
661

Besluit van 3 december 2004, houdende nadere regels over de bedrijfsvergunning en het veiligheidsattest voor spoorwegondernemingen die gebruikmaken van hoofdspoorwegen (Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen)

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 16 september 2003, nr. HDJZ/S&W/2003-1879, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 95/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (PbEG L 143), artikel 32 van richtlijn nr. 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (PbEG L 75) en de artikelen 28, tweede lid, 31, 35 en 55, tweede lid, van de Spoorwegwet;

De Raad van State gehoord (advies van 19 december 2003, nr. W09.03.0391/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 november 2004, nr. HDJZ/S&W/2004-2883, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Artikel 1

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

HOOFDSTUK 2. BEDRIJFSVERGUNNING

§ 1. Algemeen

Artikel 2

De bedrijfsvergunning, bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de wet, wordt op naam van de spoorwegonderneming gesteld, met vermelding van de namen van de deelnemende natuurlijke personen dan wel rechtspersonen.

§ 2. Goede naam

Artikel 3

Een spoorwegonderneming bezit een goede naam als bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de wet, indien:

- a. jegens haar in de voorafgaande vijf jaar geen onherroepelijk faillissement is uitgesproken,
- b. zij in de voorafgaande vijf jaar, al dan niet met toepassing van artikel 51 van het Wetboek van Strafrecht, niet onherroepelijk is veroordeeld wegens het herhaaldelijk of ernstig overtreden van:
 - 1°. het bepaalde bij of krachtens artikel 4:3, 5:15, vijfde en zesde lid, of 8:3 van de Arbeidstijdenwet, of artikel 3.2:1, derde lid, of 3.2:2, derde lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer,
 - 2°. artikel 32 van de Arbeidsomstandighedenwet 1998,
 - 3°. de artikelen 9, vierde lid, 11, eerste lid, 14, tweede lid, 17, tweede lid, 32, 44, eerste en tweede lid, 45 tot en met 47, 48, eerste, tweede en derde lid, 50 of 51 van de Douanewet,
 - 4°. de artikelen 14 en 69, tweede lid, van het Communautair douane-wetboek, en
- c. tegen haar in de voorafgaande vijf jaar geen onherroepelijk vonnis is gewezen wegens het herhaaldelijk of ernstig niet nakomen van verplichtingen die voortvloeien uit door haar gesloten arbeidsovereenkomsten of overeenkomsten van opdracht tot het verrichten van arbeid.

Artikel 4

1. Op een bestuurder van een spoorwegonderneming is artikel 3 van overeenkomstige toepassing.
2. Indien natuurlijke personen dan wel rechtspersonen gezamenlijk als spoorwegonderneming optreden, voldoet ieder van de natuurlijke personen en ieder van de bestuurders van de rechtspersonen aan het vereiste van goede naam.
3. Indien de permanente en daadwerkelijke leiding door een ander dan de natuurlijke persoon als bedoeld in artikel 2, dan wel door een ander dan de in het eerste lid genoemde bestuurder wordt verricht, is artikel 3 op die ander van overeenkomstige toepassing.

§ 3. Financiële draagkracht

Artikel 5

Voor financiële draagkracht als bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de wet is vereist dat:

- a. de financiële positie van de spoorwegonderneming toereikend is om ten minste gedurende een jaar te voldoen aan haar bestaande en toekomstige verplichtingen die voortvloeien uit de huidige dan wel de voorgenomen bedrijfsvoering, en

b. de spoorwegonderneming geen aanzienlijke achterstallige bedragen is verschuldigd ter zake van opgelegde aanslagen aan belastingen of sociale premies in verband met de activiteit van de onderneming.

§ 4. Beroepsbekwaamheid

Artikel 6

Voor beroepsbekwaamheid als bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de wet is vereist dat:

- a. de spoorwegonderneming door de bestuurlijke organisatie, personele bezetting en materiële uitrusting een veilige en betrouwbare deelname aan het spoorverkeer waarborgt, en
- b. de spoorwegonderneming inzicht heeft in de aard en de eigenschappen van het spoorverkeer en de beheersing van de veilige deelname aan dat verkeer.

§ 5. Verzekeringsplicht

Artikel 7

1. Een spoorwegonderneming voldoet aan de uit artikel 55 van de wet voortvloeiende verzekeringsplicht indien zij de uit de wettelijke aansprakelijkheid voortvloeiende financiële risico's heeft gedekt door middel van een verzekering die Nederland als dekkinggebied heeft en een dekkingbedrag heeft van ten minste € 10.000.000 per gebeurtenis.

2. Aan de bedrijfsvergunning wordt het voorschrift verbonden dat indien de spoorwegonderneming ook spoorvervoer buiten Nederland wil verrichten, zij zich voor de betreffende landen aanvullend moet verzekeren.

§ 6. Beperkte bedrijfsvergunning

Artikel 8

1. De soorten van gebruik van de hoofdspoorweg, bedoeld in artikel 28, tweede lid, van de wet waarvoor Onze Minister de vereisten van goede naam en financiële draagkracht buiten toepassing kan laten, zijn:

- a. rangeerwerkzaamheden,
- b. het verrichten van eigen vervoer,
- c. deelnemen aan het spoorverkeer zonder vervoer te verrichten.

2. De soorten van gebruik van de hoofdspoorweg, bedoeld in artikel 28, tweede lid, van de wet waarvoor Onze Minister de vereisten van goede naam, financiële draagkracht en beroepsbekwaamheid buiten toepassing kan laten, zijn:

- a. het ten behoeve van overgave- of stationsfaciliteiten berijden van de hoofdspoorweg, uitsluitend binnen de begrenzing van een spoorwegemplacement, als bedoeld in artikel 1, onderdeel e, van het Besluit spoorverkeer, of

- b. deelnemen aan het spoorverkeer met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van de hoofdspoorweg dat, ten behoeve van deze werkzaamheden, buiten dienst is gesteld.

3. Een spoorwegonderneming die louter activiteiten uitoefent als bedoeld in het tweede lid voldoet aan de uit artikel 55 van de wet voortvloeiende verzekeringsplicht indien zij de uit de wettelijke aansprakelijkheid voortvloeiende financiële risico's heeft gedekt door middel van een verzekering die Nederland als dekkinggebied heeft en een dekkingbedrag heeft van minimaal € 2.500.000 per gebeurtenis.

4. Artikel 7, tweede lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 9

Een aanvraag tot verlening van een bedrijfsvergunning bevat met het oog op het vereiste van goede naam:

- a. een verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens, welke verklaring niet ouder is dan twee maanden,
- b. een verklaring, afgegeven door de Kamer van Koophandel en niet ouder dan twee maanden, dat jegens de spoorwegonderneming of haar bestuurders in de aaneengesloten periode van vijf jaar voor de vergunningaanvraag geen onherroepelijk faillissement is uitgesproken.

Artikel 10

1. Een aanvraag tot verlening van een bedrijfsvergunning bevat met het oog op het vereiste van financiële draagkracht een document waarin de spoorwegonderneming gemotiveerd aangeeft waarom zij voldoet aan het vereiste van financiële draagkracht. Dit document dient gebaseerd te zijn op, en vergezeld te gaan van, gegevens over de financiële positie in het verleden en over de verwachte toekomstige financiële positie als gevolg van de voorgenomen bedrijfsvoering. Deze gegevens omvatten in ieder geval de jaarrekeningen van de onderneming van de drie afgelopen jaren alsmede een bedrijfs- of ondernemingsplan. Indien zich na de openbaarmaking van de meest recente jaarrekening relevante wijzigingen hebben voorgedaan, dan worden deze opgenomen in het document over de financiële positie. Indien de spoorwegonderneming geen volledige jaarrekeningen kan overleggen, legt zij de jaarbalansen over. Voorzover deze gegevens over de financiële positie in het verleden niet bestaan uit een jaarrekening die is opgesteld op basis van titel 9 van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek geven deze in ieder geval een gedetailleerd overzicht van:

- a. de activa, gespecificeerd naar de termijn van beschikbaarheid en naar de mate waarin deze activa ter zekerheid van aflossing van leningen of als zekerheid ten behoeve van garantiestellingen zijn gesteld,
- b. de passiva, waarbij de schulden zijn gespecificeerd naar de termijn van opeisbaarheid,
- c. niet uit de balans blijvende verplichtingen,
- d. bijzondere rechten van aandeelhouders of derden op het vermogen,
- e. relevante kosten, met inbegrip van kosten voor de aanschaf van en voorschotten op spoorvoertuigen, andere voertuigen, terreinen, gebouwen, installaties en rollend materieel.

2. De spoorwegonderneming doet het in het eerste lid bedoelde document, voorzover het toekomstgerichte informatie betreft, vergezeld gaan van een door een accountant opgesteld onderzoeksrapport bij de prognose. Dit betreft een accountant als bedoeld in artikel 393 van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek. Dit onderzoeksrapport dient tot stand te komen overeenkomstig algemeen aanvaarde richtlijnen met betrekking tot het onderzoek van toekomstgerichte informatie.

3. De jaarrekeningen en de jaarbalansen dienen voorzien te zijn van een accountantsverklaring omtrent de getrouwheid. Hiervoor kan worden volstaan met de oorspronkelijk afgegeven accountantsverklaringen.

4. De accountant voert een specifiek onderzoek uit teneinde na te gaan dat na de openbaarmaking van de meest recente jaarrekeningen tot aan het moment van een aanvraag van de vergunning zich geen relevante wijzigingen hebben voorgedaan. De rapportage betreffende dit onderzoek wordt bij het in het eerste lid bedoelde document gevoegd. Dit onderzoek dient te worden uitgevoerd overeenkomstig de algemeen aanvaarde

richtlijnen met betrekking tot opdrachten tot het verrichten van specifieke werkzaamheden met betrekking tot financiële informatie.

Artikel 11

Een aanvraag tot verlening van een bedrijfsvergunning bevat met het oog op het vereiste van beroepsbekwaamheid de gegevens, bedoeld in onderdeel II van de bijlage bij richtlijn 95/18/EG.

§ 8. Melding van wijzigingen

Artikel 12

1. Een spoorwegonderneming aan wie een bedrijfsvergunning is verleend, meldt Onze Minister zo spoedig mogelijk schriftelijk elke wijziging met betrekking tot goede naam, beroepsbekwaamheid en de verzekeringsplicht, ten aanzien waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen dat zij gevolgen heeft voor de verleende bedrijfsvergunning of de aan de vergunning verbonden beperkingen of voorschriften.

2. In elk geval meldt een spoorwegonderneming een wijziging van de naam van de onderneming of van een van de namen van de natuurlijke personen of rechtspersonen die gezamenlijk als spoorwegonderneming optreden.

§ 9. Periodieke toetsing van de vereisten van goede naam, beroepsbekwaamheid en van de verzekeringsplicht

Artikel 13

Onverminderd artikel 12, legt de spoorwegonderneming elke vijf jaar, gerekend vanaf de dag waarop de bedrijfsvergunning in werking is getreden, aan Onze Minister over:

- a. een verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens,
- b. een afschrift van de inschrijving bij de Kamer van Koophandel,
- c. een bewijs van dekking van de uit wettelijke aansprakelijkheid voortvloeiende financiële risico's, en
- d. een verklaring dat zij voldoet aan het vereiste van beroepsbekwaamheid, bedoeld in artikel 6.

§ 10. Overig

Artikel 14

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ten aanzien van de verlening, weigering, wijziging, schorsing of intrekking van een bedrijfsvergunning.

HOOFDSTUK 3. HET VEILIGHEIDSATTEST

Artikel 15

Aan het veiligheidsattest wordt het voorschrift verbonden dat de attesthouder een functionaris aanstelt die zorg draagt voor de implementatie, toepassing en instandhouding van een veiligheidszorgsysteem als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de wet.

Artikel 16

1. Aan het veiligheidsattest wordt het voorschrift verbonden dat de spoorwegonderneming een gedocumenteerde beschrijving van het veiligheidszorgsysteem maakt. Hierin worden de bedrijfsvoering en alle daartoe behorende processen en procedures beschreven.

2. Aan het veiligheidsattest wordt het voorschrift verbonden dat de spoorwegonderneming zorgdraagt voor actualisering van de gedocumenteerde beschrijving van het veiligheidszorgsysteem zodra zich relevante wijzigingen voordoen in de bedrijfsvoering en daartoe behorende processen en procedures.

Artikel 17

Onze Minister kan een proefattest als bedoeld in artikel 34 van de wet verlenen, indien de spoorwegonderneming aannemelijk maakt dat zij gedurende de geldigheidsduur van het proefattest op verantwoorde wijze gebruik kan maken van de hoofdspoorweg.

Artikel 18

Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld ten aanzien van:

- de verlening, weigering, wijziging, schorsing of intrekking van het veiligheidsattest en het proefattest;
- het veiligheidszorgsysteem.

Artikel 19

Aan het veiligheidsattest wordt het voorschrift verbonden dat de spoorwegonderneming een jaarverslag opstelt met betrekking tot de spoorwegveiligheid en dat na afloop van ieder kalenderjaar telkens voor 30 juni aan Onze Minister zendt. Het jaarverslag bevat in elk geval een evaluatie van de werking van het veiligheidszorgsysteem en een overzicht van naar aanleiding van de evaluatie in het veiligheidszorgsysteem aan te brengen verbeteringen.

HOOFDSTUK 4. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 20

Een voor de inwerkingtreding van dit besluit door een onafhankelijke certificerende instantie opgestelde verklaring dat een onderneming voldoet aan de Veiligheid Gezondheid Milieu Checklist Aannemers met Branchegerichte Toelichting Railinfrastructuur, wordt tot een door de Minister te bepalen tijdstip aangemerkt als een proefattest als bedoeld in artikel 34 van de wet met dien verstande dat dit proefattest uitsluitend geldt voor het deelnemen aan het spoorverkeer met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig, om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren, op een deel van de hoofdspoorweg dat buiten dienst is gesteld.

Artikel 21

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 22

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 11 januari 2005, nr. 7.

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen.

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

's-Gravenhage, 3 december 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *eenentwintigste* december 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

In deze algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld ten aanzien van de bedrijfsvergunning en het veiligheidsattest. De bedrijfsvergunning regelt de toegang tot het beroep van spoorweg-ondernemer. Het vergunningstelsel is op Europese regelgeving gebaseerd en is opgezet ten einde voorafgaande aan de start van de activiteiten op de hoofdspoorwegen te kunnen beoordelen of een spoorweg-onderneming naar behoren kan functioneren en aan de verplichtingen kan voldoen die zijn verbonden aan het verrichten van deze activiteiten.

Deze vergunning geeft op zich nog geen toegang tot de hoofdspoorwegen, maar is wel een noodzakelijke voorwaarde om hiervoor in aanmerking te kunnen komen. In de Spoorwegwet zijn ook andere voorwaarden voor de feitelijke toegang aangegeven: het bezit van een veiligheidsattest, het kunnen beschikken over toegelaten voertuigen en gekwalificeerd personeel, het bezit van een geldig inzetcertificaat en toegewezen capaciteit. Daarnaast is op grond van de Concessiewet personenvervoer per trein voor het openbaar personenvervoer per trein een concessie vereist, voorzover het hierbij niet gaat om internationaal vervoer dat wordt verricht door internationale samenwerkingsverbanden in de zin van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PbEG L 237).

Richtlijn nr. 95/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorweg-ondernemingen (PbEG L 143) stelt het vereiste dat een spoorweg-onderneming te allen tijde dient te voldoen aan de vereisten inzake goede naam, financiële draagkracht en beroepsbekwaamheid, alsmede dekking van haar wettelijke aansprakelijkheid.

Zowel de bedrijfsvergunning als het veiligheidsattest kennen veiligheidseisen. Het onderscheid zit in het feit dat de veiligheidseisen, en dan met name betreffende de beroepsbekwaamheid, in de bedrijfsvergunning vooral betrekking hebben op de organisatie van de spoorweg-onderneming, terwijl de veiligheidseisen in het veiligheidsattest verder gaan en meer zijn toegesneden op het veilig kunnen deelnemen aan het spoorverkeer in de praktijk.

De bedrijfsvergunning

Artikel 28 van de Spoorwegwet noemt vier vereisten waaraan voldaan moet worden om een bedrijfsvergunning te verkrijgen en te behouden. De vier vereisten zijn: het vereiste van goede naam, van financiële draagkracht, van beroepsbekwaamheid en de uit artikel 55 van de Spoorwegwet voortvloeiende verzekeringsplicht. De invulling van deze vereisten is niet zwaarder dan de invulling die door richtlijn 95/18/EG minimaal noodzakelijk wordt geacht.

Overgangsrecht

In artikel 118 van de wet is geregeld dat alle bestaande vergunningen met betrekking tot het verrichten van openbaar vervoer per trein verleend krachtens de Wet personenvervoer 2000 op termijn komen te vervallen dan wel worden vervangen door een nieuwe vergunning krachtens artikel 28 van de wet. De bestaande vergunningen en erkenningen geven recht op deze overgangsregeling, maar geven overigens geen aanspraak op een concessie of op capaciteit.

Op grond van de Spoorwegwet 1875 zijn reeds exploitatievergunningen aan spoorwegondernemingen verleend. De nieuwe Spoorwegwet regelt in artikel 119, eerste lid, dat houders van een dergelijke vergunning niet opnieuw een bedrijfsvergunning hoeven aan te vragen. Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van richtlijn 95/18/EG heeft wel een aantal aanvullende eisen neergelegd aan de vergunning. Mocht dat nodig zijn dan kan de Minister gebruik maken van zijn bevoegdheid alsnog voorschriften aan de vergunning te verbinden. Wanneer dat onvoldoende is kan de Minister op grond van artikel 29 de vergunning intrekken. In het tweede lid van artikel 119 is geregeld dat aanvragen voor een exploitatievergunning krachtens artikel 29a van de Spoorwegwet 1875 die ten tijde van de inwerking-treding van de nieuwe Spoorwegwet in behandeling zijn, worden aangemerkt als aanvragen om een bedrijfsvergunning krachtens artikel 28. Het is derhalve niet nodig opnieuw een vergunning aan te vragen.

Beperkte bedrijfsvergunning

Voor bepaalde soorten van gebruik van de hoofdspoorweg kunnen beperkte bedrijfsvergunningen worden afgegeven waarbij een of meerdere vereisten buiten toepassing worden gelaten. In richtlijn 95/18/EG is een vergunning verbonden aan een definitie van een spoorwegonderneming, waarin de voornaamste activiteit van die onderneming bestaat in het leveren van spoorwegvervoersdiensten voor goederen en/of reizigers. De Spoorwegwet hanteert in artikel 1, onder f een ruimere definitie van het begrip spoorwegonderneming en in dit opzicht zijn de Spoorwegwet en dit besluit dan ook ruimer dan de richtlijn. Dit besluit maakt het ook mogelijk bedrijfsvergunningen te verlenen aan spoorwegondernemingen wier voornaamste activiteit niet bestaat in het leveren van de genoemde diensten.

De beperkte bedrijfsvergunningen worden in twee categorieën uitgegeven: categorie A en categorie B. Aangezien het niet de bedoeling is om met bedrijfsactiviteiten op de beroepsvervoersmarkt te concurreren, zijn de vereisten van goede naam en financiële draagkracht voor beide soorten beperkte vergunningen niet relevant.

Vergunningen in de categorie A zijn bestemd voor bedrijven die niet in de beroepsvervoersmarkt, maar fysiek wel op hoofdspoorwegen te midden van het overige treinverkeer opereren. De vereisten van beroepsbekwaamheid en dekking van de uit de wettelijke aansprakelijkheid voortvloeiende financiële risico's gelden ten volle.

Vergunningen in de categorie B zijn bestemd voor bedrijven die niet in de beroepsvervoersmarkt opereren, en die ook niet fysiek te midden van het overige treinverkeer op de hoofdspoorwegen opereren. Een dergelijk bedrijf hoeft net zoals de bedrijven in categorie A niet te voldoen aan het vereiste van goede naam en het vereiste van financiële draagkracht maar ook niet aan het vereiste van beroepsbekwaamheid. Het vereiste van de uit de wettelijke aansprakelijkheid voortvloeiende financiële risico's geldt wel, echter met een lager dekkingsbedrag.

In de toelichting bij artikel 8 staan verscheidene voorbeelden genoemd.

Een bedrijfsvergunning blijft geldig zolang de spoorwegonderneming voldoet aan de gestelde vereisten. Er moet daarom kunnen worden nagegaan of de vergunninghouder blijft voldoen aan de gestelde vereisten.

De eerste verantwoordelijkheid voor het voldoen aan de vereisten is bij de ondernemer gelegd. De ondernemer zal van belang zijnde wijzigingen altijd aan de vergunningverlener dienen te melden zodra ze zich voordoen. In dit besluit is dat neergelegd in artikel 12. Daarnaast wordt een systeem van een periodieke toets gehanteerd. Dat wil zeggen dat er een vijfjaarlijkse controle op het voldoen aan de vereisten wordt uitge-

voerd op basis van verklaringen die de ondernemer eenvoudig kan aanleveren. Deze periodieke toets wordt nodig geacht om de beroepsbekwaamheid en de goede naam te blijven waarborgen en het vereiste van het verzekerd zijn. Voor het vereiste van financiële draagkracht is ervan afgezien deze periodiek te toetsen. Financieel beheer wordt in dit verband beschouwd als een aangelegenheid van de ondernemer en wordt pas bij aanvraag tot surséance of faillissement van belang voor de vergunningverlener.

Ambtshalve wijziging, schorsing of intrekking

De Minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: de Minister) heeft de bevoegdheid de bedrijfsvergunning (een beschikking in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (Awb)) ambtshalve te wijzigen, schorsen of in te trekken. De gevallen waarin de Minister moet overgaan tot ambtshalve schorsing of intrekking zijn reeds expliciet genoemd in artikel 29 van de Spoorwegwet, ter implementatie van artikel 11, eerste en vijfde lid, van richtlijn 95/18/EG. Zo moet de Minister schorsen of intrekken indien de spoorwegonderneming niet meer voldoet aan een van de criteria neergelegd in dit besluit, bijvoorbeeld het vereiste van goede naam.

In de Awb is geregeld dat de vergunninghouder in de in artikel 4:8 genoemde criteria het recht heeft gehoord te worden indien de Minister voornemens is de vergunning ambtshalve te wijzigen, schorsen of in te trekken. Het horen kan achterwege gelaten worden indien er sprake is van een situatie zoals genoemd in artikel 4:11 Awb, bijvoorbeeld spoed.

In dit besluit is geen expliciete termijn genoemd waarbinnen de Minister tot wijziging, schorsing dan wel intrekking mag overgaan. Bij het nemen van een dergelijk besluit heeft de Minister zich te houden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Van een besluit tot ambtshalve wijziging, schorsing of intrekking van een bedrijfsvergunning ten aanzien van een onderneming die openbaar personenvervoer verricht, informeert de Minister, waar dat wenselijk is, de concessieverlener als bedoeld in artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000. Het gaat hier om het geval dat niet de Minister de concessieverlener is maar bijvoorbeeld gedeputeerde staten.

Administratieve lasten

De verplichting om te beschikken over een bedrijfsvergunning vloeit rechtstreeks voort uit richtlijn 95/18/EG. Het betreft een bedrijfsvergunning met geldigheid voor de gehele EU. De invulling van de eisen waaraan moet worden voldaan sluit nauw aan bij de criteria van de richtlijn, zij het dat de richtlijn een iets engere definitie van het begrip spoorwegonderneming hanteert dan de Spoorwegwet. De verplichting om te beschikken over een volledige bedrijfsvergunning heeft betrekking op ongeveer zes personenvervoerders en twaalf goederenvervoerders. Van de goederenvervoerders komen een zestal in aanmerking voor een beperkte vergunning.

De meeste personenvervoerders beschikken reeds over een vergunning op grond van de Wet personenvervoer 2000. De daaraan verbonden administratieve lasten zijn vergelijkbaar met de lasten verbonden aan de bedrijfsvergunning. De besloten personenvervoerders en de goederenvervoerder verrichtten hun bedrijfsactiviteiten voor de inwerkingtreding van dit besluit op basis van een erkenning door de Minister of op grond van een bedrijfsvergunning. Voor de groep die vervoer verricht op basis van een erkenning worden de administratieve lasten enigszins hoger, aangezien de spoorwegondernemingen ingevolge dit besluit eens in de vijf jaar geactualiseerde gegevens aan dienen te leveren, zoals de verklaring omtrent het gedrag.

Het besluit bevat de volgende informatieverplichtingen:

- de aanvraag met de over te leggen gegevens
- de melding van wijzigingen
- periodieke verstrekking van gegevens (eenmaal per vijf jaar).

Tegenover de beperkte lastenverzwaring ten opzichte van de erkenningsregeling staat dat een bedrijfsvergunning nieuwe stijl in heel Europa geldig is, zodat er kostenreducties optreden voor bedrijven die in meerdere landen willen gaan opereren. Voor spoorwegondernemingen die niet als beroepsvervoerders opereren of slechts zijdelings over hoofdspoorwegen rijden, wordt een beperkte vergunning afgegeven.

Ingevolge artikel 119 van de Spoorwegwet geldt dat op basis van de oude Spoorwegwet verleende exploitatievergunningen bij de inwerking-treding van dit besluit worden aangemerkt als bedrijfsvergunningen verleend onder de nieuwe Spoorwegwet.

Het veiligheidsattest

Het onderhavige besluit strekt tevens tot vaststelling van nadere regels betreffende de afgifte van het voor deelname aan het verkeer over de spoorweginfrastructuur benodigde veiligheidsattest.

Een veiligheidsattest wordt verstrekt aan een spoorwegonderneming die heeft aangetoond ten behoeve van een veilige bedrijfsvoering te beschikken over een daadwerkelijk binnen het bedrijf ingevoerd en toegepast veiligheidszorgsysteem. De doelstellingen van een dergelijk veiligheidszorgsysteem worden uiteengezet in artikel 33, tweede lid, van de Spoorwegwet en nader omschreven in de memorie van toelichting. Zij vormen daarmee tevens de globale beoordelingscriteria voor het veiligheidszorgsysteem. In een dergelijk systeem komen alle risico's en de daarbij te nemen voorzorgen en maatregelen tot uitdrukking. Meer gedetailleerde vereisten waaraan dat moet voldoen, kunnen worden opgenomen in een regeling krachtens het onderhavige besluit.

Voor de vaststelling van dat «normenkader» zal overigens nauw worden aangesloten bij de door Railned Spoorwegveiligheid (per 1 januari 2003 als divisie Rail onderdeel van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)) al geruime tijd toegepaste methode voor het beoordelen van het veiligheidszorgsysteem van spoorwegondernemingen, zoals dat wordt beschreven in een tweetal door Railned Spoorwegveiligheid uitgegeven «normbladen». De systematiek is op haar beurt grotendeels ontleend aan de NEN-EN-ISO normenseries 9000 en 14500 voor kwaliteitsborging respectievelijk milieuzorg en de daarbij aansluitende normen voor beoordeling van zorgsystemen. Het zal daardoor voor een spoorweg-onderneming die een gecertificeerd kwaliteitsborgings- of milieuzorg-systeem hanteert mogelijk zijn om het veiligheidszorgsysteem daar goed op aan te laten sluiten. Tevens wordt hiermee bereikt dat na de wettelijke inbedding van de plicht om over een veiligheidsattest te beschikken zowel door de IVW als door de spoorwegondernemingen gebruik gemaakt kan worden van de in het verleden reeds opgedane ervaringen.

Ambtshalve wijziging, schorsing of intrekking

Het veiligheidsattest is een beschikking in de zin van de Awb. Dit betekent dat de waarborgen die de Awb stelt met betrekking tot het nemen van beschikkingen op het veiligheidsattest van toepassing zijn. Zo heeft de houder van het veiligheidsattest in de in artikel 4:8 van de Awb genoemde gevallen het recht gehoord te worden indien de Minister voornemens is het attest ambtshalve te wijzigen, te schorsen of in te trekken. Het horen kan achterwege gelaten worden indien er sprake is van een situatie zoals genoemd in artikel 4:11 Awb, bijvoorbeeld spoed.

De omstandigheden waaronder de Minister kan overgaan tot ambtshalve wijziging, schorsing of intrekking zijn reeds expliciet genoemd in artikel 33, vijfde en zesde lid van de Spoorwegwet en behoeven hier geen nadere uitwerking. Hierbij zij opgemerkt dat in principe elke afwijking van het beschreven veiligheidszorgsysteem een overtreding is. Echter in overeenstemming met de gebruikelijke systematiek bij de periodieke beoordeling van een zorgsysteem, dan wel het onderzoek naar de werking van het systeem in het kader van een incidentonderzoek zal de houder van het veiligheidsattest gewoonlijk in de gelegenheid worden gesteld om binnen een door de IVW vastgestelde periode de noodzakelijke corrigerende maatregelen uit te voeren.

Toepassing van de hiervoor genoemde maatregelen, in het bijzonder in het geval van schorsing en intrekking, zal dus in het algemeen plaatsvinden op grond van zeer ernstige overtredingen van de van toepassing zijnde veiligheidsregels dan wel bij de constatering dat de attesthouder bij veelvuldige herhaling over een langere periode zich niet aan de geldende voorschriften houdt.

Beperkingen en voorschriften

Artikel 33, vierde lid, van de wet bepaalt dat aan het veiligheidsattest beperkingen en voorschriften kunnen worden verbonden in het belang van de veiligheid op en in de directe nabijheid van de spoorweg. Deze voorschriften en beperkingen zullen overwegend gebaseerd zijn op de eigen keuze die de spoorwegonderneming maakt ten aanzien van de uit te voeren bedrijfsactiviteiten over het spoor. Te denken valt bijvoorbeeld aan de wens om al of niet toegerust te zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of het uitsluitend als rangeerbedrijf werkzaam willen zijn. Ook kan gedacht worden aan een aannemersbedrijf dat een attest uitsluitend voor het kunnen laten rijden van werktreinen en aannemersmaterieel nodig heeft. Het uitsluitend berijden van een met name genoemd traject of trajecten is eveneens een dergelijke bedrijfseigen keuze. De voorschriften die aan het attest zijn verbonden en de beperkingen waaronder het attest is verleend staan expliciet in het attest vermeld.

Het voldoen aan dergelijke voorschriften maakt deel uit van de processen en procedures in het veiligheidszorgsysteem.

Aangezien het attest aan derden, inclusief de infrabeheerder, het vertrouwen moet geven dat de spoorwegonderneming in staat is om zich aan alle geldende regels en voorschriften te houden is het uit oogpunt van transparantie wenselijk dat deze voor alle betrokkenen van belang zijnde beperkingen duidelijk in het attest worden vermeld.

Handhaving

Overtreding van de voorschriften die aan het veiligheidsattest zijn verbonden, is verboden (artikel 33, derde lid, van de wet). In de Wet op de economische delicten is de strafmaat geregeld. Overtreding van dit artikel kan ook tot gevolg hebben dat de Minister een bestuurlijke boete oplegt (artikel 77 van de wet).

Administratieve lasten

Het bezit van een veiligheidsattest is een voor de spoorwegonderneming uit Europese regels voortvloeiende verplichting.

De verplichting om over een veiligheidsattest te beschikken geldt voor alle spoorwegondernemingen die gebruik maken van de hoofdspoorwegen. In Nederland zijn op dit moment zes personenvervoerders en twaalf goederenvervoerders actief.

De informatieverplichtingen zijn:

- het aanvragen van het attest, waarbij de in de ministeriële regeling vermelde bescheiden moeten worden overgelegd,
- het maken van een gedocumenteerde beschrijving van het veiligheidszorgsysteem en het bijhouden daarvan,
- het opstellen van een jaarverslag met betrekking tot de spoorwegveiligheid en toezending aan de Minister.

De bedrijfsinterne kosten voor het opzetten en instandhouden van een zorgsysteem veranderen door het in werking treden van de Spoorwegwet niet. De verplichting tot het bezit van een veiligheidsattest en het implementeren van een veiligheidszorgsysteem bestaat reeds enkele jaren voor inmiddels alle spoorwegondernemingen op basis van de huidige toegangsovereenkomst. Bovendien heeft het wettelijk vastleggen van de vorm en inhoud van het zorgsysteem en de procedures rond onderzoek en afgifte zoals in de wet en het onderhavige besluit beschreven, geen verandering gebracht in de voorheen door Railned Spoorwegveiligheid toegepaste procedures en criteria. Deze in de «normbladen» neergelegde systematiek is grotendeels ontleend aan de NEN-EN-ISO normenseries 9000 en 14500.

Met de hiervoor uiteengezette opzet van het totale pakket regels voor het veiligheidszorgsysteem en de certificatie daarvan beperkt het onderhavige besluit zich grotendeels tot nadere regels betreffende de procedurele aspecten met betrekking tot de afgifte van een veiligheidsattest, in aanvulling op de artikelen 32 tot en met 34 van de Spoorwegwet. Naar verwachting zal de verdere uitwerking in de ministeriële regeling niet tot nieuwe informatieverplichtingen leiden.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 2

Het doel van deze bepaling is te garanderen dat steeds duidelijk is aan wie de bedrijfsvergunning is verleend. Zo dient bijvoorbeeld de vergunning van een spoorwegonderneming waarin natuurlijke personen samen één onderneming vormen (bijvoorbeeld de vennootschap onder firma) of een spoorwegonderneming die uit twee of meerdere besloten vennootschappen is opgebouwd, naast de naam van de spoorwegonderneming, ook de namen van deze natuurlijke en/of rechtspersonen te vermelden.

Artikel 3

Dit artikel laat zien in welke gevallen een vervoerder voldoet aan het vereiste van goede naam. Het artikel strekt tot implementatie van artikel 6 van richtlijn 95/18/EG.

De spoorwegonderneming of de bestuurders ervan mogen niet veroordeeld zijn wegens ernstige strafbare feiten. Om dit te staven dient er een verklaring omtrent het gedrag overgelegd te worden (zie artikel 9). Daarnaast mogen de spoorwegonderneming of de bestuurders niet zijn veroordeeld wegens ernstige inbreuken op specifieke wettelijke bepalingen op het gebied van vervoer. Deze bepalingen zijn neergelegd in onderdeel b. Uit dit onderdeel blijkt dat het herhaaldelijk niet-naleven van de voorschriften uit de Arbeidstijdenwet, het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de Arbeidsomstandighedenwet 1998 kan leiden tot het intrekken dan wel schorsen van een vergunning. De aard van de genoemde overtredingen is zodanig dat de spoorwegonderneming bij herhaaldelijke overtreding daarvan niet of niet meer betrouwbaar wordt geacht.

De richtlijn schrijft tevens voor dat de spoorwegonderneming of de bestuurders niet mogen zijn veroordeeld wegens ernstige of herhaalde inbreuken op verplichtingen die voortvloeien uit het sociaal recht of uit het arbeidsrecht of verplichtingen uit de douaneregelgeving.

In onderdeel c is neergelegd dat een vergunning kan worden ingetrokken indien herhaaldelijk door middel van een vonnis van de burgerlijke rechter is vastgesteld dat de spoorwegonderneming verplichtingen die voortvloeien uit door haar gesloten arbeidsovereenkomsten of overeenkomsten van opdracht tot het verrichten van arbeid niet naleeft. Niet elk vonnis dat gewezen wordt is een reden voor het ontvallen van de goede naam. Hiervan is eerst sprake bij het ernstig of herhaaldelijk niet-nakomen van verplichtingen.

Artikel 4

Dit artikel geeft aan wie er moet voldoen aan het vereiste van goede naam. Dat zijn allen die geheel of gedeeltelijk betrokken zijn bij de permanente en daadwerkelijke leiding van de spoorwegonderneming.

De verklaring omtrent het gedrag dient zowel door de rechtspersoon als de bestuurders te worden afgegeven.

Artikel 5

Bij het vereiste van financiële draagkracht dient de onderneming volgens onderdeel a van dit artikel aan te tonen dat zij gedurende een jaar kan voldoen aan haar verplichtingen die voortvloeien uit de huidige dan wel de voorgenomen bedrijfsvoering. Het gaat hier om huidige en toekomstige verplichtingen welke zijn gebaseerd op realistische veronderstellingen, welke getoetst zullen worden aan de hand van door de onderneming te leveren gegevens.

De spoorwegonderneming voldoet volgens onderdeel b van dit artikel niet aan het vereiste van financiële draagkracht indien de spoorwegonderneming aanzienlijke bedragen is verschuldigd inzake opgelegde aanslagen aan belastingen of sociale premies uit hoofde van de activiteit van de onderneming. Dit criterium zal uitsluitend getoetst worden aan de hand van historische gegevens. De mogelijkheid kan zich voordoen dat een onderneming een juridisch geschil heeft met de belastingdienst over af te dragen bedragen aan belastingen of sociale premies. Op deze situaties ziet dit lid niet.

De beide criteria zoals omschreven in dit artikel worden uitdrukkelijk voorgeschreven door artikel 7 van richtlijn 95/18/EG (zie ook bijlage I van deze richtlijn).

Artikel 6

Dit artikel geeft een nadere invulling aan het derde vereiste waaraan een spoorwegonderneming ten behoeve van de verlening van een bedrijfsvergunning moet voldoen: het vereiste van beroepsbekwaamheid. De inhoud van dit artikel is ontleend aan artikel 8, tweede lid, van richtlijn 95/18/EG. In bijlage II van deze richtlijn staat vermeld welke gegevens ten minste door de spoorwegonderneming verstrekt dienen te worden om aan te tonen dat zij voldoet aan het vereiste van beroepsbekwaamheid.

Artikel 7

Dit artikel behandelt de dekking van de uit wettelijke aansprakelijkheid voortvloeiende financiële risico's. De aanvragende ondernemer toont de vereiste dekking van minimaal 10 miljoen euro aan door middel van een verzekeringspolis. Het dekkingsbedrag is bepaald op een redelijke verhouding tussen te betalen premie en bedrijfsomzet waarbij een

vergelijking is gemaakt met andere bedrijfstakken. Het premieniveau moet daarbij vergelijkbaar zijn met het premieniveau van andere bedrijven die een bedrijfsproces zonder bovenmatige risico's kennen.

De verzekering dient minstens Nederland als dekkinggebied te hebben. Artikel 4, vijfde lid, van richtlijn 95/18EG bepaalt dat een vergunning voor het hele grondgebied geldt. Ingevolge artikel 31 van de wet kunnen voorschriften aan de bedrijfsvergunning worden verbonden. In artikel 7, tweede lid, is neergelegd dat aan de bedrijfsvergunning het voorschrift wordt verbonden dat indien de spoorwegonderneming ook activiteiten buiten Nederland onderneemt zij zich voor de betreffende landen aanvullend dient te verzekeren. Deze voorschriften zijn een opdracht aan de vergunningverlener en gelden pas als ze daadwerkelijk aan de vergunning zijn verbonden.

Artikel 8

In deze algemene maatregel van bestuur worden de beperkte bedrijfsvergunningen als genoemd in het algemeen deel van deze nota van toelichting in twee categorieën (hier genoemd: A en B) uitgegeven:

- de beperkte bedrijfsvergunning A is bestemd voor bedrijven die niet in de beroepsvervoersmarkt, maar fysiek wel op hoofdspoorwegen te midden van het overige treinverkeer opereren. Daarom gelden voor hen de vereisten van beroepsbekwaamheid en dekking van de uit de wettelijke aansprakelijkheid voortvloeiende financiële risico's ten volle. Typerende voorbeelden van zulke ondernemingen zijn:

- rangeerdienstbedrijven, die uitsluitend binnen een stationsemplacement als onderdeel van de hoofdspoorwegen opereren en waarvan de activiteit bestaat uit het ontbinden van bestaande treinsamenstellingen, het formeren van nieuwe treinsamenstellingen, al dan niet in combinatie met de materieelverzorging (in- en uitwendig reinigen, bevoorraden, technische controles, enz.), en alle met die activiteiten verband houdende verplaatsingen van materieel tussen de verschillende locaties binnen het station;

- bedrijven die op hoofdspoorwegen uitsluitend eigen vervoer verrichten: vervoer van goederen, materiaal en materieel uitsluitend ten behoeve van het eigen bedrijf of ten behoeve van bedrijven die deel uitmaken van de onderneming waarvan ook de spoorwegonderneming deel uitmaakt;

- ondernemingen die excursieritten met historisch materieel uitvoeren op de hoofdspoorweg;

- materieelwerkplaatsbedrijven, die zelf het te behandelen materieel ophalen van en afleveren op andere locaties dan het eigen werkplaats-terrein, en die ten behoeve van beproevingen proefritten met dat materieel op hoofdspoorwegen uitvoeren;

- de beperkte bedrijfsvergunning B is bestemd voor bedrijven die niet in de beroepsvervoersmarkt opereren, en die ook niet fysiek te midden van het overige treinverkeer op de hoofdspoorwegen opereren. Om die reden kan ook worden afgezien van het expliciet stellen van het vereiste van beroepsbekwaamheid, terwijl het vereiste van voldoende dekking van de uit wettelijke aansprakelijkheid voortvloeiende financiële risico's op een lager niveau kan worden gesteld. Typerende voorbeelden van zulke spoorwegondernemingen zijn:

- museumspoorwegbedrijven, die hun begin- of eindpunt hebben op een hoofdspoorwegstation. Hun gebruik van de hoofdspoorweg beperkt zich tot de rijweg binnen het spoorwegemplacement, bedoeld in het Besluit spoorverkeer, die de museumspoorlijn (zelf niet hoofdspoorweg zijnde) verbindt met het perronspoor, alsmede het gebruik van de perron- en stationsfaciliteiten ten behoeve van het laten in- en uitstappen van reizigers. Hun rangeeractiviteit beperkt zich tot het omrangeren en weer

vertrekbaar maken van de trein waarmee de dienst op de museumspoorlijn wordt uitgevoerd;

– spoorwegbedrijven die gebruik maken van zogenaamde overgavefaciliteiten. Dit betreft situaties waarbij spoorwagematerieel ergens wordt «geparkeerd», en vervolgens weer wordt opgehaald door een andere onderneming. Het kan hier dan bijvoorbeeld gaan om een museumspoorlijn die materieel wil laten onderhouden op een werkplaats elders in het land. Deze kan dan een stukje een emplacement oprijden (maakt onderdeel uit van de hoofdspoorweg), waarna het onderhoudsbedrijf het materieel oppikt met een aparte locomotief;

– bedrijven die uitsluitend opereren op buiten dienst gesteld spoor van een deel van een hoofdspoorweg, met spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap, dat over de weg of onder verantwoordelijkheid van een andere spoorwegonderneming wordt aan- en afgevoerd.

Artikel 9

Het vereiste van goede naam

Ter voldoening aan het vereiste van goede naam dient een verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens te worden overgelegd. Dit is een verklaring van de Minister van Justitie dat uit een onderzoek ingesteld met betrekking tot het gedrag van de betrokken natuurlijke of rechtspersoon niet is gebleken van bezwaren tegen die natuurlijke persoon of rechtspersoon. Bij het onderzoek wordt gekeken naar het risico voor de samenleving in verband met het doel waarvoor de afgifte is gevraagd en na afweging van het belang van betrokkene.

De verklaring die aantoont dat jegens de spoorwegonderneming geen faillissement is uitgesproken betreft de non-faillissementsverklaring, deze kan opgevraagd worden bij de Kamer van Koophandel.

Artikel 10

Het vereiste van financiële draagkracht

Financiële gegevens

Richtlijn 95/18/EG schrijft voor dat voor het verkrijgen van een bedrijfsvergunning een spoorwegonderneming dient aan te tonen dat haar financiële positie toereikend is om gedurende een jaar te voldoen aan de bestaande en toekomstige verplichtingen die voortvloeien uit de huidige en voorgenomen bedrijfsvoering. Artikel 6 van het besluit geeft het toetsingscriterium voor de financiële draagkracht weer. Artikel 9 beschrijft de wijze waarop in het kader van deze toets de informatie door de spoorwegonderneming moet worden aangeleverd.

De hoofdlijn van artikel 9 is dat het betreffende bedrijf zelf een motivering verstrekt waarmee zij aantoont dat haar financiële positie toereikend is om gedurende minimaal een jaar te voldoen aan haar verplichtingen. Deze motivering dient uiteraard gebaseerd te zijn op gegevens over de bedrijfsvoering, welke gegevens de onderneming bij de motivering dient te voegen.

Deze gegevens zullen zowel historische gegevens betreffen als prognoses. Voor wat betreft de historische gegevens zal het in de praktijk vooral gaan om de jaarrekeningen van de onderneming van de afgelopen jaren. Voor het aantonen van de getrouwheid van de jaarrekeningen en de jaarbalans, inclusief de omvang van de daarin opgenomen belasting-schulden dan wel schulden aan sociale premies, dient de onderneming een accountantsverklaring bij te voegen. Hiervoor kan overigens worden volstaan met de oorspronkelijk bij deze jaarrekeningen afgegeven

accountantsverklaringen. De term jaarbalans zoals gebruikt in dit besluit is afkomstig uit richtlijn 95/18/EG. Deze term kan zowel een openingsbalans als een tussenbalans betreffen.

Een ander relevant gegeven kan de verhouding zijn van de spoorwegonderneming tot eventuele moeder- of dochtermaatschappijen. Het gaat bij de toets met name om de jaarrekening van de organisatie die financieel gezien aansprakelijk is voor de verplichtingen als gevolg van de activiteiten van de spoorwegonderneming.

De omstandigheden zullen bepalen welke gegevens in het specifieke geval van de betreffende spoorwegonderneming relevant zijn.

Toekomstgerichte gegevens

Het bedrijfs- of ondernemingsplan dat de onderneming overlegt dient met name inzicht te geven in de financiële gevolgen van de voorgenomen bedrijfsvoering in het komende jaar. Niettemin zal het in de meeste gevallen noodzakelijk zijn dat dit plan ook de verdere toekomst bestrijkt. De financiële gevolgen in het komende jaar zullen immers meestal bepaald worden door veronderstellingen op de langere termijn ten aanzien van bijvoorbeeld markt- en omzetontwikkelingen alsmede afschrijvingsperioden en terugverdienperiodes van investeringen. Alle relevante lange termijnveronderstellingen ter zake dienen in het bedrijfs- of ondernemingsplan aan de orde te komen. Artikel 9, onderdeel b, onder 2°, regelt de betrokkenheid van de accountant in dit verband met een verwijzing naar de algemene richtlijnen met betrekking tot toekomstgerichte informatie. Voor de Nederlandse situatie is dit richtlijn 810 Onderzoek van toekomstgerichte financiële situatie uit de Richtlijnen voor de Accountantscontrole. In deze richtlijn wordt ingegaan op het onderzoek zelf en de wijze waarop daarover wordt gerapporteerd.

Gegevens na balansdatum en overige relevante gegevens

Daarnaast is de situatie voorstelbaar dat na de openbaarmaking van de meest recent ingediende jaarrekening er zich relevante wijzigingen hebben voorgedaan in de financiële positie van de onderneming, inclusief de omvang van de daarin opgenomen verschuldigde belastingen en sociale premies. De onderneming dient hierover dan gegevens te verstrekken. De betrokkenheid van de accountant in dat geval is beschreven in onderdeel b, onder 4°. Met betrekking tot deze specifieke werkzaamheden wordt verwezen naar de algemeen aanvaarde richtlijnen met betrekking tot opdrachten tot het verrichten van overeengekomen specifieke werkzaamheden met betrekking tot financiële informatie. Voor de Nederlandse situatie is dit richtlijn 920 Opdrachten tot het verrichten van overeengekomen specifieke werkzaamheden met betrekking financiële informatie uit de Richtlijnen voor de Accountantscontrole. Deze Richtlijnen voor de Accountantscontrole zijn opgesteld door het Koninklijk Nederlands Instituut van Registeraccountants (NIVRA).

Betrokkenheid van de accountant

In het algemeen kan over de betrokkenheid van de accountant nog het volgende worden opgemerkt. Ten aanzien van de rolverdeling wordt benadrukt dat de Minister bij het beoordelen van een aanvraag om een bedrijfsvergunning over een zelfstandige afwegingsruimte beschikt om de eisen van financiële draagkracht te beoordelen. Het is de taak van de onderneming om met behulp van gegevens aan te tonen dat haar financiële draagkracht toereikend moet worden geacht. De accountant heeft uitsluitend de taak om een oordeel te geven over de bruikbaarheid of waarheidsgetrouwheid van die gegevens. De Minister beslist, met inachtneming van deze gegevens, over de vraag of de financiële positie

van de spoorwegonderneming toereikend moet worden geacht. Er is daarbij niet zonder meer sprake van het instemmen met de aangeleverde informatie. Tenslotte wordt opgemerkt dat de in dit artikel beschreven werkzaamheden van de accountant inzake de getrouwheid en volledigheid van informatie geen betrekking hebben op het vermogen van natuurlijke personen dat niet onderhevig is aan de boekhoudplicht op grond van het Burgerlijk Wetboek. Deze informatie kan door de Minister aan specifiek nader onderzoek worden onderworpen.

Artikel 11

Het vereiste van beroepsbekwaamheid

Bij het vereiste van beroepsbekwaamheid gaat het om de toets of de bedrijfsleiding in staat is een adequate organisatie in te richten. Van belang is of de interne bedrijfsorganisatie van de onderneming voldoende is toegerust op het op een veilige wijze verrichten van vervoersdiensten. Hiervoor zijn geen concrete normen geformuleerd maar is het van belang dat bij de schriftelijke en mondelinge presentatie een aantal essentiële aandachtsgebieden aan de orde komen.

Artikel 12

In dit artikel wordt de meldplicht geregeld. Uitgangspunt is dat de spoorwegonderneming zelf wijzigingen aan de Minister doorgeeft. Het gaat daarbij alleen om zodanige wijzigingen waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat zij gevolgen hebben voor de bedrijfsvergunning en de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften. Te denken valt bijvoorbeeld aan wisselingen in het bestuur, fusies, bedrijfsovernames, verkoop van bedrijfsonderdelen die een kritische functie hebben voor het veilig functioneren van de spoorwegonderneming, reorganisaties, aanvraag van surséance of faillissement, ingrijpende wijzigingen of uitbreidingen in de aard en het werkingsgebied van de onderneming, en wijzigingen in de aansprakelijkheidsverzekering en onherroepelijke veroordelingen voor delicten.

Artikel 13

Dit artikel regelt de vijfjaarlijkse toets van de vergunningen. Elke vijf jaar dient de spoorwegonderneming aan te tonen dat zij nog steeds voldoet aan de vereisten die aan haar als vergunninghouder worden gesteld.

De toets is ontleend aan richtlijn 95/18/EG. Hierdoor kan de kwaliteit van de bedrijfstak worden gevolgd. Afgezien van de vijfjaarlijkse toets blijft de Minister altijd bevoegd tussentijds de vergunninghouder te controleren op het voldoen aan de vergunningseisen.

In het algemeen deel van deze toelichting is reeds uiteengezet waarom de vijfjaarlijkse toets niet geldt voor het aantonen van de financiële draagkracht. Voor het toezicht op de naleving van de beroepsbekwaamheid is vooral het toezicht via het veiligheidsattest van belang.

Artikel 15

Het ontwerpen en implementeren van een veiligheidssystem is geen eenmalige activiteit. Het zorgsysteem moet ook daadwerkelijk in het bedrijf worden toegepast en alle betrokken medewerkers van het spoorwegbedrijf moeten ermee vertrouwd zijn. Daarnaast maakt de doelstelling dat het behulpzaam moet zijn bij een voortdurende verhoging van het veiligheidsniveau het noodzakelijk dat de leereffecten uit de toepassing ervan in de praktijk tot verbetering van het zorgsysteem bijdragen. De door de spoorwegonderneming aan te stellen functionaris

(dit hoeft overigens niet één persoon te zijn) heeft daarbij een belangrijke taak, onder andere als «bewaker» van dat verbeteringsproces en het zorgdragen voor het bijhouden van de documentatie van het zorgsysteem.

Artikel 16

De gedocumenteerde beschrijving van het veiligheidszorgsysteem, waarin de bedrijfsvoering en alle daartoe behorende processen en procedures worden beschreven, heeft een tweeledig doel. In de eerste plaats verschaft het de medewerkers van het bedrijf de procedurehandboeken, nodig voor de toepassing van het zorgsysteem in het bedrijf. In de tweede plaats is het de basis voor de beoordeling van de volledigheid en de kwaliteit van het systeem door de attestverlener. Het is voor beide doelen noodzakelijk dat de gedocumenteerde beschrijving voortdurend de actuele stand van zaken weergeeft.

Artikel 17

De implementatie van een zorgsysteem kost tijd. Het is om die reden gewenst dat een startende spoorwegonderneming of een spoorwegonderneming die een geheel nieuwe bedrijfsactiviteit wil beginnen in staat is om de werking van het ontworpen zorgsysteem in de praktijk te testen alvorens de beoordeling van het nieuwe of gewijzigde systeem plaatsvindt. Het proefattest maakt dit mogelijk. Vóór de afgifte ervan moet de spoorwegonderneming aantonen dat gedurende de looptijd van het proefattest aan de geldende veiligheidsvereisten kan worden voldaan. Voor de aanvraag van een proefattest gelden in principe dezelfde vereisten als voor de aanvraag van het veiligheidsattest. Echter, gezien het beperkte karakter van het proefattest gelden deze eisen niet in dezelfde mate als bij het veiligheidsattest. Het is ter beoordeling van de vergunningverlener om te bepalen of de aanvrager van het proefattest de zaken procedureel dusdanig heeft geregeld en is voorzien van een dusdanig veiligheidszorgsysteem dat het verantwoord is dat de spoorwegonderneming gebruik maakt van de hoofdspoorwegen.

Artikel 18

De voor verlening van het attest toegepaste beoordelingsprocedure komt overeen met de procedures die voor de certificatie van kwaliteitsborgingsystemen en zorgsystemen in het bedrijfsleven gebruikelijk zijn. Naast een beoordeling van de systeemdokumentatie worden audits gehouden binnen belangrijke onderdelen van de onderneming, die gezamenlijk een volledig beeld moeten geven omtrent de actuele toepassing van het zorgsysteem in de praktijk. De beoordeling geschiedt aan de hand van een normenkader dat in een ministeriële regeling wordt vastgelegd.

Bij ministeriële regeling worden de gegevens vastgesteld die de aanvrager dient te overleggen. Daarnaast dient de aanvrager ook eventuele andere gegevens en bescheiden over te leggen indien dat nodig is voor de aanvraag of wijziging van een veiligheidsattest. Dit volgt uit artikel 4:2 van de Awb. Indien de aanvrager hier niet aan voldoet, kan de Minister besluiten de aanvraag niet te behandelen. De aanvrager dient echter wel de gelegenheid te hebben gehad binnen een door de Minister gestelde termijn de aanvraag aan te vullen. Het vorenstaande volgt uit artikel 4:5 van de Awb. De uitvoering van onderzoek voor en afgifte van het veiligheidsattest zal worden opgedragen aan de IVW.

Artikel 19

De verplichting een veiligheidsjaarverslag vast te stellen wordt opgenomen als een aan het veiligheidsattest verbonden voorschrift zoals bedoeld in artikel 33, vierde lid, van de wet. Overtreding van dit artikel is derhalve verboden. Voor de Minister is het veiligheidsjaarverslag een middel om gedurende de looptijd van het veiligheidsattest een goede indruk te kunnen verkrijgen van de werking van het zorgsysteem en een globale beoordeling te verkrijgen van de effecten van het voortdurende verbeteringsproces. Voor de spoorwegonderneming dient het jaarverslag feitelijk een zelfde doel. Het is een samenhangend overzicht van de toepassing en de werking van het zorgsysteem, de lessen die uit incidenten zijn getrokken en de verbeteringen die naar aanleiding daarvan en naar aanleiding van de periodieke evaluatie van het systeem door de onderneming zelf zijn doorgevoerd.

De periodieke bedrijfsinterne evaluatie van de werking van het veiligheidszorgsysteem is ontleend aan de filosofie achter zorgsystemen in het algemeen, die dikwijls wordt beschreven als de z.g. «Demming cirkel». In dit model wordt een viertal activiteiten benoemd, die opeenvolgend en voortdurend herhaald een sluitend verbeteringsproces vormen. De vier activiteiten kunnen worden benoemd als «plannen» (van procedures en processen), «doen» (het uitvoeren van die processen en procedures in de praktijk), «evalueer» (het beoordelen van de resultaten van de uitvoering) en «verbeter» (het op grond van de lering uit de evaluatie toepassen van verbeteringen in de processen en procedures). Alle bekende zorgsystemen (kwaliteit, milieu etc.) kennen een dergelijk evaluatiemechanisme.

Artikel 20

In dit artikel is een overgangsregeling opgenomen die regelt dat de Veiligheid Gezondheid Milieu Checklist Aannemers (VCA) met Branche-gerichte Toelichting Railinfrastructuur (BTR) tot een door de Minister te bepalen tijdstip aangemerkt wordt als een proefattest. Bedrijven die werkzaamheden aan het spoor uitoefenen en in het bezit zijn van bovengenoemde documenten hebben dankzij deze overgangsregeling drie maanden de tijd om een veiligheidsattest aan te vragen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs