



## Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 4 juni 2019, nr. IENW/BSK-2019/122533, tot wijziging van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 in verband met de implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn en de spoorwegveiligheidsrichtlijn

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 91, eerste lid, van de Spoorwegwet;

BESLUIT:

### ARTIKEL I

De Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

#### Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

*wet*: Spoorwegwet;

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

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

B

Onder vernummering van artikel 4 tot artikel 2, wordt in het eerste lid van artikel 2 (nieuw) 'artikel 16a, tweede lid, van de wet' vervangen door 'artikel 16f, tweede lid, van de wet'.

C

Artikel 5 vervalt.

D

De artikelen 3 tot en met 11 komen te luiden:

#### Artikel 3

1. Voor de behandeling van een aanvraag om ontheffing van de toepassing van een of meer TSI's of delen daarvan als bedoeld in artikel 26f, eerste lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 6.104,-.
2. Voor de behandeling van een aanvraag om ontheffing van de toepassing van nationale voorschriften als bedoeld in artikel 26f, tweede lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 2.714,-.

#### Artikel 4

1. Voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een vergunning voor het in dienst



stellen van subsystemen als bedoeld in artikel 26h, tweede lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 121,- per uur.

2. Voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een ontheffing als bedoeld in artikel 26h, vierde lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 121,- per uur.
3. Voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een ontheffing als bedoeld in artikel 26h, vijfde lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 121,- per uur.

#### **Artikel 5**

Voor de behandeling van een aanvraag tot beoordeling van een informatiedossier als bedoeld in artikel 26i, tweede lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 6.104,-.

#### **Artikel 6**

1. Voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26k, tweede lid, van de wet, gelijktijdig ingediend met een aanvraag tot een typegoedkeuring als bedoeld in artikel 26m, tweede lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 5.979,- per spoorvoertuig.
2. Voor de behandeling van een aanvraag tot het uitbreiden van het gebruiksgebied van een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26k, vierde lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 5.979,-.
3. Voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een ontheffing als bedoeld in artikel 26k, vijfde lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 4.165,-.
4. Voor de behandeling van een aanvraag van een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26n van de wet is een tarief verschuldigd van € 484,-. Indien de aanvraag betrekking heeft op meer dan één voertuig gebaseerd op dezelfde typegoedkeuring, is per extra voertuig € 20,- verschuldigd.
5. In afwijking van het eerste lid is voor de behandeling van de in dat lid genoemde aanvragen een tarief verschuldigd van € 2.298,- indien de aanvraag alleen betrekking heeft op goederenwagens.
6. In afwijking van het eerste lid is voor de in dat lid genoemde aanvragen een tarief verschuldigd van € 3.017,- indien de aanvraag uitsluitend betrekking heeft op de hoofdspoorwegen, bedoeld in artikel 4, derde lid, of 23, tweede lid, van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

#### **Artikel 7**

Voor de behandeling van een aanvraag voor het verlenen van een typegoedkeuring als bedoeld in artikel 26m, eerste lid, van de wet of een wijziging van een typegoedkeuring als bedoeld in artikel 26m, derde lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 5.979,-.

#### **Artikel 8**

1. Voor de behandeling van een aanvraag om ontheffing of vrijstelling als bedoeld in artikel 26q, vierde lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 3.017,-.
2. Voor de behandeling van een aanvraag om ontheffing als bedoeld in artikel 26q, zesde lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 4.165,-.

#### **Artikel 9**

Voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een tijdelijke gebruiksvergunning als bedoeld in artikel 26r, eerste lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 4.165,-.

#### **Artikel 10**

1. Voor de behandeling van een aanvraag voor een aanmelding van een conformiteitsbeoordelingsinstantie als bedoeld in artikel 26u, eerste lid, van de wet, waarbij een accreditatiecertificaat als bedoeld in artikel 9, tweede lid van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid



spoorwegen, is gevoegd, is een tarief verschuldigd van € 968,-.

2. Voor de behandeling van een aanvraag voor een aanwijzing van een conformiteitsbeoordelingsinstantie als bedoeld in artikel 26v, eerste lid, van de wet, waarbij een accreditatiecertificaat als bedoeld in artikel 11, tweede lid van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen is gevoegd, is een tarief verschuldigd van € 484,-.
3. Voor de behandeling van een aanvraag als bedoeld in de voorgaande leden, waarbij geen accreditatiecertificaat als bedoeld in artikel 9, tweede lid of artikel 11, tweede lid van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen is gevoegd, is een tarief verschuldigd van € 4.490,-.
4. Voor de behandeling van een aanvraag voor een aanwijzing van een beoordelingsinstantie als bedoeld in artikel 6 van uitvoeringsverordening (EU) 402/2013, is een tarief verschuldigd van € 968,-.

#### **Artikel 11**

1. Voor het inschrijven van spoorvoertuigen in het voertuigregister, bedoeld in artikel 26aa, eerste lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 69,- per spoorvoertuig.
2. Voor het op aanvraag wijzigen van gegevens in het voertuigregister, bedoeld in artikel 26aa, eerste lid, van de wet is per wijzigingsverzoek, dat kan bestaan uit een of meerdere wijzigingsopdrachten, een tarief verschuldigd van € 27,- per spoorvoertuig.
3. Voor het op aanvraag schrappen van inschrijvingen als bedoeld in artikel 26aa, vierde lid, van de wet is per schrapping een tarief verschuldigd van € 27,- per spoorvoertuig.
4. Voor het wijzigen van de NAW-gegevens is geen tarief verschuldigd.
5. Voor het op aanvraag toekennen van een Europees voertuignummer als bedoeld in artikel 26aa, derde lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 10,- per spoorvoertuig.
6. In afwijking van het vijfde lid is een tarief verschuldigd van € 5,- per spoorvoertuig vanaf het elfde spoorvoertuig waarvoor een Europees voertuignummer wordt aangevraagd.

E

Na artikel 11 (nieuw) worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 11a**

Voor de behandeling van een aanvraag om ontheffing of vrijstelling als bedoeld in artikel 27, vijfde lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 2.298,-.

#### **Artikel 11b**

1. Voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een vergunning als bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de wet is een tarief verschuldigd van € 121,- per uur.
2. Voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een vergunning als bedoeld in artikel 28, tweede lid, van de wet is:
  - a. voor een beperkte bedrijfsvergunning als bedoeld in artikel 28, tweede lid, van de wet en artikel 8, eerste lid, van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen een tarief verschuldigd van € 1.430,-;
  - b. voor een beperkte bedrijfsvergunning als bedoeld in artikel 28, tweede lid, van de wet en artikel 8, tweede lid, van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen een tarief verschuldigd van € 4.663,-.

#### **Artikel 11c**

1. Voor de behandeling van een initiële aanvraag tot het verlenen van een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de wet is:
  - a. voor een veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen een tarief verschuldigd van € 22.904,-;

- b. voor een veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen een tarief verschuldigd van € 48.675,-.
  - c. voor een veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld, een tarief verschuldigd van € 5.246,-.
2. Voor de behandeling van een aanvraag tot het hernieuwen van een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de wet is:
    - a. voor een veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen, een tarief verschuldigd van € 17.644,-;
    - b. voor een veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen, een tarief verschuldigd van € 22.869,-;
    - c. voor een veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld, een tarief verschuldigd van € 5.246,-.
  3. Voor de behandeling van een aanvraag tot het uitbreiden van het exploitatiegebied van het veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, derde lid, van de wet of een aanvraag tot wijziging van een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32 van de wet is:
    - a. voor een veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen, een tarief verschuldigd van € 11.435,-;
    - b. voor een veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen, een tarief verschuldigd van € 17.180,-;
    - c. voor een veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld, een tarief verschuldigd van € 1.749,-.

## F

Artikel 12 komt als volgt te luiden:

### Artikel 12

1. Voor de behandeling van een aanvraag voor het verlenen van een ECM-certificaat als bedoeld in artikel 36, vierde lid, van de wet is een tarief van € 13.741,- verschuldigd.
2. Voor de behandeling van een aanvraag voor het verlenen van een certificaat als bedoeld in artikel 28g, onderdeel a, van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen is een tarief verschuldigd van € 4.758,-.
3. Voor de behandeling van een aanvraag voor het verlenen van een certificaat als bedoeld in artikel 28g, onderdeel b, van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen is een tarief verschuldigd van € 4.758,-.
4. Voor de behandeling van een aanvraag voor het verlenen van een certificaat als bedoeld in artikel 28g, onderdeel c, van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen is een tarief verschuldigd van € 5.949,-.
5. Voor de behandeling van een gelijktijdige aanvraag voor het verlenen van meerdere certificaten als bedoeld in de artikelen 28f en 28g van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen, is een tarief verschuldigd dat bestaat uit de som van 100% van het hoogste verschuldigde tarief, genoemd in het tweede tot en met het vierde lid, en 35% van elk overig verschuldigd tarief genoemd in het tweede tot en met het vierde lid, voor zover deze certificaten zijn aangevraagd.
6. Voor de behandeling van een aanvraag tot het wijzigen van een of meerdere certificaten als bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid is een tarief verschuldigd van € 2.241,-.



## G

Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste en derde lid wordt 'artikel 48, eerste lid, van de wet' vervangen door artikel '37, tweede lid, van de wet'.
2. In het derde lid wordt 'artikel 29, tweede lid, onderdeel b, onder 3, van de Regeling indienstelling spoorvoertuigen' vervangen door 'artikel 28g, onderdeel c, van de Regeling indienstelling spoorvoertuigen van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen'.

## H

Artikel 18 vervalt.

## I

Artikel 19c vervalt.

## J

In het artikel 19d vervalt het vierde lid.

## K

In artikel 20 wordt 'de bedragen genoemd in de eerste en tweede rij van de tabel in artikel 5 en de bedragen genoemd in de artikelen 6, 7, 13, 14 en 18,' vervangen door 'de bedragen, genoemd in de artikelen 11b, 11c en 13,'.

## L

In artikel 21 wordt 'met uitzondering van artikel 9 en 16,' vervangen door 'met uitzondering van de artikelen 11 en 16'.

## M

Artikel 23 komt als volgt te luiden:

### **Artikel 23**

1. De kosten, genoemd in de artikelen 2, eerste lid, 4, eerste tot en met het derde lid, 11b, eerste lid, en 19d, tweede en derde lid, worden voorafgaand aan het in behandeling nemen van de aanvraag begroot en aan de aanvrager medegedeeld.
2. De beslissing op een aanvraag als bedoeld in deze regeling wordt niet eerder genomen dan nadat het daarvoor verschuldigde tarief is voldaan.
3. In afwijking van het tweede lid wordt de beslissing op een aanvraag waarvoor een uurtarief geheven wordt, niet eerder genomen dan nadat het verschuldigde tarief zoals dat ingevolge het eerste lid vooraf is begroot, is voldaan, met uitzondering van de kosten, genoemd in artikel 19d, tweede en derde lid.
4. De voorgaande leden zijn niet van toepassing op aanvragen die worden ingediend bij het loket als bedoeld in artikel 12 van Verordening 2016/796.
5. Bij een beschikking waarvoor een uurtarief geheven wordt, kunnen via een naheffing of een terugbetaling de werkelijke kosten in rekening gebracht worden. De naheffing en de terugbetaling wordt berekend door het genoemde uurtarief te vermenigvuldigen met het aantal werkelijk bestede uren, minus het reeds betaalde tarief, bedoeld in het tweede lid. De aanvrager voldoet de naheffing binnen dertig kalenderdagen na de verzending van een betalingsverzoek daartoe.

## N

Na artikel 23 wordt een artikel ingevoegd, luidende:



---

### **Artikel 23a**

1. Voor het op verzoek voeren van vooroverleg als bedoeld in artikel 2, onderdeel 9, van Uitvoeringsverordening 2018/545 en artikel 2, onderdeel 3, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 is een tarief verschuldigd van € 121,- per uur.
2. Artikel 23, eerste, derde en vijfde lid, zijn van overeenkomstige toepassing.

### **ARTIKEL II**

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

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer*



## TOELICHTING

### Inleiding

De Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 stelt de tarieven vast die onder meer door de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna ILT) mogen worden geheven ten aanzien van aanvragen op grond van de spoorwegregelgeving. Deze tariefregeling wordt gewijzigd gelet op de wijziging van de Spoorwegwet<sup>1</sup> in verband met de implementatie van de veiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn. Zo zijn sommige handelingen en vergunningen van grondslag of naam veranderd of omvatten sommige producten net iets andere handelingen dan voorheen. Beide richtlijnen moeten in beginsel op 16 juni 2019 zijn geïmplementeerd.

Er is sprake van een beleidsarme implementatie die een op een voortvloeit uit de implementatie van de technische pijler van het Europese Vierde Spoorwegpakket. Deze tariefregeling volgt de indeling en artikelvolgorde van de Spoorwegwet en de lagere regelgeving, zoals deze met ingang van 16 juni 2019 luiden.

### De technische pijler van het Europese Vierde Spoorwegpakket

De tarieven worden aangepast naar aanleiding van de implementatie van het Europese Vierde Spoorwegpakket, meer specifiek: de technische pijler. De technische pijler bestaat uit:

- verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PbEU 2016, L 138/1);
- richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138/44) (hierna interoperabiliteitsrichtlijn);
- richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102) (hierna spoorwegveiligheidsrichtlijn); en
- uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen, gebaseerd op bovenstaande richtlijnen.

De technische pijler van het Europese Vierde Spoorwegpakket is geïmplementeerd in onder meer de Spoorwegwet en de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen. De technische pijler introduceert het afgeven van veiligheidscertificaten en voertuigvergunningen op Europees niveau (door het Europees Spoorwegbureau). Deze bevoegdheden die voorheen bij de nationale veiligheidsinstanties (in Nederland de ILT in mandaat van de minister) lagen, lopen zodra een spoorwegonderneming in meerdere landen wil rijden via het Europees Spoorwegbureau en niet meer via de nationale veiligheidsinstantie. Dit geldt ook voor bepaalde subsystemen die in de handel worden gebracht in meerdere lidstaten tegelijk.

Alleen als een aanvraag zich beperkt tot het Nederlands exploitatie- of gebruiksgebied, kan de aanvrager besluiten de Nederlandse procedure te doorlopen. Daarvoor heft de ILT tarieven die opgenomen zijn in deze regeling. Voorheen waren vergelijkbare tarieven opgenomen in de regeling.

Bij de vaststelling van de tarieven is zoveel mogelijk uitgegaan van de tot op heden bestaande producten en daarbij behorende tarieven en uurtarieven. Daar waar een tarief afwijkt, is dit gemotiveerd in deze toelichting.

### Vergunningverlening op Europees niveau: het Europees Spoorwegbureau

De Europese Commissie heeft een uitvoeringsverordening vastgesteld ten aanzien van de tarieven die het Europees Spoorwegbureau kan heffen. Het betreft Uitvoeringsverordening (EU) 2018/764 van de Commissie inzake de aan het Spoorwegbureau te betalen vergoedingen en kosten en de betalings-

<sup>1</sup> Wet van 30 januari 2019 tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138/44), richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102), richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur (PbEU 2016, L 352/1) en tevens ter goede uitvoering van verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PbEU 2016, L 138/1) en van verordening (EU) 2016/2338 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor (PbEU 2016, L 354/22) (*Stb.* 2019, 61).





voorwaarden (PbEU 2018, L 129/68) (hierna Uitvoeringsverordening (EU) 2018/764). Het Europees Spoorwegbureau hanteert hiervoor een uurtarief, anders dan de ILT die voor nationale aanvragen vaak met vaste bedragen werkt. Het Europees Spoorwegbureau kan de ILT ook vragen voor het uitvoeren van handelingen ten behoeve van deze aanvragen. De ILT kan hiervoor kosten in rekening brengen volgens de bepalingen in Uitvoeringsverordening (EU) 2018/764. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de kosten van de ILT die voortvloeien uit de behandeling van het Nederlandse deel van een voertuigvergunning.<sup>2</sup> Tarieven die voortvloeien uit Uitvoeringsverordening (EU) 2018/764 zijn niet opgenomen in deze regeling aangezien het tarieven betreft die niet rechtstreeks bij de aanvrager door de ILT worden geheven. De ILT maakt de tarieven die zij toepast voor het vaststellen van de kosten die bij het Europees Spoorwegbureau in rekening worden gebracht, via haar website bekend.<sup>3</sup>

## Financiële gevolgen

De beschreven nieuwe systematiek waarin het Europees Spoorwegbureau bevoegd wordt veiligheids-certificaten, voertuigvergunningen en typegoedkeuringen af te geven, kan een aanmerkelijke verlaging van de administratieve lasten en verkorting van de doorlooptijd van procedures opleveren voor spoorwegondernemingen die in meerdere lidstaten actief zijn en voor aanvragers van voertuigvergunningen of typegoedkeuringen voor spoorvoertuigen waarmee men wil gaan rijden op delen van het netwerk in meerdere lidstaten. Deze partijen hoeven immers niet langer in elke afzonderlijke lidstaat de betreffende procedures te doorlopen, maar kunnen door middel van de One Stop Shop (het eenloketsysteem) hiervoor één procedure doorlopen.

De gevolgen van regeldruk voor aanvragers die in meerdere landen actief zijn, worden daarmee zo laag mogelijk gehouden.

Deze nieuwe tariefregeling is echter bedoeld voor aanvragen die zijn gedaan bij de minister (lees: de ILT). Voor deze aanvragen geldt dit verwachte voordeel van lagere administratieve lasten in mindere mate. Hiervoor wordt immers in de huidige situatie al slechts eenmaal een beoordelingsprocedure doorlopen. Voor deze gevallen biedt het Europese Vierde Spoorwegpakket de mogelijkheid om in de One Stop Shop te kiezen voor verlening van het veiligheidscertificaat of de voertuigvergunning door de nationale veiligheidsinstantie van de betreffende lidstaat, waarmee de verandering voor de aanvrager slechts ziet op het gebruik van de One Stop Shop. De gevolgen van regeldruk voor aanvragers die in slechts één lidstaat actief zijn, worden daarmee zo beperkt en neutraal mogelijk gehouden.

Deze regeling kan echter niet los gezien worden van het Europese Vierde Spoorwegpakket als geheel. Daarom worden deze financiële gevolgen ook in deze samenhang geduid. De Europese Commissie heeft een impact assessment laten uitvoeren op de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket.<sup>4</sup> Ook het kabinet heeft een impact assessment laten uitvoeren op de voorstellen van het Europese Vierde Spoorwegpakket. Voor wat betreft de technische pijler wordt daarin geconcludeerd dat op lange termijn (2050) een jaarlijkse besparing van € 10–15 mln. mogelijk is.<sup>5</sup>

## Advies en consultatie

Een eerdere versie van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2019 is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (hierna ATR). ATR deelt de analyse dat er geen omvangrijke gevolgen zijn voor de regeldruk. Het ATR heeft daarom geen formeel advies uitgebracht.

Door middel van internetconsultatie is van 18 maart 2019 tot en met 8 april 2019 inspraak gevraagd op een conceptversie van deze regeling. In verband met de implementatietermijn (16 juni 2019) was deze reactieperiode iets korter dan gebruikelijk. De Stichting Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer (de Stichting VVRV) heeft in een reactie aangegeven dat er geen vragen of opmerkingen zijn. De NS heeft in haar reactie aangegeven dat de rekenwijze van artikel 6 (voertuigvergunningen) tot aanzienlijk hogere kosten leidt. Onder de nieuwe Spoorwegwet zijn er nieuwe producten ontstaan die voorheen niet bestonden. Zo wordt er anders dan voorheen een onderscheid gemaakt tussen het verlenen van typegoedkeuringen en het afgeven van voertuigvergunningen. Dit brengt inderdaad nieuwe tarieven met zich mee. Getracht is om de kosten voor aanvragers van voertuigvergunningen in de zin van

<sup>2</sup> Artikel 3, eerste lid, onderdeel b, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/764.

<sup>3</sup> Zie artikel 8, tweede lid, eerste volzin, van Uitvoeringsverordening 2018/764.

<sup>4</sup> SWD (2013) 8 final, in samenhang met SWD (2013) 9 final.

<sup>5</sup> Quick scan impactanalyse van het Vierde Spoorwegpakket, bijlage bij Kamerstukken // 2013/14, 33 546, nr. 12. In de Quick scan is uitgegaan van een evenredige verdeling tussen de lidstaten. De Quick scan is gebaseerd op de voorstellen van het Vierde Spoorwegpakket. Er is geen impact assessment uitgevoerd op het vastgestelde Vierde Spoorwegpakket, aangezien in de onderhandeling de hoofdlijnen van de voorstellen van de technische pijler overeind zijn gebleven.





artikel 26n van de Spoorwegwet vanwege dit nieuwe product zoveel als mogelijk te beperken. Artikel 6 van de Regeling tarieven Spoorwegwet is naar aanleiding van de reactie van de NS aangepast.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### ***Artikel 1, onderdeel B (artikel 2)***

Artikel 2 (nieuw) bevat het tarief voor de behandeling van een aanvraag van een beheerder tot het verlenen van een veiligheidsvergunning. De aanvraag is geregeld in artikel 16f, tweede lid, van de Spoorwegwet. Het tarief is hetzelfde als het tarief voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een veiligheidsvergunning dat eerder opgenomen was in artikel 2 van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012.

### ***Artikel 1, onderdeel C***

Artikel 5 (oud) komt te vervallen. De tarieven voor bedrijfsvergunning en beperkte bedrijfsvergunning zijn thans opgenomen in artikel 11b.

### ***Artikel 1, onderdeel D (de artikelen 3 tot en met 11)***

#### ***Artikel 3***

Het eerste lid regelt de tarieven voor de ontheffing van toepassing van technische specificaties inzake interoperabiliteit (hierna TSI's). Dit product is qua werkzaamheden en daarom qua tarief vergelijkbaar met het 'buiten toepassing laten van TSI's' in de zin van artikel 36, vierde lid, of artikel 9, vijfde lid van de Spoorwegwet (oud).<sup>6</sup> Daarom is het bedrag hetzelfde als de daarbij behorende tarieven in respectievelijk artikel 8, derde lid, en artikel 3, derde lid van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud).

Het tweede lid regelt de tarieven voor de ontheffing van toepassing van nationale voorschriften. Dit product is qua tarief vergelijkbaar met ontheffingen als bedoeld in de artikelen 36, negende en tiende lid, van de Spoorwegwet (oud). Daarom is het bedrag hetzelfde als in artikel 8, vierde en vijfde lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud).

#### ***Artikel 4***

Artikel 4 regelt de tarieven voor de vergunning voor het in dienst stellen van subsystemen die deel uitmaken van hoofdspoorweginfrastructuur. Het gaat hierbij in het eerste lid om de aanvraag van een dergelijke vergunning, in het tweede en derde lid om ontheffingen van het verbod om een nieuw subsysteem dat deel uit gaat maken van de hoofdspoorweginfrastructuur in dienst te stellen zonder dat de minister daarvoor een vergunning voor indienststelling heeft verleend.

Artikel 26h, tweede lid, van de Spoorwegwet regelt dat de minister een aanvraag voor een vergunning voor indienststelling van een subsysteem dat deel uit gaat maken van de hoofdspoorweginfrastructuur kan verlenen. Het eerste lid van artikel 4 van de tariefregeling regelt het tarief voor deze aanvraag. Net als in artikel 2, eerste lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud) is gekozen voor een uurtarief, aangezien het hier ook gaat over indienststelling van infrastructuur.

Artikel 26h, vierde lid, van de Spoorwegwet regelt dat de minister, met inachtneming van artikel 1 van de Interoperabiliteitsrichtlijn, op aanvraag ontheffing kan verlenen van het verbod om zonder vergunning een subsysteem in dienst te stellen. Dit is een geheel nieuw product. Net als bij de meeste producten rond infratoelating, is gekozen voor een uurtarief.

Artikel 26h, vijfde lid, van de Spoorwegwet regelt dat de minister voorafgaand aan de vergunningverlening ontheffing kan verlenen van het verbod om zonder vergunning een subsysteem dat deel uitmaakt van de hoofdspoorweginfrastructuur in dienst te stellen. Dit is een product vergelijkbaar met artikel 9, zesde lid, van de Spoorwegwet (oud). Net als in het eerste en tweede lid is voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een ontheffing als bedoeld in artikel 26h, vijfde lid, van de Spoorwegwet gekozen voor een uurtarief.

<sup>6</sup> Zoals de Spoorwegwet gold voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Wijzigingswet (Stb. 2019, 61).



## Artikel 5

Artikel 5 regelt het tarief voor de beoordeling van het informatiedossier waarin het project tot vernieuwing of verbetering aan de hoofdspoorweginfrastructuur wordt beschreven. Dit tarief is hetzelfde als het tarief dat eerder was opgenomen in artikel 3, tweede lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud). Dit product is qua werkzaamheden namelijk vergelijkbaar met de beoordeling van een informatiedossier in artikel 9, derde lid, van de Spoorwegwet (oud).

## Artikel 6

Artikel 6 regelt de tarieven voor de voertuigvergunning. Het tarief in het eerste lid is bedoeld voor de aanvraag van een voertuigvergunning waarbij nog geen typegoedkeuring aanwezig is. De aanvraag om een typegoedkeuring (in de zin van artikel 26m, tweede lid) dient dan gelijktijdig te worden ingediend met de aanvraag van een voertuigvergunning. Hiervoor geldt een tarief van € 5.979,-. Dit tarief is hetzelfde als het tarief voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een 'losse' typegoedkeuring (in de zin van artikel 26m, eerste lid; zie artikel 7). Dit is hetzelfde tarief als het vroegere tarief voor de behandeling van een vergunning voor indienststelling in de zin van artikel 36, derde lid, van de Spoorwegwet (oud).

Het tweede lid regelt tarieven met betrekking tot aanvragen tot uitbreiding van het gebruiksgebied van een spoorvoertuig binnen Nederland. Gelet op artikel 26k, vierde lid, van de Spoorwegwet heeft de beoordeling voor dergelijke aanvragen enkel betrekking op de uitbreiding van het gebruiksgebied. Dit is een geheel nieuw product, maar de ILT verwacht dat de werkzaamheden qua tijd en inhoud vergelijkbaar zijn met het verlenen van een vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig in de zin van artikel 36, derde lid, van de Spoorwegwet (oud). Daarom is het bedrag hetzelfde als in het eerdere artikel 8, tweede lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud).

Het derde lid regelt het tarief voor een ontheffing van het verbod om zonder vergunning een voertuig in de handel te brengen voor gebruik op de hoofdspoorweginfrastructuur.

Het vierde lid regelt de tarieven voor de behandeling van een voertuigvergunning, terwijl er al een typegoedkeuring is. Dit is een geheel nieuw product. De ILT gaat ervan uit dat er vier uur is gemoeid met de behandeling van zo'n aanvraag, omdat dit – gelet op artikel 26n van de Spoorwegwet – 'zonder verdere controles' moet gebeuren. Indien de aanvraag betrekking heeft op meerdere voertuigen die op dezelfde voertuigvergunning kunnen worden geschreven, dan geldt daarvoor een lager tarief.

Het vijfde lid regelt tarieven met betrekking tot aanvragen van voertuigvergunningen die betrekking hebben op goederenwagens. Een dergelijk verlaagd tarief was eerder opgenomen in artikel 8, zevende lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012.

Het tarief in het zesde lid komt overeen met het tarief dat eerder was opgenomen in artikel 8, zesde lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud).

## Artikel 7

Artikel 7 regelt het tarief voor de behandeling van de aanvraag van een typegoedkeuring als bedoeld in artikel 26m, eerste lid. Dit is vergelijkbaar met de werkwijze van de ILT bij de behandeling van vergunningaanvragen als bedoeld in artikel 36, derde lid, van de Spoorwegwet (oud). Daarom is het bedrag hetzelfde als in artikel 10 van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud). Verder regelt dit artikel het tarief voor de behandeling van een wijziging van een typegoedkeuring als bedoeld in artikel 26m, derde lid, van de Spoorwegwet. De ILT verwacht dat voor het beoordelen van een omvangrijke wijziging van het type evenveel tijd nodig is, als voor de beoordeling van een nieuw type. De wijziging moet immers in verband met alle andere subsystemen van het type worden beoordeeld. Daarom wordt uitgegaan van hetzelfde tarief als voor een typegoedkeuring.

Voor typegoedkeuringen die gelijktijdig met een voertuigvergunning worden aangevraagd, is geen afzonderlijk tarief opgenomen (zie artikel 6, eerste lid).

## Artikel 8

Artikel 8 regelt het tarief voor de behandeling van de aanvraag om ontheffing of vrijstelling van het verbod om gebruik te maken van de hoofdspoorweginfrastructuur met een spoorvoertuig zonder dat hiervoor een geldige voertuigvergunning is verleend, dat niet is ingeschreven in het nationaal of Europees voertuigregister of waarop geen Europees voertuignummer is aangebracht.

De minister kan op grond van artikel 26q, vierde lid van de Spoorwegwet op aanvraag een ontheffing of vrijstelling verlenen voor het met een spoorvoertuig op grensbaanvakken gebruik maken van de hoofdspoorweginfrastructuur. Dit product is qua werkzaamheden vergelijkbaar met de vereenvou-



digde toelating van spoorvoertuigen op het baanvak Venlo-grens, zoals eerder was geregeld in artikel 8, zesde lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud) en in artikel 23, tweede lid van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. Daarom is het bedrag in artikel 8, eerste lid, van de regeling hetzelfde als in artikel 8, zesde lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud).

De minister kan op grond van artikel 26q, zesde lid van de Spoorwegwet ontheffing verlenen van de verboden bedoeld in het eerste lid van artikel 26q van de wet. De werkzaamheden voor dit product zijn vergelijkbaar met de werkzaamheden in het kader van de behandeling van een aanvraag voor een ontheffing als bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de Spoorwegwet (oud). Daarom is het bedrag hetzelfde als in artikel 8, eerste lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud).

#### *Artikel 9*

Artikel 9 regelt het tarief voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een tijdelijke gebruiksvergunning voor het uitvoeren van tests met spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur of een gedeelte daarvan. Dit is een nieuw product, maar omdat de ontheffingen in de zin van artikel 36, eerste lid, van de Spoorwegwet (oud) ook betrekking konden hebben op het uitvoeren van tests, is aangesloten bij het daarvoor geldende tarief.

#### *Artikel 10*

Artikel 10 regelt de tarieven met betrekking tot de conformiteitsbeoordelingsinstanties. Er zijn twee soorten conformiteitsbeoordelingsinstanties: enerzijds aangemelde instanties, in de praktijk nobo's (notified bodies) genoemd, anderzijds aangewezen instanties, in de praktijk debo's (designated bodies) genoemd.

De tarieven gelden voor de behandeling van een aanvraag voor een aanmelding dan wel voor een aanwijzing. Op grond van artikel 9, tweede lid van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid vindt de inhoudelijke beoordeling van een aan te melden instantie vanaf 1 juli 2020 plaats door de Raad van Accreditatie. De inhoudelijke beoordeling van een aan te wijzen instantie vindt, op grond van artikel 11, tweede lid vanaf dezelfde datum eveneens plaats door de Raad voor de Accreditatie. Omdat de daadwerkelijke beoordeling of een conformiteitsbeoordelingsinstantie (voorheen keuringsinstantie in de zin van artikel 93 van de Spoorwegwet) plaatsvindt door de Raad voor de Accreditatie zijn de tarieven voor de aanmelding of aanwijzing van een conformiteitsbeoordelingsinstantie lager dan de tarieven die golden voor de aanvragen voor een erkenning van een keuringsinstantie of een wijziging daarvan, zoals opgenomen waren in artikel 18 van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012.

De ILT gaat uit van acht uur werk voor het aanmelden van een conformiteitsbeoordelingsinstantie. Die acht uur bestaat uit het toetsen van het accreditatie-certificaat van de Raad voor de Accreditatie, het opstellen van het aanmeldingsbesluit en het feitelijke aanmelden bij de Europese Commissie. Omdat een aangewezen instantie niet hoeft te worden aangemeld bij de Europese Commissie, gaat de ILT in dat geval uit van vier uur.

Het tarief in het derde lid is hetzelfde als het tarief dat was opgenomen voor het erkennen van een keuringsinstantie in de zin van artikel 93 van de Spoorwegwet. Voor de vaststelling van dit tarief gaat ILT ervan uit dat, als er geen accreditatiecertificaat bij de aanvraag om aanwijzing of aanmelding is overgelegd, de door ILT te verrichten werkzaamheden hetzelfde zijn als onder de oude wetgeving. Deze situatie zal na 1 juli 2020 niet meer voorkomen.

Het vierde lid betreft de beoordelingsinstanties, in de praktijk AsBo's (assessment bodies) genoemd. Voor hen geldt dezelfde procedure als voor de aangemelde instanties: de Raad voor Accreditatie zorgt voor accreditatie en ILT zorgt voor aanmelding. Aanmelding vindt plaats bij het Europees Spoorwegbureau.

Voor wijziging van een aanmelding of aanwijzing is, anders dan voorheen, geen apart tarief meer opgenomen. In beginsel is het volle tarief van toepassing. Alleen voor een wijziging die beperkt blijft tot een administratieve wijziging, wordt het lage tarief van artikel 21 geheven.

#### *Artikel 11*

Artikel 11 regelt de tarieven ten aanzien van de inschrijving in het nationaal voertuigregister en het toekennen van het Europees voertuignummer. De tarieven in het eerste en tweede lid zijn hetzelfde als de tarieven die eerder opgenomen waren in artikel 9, eerste en tweede lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud). Dit product is vergelijkbaar met het product genoemd in artikel 37, derde lid, van de Spoorwegwet (oud). Daarom is het bedrag hetzelfde.

De minister kan op aanvraag een inschrijving in het voertuigregister schrappen of wijzigen. Dit



product is vergelijkbaar met artikel 37, zevende lid, van de Spoorwegwet (oud). Het tarief in het derde lid is hetzelfde als het tarief dat eerder opgenomen was in artikel 9, tweede lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud).

Het vierde lid regelt dat geen tarief verschuldigd is indien NAW-gegevens gewijzigd worden in het voertuigregister. Dit is hetzelfde als het tarief dat eerder geregeld was in artikel 9, vierde lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud). Het gaat hierbij om de naam, adres en woonplaats.

Het vijfde en zesde lid regelen de tarieven die verschuldigd zijn bij de aanvraag voor het toekennen van een Europees voertuignummer als bedoeld in artikel 26aa, derde lid, van de Spoorwegwet. In het geval dat voor meer dan tien spoorvoertuigen een dergelijke aanvraag wordt gedaan, is voor de eerste tien een tarief verschuldigd van € 10,-. Vanaf elf spoorvoertuigen geldt een lager tarief vanaf het elfde spoorvoertuig: de helft. Ter illustratie: voor een aanvraag die betrekking heeft op Europese voertuignummers voor 20 spoorvoertuigen geldt een totaal tarief van € 150,-.

### **Artikel I, onderdeel E (artikelen 11a tot en met 11c)**

#### **Artikel 11a**

Artikel 27, vijfde lid van de Spoorwegwet regelt de ontheffing of vrijstelling voor spoorwegondernemingen die zonder veiligheidscertificaat gebruik maken van een stuk dicht bij de grens gelegen hoofdspoorweginfrastructuur. Voor de vaststelling van het tarief is aangesloten bij het tarief dat in de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 onder meer wordt gebruikt voor het ontheffen of vrijstellen van de machinistenvergunningplicht, zie artikel 17a van die Regeling in relatie met artikel 54a van de Spoorwegwet.

#### **Artikel 11b**

Artikel 11b komt overeen met het vroegere artikel 5, eerste en tweede lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud). De tarieven zijn niet gewijzigd aangezien deze geen verband houden met de implementatie van de technische pijler van het Europese Vierde Spoorwegpakket. Wel zijn enige redactionele wijzigingen gemaakt.

#### **Artikel 11c**

Artikel 11c regelt de tarieven met betrekking tot de aanvraag van een initieel veiligheidscertificaat, het hernieuwen van een veiligheidscertificaat en het uitbreiden van het exploitatiegebied. Eerder bestond een onderscheid tussen een Deel A- en Deel B-certificaat. Voor elk deel bestond een eigen tarief. Het onderscheid tussen Deel A en Deel B is met de implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn komen te vervallen. De tarieven zijn daarom aangepast. Dit product is dan ook nieuw. Voor de behandeling van een aanvraag wordt uitgegaan van de optelsom van het bedrag voor het A-certificaat en het bedrag voor het B-certificaat. Net als voorheen, wordt een onderscheid gemaakt tussen spoorwegondernemingen die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laten uitoefenen en spoorwegondernemingen die 300 of meer personeelsleden een veiligheidsfunctie laten uitoefenen. Het tarief voor een initiële aanvraag is, net als voorheen, hoger dan het tarief voor een hernieuwde aanvraag.

Het tweede lid heeft betrekking op de tarieven voor de aanvraag van een hernieuwing van een veiligheidscertificaat. Ook hier wordt voor de behandeling van een aanvraag om een hernieuwd veiligheidscertificaat uitgegaan van de optelsom van het bedrag voor het A-certificaat en het bedrag voor het B-certificaat. Verder wordt er, net als voorheen, een onderscheid gemaakt tussen spoorwegondernemingen die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laten uitoefenen en spoorwegondernemingen die 300 of meer personeelsleden een veiligheidsfunctie laten uitoefenen.

De tabellen in het eerste en tweede lid bevatten ook tarieven voor het behandelen van een aanvraag voor een veiligheidscertificaat of het hernieuwd veiligheidscertificaat voor spoorwegonderneming "die op één locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld". Hier hanteert de ILT, net als voorheen, een lager tarief.

Het derde lid ziet op de tarieven voor de behandeling van de aanvraag met betrekking tot het uitbreiden van het exploitatiegebied op een veiligheidscertificaat. Dit is een nieuw product. Voor de vaststelling van het tarief is uitgegaan van de bedragen die eerder waren vastgesteld voor een wijziging van het veiligheidscertificaat (artikel 7 van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (oud)). Net als hiervoor zijn de bedragen voor verlening van een A-certificaat en voor een B-certificaat bij



elkaar opgeteld. Eveneens is een onderscheid gemaakt naar het aantal personeelsleden dat de spoorwegonderneming een veiligheidsfunctie laat uitoefenen.

#### *Artikel I, onderdeel F (artikel 12)*

Artikel 12 regelt de tarieven ten aanzien van het onderhoudscertificaat. Dit zijn nieuwe producten, maar deze zijn qua werkzaamheden vergelijkbaar met het product genoemd in artikel 46, eerste lid, van de Spoorwegwet (oud). Voor de nieuwe tarieven wordt dezelfde onderverdeling gehanteerd als in het vroegere artikel 12 van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012. Artikel 12 van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 refereerde aan de onderverdeling in functies genoemd in artikel 29, eerste lid, onder a en b, van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen (oud). Bij de wijziging van artikel 12 van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 is aansluiting gezocht bij de onderverdeling in functies genoemd in de artikelen 28f en 28g van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. De tarieven variëren al naar gelang de functies worden gecombineerd binnen één aanvraag.

#### *Artikel I, onderdeel G (artikel 13)*

Artikel 13 regelt de tarieven ten aanzien van de erkenning van onderhoudswerkplaatsen. Enkel de verwijzing naar de Spoorwegwet is aangepast.

#### *Artikel I, onderdeel H (artikel 18)*

Artikel 18 vervalt. Conformiteitsbeoordelingsinstanties (voorheen: keuringsinstanties) zullen moeten worden geaccrediteerd door de Raad voor accreditatie. ILT draagt vervolgens zorg voor de aanmelding of aanwijzing van deze instanties. Het tarief voor deze aanmelding of aanwijzing is thans opgenomen in artikel 10.

#### *Artikel I, onderdeel I (artikel 19c)*

Artikel 19c vervalt eveneens. De beoordelingsinstanties in de zin van uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 (de zgn. AsBo's) moeten op grond van de nieuwe regelgeving worden geaccrediteerd door de Raad voor accreditatie. ILT draagt zorg voor de aanmelding van deze instanties bij het Europees Spoorwegbureau. Het tarief voor deze aanmelding is thans opgenomen in artikel 10.

#### *Artikel I, onderdeel J (artikel 19d)*

Het vierde lid van artikel 19d vervalt. Hetgeen in dit artikellid vervalt, wordt geregeld in artikel 23, eerste lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012.

#### *Artikel I, onderdeel K (artikel 20)*

Artikel 20 is gewijzigd. De verwijzing naar de tarieven voor het aanwijzen van een keuringsinstantie is niet opgenomen aangezien voor het aanwijzen van keuringsinstanties (nu conformiteitsbeoordelingsinstanties) een andere beoordelingsmethode wordt gehanteerd: accreditatie. De tarieven voor het aanwijzen van conformiteitsbeoordelingsinstanties zijn daardoor al lager vastgesteld.

#### *Artikel I, onderdeel L (artikel 21)*

In artikel 21 zijn enkel verwijzingen gewijzigd.

#### *Artikel I, onderdeel M (artikel 23)*

Het eerste lid regelt dat alle producten waarvoor een uurtarief wordt geheven, vooraf moeten worden begroot. Dit geeft de aanvragers enigszins zekerheid omtrent de hoogte van het tarief. Eerder was dit voor elk product waarvoor een uurtarief gold afzonderlijk geregeld.

Het tweede, derde en vijfde lid komen grotendeels overeen met hetgeen eerder in dit artikel was geregeld.

Het nieuwe vierde lid is ingevoegd ter uitvoering van de interoperabiliteitsrichtlijn en de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Aanvragen die via het eenloketsysteem worden ingediend, worden direct in behandeling genomen, ongeacht of betaling heeft plaatsgevonden. Het betreft hier met name de aanvragen om (wijziging van) voertuigvergunningen, typegoedkeuringen voor een voertuig en veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen. Ook verzoeken om een vooroverleg te voeren in verband met voertuigtoelating of veiligheids certificering lopen via het eenloketsysteem.



---

### *Artikel I, onderdeel N (artikel 23a)*

Het tarief in artikel 23a heeft betrekking op het tarief dat geheven wordt voor werkzaamheden in het kader van de fase van het vooroverleg. Dit is een fase voorafgaand aan het indienen van een aanvraag voor een voertuigvergunning, typegoedkeuring of een veiligheidscertificaat. Het vooroverleg is ten aanzien van de voertuigvergunning en de typegoedkeuring geregeld in artikel 22 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545. Voor het veiligheidscertificaat is deze fase geregeld in Uitvoeringsverordening (EG) 2018/763. Voor werkzaamheden in deze fase geldt een uurtarief. De procedure van het vooroverleg is nieuw. Eerder was dan ook geen tarief opgenomen voor dit product.

### **ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 16 juni 2019. Dit is de datum waarop de bepalingen ter implementatie van de technische pijler van het Europese Vierde Spoorwegpakket in werking treden. Aangezien de aanpassing van de tarieven verband houdt met de implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn en de spoorwegveiligheidsrichtlijn, wordt van de door het kabinet voor ministeriële regelingen vastgestelde, zogenaamde vaste verandermomenten en minimuminvoeringstermijn afgeweken. Voor de ILT is het van belang dat direct vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving de daarmee corresponderende tarieven kunnen worden geheven.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer*