelde eisen gelden voor de afgifte van een goedkeuringscertificaat als technische specificaties inzake interoperabiliteit, bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk van richtlijn 2001/16/EG.

B

Artikel 14 komt te luiden:

Artikel 14

1. De keuringsinstantie keurt de herstellende hoofdspoorweginfrastructuur goed indien deze voldoet aan de toepasselijke technische specificaties inzake interoperabiliteit, bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 2001/16/EG, respectievelijk artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 96/48/EG.

2. De bij de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 2, vastgestelde eisen, gelden voor de afgifte van een goedkeuringscertificaat als technische voorschriften inzake interoperabiliteit, bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 2001/16/EG.

3. De krachtens artikel 7 van de wet bij regeling van Onze Minister gestelde eisen met betrekking tot het systeem van treinbeïnvloeding gelden voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring als technische voorschriften inzake interoperabiliteit, bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk van richtlijn 2001/16/EG.

4 De krachtens artikel 19, negende lid, bij ministeriële regeling gestelde eisen gelden voor de afgifte van een goedkeuringscertificaat als technische specificaties inzake interoperabiliteit.

5 Na goedkeuring verstrekt de keuringsinstantie voor de herstellende hoofdspoorweginfrastructuur een goedkeuringscertificaat.

C

Artikel 19 komt te luiden:

Artikel 19

1. Een EG-keuringsverklaring als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel a of b van de wet, wordt afgegeven door degene die de aanleg van nieuwe of de vernieuwing of verbetering van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur aanbesteedt of door diens in Nederland gevestigde gemachtigde.

2. Een EG-keuringsverklaring voldoet aan bijlage V van richtlijn 2001/16/EG respectievelijk bijlage V van richtlijn 96/48/EG.

3. Onder vernieuwing wordt verstaan belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij bestaande hoofdspoorweginfrastructuur wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van die hoofdspoorweginfrastructuur tot gevolg hebben.

4. Onder verbetering wordt verstaan belangrijke werkzaamheden waarbij bestaande hoofdspoorweginfrastructuur wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van die hoofdspoorweginfrastructuur tot gevolg hebben.

5. Degene die de vernieuwing of verbetering van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur aanbesteedt, dient bij Onze Minister een dossier in waarin het project beschreven wordt.

6. Onze Minister bepaalt op basis van het dossier, bedoeld in het vijfde lid, dat een nieuwe EG-keuringsverklaring moet worden afgegeven indien:

a. de omvang van de voorgenomen verbetering of vernieuwing dit volgens hem noodzakelijk maakt, of

b. de verbetering of vernieuwing gevolgen heeft voor de algehele veiligheid van de desbetreffende hoofdspoorweginfrastructuur.

7. De krachtens artikel 2 van dit besluit bij regeling van Onze Minister vastgestelde eisen gelden voor de afgifte van een EG-keuringsverklaring als technische voorschriften inzake interoperabiliteit, bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 2001/16/EG.

8. De krachtens artikel 7 van de wet bij regeling van Onze Minister gestelde eisen met betrekking tot het systeem van automatische treinbeïnvloeding gelden voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring als technische voorschriften inzake interoperabiliteit, bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk van richtlijn 2001/16/EG.

9. Bij ministeriële regeling worden eisen vastgesteld ter uitvoering van de technische specificaties inzake interoperabiliteit als bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 2001/16/EG, die voor de afgifte van een EG-keuringsverklaring als zodanige technische specificaties inzake interoperabiliteit gelden.

ARTIKEL V

In artikel 21 van het Besluit spoorverkeer wordt de zinsnede «met seinen overeenkomstig nummer 301b van de Seinregeling hoofdspoorwegen» vervangen door: met de daartoe door de beheerder aangewezen seinen overeenkomstig het krachtens artikel 20 bepaalde.

ARTIKEL VI

1. Onze Minister brengt ambtshalve de inzetcertificaten die hij voor de inwerkingtreding van dit besluit heeft verleend, binnen drie jaren in overeenstemming met het Besluit keuring spoorvoertuigen zoals dat luidt na de inwerkingtreding van het onderhavige besluit.

2. Het Besluit keuring spoorvoertuigen zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van dit besluit blijft van toepassing op een inzetcertificaat dat Onze Minister voor de inwerkingtreding van dit besluit heeft verleend tot het tijdstip waarop de wijziging ingevolge het eerste lid van dat certificaat in werking treedt.

ARTIKEL VII

De Regeling veiligheidsattest hoofdspoorwegen berust na de inwerkingtreding van dit besluit op artikel 16, eerste en tweede lid, van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen.

ARTIKEL VIII

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

's-Gravenhage, 18 april 2007

Beatrix

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

Uitgegeven de *vijftiende* mei 2007

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

NOTA VAN TOELICHTING

| | |
|---|------|
| Inhoud | blz. |
| I. Algemeen | 11 |
| 1. Doelstelling | 11 |
| 2. Richtlijn 2004/49 | 12 |
| Doel | 12 |
| Toepassingsgebied | 12 |
| Verantwoordelijkheden | 12 |
| Geleidelijke harmonisering veiligheidsvoorschriften | 13 |
| Veiligheidszorgsysteem | 13 |
| Veiligheidscertificaat en veiligheidsvergunning | 13 |
| Toegang tot opleidingsfaciliteiten | 14 |
| Indienststelling rollend materieel | 14 |
| Nationale veiligheidsinstantie | 14 |
| Onderzoek onafhankelijk onderzoeksorgaan | 15 |
| 3. Implementatie van richtlijn 2004/49/EG | 15 |
| Veiligheidsattest | 15 |
| Veiligheidsvergunning | 16 |
| Toegang tot opleidingsfaciliteiten | 17 |
| Indienststelling rollend materieel | 17 |
| Nationale veiligheidsinstantie | 18 |
| Onafhankelijk onderzoeksorgaan | 18 |
| 4. Richtlijn 2004/50/EG | 18 |
| Doel | 18 |
| Toepassingsgebied van richtlijn 96/48/EG en van richtlijn 2001/16/EG | 19 |
| Toestemming tot ingebruikneming | 20 |
| Registers | 22 |
| 5. Implementatie van richtlijn 2004/50/EG | 22 |
| Toepassingsgebied van richtlijn | 22 |
| Exploitatie en onderhoud | 23 |
| Toestemming tot ingebruikneming hoofdspoorweginfrastructuur | 24 |
| Toestemming tot ingebruikneming spoorvoertuigen | 25 |
| Geheel of gedeeltelijk buiten toepassing laten TSI | 26 |
| Registers | 26 |
| 6. Overgangsrecht | 27 |
| 7. Administratieve lasten | 28 |
| 8. Financiële gevolgen voor bedrijfsleven en de Rijksbegroting | 28 |
| II. Artikelsgewijze toelichting | 29 |
| Bijlagen Transponeringstabellen | 35 |

I ALGEMEEN

1. Doelstelling van het onderhavige besluit

Het onderhavige besluit bevat de benodigde aanpassingen van algemene maatregelen van bestuur voor de beleidsneutrale implementatie van het zogenaamde Tweede Spoorpakket van de Europese Unie (hierna: EU). Het Tweede Spoorpakket bestaat uit:

a. a. richtlijn nr. 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 inzake veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegonderneming, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids-certificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PbEG L 164) (hierna: richtlijn 2004/49/EG);

b. b. richtlijn nr. 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 houdende wijziging van richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEG L 164) (hierna: richtlijn 2004/50/EG);

c. richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 houdende wijziging van richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van spoorwegen in de Gemeenschap (PbEG L 164) (hierna: richtlijn 2004/51/EG), en

d. verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau (Spoorwegbureauverordening)

Richtlijn 2004/51/EG bevat de liberalisatie van het grensoverschrijdende spoorgoederenvervoer per 1 januari 2006 en van al het spoorgoederenvervoer per 1 januari 2007. De spoorwegondernemingen hebben met ingang van 1 januari 2007 toegang tot de spoorweginfrastructuur met de bijkomende voorzieningen in de lidstaten van de EU voor het verrichten van zowel binnenlands als grensoverschrijdend spoorgoederenvervoer. De bovenbedoelde toegang is reeds met ingang van 1 januari 2005 neergelegd in de artikelen 27, eerste lid, 57 en 67 van de Spoorwegwet (hierna: de Wet). De Minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: de Minister) heeft de mededeling gedaan dat richtlijn 2004/51/EG reeds in de bestaande wetgeving is geïmplementeerd. (Stcrt. 2005, 233).

De Spoorwegbureauverordening voorziet in de oprichting van het Europees Spoorwegbureau (hierna: het Bureau), dat de Europese Commissie inhoudelijk ondersteunt voor het opstellen van een communautair regelgevingskader voor spoor. Het Bureau brengt adviezen uit over de communautaire regelgeving ter verbetering van het concurrentievermogen van de spoorwegsector door verhoging van het interoperabiliteitsniveau van de Europese spoorwegsysteem en de realisatie van een gemeenschappelijke benadering van de veiligheid van de Europese Spoorwegsysteem. Het Bureau heeft naast de bovenbedoelde advisering ook als taak om diverse gegevensbestanden te beheren op grond waarvan beleidsmatige trends en ontwikkelingen vertaald kunnen worden in regelgeving. De lidstaten en de diverse actoren dienen ten behoeve van de gegevensbestanden over diverse onderwerpen aan het Bureau te rapporteren.

De Spoorwegbureauverordening is als EG-verordening ingevolge artikel 249 van het EG-verdrag rechtstreeks toepasselijk en behoeft derhalve geen implementatie.

Het onderhavige besluit houdt gezien het bovenstaande een beleidsneutrale implementatie in van richtlijnen 2004/49/EG en 2004/50/EG.

2. Richtlijn 2004/49/EG

Doel

Het doel van deze richtlijn is het waarborgen van de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor en de verbetering van de markttoegang voor spoorvervoerdiensten. Elke lidstaat van de EU heeft in het verleden haar eigen veiligheidsvoorschriften en – normen ontwikkeld. De verschillende nationale veiligheidsvoorschriften zijn flinke drempels gebleken om spoorvervoerdiensten in een andere lidstaat van de EU te verrichten. Richtlijn 2004/49/EG heeft op langere termijn consequenties voor de Nederlandse bevoegdheden met betrekking tot de spoorwegveiligheid. De EU is tot 2011 bezig met het vaststellen van haar spoorwegveiligheidsbeleid en met het vaststellen van geharmoniseerde veiligheidsvoorschriften als belangrijk onderdeel daarvan. Na de verdere harmonisering van de veiligheidsvoorschriften zijn het spoorwegveiligheidsbeleid, de veiligheidsvoorschriften en de veiligheidsregelgeving op Europees niveau bepaald.

Toepassingsgebied

De Spoorwegveiligheidsrichtlijn is van toepassing op het spoorwegsysteem in de lidstaten dat kan worden onderverdeeld in subsystemen van structurele en functionele aard. Richtlijn 2004/49/EG is, gezien artikel 2 van die richtlijn en artikel 2 van de Wet van toepassing op de hoofdspoorwegen en het rollend materieel dat over de die hoofdspoorwegen rijdt. De richtlijn biedt de mogelijkheid om de Spoorwegveiligheidsrichtlijn niet van toepassing te verklaren op I) metro's, trams en andere lightrailsystemen, II) netten die functioneel zijn gescheiden van de rest van het spoorwegsysteem en III) spoorweginfrastructuur in particulier eigendom. De Wet kent wel lokale en bijzondere spoorwegen, waar de genoemde spoorwegen onder kunnen vallen, alleen de bepalingen daaromtrent zijn nog niet in werking getreden. In het kader van de actualisering en modernisering van de regelgeving voor de lokale en bijzondere spoorwegen wordt gezien of het noodzakelijk is om de Spoorwegveiligheidsrichtlijn van toepassing te laten zijn op dit type spoorwegen en het rollend materieel dat over die hoofdspoorwegen rijdt.

Verantwoordelijkheden

Europa benadrukt de verantwoordelijkheden van alle direct betrokken partijen bij het spoorwegsysteem. Richtlijn 2004/49/EG stelt dat de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen directe verantwoordelijkheid dragen voor de exploitatie van het spoorwegsysteem. Zij dienen wanneer nodig samen te werken bij de uitvoering van risicobeheersingsmaatregelen. Het is de verantwoordelijkheid van de lidstaten om een regelgevingskader te bieden en toezicht te houden op de veiligheidsprestaties van de exploitanten. Met de inwerkingtreding van de Wet heeft Nederland hier in grote lijnen al gevolg aan gegeven. De regelgeving is een zaak van de Minister en niet meer van de spoorwegondernemingen.

Richtlijn 2004/49/EG bevat een raamwerk waarbinnen de komende jaren wordt toegewerkt naar meer geharmoniseerde regelgeving op het gebied van spoorwegveiligheid om de veiligheid op het spoor en de markttoegang voor spoorvervoerdiensten te verbeteren.

De Europese Commissie stelt ingevolge richtlijn 2004/49/EG gemeenschappelijke veiligheidsdoelen met veiligheidsniveaus vast, die in iedere lidstaat ten minste moeten worden bereikt. De gemeenschappelijke veiligheidsdoelen moeten uiterlijk 30 april 2011 in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen zijn gepubliceerd. De Europese Commissie stelt op basis van richtlijn 2004/49/EG tevens gemeenschappelijke veiligheidsmethoden vast. De vastgestelde methoden dienen te worden gebruikt om te beoordelen of voldaan is aan de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en aan de communautaire en nationale veiligheidsvoorschriften. De Europese Commissie moet deze in de komende jaren vaststellen. De gemeenschappelijke veiligheidsmethoden moeten uiterlijk 30 april 2010 in werking zijn getreden.

De eerste stap om te komen tot het gemeenschappelijk regelgevingkader is reeds gezet. De lidstaten van de Europese Unie hebben vóór 1 mei 2005 de nationale veiligheidsvoorschriften bij de Europese Commissie moeten notificeren. De lidstaten van de Europese Unie dienen ook eventuele wijzigingen van en aanvullingen op de genotificeerde nationale voorschriften bij de Europese Commissie te notificeren. De Europese Commissie ziet ingevolge richtlijn 2004/49/EG toe op de invoering van nieuwe nationale veiligheidsvoorschriften om daarmee nieuwe barrières voor de markttoegang te voorkomen en geleidelijke harmonisering van de technische voorschriften te bewerkstelligen.

Veiligheidszorgsysteem

De infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen dienen te beschikken over een veiligheidszorgsysteem dat voldoet aan artikel 9, tweede lid en aan bijlage III van richtlijn 2004/49/EG. Een veiligheidszorgsysteem moet op basis van artikel 9, tweede lid, van richtlijn 2004/49/EG zorgen voor de beheersing van alle risico's die door de activiteit van de spoorwegonderneming ontstaan.

De infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen dienen elk jaar een verslag op te stellen met betrekking tot de spoorveiligheid over het afgelopen kalenderjaar en dat voor 30 juni aan de desbetreffende veiligheidsinstantie te zenden. Het veiligheidsrapport bevat ten minste de in artikel 9, vierde lid, onderdelen a tot en met d, van richtlijn 2004/49/EG, bedoelde informatie.

Veiligheidscertificaat voor spoorwegondernemingen en veiligheidsvergunning voor infrastructuurbeheerders

De spoorwegondernemingen dienen op basis van richtlijn 2004/49/EG te beschikken over een veiligheidscertificaat. Het veiligheidscertificaat wordt verleend door de veiligheidsinstantie van de desbetreffende lidstaat van de EU. Het veiligheidscertificaat bevat de certificering van het veiligheidszorgsysteem van de spoorwegonderneming en van de getroffen voorzieningen voor het specifieke netwerk. De veiligheidsinstantie verleent de certificering van het veiligheidszorgsysteem indien het voldoet aan artikel 9, tweede lid en bijlage III van richtlijn 2004/49/EG. De veiligheidsinstantie verleent de certificering voor de door de spoorwegonderneming getroffen voorzieningen voor het specifieke netwerk, indien ze toereikend zijn om veilig op het betrokken net te kunnen opereren. De veiligheidsinstantie

van de lidstaat waarin de spoorwegonderneming voor het eerst actief wordt, verleent het veiligheidscertificaat. De spoorwegonderneming die in een andere lidstaat van de EU gaat rijden heeft een aanvullende certificering voor het netwerkspecifieke deel in die andere lidstaat nodig. De spoorwegonderneming dient voor de (aanvullende) certificering van het netwerkspecifieke deel de documentatie, beschreven in bijlage IV van richtlijn 2004/49/EG te overleggen. De andere lidstaat moet de certificering van het veiligheidssystem door de bevoegde instantie in de vestigingsstaat van de spoorwegonderneming erkennen. De certificering van het veiligheidssystem in de lidstaat waar de spoorwegonderneming is gevestigd, is in alle lidstaten van de EU geldig. Een afgegeven veiligheidscertificaat is ten hoogste vijf jaar geldig.

De infrastructuurbeheerders dienen ingevolge richtlijn 2004/49/EG te beschikken over een veiligheidsvergunning. De veiligheidsvergunning wordt verleend door de veiligheidsinstantie van de desbetreffende lidstaat van de EU waar de infrastructuur is gelegen. De veiligheidsvergunning bevat de goedkeuring van het veiligheidssystem van de beheerder en van de voorzieningen die hij heeft getroffen om een veilig beheer van de spoorweginfrastructuur mogelijk te maken. De veiligheidsinstantie keurt het veiligheidssystem van de infrastructuurbeheerder goed indien het voldoet aan artikel 9, tweede lid, en bijlage III van richtlijn 2004/49/EG. Een verleende veiligheidsvergunning is ten hoogste vijf jaar geldig.

Toegang tot opleidingsfaciliteiten

De lidstaten zien erop toe dat de spoorwegondernemingen die een veiligheidscertificaat aanvragen een eerlijke en niet discriminerende toegang hebben tot opleidingsfaciliteiten voor treinbestuurders en treinpersoneel, wanneer dergelijke opleidingen voor de afgifte van het veiligheidscertificaat vereist zijn. De personeelsleden hebben recht op toegang tot, het verkrijgen van kopieën en het doorgeven van alle bewijsstukken met betrekking tot hun opleiding, kwalificaties en ervaring.

Indienstelling van reeds in gebruik zijnd rollend materieel

Bestaand Rollend materieel waarvoor een lidstaat toestemming tot ingebruikneming heeft gegeven mag in andere lidstaten overeenkomstig artikel 14 van richtlijn 2004/49/EG worden ingezet. Een andere lidstaat mag met inachtneming van dat artikel een aanvullende vergunning vereisen.

Nationale veiligheidsinstantie

Iedere lidstaat moet op grond van richtlijn 2004/49/EG een nationale veiligheidsinstantie instellen. Een lidstaat kan ook het voor het transport verantwoordelijke ministerie als nationale veiligheidsinstantie aanwijzen. Een lidstaat moet ingevolge de bovenbedoelde richtlijn aan de nationale veiligheidsinstantie een aantal taken toedelen. Het betreft hier o.a.

- a. de machtiging tot ingebruikneming van subsystemen die deel uitmaken van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem onderscheidenlijk van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem;
- b. het toezicht op de exploitatie en het onderhoud van de onder a bedoelde subsystemen;
- c. de afgifte dan wel verlening van veiligheidscertificaten onderscheidenlijk van veiligheidsvergunningen en de intrekking daarvan, en
- d. de registratie van het rollend materieel.

De nationale veiligheidsinstantie mag de bovenbedoelde taken niet delegeren of uitbesteden aan een infrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of aan een aanbestedende dienst.

Onderzoek door een onafhankelijk onderzoeksorgaan

De lidstaten van de EU dienen ervoor zorg te dragen dat een ernstig ongeval op het spoorwegsysteem wordt onderzocht door een onafhankelijk onderzoeksorgaan. Een ernstig ongeval is een botsing of ontsporing van treinen

- a. waarbij ten minste één persoon om het leven komt;
- b. waarbij vijf of meer personen gewond zijn geraakt;
- c. waarbij schade aan voertuigen, infrastructuur of milieu van € 2.000.000 of meer is veroorzaakt, of waarbij op basis waarvan duidelijk is dat een aanpassing van de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer noodzakelijk is.

Het veiligheidsonderzoek dient geheel los te staan van het gerechtelijk onderzoek. Het moet worden uitgevoerd door een permanent onderzoeksorgaan dat geheel onafhankelijk is van de spoorsector. Het onafhankelijk onderzoeksorgaan dient het Bureau op de hoogte te stellen van een ernstig ongeval. Het onafhankelijk onderzoeksorgaan dient een eindverslag van het onderzoek op te stellen, en dat openbaar te maken en een exemplaar daarvan aan het Bureau te zenden.

3. Implementatie van richtlijn 2004/49/EG

Veiligheidsattest

Een spoorwegonderneming dient voor de toegang tot hoofdspoorweginfrastructuur op basis van artikel 27, tweede lid, onderdeel b, van de Wet, te beschikken over een geldig veiligheidsattest. De Minister verleent het veiligheidsattest. De Minister verleent ingevolge artikel 32, eerste lid, van de Wet, een veiligheidsattest indien de spoorwegonderneming aantoont dat zij:

- a. bij het voorgenomen gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur kan voldoen aan de bij of krachtens hoofdstuk 3 van de Wet gestelde voorschriften,
- b. met toepassing van een adequaat veiligheidszorgsysteem veilig gebruik kan maken van hoofdspoorweginfrastructuur.

Een veiligheidsattest is op basis van artikel 33, eerste lid, van de Wet, ten hoogste drie jaar geldig. Het veiligheidszorgsysteem moet de in artikel 33, tweede lid, van de Wet, bedoelde waarborgen bevatten en ingevolge artikel 33, derde lid, van de Spoorwegwet, passend zijn voor de aard en omvang van de spoorwegonderneming. Artikel 33, tweede en derde lid, vormt de Nederlandse vertaling van artikel 9, tweede lid, van richtlijn 2004/49/EG.

Op basis van artikel 35 van de Wet worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels gegeven voor de uitvoering van de paragraaf van het veiligheidsattest. De bovenbedoelde algemene maatregel van bestuur is het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen (hierna: Besluit BVVA).

In artikel 16, tweede lid, van het Besluit BVVA, is neergelegd dat een adequaat veiligheidszorgsysteem ten minste de bij ministeriële regeling vastgestelde bedrijfsprocessen moet bevatten. De bovenbedoelde regeling is de Regeling veiligheidsattest hoofdspoorwegen en vormt de Nederlandse vertaling van bijlage III van richtlijn 2004/49/EG. Aangezien

de daarin opgenomen eisen aan het veiligheidszorgsysteem reeds overeen kwamen met bijlage III van richtlijn 2004/49/EG behoefden zij niet te worden aangepast. In de toelichting van de Regeling veiligheidsattest hoofdspoorwegen is gemeld dat richtlijn 2004/49/EG zou nopen tot wijziging van de eisen aan het veiligheidszorgsysteem. Dit is bij nader inzien niet nodig gebleken. De eis, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van richtlijn 2004/49/EG, met betrekking tot het bereike van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen richt zich op het algehele spoorwegsysteem en derhalve niet op het niveau van een veiligheidszorgsysteem. Er kan derhalve voor wat betreft de eisen aan het veiligheidszorgsysteem worden volstaan met de bovenbedoelde ministeriële regeling.

Een veiligheidszorgsysteem dat door een daartoe bevoegde instantie in een andere lidstaat van de EU is gecertificeerd, geldt op basis van artikel 16, derde lid, van het Besluit BBVA, als een adequaat veiligheidszorgsysteem als bedoeld artikel 32, eerste lid, van de Wet. De Minister erkent zonder nader onderzoek bij de verlening van het veiligheidsattest de geldige certificering van het veiligheidszorgsysteem in een andere lidstaat van de EU. Op deze wijze wordt bewerkstelligd dat de certificering van een veiligheidszorgsysteem in een andere lidstaat van de EU in Nederland geldig is.

Het veiligheidsattest bevat ingevolge artikel 16, vierde lid, van het Besluit BBVA, de constatering dat:

- a. de spoorwegonderneming beschikt over een adequaat veiligheidszorgsysteem en
- b. de spoorwegonderneming met haar veiligheidszorgsysteem veilig gebruik maken van hoofdspoorweginfrastructuur en daarbij kan voldoen aan de bij of krachtens hoofdstuk 3. paragraaf 3 van de Wet gestelde voorschriften.

De eerstgenoemde erkenning vormt de Nederlandse vertaling van de certificering van het veiligheidszorgsysteem en de volgende erkenning vormt de Nederlandse vertaling van de (aanvullende) certificering van het netwerkspecifieke deel.

De aanvraag voor het veiligheidsattest dient op grond van artikel 16, eerste lid, van het Besluit BBVA en het gewijzigde artikel 1 van de Regeling veiligheidsattest hoofdspoorwegen de documentatie, beschreven in bijlage IV van richtlijn 2004/49/EG, te bevatten. De Minister gebruikt de bovenbedoelde documentatie voor de beoordeling van het netwerkspecifieke deel van het veiligheidsattest.

Het proefattest, bedoeld in artikel 34 van de Wet, geldt niet als een veiligheidscertificaat in de zin van richtlijn 2004/49/EG. De Minister verleent op basis van artikel 34, tweede lid, van de Wet, een proefattest met het oog op het opdoen van ervaring of het testen van procedures of spoorvoertuigen ten behoeve van de verlening of wijziging van een veiligheidsattest. De Minister kan vooruitlopend op de verlening van een veiligheidsattest, een veiligheidscertificaat in de zin van richtlijn 2004/49/EG, een proefattest verlenen.

De verplichting voor de spoorwegondernemingen om jaarlijks een verslag met betrekking tot spoorveiligheid overeenkomstig artikel 9 van richtlijn 2004/49/EG op te stellen, is neergelegd in artikel 19 van het Besluit BBVA.

Veiligheidsvergunning

In Nederland is ProRail B.V. (hierna: ProRail) de enige beheerder van hoofdspoorweginfrastructuur. De Minister heeft ingevolge artikel 16, eerste lid, van de Wet, aan ProRail een concessie verleend voor het beheer van hoofdspoorweginfrastructuur. De Minister heeft op basis van artikel

17, tweede lid, voorschriften aan de beheerconcessie verbonden. In de te wijzigen beheerconcessie zal worden bepaald dat ProRail dient te beschikken over een veiligheidssystem dat:

- a. voldoet aan artikel 9, tweede lid en bijlage III van richtlijn 2004/49/EG, en
- b. op zodanige wijze is geoperationaliseerd dat het een veilig beheer van hoofdspoorweginfrastructuur mogelijk maakt.

De wijziging van de beheerconcessie en de handhaving van de gewijzigde beheerconcessie door de Minister zijn aan te merken als de bevestiging dat ProRail beschikt over een adequaat veiligheidssysteem dat op de juiste wijze is geoperationaliseerd. De gewijzigde Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur zal tevens het voorschrift bevatten om jaarlijks een verslag met betrekking tot spoorveiligheid overeenkomstig artikel 9 van richtlijn 2004/49/EG op te stellen. De gewijzigde beheerconcessie zal de bepaling bevatten dat de Minister ten minste een keer per vijf jaar het veiligheidssystem van ProRail onderzoekt.

De beschikking waarbij het beheren van hoofdspoorweginfrastructuur is toegestaan en zelfs opgedragen is de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur. Er is in de gekozen oplossing sprake van een concessievoorschrift waarbij ProRail B.V. moet beschikken over veiligheidssystem dat voldoet aan de gestelde eisen.

De grondslag voor het stellen van concessievoorschriften met betrekking tot veiligheid is neergelegd in artikel 17, eerste lid, onderdeel b en c van de Wet.

Toegang tot opleidingsfaciliteiten

De toegang tot opleidingsfaciliteiten vergt geen implementatie aangezien dergelijke opleidingen niet vereist zijn voor de verlening van het veiligheidsattest. Ingevolge artikel 20, vierde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel, geschiedt de examinering voor personen met een veiligheidsfunctie door een door de Minister aangewezen onafhankelijk exameninstituut.

Op basis van artikel 41 van het Besluit spoorwegpersoneel verkrijgt degene die een veiligheidsfunctie uitoefent een exemplaar van het certificaat van bekwaamheid, van de verklaring van medische geschiktheid en een verklaring van psychologische geschiktheid. Artikel 35 van de Wet bescherming persoonsgegevens bevat een regeling voor het inzagerecht van een werknemer in de met betrekking tot zijn persoon opgeslagen personeelgegevens.

Indienststelling van reeds in gebruik zijnd rollend materieel

De indienststelling van reeds in een andere lidstaat van de EU in gebruik zijnd rollend materieel vergt geen implementatie omdat Nederland gelijkwaardige keuringen in een andere lidstaat van de EU erkent. De wederzijdse erkenning vloeit voort uit het EG-verdrag en de jurisprudentie van het Hof van Justitie EG. De aanvullende vergunning voor de ingebruikneming van het rollend materieel is het inzetcertificaat. Dergelijk rollend materieel wordt derhalve alleen getoetst op het voldoen aan de in paragraaf 4 van de RKS opgenomen eisen voor de comptabiliteit met de infrastructuur, en slechts voorzover die toetsing nog niet in een andere lidstaat is uitgevoerd. Voor spoorvoertuigen waarvoor de identificatiecode voorziet in de landaanduiding voor Nederland, zoals geregeld in bijlage P van de TSI Exploitatie en Verkeersleiding onder richtlijn 2001/16/EG, wordt tevens informatie omtrent het onderhoud verlangd.

De regeling voor het inzetcertificaat in de Wet is overeenstemming met artikel 14 van richtlijn 2004/49/EG.

Nationale veiligheidsinstantie

De Minister verleent op basis van de Wet:

- a. de een of meer beheerconcessies voor hoofdspoorweginfrastructuur,
- b. het veiligheidsattest voor spoorwegondernemingen, en
- c. het inzetcertificaat voor spoorvoertuigen.

De Minister wijst ingevolge de Wet tevens personen aan die belast zijn met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de Wet. De Minister van Verkeer en Waterstaat is tevens bevoegd tot toepassing van bestuursdwang ter handhaving van bij of krachtens de Wet gestelde verplichtingen voorzover het de aan hem toegekende bevoegdheden betreft. Nederland heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid in richtlijn 2004/49/EG om het voor het transport bevoegde ministerie als veiligheidsinstantie aan te wijzen. Ingevolge artikel 2, van het Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat, is de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: de Inspectie), belast met de taken van de nationale veiligheidsinstantie voor zover dit niet bij of krachtens de Wet aan anderen is opgedragen of gemandateerd. Dit betekent dat de verlening van veiligheidsattesten, inzetcertificaten en de handhaving van het bij of krachtens de Wet bepaalde een taak is van de Inspectie. Er geldt op basis van artikel 2 van het Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat een uitzondering voor het volgen, bevorderen en ontwikkelen van regelgevingskader voor veiligheid omdat die taak berust bij het beleidsonderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Onafhankelijk onderzoeksorgaan

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: de Onderzoeksraad) is het onafhankelijk onderzoeksorgaan in de zin van richtlijn 2004/49/EG in Nederland. De Onderzoeksraad moet op grond van artikel 8a, eerste lid, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid een onderzoek instellen naar een ernstig ongeval in verband met een spoorweg. De onderzoeksraad moet op basis van de te wijzigen Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid aan het Bureau mededeling doen van het instellen van een onderzoek.

Ingevolge de te wijzigen Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid dient de Onderzoeksraad het door haar op te stellen onderzoeksrapport zoveel mogelijk conform het model in bijlage V bij richtlijn 2004/49/EG vast te stellen.

In de te wijzigen Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid zal tevens worden neergelegd dat de Onderzoeksraad het onderzoeksrapport aan het Bureau dient te zenden. De grondslag hiervoor is gelegen in artikel 13 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid.

4. Richtlijn 2004/50/EG

Doel

De bovenbedoelde richtlijn wijzigt:

- a. richtlijn nr. 96/48/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem (PbEG L 235) (hierna: richtlijn 96/48/EG), en

b. richtlijn nr. 2001/16/EG van het Europees Parlement en van de Raad van de Europese Unie van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem (PbEG L 110) (hierna: richtlijn 2001/16/EG).

De praktijk met betrekking tot het trans-Europese hogesnelheids-spoorwegsysteem vraagt om een nadere uitwerking van het toepassingsgebied van richtlijn 96/48/EG en van de daarop gebaseerde technische specificaties inzake interoperabiliteit (hierna: TSI's). De gewijzigde richtlijn 96/48/EG beoogt hieraan uitvoering te geven.

De Europese Gemeenschap draagt op basis van de artikelen 154 en 155 van het EG-verdrag bij tot de totstandbrenging en de ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van het vervoer. De Europese Gemeenschap treft ingevolge artikel 155, eerste lid, van het EG-verdrag alle maatregelen die nodig kunnen blijken om de interoperabiliteit te verzekeren, met name op het gebied van de technische normen. De vaststelling van richtlijn 96/48/EG en van richtlijn 2001/16/EG zijn voorbeelden van dergelijke maatregelen. Richtlijn 96/48/EG en de daarop gebaseerde TSI's bevatten regels op het gebied van interoperabiliteit voor het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem. Richtlijn 2001/16/EG en de daarop gebaseerde TSI's bevatten soortgelijke regels voor het conventionele trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem.

De liberalisatie van zowel het grensoverschrijdende als het binnenlandse spoorgoederenvervoer ingevolge richtlijn nr. 2004/51/EG brengt met zich mee dat de interoperabiliteit op het gehele spoorweginet in de lidstaten moet worden geïmplementeerd. Het toepassingsgebied van richtlijn 2001/16/EG en daarmee ook van de daarop gebaseerde TSI's wordt daartoe uitgebreid.

Richtlijn 2004/50/EG beoogt bovendien de harmonisering van richtlijn 96/48/EG en van richtlijn 2001/16/EG op het punt van:

- a. de voorbereiding, vaststelling en de toepassing van TSI's, en
- b. de door de lidstaten van de EU te houden registers.

Richtlijn 2004/50/EG beoogt ten slotte de rol van het Bureau bij de opstelling van nieuwe ontwerp-TSI's en voor het wijzigen van bestaande TSI's in richtlijn 96/48/EG en in richtlijn 2001/16/EG vast te leggen.

Toepassingsgebied van richtlijn 96/48/EG en van richtlijn 2001/16/EG

De gewijzigde bijlage I van richtlijn 96/48/EG verwijst voor wat betreft de infrastructuur van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem naar de lijnen van het trans-Europese vervoersnetwerk die zijn genoemd in de onderstaande beschikking. Het betreft hier beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996, betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk (PbEG L 228) (hierna: beschikking 1692/96/EG.) Ingevolge artikel 10, eerste lid, van die beschikking bestaat het trans-Europese spoorweginet uit een hogesnelheidsnet en het net voor conventioneel verkeer.

Het hogesnelheidsnet bestaat op basis van artikel 10, tweede lid, van beschikking nr. 1692/96/EG uit:

- a. de speciaal aangelegde lijnen hogesnelheidslijnen, die zijn uitgerust voor snelheden van gewoonlijk ten minste 250 km/h;
- b. de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die zijn uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km/h, en

c. de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische belemmeringen, het reliëf of de stedelijke bebouwing.

De bovenbedoelde lijnen zijn op de in bijlage I behorende bij beschikking 1692/96/EG opgenomen kaart aangegeven. De lijnen van het hogesnelheidsnet zijn gezien het bovenstaande zowel speciaal aangelegd of aangepast aan hoge snelheden als vermeld in bijlage I van beschikking nr. 1692/EG.

Richtlijn 96/48/EG en de daarop gebaseerde TSI's zijn ingevolge de gewijzigde bijlage I van die richtlijn van toepassing op spoorvoertuigen die zijn ontworpen om te rijden op:

- a. speciaal voor hoge snelheden aangelegde lijnen, met een snelheid van ten minste 250 km/h, waarbij onder geschikte omstandigheden snelheden van meer dan 300 km/h kunnen worden bereikt, of
- b. met een snelheid van ongeveer 200 km/h op de speciaal voor hoge snelheden aangelegde lijnen, voorzover het prestatieniveau van die lijnen dit toelaat.

De gewijzigde bijlage I van richtlijn 2001/16/EG verwijst voor wat betreft de infrastructuur van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem naar beschikking 1692/96/EG. Het conventionele spoorwegnet bestaat ingevolge artikel 10, derde lid, van de bovenbedoelde beschikking, uit lijnen voor het conventionele vervoer van passagiers en goederen per spoor. De lijnen van het conventionele spoorwegnet vervullen o.a. ten minste één van de volgende functies:

- a. ze spelen een belangrijke rol bij het personenvervoer over lange afstanden;
- b. ze maken de toegang tot regionale en lokale spoorwegnetten mogelijk, of
- c. ze bevorderen het goederenvervoer doordat hoofdroutes voor goederen of routes waarop goederentreinen voorrang hebben worden bepaald of ontwikkeld.

Richtlijn 2001/16/EG en de daarop gebaseerde TSI's zijn ingevolge de gewijzigde bijlage I van die richtlijn van toepassing op het rollend materieel dat geschikt is om te rijden op het gehele of op een gedeelte van het conventionele trans-Europese spoorwegnet.

Toestemming tot ingebruikneming

Een lidstaat van de EU moet toestemming geven voor de ingebruikneming van de zich op zijn grondgebied bevindende of aldaar geëxploiteerde subsystemen van structurele aard, die deel uitmaken van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem onderscheidenlijk van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem. De bovenbedoelde subsystemen van structurele aard zijn op basis van de gewijzigde bijlage II van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk van bijlage II van richtlijn 2001/16/EG:

- a. infrastructuur;
- b. energie
- c. besturing en seingeving
- d. exploitatie en verkeersleiding, en
- e. rollend materieel.

Een lidstaat dient bij de ingebruikneming en daarna op gezette tijden te verifiëren dat de subsystemen van structurele aard overeenkomstig de desbetreffende essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden.

In het geval van vernieuwing of verbetering van subsystemen van structurele aard dient de infrastructuurbeheerder dan wel de spoorwegonderneming, ingevolge de gewijzigde richtlijn 2001/16/EG een dossier in. De lidstaat bepaalt op basis van het ingediende dossier dat er opnieuw toestemming tot ingebruikneming moet worden gegeven indien:

- a. de omvang van de voorgenomen verbetering of vernieuwing dat noodzakelijk maakt, of
- b. de voorgenomen vernieuwing of verbetering gevolgen kan hebben voor de algehele veiligheid van het desbetreffende subsysteem.

Verbetering bestaat uit belangrijke werkzaamheden waarbij het subsysteem of een deel van dat subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van dat subsysteem tot gevolg hebben. Vernieuwing bestaat uit belangrijke werkzaamheden waarbij het subsysteem of het deel van dat subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben.

De toestemming tot ingebruikneming dient ten minste te bestaan uit een door de infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming afgegeven EG-keuringsverklaring. De spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder kan pas een EG-keuringsverklaring afgeven indien uit een door een aangemelde keuringsinstantie afgegeven conformiteitsverklaring blijkt dat het desbetreffende subsysteem voldoet aan de essentiële eisen van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk van richtlijn 2001/16/EG.

De toetsing aan de essentiële eisen geschiedt aan de hand van de op richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk van de op richtlijn 2001/16/EG gebaseerde TSI'S, indien deze bestaan. De toetsing aan de hand van TSI'S houdt in de gevallen dat de desbetreffende TSI verwijst naar nationale technische voorschriften ook de toetsing in aan de nationale technische voorschriften ter uitvoering van die TSI's.

De nationale voorschriften ter uitvoering van TSI's bestaan uit:

- a. keuzes uit de optional values van de TSI's;
- b. aanvullingen van de TSI's ter invulling van national values of open points in de TSI's, en
- c. voorschriften voor de eigen nationale in de TSI's beschreven systemen (klasse B-systemen).

Er kan voor de voorschriften voor de eigen nationale systemen worden verwezen naar bijvoorbeeld:

- a. artikel 2 van beschikking nr. 2002/731/EG van 30 mei 2002 van de Europese Commissie betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem «Besturing en seingeving» van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Richtlijn 96/48/EG (PbEG L 245), en
- b. de artikelen 2 en 4 van de beschikking nr. 2006/964/EG van 28 maart 2006 betreffende de technische specificaties van het subsysteem seingeving en besturing van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem.

Er is voor de subsystemen van structurele aard van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem een dekkend stelsel van TSI's vastgesteld. De toetsing aan de essentiële eisen van richtlijn 96/48/EG vindt volledig plaats aan de hand van TSI's.

Er is thans voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem nog geen dekkend stelsel van TSI's vastgesteld.

Op basis van het gewijzigde artikel 16, derde lid, van richtlijn 2001/16/EG, dienen de lidstaten bij ontstentenis van TSI's voor elk betrokken subsysteem een lijst van technische voorschriften te zenden die worden gebruikt voor de uitvoering van de essentiële eisen. Het gewijzigde artikel 16, derde lid, van richtlijn 2001/16/EG legt een verbinding met de procedure van de EG-keuringsverklaring. Een aangemelde keuringsinstantie dient bijvoorbeeld rollend materieel of spoorweginfrastructuur voor de afgifte van de conformiteitsverklaring ten behoeve van de opstelling van een EG-keuringsverklaring te toetsen aan:

- a. de bestaande TSI's, met inbegrip van de nationale voorschriften waarnaar in die TSI's wordt verwezen,
- b. de op grond van artikel 16, derde lid, van richtlijn 2001/16/EG genotificeerde nationale voorschriften die gelden zolang voor het desbetreffende subsysteem geen dekkend stelsel van TSI's is vastgesteld.

Op basis van het gewijzigde artikel 7, onderdeel a, van richtlijn 96/48/EG en van richtlijn 2001/16/EG is het een lidstaat toegestaan om een TSI niet toe te passen bij een voorgestelde nieuwe lijn of bij de vernieuwing of verbetering van een bestaande lijn, indien het project zich op het tijdstip van inwerkingtreding van die TSI in een gevorderd stadium van ontwikkeling bevindt.

Registers

De lidstaten dienen ingevolge de gewijzigde richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG om redenen van veiligheid aan elk spoorvoertuig waarvoor ze toestemming tot ingebruikneming hebben gegeven een identificatiecode toe te kennen. De identificatiecode moet op het spoorvoertuig worden aangebracht en in een nationaal voertuigregister worden opgenomen. Het nationale voertuigregister moet voldoen aan de gemeenschappelijke specificaties, bedoeld in artikel 14, vijfde lid, van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk van richtlijn 2001/16/EG. Het nationaal voertuigregister dient toegankelijk te zijn voor al de nationale veiligheidsinstanties en onafhankelijke onderzoeksorganen. Het nationaal voertuigregister dient continu te worden bijgewerkt en te worden gehouden door een instantie die onafhankelijk is van elke spoorwegonderneming.

De lidstaten dienen bovendien naast het continu bij te werken nationaal vervoertuigregister jaarlijks op basis van de gewijzigde interoperabiliteitsrichtlijnen registers van infrastructuurvoorzieningen en registers van rollend materieel te publiceren en een kopie daarvan aan de andere lidstaten en het Bureau te zenden. De beide bovenbedoelde registers worden niet continu maar slechts een keer per jaar geactualiseerd. De TSI's vermelden de gegevens die in de registers van infrastructuurvoorzieningen en in de registers van rollend materieel dienen te worden opgenomen.

5. Implementatie van richtlijn 2004/50/EG

Toepassingsgebied van richtlijn 96/48/EG en van richtlijn 2001/16/EG

Op basis van de artikelen 8 en 9, eerste lid, van de Wet dient hoofdspoorweginfrastructuur waarover internationaal verkeer plaatsvindt te voldoen aan:

- a. de toepasselijke voorschriften van richtlijn 96/48/EG en van richtlijn 2001/16/EG, en
- b. de ingevolge de richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk richtlijn 2001/16/EG vastgestelde TSI's.

Het gewijzigde toepassingsgebied van 96/48/EG werkt voor wat betreft de infrastructuur rechtstreeks door en behoeft geen nadere implementatie. Het toepassingsgebied van richtlijn 96/48/EG en van de daarop gebaseerde TSI's beperkt zich voor wat betreft infrastructuur, thans tot de HSL-Zuid en de aan hoge snelheden aangepaste sporen van de viersporigheid Amsterdam – Utrecht.

Het gewijzigde toepassingsgebied van richtlijn 2001/16/EG behoeft gezien het bovenstaande ook geen nadere implementatie. De liberalisatie van het grensoverschrijdende goederenvervoer per 1 januari 2006 brengt met zich mee dat de gehele hoofdspoorweginfrastructuur moet zijn opengesteld voor grensoverschrijdend goederenvervoer. Het toepassingsgebied van richtlijn 2001/16/EG en van de daarop gebaseerde TSI's strekt zich uit tot de gehele hoofdspoorweginfrastructuur met uitzondering van de tot het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem behorende infrastructuur.

De regeling in de artikelen 36 en 37 van de Wet met betrekking tot de EG-keuringsverklaring geldt voor alle spoorvoertuigen waarmee over de hoofdspoorwegen wordt gereden. Een EG-keuringsverklaring voor het spoorvoertuig wordt op basis van artikel 37, eerste lid, van de Wet, afgegeven indien:

- a. het spoorvoertuig voldoet aan de toepasselijke TSI's, en
- b. een aangemelde keuringsinstantie een zogenaamde conformiteitsverklaring heeft afgegeven.

Het gewijzigde toepassingsgebied van richtlijn 96/48/EG en van richtlijn 2001/16/EG werkt voor wat betreft spoorvoertuigen rechtstreeks door en behoeft geen nadere implementatie.

Richtlijn 96/48/EG en de daarop gebaseerde TSI's zijn van toepassing op het rijden van spoorvoertuigen over de tot het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem behorende spoorwegen. Richtlijn 2001/16/EG en de daarop gebaseerde TSI's zijn van toepassing op het rijden van:

- a. spoorvoertuigen die zijn ontworpen voor hoge snelheden over spoorwegen die behoren tot het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;
- b. spoorvoertuigen die niet zijn ontworpen voor hoge snelheden over spoorwegen die behoren tot de trans-Europese spoorwegsysteem.

In de Nederlandse situatie zal de High Speed Alliance met voor hoge snelheden ontworpen spoorvoertuigen ook rijden over de andere spoorwegen dan de HSL-Zuid of de voor hoge snelheden aangepaste sporen van de viersporigheid Amsterdam – Utrecht.

Exploitatie en onderhoud

In de Wet en de daarop berustende bepalingen worden de subsystemen energie, besturing en seingeving en exploitatie niet als aparte subsystemen van structurele aard maar als onderdeel van de subsystemen infrastructuur en rollend materieel in aanmerking genomen. ProRail dient op basis van de te wijzigen beheerconcessie voor hoofdspoorweginfrastructuur die infrastructuur overeenkomstig de essentiële eisen van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk van richtlijn 2001/16/EG te gebruiken en te onderhouden. Ingevolge artikel 28, zesde lid, onderdeel b, van het Besluit keuring spoorvoertuigen (hierna: BKS) verbindt de Minister het voorschrift dat het spoorvoertuig overeenkomstig de essentiële eisen van richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk van richtlijn 2001/16/EG wordt geëxploiteerd en onderhouden.

De toestemming tot ingebruikneming van hoofdspoorweginfrastructuur bestaat op basis van de Wet uit de afgifte van een geldige EG-keuringsverklaring. De definities van vernieuwing en verbetering van hoofdspoorweginfrastructuur zijn opgenomen in artikel 19, derde en vierde lid, van het Besluit spoorweginfrastructuur (hierna: BSWI). Op basis van artikel 19, vijfde lid, van het BSWI, dient degene die de vernieuwing of verbetering van bestaande spoorweginfrastructuur aanbesteedt, de beheerder, een dossier met een beschrijving van het project in bij de Minister. Het moet bij vernieuwing of verbetering gaan om belangrijke werkzaamheden aan hoofdspoorweginfrastructuur. Voorbeelden van vernieuwing of verbetering zijn:

- a. spoorverdubbelingen;
- b. opwaarderingen, elektrificatie of modernisering van een compleet baanvak;
- c. aanleg van een nieuw systeem van beveiliging,
- d. aanleg van een nieuw systeem van treinbeïnvloeding, en
- e. wijziging van de ligging die een enkele wijziging zoals een brug of een fly-over, te bovengaan.

De Minister bepaalt op basis van artikel 19, zesde lid, van het BSWI, dat een nieuwe EG-keuringsverklaring moet worden afgegeven voor de desbetreffende hoofdspoorweginfrastructuur indien:

- a. de omvang van de voorgenomen werkzaamheden dat noodzakelijk maken of
- b. het systeem van treinbeïnvloeding wordt gewijzigd.

De toetsing aan TSI's vindt plaats bij de ingebruikneming van nieuwe spoorweginfrastructuur of bij een verbetering of vernieuwing van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur waarvoor een nieuwe EG-keuringsverklaring moet worden afgegeven. Op basis van artikel 9, eerste lid, van de Wet, wordt een EG-keuringsverklaring afgegeven indien:

- a. de desbetreffende hoofdspoorweginfrastructuur voldoet aan de toepasselijke TSI's, gebaseerd op richtlijn 96/48/EG dan wel richtlijn 2001/16/EG.
- b. ten aanzien van de hoofdspoorweginfrastructuur door een ingevolge artikel 93, eerste lid, van de Wet, aangewezen keuringsinstantie, een conformiteitsverklaring is afgegeven.

Op basis van artikel 19, zevende lid, van het BSWI, gelden de in de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur opgenomen eisen anders dan die voor het systeem van automatische treinbeïnvloeding, voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring als op richtlijn 2001/16/EG gebaseerde TSI's. Deze uitbreiding vloeit voort uit het feit dat voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem nog geen dekkend stelsel van TSI's is vastgesteld. Nederland heeft ingevolge artikel 16, derde lid, van richtlijn 2001/16/EG, de eisen van de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur, aangemeld als voorschriften die gelden bij ontstentenis van TSI's. De thans voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem vastgestelde TSI's anders dan die voor seingeving en besturing bestrijken nog niet hetzelfde terrein als de Nederlandse technische voorschriften. Er zullen voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem nieuwe TSI's worden vastgesteld. De nationale voorschriften dienen in het geval van concurrerende voorschriften te wijken. Artikel 19, zevende lid, van het BSWI zal hieraan worden aangepast. Vanaf het moment dat voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem een dekkend stelsel van TSI's is vastgesteld is er geen sprake van nationale voorschriften die gelden bij ontstentenis van TSI's.

Er geldt een uitzondering voor de eisen van het systeem van automatische treinbeïnvloeding om dat de TSI voor het subsysteem seingeving en besturing van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem wel reeds in werking is getreden. Aangezien er voor het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem een dekkend stelsel van TSI's is vastgesteld is daarbij geen sprake van nationale voorschriften die gelden bij ontstentenis van op richtlijn 96/48/EG gebaseerd TSI's.

Ingevolge artikel 19, achtste lid, van het BSWI, gelden de in de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur opgenomen eisen met betrekking tot het systeem van automatische treinbeïnvloeding voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring als TSI's. De TSI's voor het subsysteem seingeving en besturing van de trans-Europese spoorwegsysteem verwijzen ook naar nationale voorschriften.

Op basis van artikel 19 negende lid, van het BSWI, gelden de in de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur opgenomen eisen ter uitvoering van TSI's anders dan voor het systeem van automatische treinbeïnvloeding, voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring als TSI's.

De gelijkstelling van nationale voorschriften met TSI's voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring ingevolge artikel 19, zevende tot en met negende lid, van het BSWI, heeft tot gevolg dat bij de toetsing aan de TSI's ook toetsing aan de bovenbedoelde nationale voorschriften plaatsvindt.

Toestemming tot ingebruikneming spoorvoertuigen

De toestemming tot ingebruikneming van een spoorvoertuig bestaat in Nederland uit de afgifte van een geldige EG-keuringsverklaring en het verlenen van een inzetcertificaat door de Minister. De omschrijvingen van vernieuwing en verbetering van spoorvoertuigen zijn in de artikelen 26, derde en vierde lid, van het BKS neergelegd. Op basis van artikel 26, vijfde lid, van het BKS dient degene die de verbetering of vernieuwing van een bestaand spoorvoertuig aanbesteedt een dossier in met beschrijving van het project bij de Minister. De vernieuwing en verbetering van spoorvoertuigen zijn belangrijke werkzaamheden waarbij ingrijpende structurele wijzigingen worden aangebracht in hoofdcomponenten, in het bijzonder het casco, draaistelconstructie of- type en de tractie-installatie. De Minister bepaalt ingevolge artikel 26, zesde lid, van het BKS, dat een nieuwe EG-keuringsverklaring voor het bestaande spoorvoertuig moet worden afgegeven indien:

- a. de omvang van de voorgenomen werkzaamheden dat noodzakelijk maken of
- b. het systeem van treinbeïnvloeding wordt gewijzigd.

De toetsing aan TSI's vindt plaats bij de ingebruikneming van een nieuw spoorvoertuig of bij een verbetering of vernieuwing van een bestaand spoorvoertuig, waarvoor een nieuwe EG-keuringsverklaring moet worden afgegeven. Op basis van artikel 37, eerste lid, van de Wet, wordt een EG-keuringsverklaring afgegeven indien:

- a. het spoorvoertuig voldoet aan de toepasselijke TSI's, gebaseerd op richtlijn 96/48/EG dan wel richtlijn 2001/16/EG.
- b. ten aanzien van het spoorvoertuig door een ingevolge artikel 93, eerste lid, van de Wet, aangewezen keuringsinstantie, een conformiteitsverklaring is afgegeven.

Op basis van artikel 26, zevende lid, van het BKS, gelden de in paragrafen 2 en 3 van de RKS opgenomen goedkeuringseisen voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring als op richtlijn 2001/16/EG

gebaseerde TSI's. Deze gelijkstelling voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring vloeit voort uit het feit dat voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem geen dekkend stelsel van TSI's is vastgesteld.

Aangezien er voor de subsystemen van structurele aard van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem een dekkend stelsel van TSI's is vastgesteld, is er geen sprake van nationale voorschriften die gelden bij ontstentenis van op richtlijn 96/48/EG gebaseerde TSI's.

Nederland heeft ingevolge artikel 16, derde lid, van richtlijn 2001/16/EG, de bovenbedoelde eisen van het RKS aangemeld als voorschriften die gelden bij ontstentenis van op richtlijn 2001/16/EG gebaseerde TSI's. De thans voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem vastgestelde TSI's, anders dan die voor seingeving en besturing bestrijken nog niet hetzelfde terrein als de Nederlandse technische voorschriften. Er zullen voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem nieuwe TSI's worden vastgesteld. De nationale voorschriften dienen in het geval van concurrerende voorschriften te wijken. Artikel 26, zevende lid, van het BKS, zal hieraan worden aangepast. Vanaf het moment dat voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem een dekkend stelsel van TSI's is vastgesteld is er geen sprake van nationale voorschriften die gelden bij ontstentenis van TSI's.

Ingevolge artikel 26 achtste lid, van het BKS, gelden de in paragraaf 3a van de RKS opgenomen eisen ter uitvoering van TSI's voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring als op richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk richtlijn 2001/16/EG gebaseerde TSI's.

De gelijkstelling van nationale voorschriften met TSI's voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring ingevolge artikel 26, zevende en achtste lid, van het BKS, heeft tot gevolg dat de toetsing aan de TSI's ook de toetsing aan de bovenbedoelde nationale voorschriften inhoudt.

Geheel of gedeeltelijk buiten toepassing laten TSI

De Minister kan op basis van artikel 92, tweede lid, van de Wet, met inachtneming van artikel 7 van richtlijn 96/48/EG dan wel van richtlijn 2001/16/EG een TSI geheel of gedeeltelijk buiten toepassing verklaren. Het gewijzigde artikel 7 van richtlijn 96/48/EG en artikel 7 van richtlijn 2001/16/EG behoeven dan ook geen verdere implementatie.

Registers

De Minister houdt het nationaal voertuigregister dat continu moet worden bijgewerkt en het register van rollend materieel dat een keer per jaar wordt bijgewerkt. Op basis van artikel 2 van het Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat is de Inspectie binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat belast is met het houden van de bovenbedoelde registers.

Het nationaal voertuigregister dient ook de identificatiecode te bevatten die de Minister heeft toegekend aan het spoorvoertuig. Op basis van artikel 28, zesde lid, van het BKS, vermeldt de Minister op het inzetcertificaat de identificatiecode voor het spoorvoertuig. Het inzetcertificaat bevat op basis van artikel 28, zesde lid, onderdeel b, van het BKS, het voorschrift dat de houder van dat certificaat om de bovenbedoelde identificatiecode op het spoorvoertuig aanbrengt of doet aanbrengen. Het nationaal voertuigregister dient ook de eigenaar en de houder van het spoorvoertuig te vermelden. Door het opnemen van andere soorten gegevens in het inzetcertificaat is er behoefte aan meer flexibiliteit voor het indienen van aanvragen voor inzetcertificaten. Het nu voor elke aanvraag voorgeschreven standaardformulier biedt onvoldoende

flexibiliteit. Artikel 28, vierde lid, van het BKS, en daarmee artikel 14, derde lid, en bijlage 9 van het RKS, wordt geschrapt. Waar zinvol kan eventueel met toepassing van artikel 4:4 van de Algemene wet bestuursrecht, alsnog een formulier vastgesteld worden.

Een spoorwegonderneming kan op basis van artikel 28, eerste lid, van het BKS een inzetcertificaat aanvragen zonder eigenaar of houder van het spoorvoertuig te zijn. Het inzetcertificaat bevat op basis van artikel 28, zesde lid, onderdeel c, van het BKS, het voorschrift dat de houder van het inzetcertificaat onverwijld melding maakt aan de Minister van wijziging van de eigenaar of houder van het spoorvoertuig. Het nationaal voertuigregister kan hiermee actueel gehouden worden.

Het register voor rollend materieel moet een keer per jaar worden bijgewerkt. De aanbestedende dienst die de EG-keuringsverklaring afgeeft of heeft afgegeven, dient de Minister de gegevens van het spoorvoertuig die op grond van de TSI's in het register van rollend materieel moeten worden opgenomen, te verstrekken. De Minister kan met behulp van de verstrekte gegevens het register van rollend materieel jaarlijks bijwerken.

ProRail B.V. dient op grond van de te wijzigen beheerconcessie voor hoofdspoorweginfrastructuur een register van infrastructuurvoorzieningen te houden. Zij dient in het bovenbedoelde register de gegevens op te nemen die daarin op grond van de TSI's moeten worden opgenomen.

6. Overgangsrecht

Artikel VI van het onderhavige besluit bevat een voorziening van overgangsrecht. De nieuwe voorschriften voor de inhoud van het inzetcertificaat zouden zonder voorziening van overgangsrecht ook van toepassing zijn op de inzetcertificaten die de Minister voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit heeft verleend. Dit zou betekenen dat de bovenbedoelde inzetcertificaten op het tijdstip van inwerkingtreding moeten zijn aangepast, hetgeen om uitvoeringstechnische redenen ongewenst is.

De Minister moet op basis van artikel VI, eerste lid, de bovenbedoelde inzetcertificaten ambtshalve binnen drie jaren in overeenstemming brengen met de nieuwe eisen. Het betreft hier de eisen, bedoeld in artikel 28, vijfde en zesde lid, van het BKS, ten aanzien van de identificatiecode en twee daaraan te verbinden voorschriften.

De nieuwe inhoudelijke eisen gelden nog niet voor de bovenbedoelde inzetcertificaten zolang ze nog niet zijn aangepast. Het BKS zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van het onderhavige wijzigingsbesluit blijft ingevolge artikel VI, tweede lid, van toepassing op de bovenbedoelde inzetcertificaten tot het tijdstip dat de ambtshalve wijziging in werking is getreden. De toepassing van de nieuwe eisen aan de inhoud van het inzetcertificaat vindt met betrekking tot de bovenbedoelde inzetcertificaten voor het eerst plaats bij de ambtshalve wijziging van de inzetcertificaten.

De nieuwe inhoudelijke eisen voor het inzetcertificaat vloeien voort uit het gewijzigde artikel 14 van richtlijn 96/48/EG en artikel 14 van richtlijn 2001/16/EG. De gewijzigde artikelen, zie bijvoorbeeld het vierde en vijfde lid van die artikelen, bieden de mogelijkheid om ze slechts toe te passen op de toekomstige ingebruikneming van hoofdspoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen. Op basis van de gemaakte keuzen zijn de nieuwe inhoudelijke eisen voor het inzetcertificaat drie jaar na inwerkingtreding van het onderhavige wijzigingsbesluit van toepassing op alle inzetcertificaten.

Er is in het onderhavige wijzigingsbesluit geen voorziening van overgangsrecht opgenomen voor het veiligheidsattest. De Minister verleent op basis van artikel 32, eerste lid, van de Wet, een veiligheidsattest indien de spoorwegonderneming aantoont dat zij:

- a. bij het voorgenomen gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur kan voldoen aan de bij of krachtens hoofdstuk 3 van de Wet, gestelde voorschriften,
- b. met toepassing van een adequaat veiligheidszorgsysteem veilig gebruik kan maken van hoofdspoorweginfrastructuur.

De voor de inwerkingtreding van het onderhavige wijzigingsbesluit verleende veiligheidsattesten houden in dat de Minister de constatering, bedoeld in artikel 16, derde lid, van het Besluit BVVA, heeft gedaan.

7. Administratieve lasten

Het onderhavige besluit heeft voor wat betreft de implementatie van richtlijn 2004/49/EG geen gevolgen voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Hierbij dient te worden opgemerkt dat ProRail als enige infrastructuurbeheerder in Nederland niet tot het bedrijfsleven wordt gerekend. Met het Adviescollege toetsing administratieve lasten (hierna: ACTAL) is afgesproken dat ProRail buiten het domein van zijn toetsing valt. De administratieve lasten voor spoorwegondernemingen in verband met het veiligheidsattest komen overeen met die zoals die golden voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit. Er kan in dit verband worden gewezen op de artikelen 32, 33 en 35 van de Wet, op het Besluit BBVA zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit en op de Regeling veiligheidsattest hoofdspoorwegen.

Het onderhavige besluit heeft voor wat betreft de implementatie van richtlijn 2004/50/EG geen gevolgen voor de administratieve lasten voor de spoorwegondernemingen. De administratieve lasten in verband met de EG-keuringsverklaring, de toepassing van TSI's en de toestemming voor ingebruikneming van spoorvoertuigen komen overeen met de lasten zoals die golden voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit. Er kan in dit verband worden gewezen op de artikelen 8, 9, 36, 37, 45 en 47 van de Wet en op het BKS zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit. De spoorwegondernemingen brengen thans zonder daartoe strekkende wettelijke verplichting een identificatiecode aan op hun spoorvoertuigen.

Het onderhavige besluit heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten voor de burger.

Het onderhavige besluit is gezien het bovenstaande niet aan ACTAL ter toetsing voorgelegd.

8. Financiële gevolgen voor het bedrijfsleven en de Rijksbegroting

Het onderhavige wijzigingsbesluit heeft op zich geen financiële gevolgen voor het bedrijfsleven en leidt derhalve niet tot extra nalevingskosten voor de betrokken spoorwegondernemingen. De kosten voor het bedrijfsleven komen overeen met de kosten zoals die golden voor de inwerkingtreding van dit besluit. De in het onderhavige wijzigingsbesluit opgenomen normering vloeit rechtstreeks voort uit richtlijnen 2004/49/EG en richtlijn 2004/50/EG en bevat geen voorschriften die verder gaan dan op grond van die richtlijnen is voorgeschreven. Het onderhavige wijzigingsbesluit bevat immers een beleidsneutrale implementatie van het Tweede Spoorpakket.

De financiële gevolgen voor spoorwegondernemingen gaan niet verder dan op grond van de Europese regelgeving vereist is, met uitzondering van de geldigheidsduur van het veiligheidsattest. Ingevolge artikel 33, eerste lid, van de Wet, heeft het veiligheidsattest een geldigheidsduur van drie jaar. Op basis van richtlijn 2004/49/EG kan het veiligheidsattest ten hoogste vijf jaar geldig zijn. De termijn van drie jaar voor de geldigheidsduur van het veiligheidsattest zal bij de eerstvolgende wijziging van de Wet worden gewijzigd in vijf jaar. Er is na de vorenbedoelde wijziging van de Wet geen sprake meer van zogenaamde nationale koppen bij de toepassing van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijnen.

Het onderhavige wijzigingsbesluit heeft op zich geen gevolgen voor de Rijksbegroting.

ProRail B.V. en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben afgesproken dat met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige besluit de procedure van de EG-keuringsverklaring ook op hoofdspoorweginfrastructuur wordt toegepast. ProRail B.V. zal wel vanwege de keuring van hoofdspoorweginfrastructuur een hogere subsidie voor beheer en instandhouding aanvragen.

II ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I (Wijziging Besluit BBVA)

Onderdeel B (artikel 6)

De wijziging van artikel 6 vloeit voort uit de wijziging die artikel 29 van richtlijn 2004/49/EG aanbrengt in artikel 8 van richtlijn 95/18/EG. Hiermee wordt de eis van beroepsbekwaamheid, die geldt om een bedrijfsvergunning te verkrijgen, teruggebracht tot de eis van een adequate bestuurlijke organisatie van de spoorwegonderneming. De gedachte hierachter is, dat de beroepsbekwaamheid uitgebreid aan de orde komt in richtlijn 2004/49/EG.

Onderdeel C (artikel 15)

Artikel 15, dat een verplichting behelsde voor de spoorwegonderneming om een functionaris aan te stellen die binnen de onderneming de verantwoordelijkheid draagt voor het veiligheidszorgsysteem kan komen te vervallen. Naast de uitgebreide eisen die richtlijn 2004/49/EG aan het veiligheidszorgsysteem stelt, is er geen noodzaak voor een dergelijke specifieke eis en kan het aan de spoorwegonderneming worden overgelaten al dan niet een dergelijke functionaris aan te stellen.

Onderdeel D (artikelen 16 en 16a)

Ingevolge artikel 35 van de Wet worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels gegeven over de uitvoering van hoofdstuk 3, paragraaf 3, van de Wet.

Op basis van artikel 16, tweede lid, van het Besluit BBVA worden bij ministeriële regeling voor het veiligheidszorgsysteem geen andere eisen vastgesteld dan die in bijlage III van richtlijn 2004/49/EG zijn opgenomen.

Artikel 16a maakt onderscheid tussen spoorwegondernemingen die voor het eerst in Nederland actief zijn geworden en spoorwegondernemingen die voor het eerst in een andere lidstaat van de EU actief zijn geworden. De Minister toetst daadwerkelijk het veiligheidszorg-

systeem voor de eerstbedoelde categorie van spoorwegondernemingen. Het daadwerkelijke onderzoek van het veiligheidszorgsysteem door de andere categorie van spoorwegondernemingen geschiedt door de nationale veiligheidsinstanties in de lidstaten van de EU waarin ze voor het eerst actief zijn geworden. De Minister neemt de goedkeuring van het veiligheidszorgsysteem door de nationale veiligheidsinstantie in een andere lidstaat van de EU over.

Het veiligheidszorgsysteem dat de Minister daadwerkelijk heeft onderzocht, moet op basis van artikel 16a, eerste lid, onderdeel a, blijven voldoen aan de eisen voor het veiligheidszorgsysteem. De spoorwegonderneming maakt ingevolge artikel 16a, eerste lid, onderdeel c, melding van wijzigingen die redelijkerwijs gevolgen kunnen hebben voor het afgegeven veiligheidsattest of voor de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften. Het laatstbedoelde voorschrift vloeit voort uit artikel 9, vijfde lid, tweede alinea, van richtlijn 2004/49/EG.

De spoorwegondernemingen waarvan het veiligheidszorgsysteem door de nationale veiligheidsinstantie in een andere lidstaat van de EU is gecertificeerd dienen te blijven beschikken over een geldige certificering van hun veiligheidszorgsysteem. Het laatstbedoelde voorschrift vloeit eveneens voort uit artikel 9, vijfde lid, tweede alinea, van de richtlijn 2004/49/EG. De nationale veiligheidsinstanties dienen op basis van artikel 10, zesde lid, van richtlijn 2004/49/EG het Bureau te informeren over de veiligheids certificaten die zijn afgegeven, vernieuwd, gewijzigd of ingetrokken. De Minister kan bij het Bureau nagaan of het veiligheidszorgsysteem van de bovenbedoelde spoorwegondernemingen nog steeds voorzien is van een geldige certificering.

De houder van een veiligheidsattest dient binnen een jaar na de afgifte daarvan gebruik te maken van hoofdspoorweginfrastructuur. De bovenbedoelde bepalingen vloeien voort uit 10, vijfde lid, vijfde alinea, van richtlijn 2004/49/EG.

Onderdeel E (artikel 17a)

De Minister kan op basis van artikel 33, vijfde lid, van de Wet, een veiligheidsattest schorsen of intrekken wegens handelen van de spoorwegonderneming in strijd met hoofdstuk 3, paragraaf 3, van de Wet. Ingevolge artikel 35 van de Wet worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels gegeven over de uitvoering van hoofdstuk 3, paragraaf 3, van de Wet, waaronder regels ten aanzien van de schorsing en intrekking van een veiligheidsattest. De Minister moet op basis van artikel 17a het veiligheidsattest intrekken indien de houder van het veiligheidsattest niet meer voldoet aan de ingevolge artikel 16a, eerste lid, onderdelen a en b, en tweede lid, onderdelen a en b, aan het veiligheidsattest verbonden voorschriften. Artikel 17a is ontleend aan artikel 9, vijfde lid, vierde en vijfde alinea, van richtlijn 2004/49/EG.

Onderdeel F (artikel 18)

De wijziging van artikel 18 vloeit in de eerste plaats voort uit het feit dat het nieuwe artikel 17a van het Besluit BBVA regels bevat met betrekking tot de intrekking van het veiligheidsattest.

De wijziging van artikel 18 vloeit in de tweede plaats voort uit het feit dat de delegatiegrondslag voor regels met betrekking tot het veiligheidszorgsysteem niet meer in artikel 18 maar in artikel 16, eerste lid, van het Besluit BBVA, is opgenomen.

Onderdeel G (artikel 19)

Een Spoorwegonderneming waarvan het veiligheidszorgsysteem in Nederland is gecertificeerd dient jaarlijks voor 30 juni een jaarverslag met betrekking tot spoorveiligheid op te stellen over het voorafgaande kalenderjaar en dat aan de Minister te zenden. De spoorwegonderneming waarvan het veiligheidszorgsysteem in een andere lidstaat van de EU is gecertificeerd dient het jaarverslag aan de veiligheidsinstantie in die lidstaat te zenden. Artikel 19 is ontleend aan artikel 9, vierde lid, van richtlijn 2004/49/EG.

Onderdeel H (artikel 19a)

Artikel 92, eerste lid, van de Wet, ziet niet op richtlijn 2004/49/EG. In artikel 19a is derhalve een voorziening opgenomen als bedoeld in AR 343 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Artikel 16, tweede lid, en artikel 19, tweede lid, bevatten dynamische verwijzingen naar bepalingen van richtlijn 2004/49/EG.

Artikel II (Wijziging Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid)

Onderdeel A (artikel 1, eerste lid, onderdelen p en q)

In artikel 1, eerste lid, onderdeel p wordt voor de omschrijving van een spoorweg aangesloten bij het toepassingsgebied van richtlijn 2004/49/EG. Er is gebruik gemaakt van de mogelijkheid van artikel 2, tweede lid, van de bovenbedoelde richtlijn om metro, tram, lightrail en andere van het treinspoor gescheiden lokale personenvervoersdiensten uit te zonderen, door alleen hoofdspoorwegen onder de omschrijving van een spoorweg te laten vallen. De Spoorwegwet geeft in artikel 2 twee criteria waaraan spoorwegen moeten voldoen om als hoofdspoorweg te worden aangemerkt. Het eerste criterium koppelt een bestemming aan de spoorweg. De spoorwegen moeten uitsluitend of overwegend bestemd zijn voor, samengevat, bovenlokaal (openbaar) vervoer van personen en goederen. Volgens het tweede criterium dient de Staat rechthebbende te zijn ten aanzien van de spoorweg. De omschrijving van een ernstig geval in artikel 1, eerste lid, onderdeel q komt overeen met die in artikel 3, onderdeel I, van richtlijn 2004/49/EG.

Onderdeel B (artikel 2)

De spoorwegveiligheidsrichtlijn maakt geen uitzondering voor voorvallen waarbij militaire voertuigen zijn betrokken. Om die reden dient in artikel 2 een uitzondering te worden opgenomen ten aanzien van voorvallen in verband met een spoorweg.

Onderdeel C (artikel 8a)

Het eerste lid van artikel 8a bevat de verplichting voor de Onderzoeksraad om een onderzoek in te stellen naar een ernstig ongeval in verband met een spoorweg. De onderzoeksplicht van de Onderzoeksraad beperkt zich op basis van artikel 1, onderdeel q en artikel 8a, eerste lid, tot botsingen tussen treinen. De onderzoeksplicht van de Onderzoeksraad geldt dus niet voor botsingen tussen bijvoorbeeld een trein en wegvoertuig. De wettelijke grondslag hiervoor is gelegen in artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid.

Het tweede lid van artikel 8a voorziet in de verplichting uit artikel 22, eerste lid, van richtlijn 2004/49, om te regelen dat afspraken worden gemaakt ten aanzien van het onderzoek indien niet kan worden vastgesteld in welke lidstaat het ernstig ongeval in verband met een spoorweg

heeft plaatsgevonden, dan wel het ongeval heeft plaatsgevonden op of vlakbij een grensinstallatie. Artikel 5, tweede lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, geeft hiervoor de wettelijk grondslag.

Onderdeel D (artikel 9)

De plicht tot melding aan de Onderzoeksraad voor veiligheid strekt zich ingevolge artikel 9, eerste lid, onderdeel g, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid ook uit tot voorvallen op railwegen voor trams, metro, of lightrail.

Onderdeel E (artikel 13)

De wijziging van artikel 13 vloeit voort uit artikel 24, tweede lid, van richtlijn 2004/49/EG. De Onderzoeksraad zendt op basis van de te wijzigen Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid een kopie van het eindrapport aan het Bureau.

Artikel III (Wijziging BKS)

Onderdeel A (artikel 26)

Artikel 38, eerste lid, onderdeel b, van de Wet, geeft de wettelijke grondslag voor de regeling met de betrekking tot de EG-keuringsverklaring. Ingevolge het bovenbedoelde artikel worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels of nadere regels gesteld over de afgifte, de vorm en de inhoud van de EG-keuringsverklaring. In het nieuwe derde tot en met zesde lid is de regeling met betrekking tot de verbetering of vernieuwing van bestaande spoorvoertuigen neergelegd. Op basis van het nieuwe zevende lid gelden de in paragrafen 2 en 3 van de RKS opgenomen keuringseisen voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring als op richtlijn 2001/16/EG gebaseerde TSI's. De gelijkstelling vloeit voort uit het feit dat er op die terreinen geen sprake is van vastgestelde TSI's. Het betreft hier dus nationale eisen die gelden bij ontstentenis van TSI's.

Ingevolge artikel 26 achtste lid, gelden de in paragraaf 3a van de RKS opgenomen eisen ter uitvoering van TSI's voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring als op richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk richtlijn 2001/16/EG gebaseerde TSI's. De gelijkstelling vloeit uit het feit dat de TSI's verwijzen naar nationale voorschriften. Het betreft hier dus nationale voorschriften ter uitvoering van TSI's.

De gelijkstelling op basis van artikel 26, zevende en achtste lid, van de RKS houdt in dat bij de procedure van de EG-keuring ook toetsing dient plaats te vinden aan de desbetreffende nationale voorschriften.

De aanbestedende dienst die een EG-keuringsverklaring heeft afgegeven, dient op basis van het negende lid aan de Minister de vereiste gegevens te verstrekken die hij nodig heeft om jaarlijks een register voor rollend materieel op te maken.

Onderdeel B (artikel 28)

In artikel 28, tweede lid is een omschrijving van de houder van een spoorvoertuig opgenomen, die vrijwel overeenkomt met die in artikel 47 van de Wet.

Het door de Minister te houden voertuigregister zal gezien het in het onderhavige besluit opgenomen overgangsrecht met betrekking tot de inzetcertificaten gaandeweg worden gevuld. De Minister zal na de inwerkingtreding van het onderhavige besluit bij de verlening of wijziging van het inzetcertificaat aan het desbetreffende spoorvoertuig een identificatiecode toekennen, die op het spoorvoertuig moet worden

aangebracht en in het nationaal voertuigregister moet worden opgenomen. Op basis van artikel 28, zesde lid, onderdeel b, dient de houder van het inzetcertificaat ervoor zorg te dragen dat de spoorvoertuigen worden geëxploiteerd en onderhouden conform de essentiële eisen van de interoperabiliteitsrichtlijnen. De houder dient op basis van artikel 47 van de Wet, ervoor zorg te dragen dat de spoorvoertuigen en de bijbehorende onderdelen blijven voldoen aan de goedkeuringseisen.

De verplichting om aan de Minister mededeling te doen van de wijziging van de eigenaar of houder van het spoorvoertuig berust op basis van artikel 28, zesde lid, onderdeel c, op de houder van het inzetcertificaat en op basis van artikel 45, onderdeel c, van de Wet, op degene die het spoorvoertuig gebruikt. Het is bijvoorbeeld in het geval van een geleasd spoorvoertuig mogelijk dat de houder van het inzetcertificaat niet de spoorwegonderneming is die het spoorvoertuig gebruikt.

In het voorstel van het Europees Spoorwegagentschap voor geharmoniseerde specificaties voor het nationale voertuigregister (IU-REG-060727 van 27 juli 2006), volgens het nieuwe artikel 14, vijfde lid, van de richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG, wordt de houder aangemerkt als degene die vanwege de op hem rustende verantwoordelijkheden, beschreven in onder meer de TSI's Exploitatie en Verkeersleiding en Goederenwagens onder de richtlijn 2001/16/EG, als zodanig in het register is ingeschreven. Dit als uitwerking van «eigenaar of lessee» in dit artikel. De eigenaar in formele zin worden geen verantwoordelijkheden verbonden. Het voorstel voorziet daarom dat hij alleen nog in het register wordt vermeld als hij daar zelf om verzoekt. Het voorstel van het Agentschap zal uitmonden in een Verordening van de Europese Commissie. Bij de praktische uitwerking van het register zal met deze ontwikkeling rekening worden gehouden.

Artikel IV (Wijziging BSWI)

Onderdeel A (artikel 6)

Op basis van artikel 6 van het BSWI gelden bij de afgifte van het goedkeuringscertificaat, bedoeld in bijlage G van het COTIF, voor de ingebruikneming van nieuwe hoofdspoorweginfrastructuur dezelfde technische eisen als gelden voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring. Artikel 6 is aangepast aan de inwerkingtreding van het op 3 juni 1999 te Vilnius tot stand gekomen Protocol 1999 inzake de herziening van het Verdrag betreffende het Internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 (Trb. 2000, 70). Het bovenbedoelde protocol is op 1 juli 2006 in werking getreden. Op basis van het gewijzigde COTIF worden goedkeuringscertificaten als bedoeld in bijlage G van dat verdrag, verstrekt. Ingevolge artikel 8, eerste lid, van de Wet, dient voor hoofdspoorweginfrastructuur waarover een internationaal verkeer plaatsvindt een bovenbedoeld goedkeuringscertificaat te zijn afgegeven. (Kamerstukken II 2000/01, 27 482, nr. 3, blz. 36). Het goedkeuringscertificaat als bedoeld in bijlage G van het COTIF, wordt ingevolge artikel 93, eerste lid, van de Wet, afgegeven door een door de Minister aangewezen keuringsinstantie. Het COTIF bevat nog geen uniforme technische voorschriften die de aangewezen keuringsinstantie kan gebruiken bij de verlening van het goedkeuringscertificaat. Op basis van artikel 8 § 2 van het COTIF gelden derhalve nationale voorschriften. Aangezien het bovenbedoelde protocol nog niet in werking was getreden was hieraan in de Nederlandse spoorwegwetgeving nog geen invulling gegeven. In artikel 6 is neergelegd dat voor de afgifte van het goedkeuringscertificaat dezelfde technische eisen gelden als voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring. De gecontracteerde keuringsinstantie voegt bij de conformiteitsverklaring tevens een goedkeuringscertificaat als bedoeld in bijlage G van het COTIF.

Onderdeel B (artikel 14)

Artikel 14 bevat voor herstellende spoorweginfrastructuur eenzelfde regeling voor de afgifte van het goedkeuringscertificaat, bedoeld in bijlage G van het COTIF, als geldt voor de ingebruikneming van nieuwe spoorweginfrastructuur.

Onderdeel C (artikel 19)

Artikel 12, eerste lid, van de Wet, geeft de wettelijke grondslag voor de regeling met de betrekking tot de EG-keuringsverklaring. Ingevolge het bovenbedoelde artikel worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels over ondermeer de afgifte, de vorm en de inhoud van de EG-keuringsverklaring. In het nieuwe derde tot en met zesde lid is de regeling met betrekking tot de verbetering of vernieuwing van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur neergelegd. Op basis van het nieuwe zevende lid gelden de in de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur opgenomen eisen op andere terreinen dan seingeving en besturing voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring als TSI's ingevolge richtlijn 2001/16/EG. De gelijkstelling vloeit voort uit het feit dat er op de door die eisen bestreken terreinen geen sprake is van vastgestelde TSI's. Het betreft hier dus nationale eisen die gelden bij ontstentenis van TSI's.

Ingevolge het nieuwe achtste lid geldende de in de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur opgenomen eisen op het terrein van seingeving en besturing voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring als TSI's ingevolge richtlijn 96/48/EG en richtlijn 2001/16/EG. De gelijkstelling vloeit voort uit het feit dat de TSI's voor het subsysteem seingeving en besturing verwijzen naar nationale voorschriften. Het betreft hier dus nationale voorschriften ter uitvoering van TSI's.

Op basis van het nieuwe negende lid gelden de in de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur opgenomen eisen ter uitvoering van de TSI's voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring als op richtlijn 96/48/EG onderscheidenlijk op richtlijn 2001/16/EG gebaseerde TSI's.

De gelijkstelling houdt in dat bij de procedure van de EG-keuring ook toetsing dient plaats te vinden aan de desbetreffende nationale voorschriften.

Artikel V

In artikel 21 van het Besluit spoorverkeer werd verwezen naar een bijlage van de niet bestaande Seinregeling hoofdspoorwegen. Artikel V neemt deze misslag weg.

Artikel VI

Het bovenbedoelde artikel bevat de voorziening van overgangsrecht. Er wordt voor een nadere toelichting verwezen naar hoofdstuk 6 van het algemeen deel van de nota van toelichting.

Artikel VII

De grondslag voor de Regeling veiligheidsattest hoofdspoorwegen is niet meer in artikel 18 maar in artikel 16, eerste en tweede lid, van het Besluit BVVA, opgenomen.

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

Transponeringstabel richtlijn 2004/49/EG

| Bepalingen in richtlijn 2004/49/EG | Nationale bepalingen |
|---------------------------------------|--|
| Artikel 1 | Doelbepaling richtlijn, behoeft naar zijn aard geen implementatie. |
| Artikel 2 | Bepaling is gezien de artikelen 2 en 32 van de Spoorwegwet reeds geïmplementeerd |
| Artikel 3 | Artikel 1, onderdelen p en q van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid |
| Artikel 4 | Bepaling is gezien de artikelen 16, 17, 32 en 35 van Spoorwegwet reeds geïmplementeerd |
| Artikel 5, bijlage I artikelen 6 en 7 | Uitvoeringsbepalingen, behoeven naar hun aard geen implementatie |
| Artikel 8, lid 1 | Bepaling is gezien Regeling veiligheidsattest hoofdspoorwegen reeds geïmplementeerd |
| Artikel 8, lid 2, bijlage II | Feitelijk handelen lidstaten, behoeft geen implementatie |
| Artikel 8, lid 3 tot en met 7 | Uitvoeringsbepalingen, behoeven naar hun aard geen implementatie |
| Artikel 9, lid 1 en 2, | Artikel 16, tweede lid, van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen |
| Artikel 9, lid 3 | Artikel 7 van de Beheerconcessie Hoofdspoorweginfrastructuur |
| Artikel 9, lid 4 | Artikel 19 van het Besluit veiligheidsattest en bedrijfsvergunning hoofdspoorwegen en artikel 18 van de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur |
| Artikel 10, lid 1 tot en met 4, | Artikel 16, eerste, derde en bijlage IV vierde lid, van Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen en artikel 1 van de Regeling veiligheidsattest hoofdspoorwegen |
| Artikel 10, lid 5, eerste | Bepaling is gezien artikel 33, en derde alinea lid 1, van de Spoorwegwet, reeds Geïmplementeerd |
| Artikel 10, lid 5, tweede, vierde en | Artikel 16a van het Besluit vijfde alinea bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen |
| Artikel 11 | Artikel 7 van de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur |
| Artikel 12, lid 1 | Bepaling is gezien artikel 32, lid 2, van de Spoorwegwet, reeds geïmplementeerd |
| Artikel 12, lid 2 en 3 | Feitelijk handelen Minister van Verkeer en Waterstaat, behoeft geen implementatie |
| Artikel 13, lid 1 en 2 | Behoeft gezien artikel 16 van het Besluit veiligheidsattest en bedrijfsvergunning hoofdspoorwegen geen implementatie |
| Artikel 13, lid 3 | Bepaling is gezien artikel 35 van de Wet bescherming persoonsgegevens en artikel 41 van het Besluit spoorwegpersoneel reeds geïmplementeerd |
| Artikel 13, lid 4 | Bepaling is gezien artikel 33, lid 2, van de Spoorwegwet en artikel 13 van de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur reeds geïmplementeerd |
| Artikel 14 | Bepaling is gezien artikel 36, van de Spoorwegwet, artikel 4:13 van de Algemene wet bestuursrecht reeds geïmplementeerd |
| Artikel 15 | Uitvoeringsbepaling, behoeft naar zijn aard geen implementatie. |
| Artikel 16 | Bepaling is gezien de artikelen 16, 32, 36, lid 4 van de Spoorwegwet, reeds geïmplementeerd |
| Artikel 17 | Bepaling is gezien de artikelen 69, 75 tot en met 77, van de Spoorwegwet en de artikelen 3:46 en 4:13 en 8:7 van Algemene wet bestuursrecht reeds geïmplementeerd |
| Artikel 18 | Bepaling behoeft geen implementatie, feitelijk handelen Minister van Verkeer en Waterstaat |
| Artikelen 19 tot en met 22 | Artikel 8a van het Besluit 22 Onderzoeksraad voor veiligheid |
| Artikel 23, bijlage V | Artikel 17a, eerste lid, van Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid |
| Artikel 24, eerste lid | Artikel 8a van de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid |
| Artikel 24, tweede lid | Artikel 13 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid en artikel 17a, tweede lid en derde lid, van de Regeling onderzoeksraad voor veiligheid |
| Artikel 25 | Bepaling is gezien artikel 61 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid reeds geïmplementeerd |
| Artikelen 26 tot en met 28 | Uitvoeringsbepalingen, behoeven naar hun aard geen verdere implementatie |
| Artikel 29 | Artikel 6 van het Besluit veiligheidsattest en bedrijfsvergunning hoofdspoorwegen |

| Bepalingen in richtlijn 2004/49/EG | Nationale bepalingen |
|------------------------------------|--|
| Artikel 30 | Bepaling citeertitel, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikel 31 | Uitvoeringsbepaling, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikel 32 | Bepaling is gezien de artikelen 75 tot en met 89 van de Spoorwegwet en artikel 1 van de Wet op de economische delicten reeds geïmplementeerd |
| Artikel 33 | Uitvoeringsbepaling, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikel 34 | Inwerkingtredingsbepaling, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikel 35 | Bepaling betreffende de geadresseerden, behoeft naar zijn aard geen implementatie |

Transponeringstabel richtlijn 2004/50/EG

| Bepalingen in richtlijn 2004/50/EG | Nationale bepalingen |
|------------------------------------|---|
| Artikel 1, lid 1 | Doelbepaling richtlijn 96/48/EG, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikel 1, lid 2 | Artikel 26, lid 3 en 4 van het Besluit keuring spoorvoertuigen en artikel 19 lid 3 en 4, van het Besluit spoorweginfrastructuur |
| Artikel 1, lid 3 | Schrappen uitvoeringsbepaling, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikel 1, lid 4 en 5 | Uitvoeringsbepalingen, behoeven naar hun aard geen implementatie |
| Artikel 1, lid 6 | Bepaling is gezien artikel 92, lid 2, van de Spoorwegwet reeds geïmplementeerd |
| Artikel 1, lid 7 | Bepaling is gezien de artikelen 8 en 36 van de Spoorwegwet reeds Geïmplementeerd |
| Artikel 1, lid 8 | Bepaling is gezien de artikelen 10 en 39 van de Spoorwegwet reeds geïmplementeerd |
| Artikel 1, lid 9 | Uitvoeringsbepaling, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikel 1, lid 10 | Artikelen 26, lid 5,6 en 9 28, lid 2 en 6 van het Besluit keuring spoorvoertuigen, artikel 19, lid 5 en 6, van het Besluit spoorweginfrastructuur en artikel 3 van de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur |
| Artikel 1, lid 11 | Bepaling is gezien de artikelen 8 en 36 van de Spoorwegwet reeds geïmplementeerd |
| Artikel 1, lid 12 | Artikel 26, lid 7, van het Besluit keuring spoorvoertuigen en artikel 19, lid 7, van het Besluit Spoorweginfrastructuur |
| Artikel 1, lid 13 | Uitvoeringsbepaling, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikel 1, lid 14 | Bepaling is gezien de artikelen 8 en 36 van de Spoorwegwet, reeds geïmplementeerd |
| Artikel 1, lid 15 tot en met 17 | Uitvoeringsbepalingen, behoeven naar hun aard geen implementatie |
| Artikel 1, lid 18 | Artikel 26, lid 9, van het Besluit keuring spoorvoertuigen en artikel 7 van de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur |
| Artikel 1, lid 19 en 20 | Bepalingen zijn gezien de artikelen 8 en 36 van de Spoorwegwet reeds geïmplementeerd |
| Artikel 1, lid 21 | Bepaling is gezien de de artikelen 9 en 37 van de Spoorwegwet reeds geïmplementeerd |
| Artikel 1, lid 22 | Bepaling is gezien artikel 93, van de Spoorwegwet, reeds geïmplementeerd |
| Artikel 2, lid 1 | Bepaling citeertitel, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikel 2, lid 2 | Uitvoeringsbepaling, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikel 2, lid 3 | Artikel 26, lid 3 en 4 van het Besluit keuring Spoorvoertuigen en artikel 19 lid 3 en 4 van het Besluit spoorweginfrastructuur |
| Artikel 2, lid 4 en 5 | Uitvoeringsbepalingen, behoeven naar hun aard geen implementatie |
| Artikel 2, lid 6 | Bepaling is gezien artikel 92, tweede lid, van de Spoorwegwet reeds Geïmplementeerd |
| Artikel 2, lid 7 | Bepaling is gezien de artikelen 10 en 39 van de Spoorwegwet reeds geïmplementeerd |
| Artikel 2, lid 8 | Uitvoeringsbepaling, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikel 2, lid 9 | Artikelen 26, lid 5, 6 en 9 28, lid 2 en 6 van het Besluit keuring Spoorvoertuigen, artikel 19, lid 5 en 6 van het Besluit spoorweginfrastructuur |
| Artikel 2, lid 10 | Artikel 26, lid 7 van het Besluit keuring Spoorvoertuigen en artikel 19, lid 7 van het Besluit spoorweginfrastructuur |
| Artikel 2, lid 11 tot en met 15 | Uitvoeringsbepalingen, behoeven naar hun aard geen implementatie |
| Artikel 2, lid 16 | Feitelijk handelen Minister van Verkeer en Waterstaat, behoeft geen implementatie |
| Artikel 2, lid 17 | Uitvoeringsbepaling, behoeft geen implementatie |
| Artikel 2, lid 18 | Bepaling is gezien de artikelen 8 en 36 van de Spoorwegwet reeds geïmplementeerd |
| Artikel 2, lid 19 | Bepaling is gezien de artikelen 9 en 37 van de Spoorwegwet geïmplementeerd |

| Bepalingen in richtlijn 2004/50/EG | Nationale bepalingen |
|------------------------------------|---|
| Artikel 2, lid 20 | Bepaling is gezien artikel 93 van de Spoorwegwet reeds geïmplementeerd |
| Artikel 2, lid 21 | Schrappen uitvoeringsbepaling, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikelen 3 en 4 | Uitvoeringsbepalingen, behoeven naar hun aard geen implementatie |
| Artikel 5 | Inwerkingtredingsbepaling, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
| Artikel 6 | Bepaling betreffende de geadresseerden, behoeft naar zijn aard geen implementatie |
