

## Artikelsgewijs

### Artikel I (Spoorwegwet)

#### Artikel I, onderdeel A (artikel 1)

Onderdeel A bevat een voorstel tot wijziging van de definitiebepalingen in artikel 1 van de Spoorwegwet. Er is zoveel mogelijk aangesloten bij de begrippen die de interoperabiliteitsrichtlijn en richtlijn 2012/34/EU hanteren. Voor de omzetting van de interoperabiliteitsrichtlijn wordt voorgesteld om de begripsbepalingen voor 'essentiële eisen', 'Europees Spoorwegbureau', 'Europese specificatie', 'gebruiksgebied van een spoorvoertuig' en 'in de handel brengen' aan artikel 1 toe te voegen. Deze toevoegingen vloeien voort uit de definities in artikel 2 van de interoperabiliteitsrichtlijn. In plaats van het in de huidige Spoorwegwet gehanteerde begrip 'keuringsinstantie' wordt voorgesteld om het in de interoperabiliteitsrichtlijn gebruikte begrip 'conformiteitsbeoordelingsinstantie' te hanteren. Tevens wordt voorgesteld om in plaats van het begrip 'vergunning om een voertuig in de handel te brengen' in de wet uit te gaan van de kortere definitie 'voertuigvergunning'. Ook dat begrip wordt in de interoperabiliteitsrichtlijn gebruikt.

De voorgestelde wijzigingen in het tweede lid betreft een aanpassing van de benaming van de richtlijnen. Het voorstel is om in de Spoorwegwet en onderliggende regelgeving uit te gaan van een algemene benaming van de interoperabiliteitsrichtlijn, spoorwegveiligheidsrichtlijn en spoorwegbureauverordening.

Voor richtlijn 2012/34/EU wordt voorgesteld om ook enkele definities en de bijbehorende begripsomschrijvingen aan artikel 1 toe te voegen. De definities en begripsomschrijvingen zijn overeenkomstig de desbetreffende bepalingen in de gewijzigde richtlijn 2012/34/EU.

essentiële functies van het infrastructuurbeheer: besluitvorming inzake toewijzing van treinpaden, met inbegrip van de omschrijving en de beoordeling van de beschikbaarheid en de toewijzing van individuele treinpaden, en besluitvorming inzake infrastructuurheffingen, met inbegrip van de vaststelling en inning van die heffingen, overeenkomstig het uit hoofde van respectievelijk artikel 29 en artikel 39 door de lidstaten vastgestelde heffingskader en kader voor capaciteitstoeiwijzing (artikel 3, onderdeel 2 septies, richtlijn 2012/34/EU).

exploitatie van de spoorweginfrastructuur: toewijzing van treinpaden, verkeersbeheer en infrastructuurheffingen (artikel 3, onderdeel 2 ter, richtlijn 2012/34/EU).

onderhoud van de spoorweginfrastructuur: werkzaamheden om de staat en de capaciteit van de bestaande infrastructuur te handhaven (artikel 3, onderdeel 2 quater, richtlijn 2012/34/EU).

ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur: de spoornetplanning, de financiële planning en de investeringsplanning alsmede de aanleg en verbetering van de infrastructuur (artikel 3, onderdeel 2 bis, richtlijn 2012/34/EU).

publiek-privaat partnerschap: een bindende regeling tussen overheidsinstanties en één of meer ondernemingen die niet de hoofdinfrastructuurbeheerder van een lidstaat zijn, in het kader waarvan de ondernemingen geheel of gedeeltelijk spoorweginfrastructuur aanleggen en/of financieren en/of het recht verwerven om één van de in punt 2 genoemde functies uit te oefenen gedurende een vooraf bepaalde termijn. De regeling kan elke passende juridisch bindende vorm aannemen waarin de nationale wetgeving voorziet (artikel 3, onderdeel 32, richtlijn 2012/34/EU).

raad van bestuur: het hogere orgaan van een onderneming dat uitvoerende en administratieve functies vervult, en dat verantwoordelijk is en verantwoording dient af te leggen voor het dagelijks beheer van de onderneming (artikel 3, onderdeel 33, richtlijn 2012/34/EU).

raad van toezicht: het hoogste orgaan van een onderneming dat toezichtstaken vervult, waaronder het uitoefenen van zeggenschap over de raad van bestuur en het nemen van algemene strategische besluiten met betrekking tot de onderneming (artikel 3, onderdeel 34, richtlijn 2012/34/EU).

verbetering van de spoorweginfrastructuur: grote veranderingswerkzaamheden aan de infrastructuur die tot een verbetering van de algemene prestaties ervan leiden (artikel 3, onderdeel 2 sexies, richtlijn 2012/34/EU).

vernieuwing van de spoorweginfrastructuur: grote vervangingswerkzaamheden aan de bestaande infrastructuur die geen verandering van de algemene prestaties ervan inhouden (artikel 3, onderdeel 2 quinquies, richtlijn 2012/34/EU).

#### *Artikel I, onderdeel B (artikel 3a)*

Het voorgestelde artikel 3a implementeert artikel 4, derde tot en met zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Deze artikelliden bevatten verschillende, algemeen geformuleerde verplichtingen voor verschillende partijen die betrokken zijn bij de veiligheid op en om het spoor. Deels worden deze verplichtingen nader ingevuld door andere bepalingen gesteld in de richtlijn of in uitvoeringshandelingen die op basis van de richtlijn vastgesteld worden. Door het opnemen van een delegatiebevoegdheid kan de regering in aanvulling op de richtlijn of de uitvoeringshandelingen regels vaststellen om aan actoren te verplichten bepaalde risicobeperkende maatregelen te nemen, indien dat omwille van de spoorveiligheid nodig is. Daarnaast is het voorstel om de regering de bevoegdheid te geven regels te stellen met betrekking tot het uitwisselen van spoorvoertuigen tussen verschillende spoorwegondernemingen. Op basis van die bevoegdheid kan de regering in ieder geval regels stellen met betrekking tot de gegevens die bij de uitwisseling van spoorvoertuigen overgedragen moeten worden.

#### *Artikel I, onderdelen C en D (artikel 6, zesde lid en paragraaf 3 van hoofdstuk 2)*

Deze onderdelen bevatten voorstellen voor wetstechnische aanpassingen die samenhangen met de voorgestelde wijzigingen in onderdeel K.

#### *Artikel I, onderdeel E (artikel 16)*

Ter implementatie van artikel 7, eerste lid, eerste alinea, van de richtlijn worden de door de beheerder uit te voeren werkzaamheden nader omschreven in het nieuwe artikel 16, tweede lid. Die werkzaamheden betreffen de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van spoorweginfrastructuur op, en de deelname aan de ontwikkeling ervan overeenkomstig de door de betrokken lidstaat voorgeschreven regels in het kader van zijn algemeen beleid inzake ontwikkeling en financiering van infrastructuur.

De richtlijn maakt onderscheid tussen onderhoud van de spoorweginfrastructuur, en de vernieuwing en de verbetering ervan. Het onderhoud betreft de werkzaamheden om de staat en de capaciteit van de bestaande infrastructuur te handhaven. Bij vernieuwing gaat het om grote vervangingswerkzaamheden aan de bestaande infrastructuur die geen verandering van de algemene prestaties ervan inhouden. dat is anders bij verbetering van de spoorinfrastructuur waarbij het gaat om grote veranderingswerkzaamheden aan de infrastructuur die tot een verbetering van de algemene prestaties ervan leiden. Al deze werkzaamheden sluiten aan bij de werkzaamheden die ProRail nu al op basis van artikel 2, tweede lid, van de Beheerconcessie ProRail 2015-2025 verricht.

De ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur betreft de spoornetplanning, de financiële planning en de investeringsplanning alsmede de aanleg en verbetering van de infrastructuur.

Met de exploitatie van de spoorweginfrastructuur wordt de toewijzing van treinpaden, het verkeersbeheer en de infrastructuurheffingen bedoeld. Op basis van de artikelen 57, 59, 61 en 62 Spoorwegwet en het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur is ProRail, als beheerder, verantwoordelijk voor de capaciteitsverdeling op de infrastructuur en gehouden dat op een eerlijke, niet-discriminerende en transparante wijze te doen zowel ten behoeve van

spoorwegondernemingen als ten behoeve van de werkzaamheden die ProRail uitvoert op het spoor. Op basis van artikel 24 Spoorwegwet en artikel 2, eerste lid, Besluit spoorverkeer ligt de uitoefening van de verkeerleiding bij de beheerder. Artikel 62 Spoorwegwet regelt de vergoeding van het aan spoorwegondernemingen aangeboden minimumtoegangspakket en aanvullende heffingen. De spoorwegonderneming die een toegangsovereenkomst sluit met de beheerder voor toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur, is een vergoeding minimumtoegangspakket aan de beheerder verschuldigd.

*Artikel I, onderdeel F (artikelen 16a tot en met 16e)*

Dit onderdeel voegt een aantal nieuwe artikelen in.

*Artikel 16a (onafhankelijke beheerder)*

Het nieuwe artikel 16a strekt ter uitvoering van artikel 7 van richtlijn 2012/34/EU. Hierin staat centraal de onafhankelijke positie van de beheerder.

*Artikel 16b (onafhankelijke essentiële functies)*

Met het voorgestelde artikel 16b wordt uitvoering gegeven aan artikel 7 bis van richtlijn 2012/34/EU, waarin de onafhankelijkheid van de essentiële functies regeling vindt.

*Artikel 16c (uitbesteding)*

Het nieuwe artikel 16c geeft aan onder welke voorwaarden bepaalde functies kunnen worden uitbesteed. Functie kunnen worden uitbesteed aan een andere organisatie indien deze geen spoorwegonderneming is, geen zeggenschap heeft over een spoorwegonderneming, of niet onder zeggenschap staat van een spoorwegonderneming. De uitvoering van werkzaamheden en de daarmee verband houdende taken inzake ontwikkeling, onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur kan worden uitbesteed aan spoorwegondernemingen of ondernemingen die zeggenschap over de spoorwegondernemingen uitoefenen, of onder zeggenschap van die spoorwegonderneming staan.

*Artikel 16d (financiële transparantie)*

Financiële transparantie wordt bewerkstelligd met het nieuwe artikel 16d dat uitvoering geeft aan artikel 7 quinquies van richtlijn 2012/34/EU. De richtlijn geeft aan dat financiële overdrachten tussen de beheerder en spoorwegondernemingen moeten worden voorkomen indien zij zouden kunnen leiden tot een verstoring van de concurrentie op de markt, met name als gevolg van kruissubsidiëring. Wel maakt artikel 16 d het mogelijk inkomsten uit beheeractiviteiten van het infrastructuurnet die het gebruik van overheidsmiddelen behelzen, bijvoorbeeld te gebruiken voor het financieren van het eigen bedrijf.

*Artikel 16e (verticaal geïntegreerde onderneming)*

Artikel 16e maakt het mogelijk om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen ten aanzien van de zogenaamde verticaal geïntegreerde onderneming. In artikel 3, onderdeel 31 van richtlijn 2012/34/EU is omschreven wat onder een dergelijke onderneming wordt verstaan: een onderneming waarin, in de zin van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad:

- a) een infrastructuurbeheerder onder zeggenschap staat van een onderneming die tegelijk ook één of meer spoorwegondernemingen controleert die spoorwegdiensten exploiteren op het net van de infrastructuurbeheerder;
- b) een infrastructuurbeheerder onder zeggenschap staat van één of meer spoorwegondernemingen die spoorwegdiensten exploiteren op het net van de infrastructuurbeheerder, of
- c) één of meer spoorwegondernemingen die spoorwegdiensten op het net van de infrastructuurbeheerder exploiteren, onder zeggenschap van een infrastructuurbeheerder staan.

Het is tevens een onderneming die bestaat uit verschillende afdelingen, waaronder een

infrastructuurbeheerder en één of meer afdelingen die vervoersdiensten verstrekken maar geen eigen rechtspersoonlijkheid hebben.

Een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming die volledig onafhankelijk zijn van elkaar, maar beide rechtstreeks, zonder intermediaire entiteit, onder zeggenschap van een lidstaat staan, worden niet geacht een verticaal geïntegreerde onderneming te vormen in de zin van deze richtlijn.

Het is niet de verwachting dat er in Nederland sprake zal zijn van een dergelijke verticaal geïntegreerde onderneming. In het kader van de implementatie van de richtlijn dient echter wel een voorziening getroffen te worden dat indien de omstandigheden daarom vragen, aan de richtlijnbevestigingen specifiek met betrekking tot die verticaal geïntegreerde ondernemingen verder uitvoering te geven.

#### *Artikel I, onderdeel G (artikel 16f (nieuw))*

Onderdeel G stelt een wijziging van artikel 16f (nieuw) van de Spoorwegwet voor, met als doel dit artikel in lijn te brengen met artikel 12 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn dat betrekking heeft op de veiligheidsvergunning voor infrastructuurbeheerders. De regeling rond veiligheidsvergunningen in de nieuwe spoorwegveiligheidsrichtlijn verandert nauwelijks van de procedure onder richtlijn 2004/49/EG.

In lijn met de in het algemeen deel van deze toelichting beschreven wijze van implementatie wordt voorgesteld om de bepaling met betrekking tot de veiligheidsvergunning toekomstbestendiger te maken door bepaalde onderwerpen met betrekking tot de veiligheidsvergunning niet langer in de wet uit te werken, maar die bevoegdheid aan een lagere wetgever toe te kennen. Dit voornemen vloeit voort uit de mate van detail waarin de richtlijn voorziet. Het betreft bijvoorbeeld de artikelverwijzing naar de richtlijn en de maximale geldigheidsduur van de veiligheidsvergunning. Tevens wordt voorgesteld de bestaande delegatiebevoegdheid in het zevende lid uit te breiden met de mogelijkheid om regels te stellen over de wijziging van een veiligheidsvergunning. Artikel 12 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn stelt in het tweede en vierde lid immers dat de veiligheidsvergunning gewijzigd kan worden.

#### *Artikel I, onderdeel H (artikel 16g)*

Onderdeel H bevat een voorstel tot wijziging van artikel 16g. De eerste twee leden van dat artikel kunnen vervallen omdat het voorgestelde artikel 26v en de regels te stellen op grond van de delegatiegrondslag in het voorgestelde artikel 26w de verplichtingen van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot het infrastructuurregister regelen.

Tevens wordt voorgesteld om het huidige vierde lid te wijzigen ter implementatie van artikel 6, zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Dit betreft de verplichting voor de infrastructuurbeheerder om jaarlijks uiterlijk op 31 mei een veiligheidsverslag bij de minister in te dienen en vergt aanpassing van artikel 16g, vierde lid. Daarnaast wordt, in lijn met de gekozen delegatiesystematiek, voorgesteld een delegatiegrondslag op te nemen om de details met betrekking tot het verslag bij ministeriële regeling te regelen.

#### *Artikel I, onderdeel I (artikel 17)*

De voorgestelde wijzigingen in artikel 17 houden verband met de implementatie van artikel 17 van richtlijn 2012/34/EU. Het huidige eerste lid, onderdeel d, vindt nu regeling in het nieuwe derde lid, onderdeel d. De wijziging in onderdeel d (nieuw; puntkomma vervangen door punt) betreft het herstel van een misstelling.

De kern van de wijziging is het nieuw ingevoegde derde lid. Hierin is bepaald dat in de concessie voorschriften worden opgenomen om de onpartijdigheid van de beheerder te waarborgen ten aanzien van verkeersleiding en onderhoudsplanning (artikel 7 ter, tweede en derde lid, richtlijn 2012/34/EU). In artikel 7 ter, eerste lid, is onder meer bepaald dat de verkeersleiding en onderhoudsplanning op transparante en niet-discriminerende wijze worden uitgeoefend. Deze bepaling is al geïmplementeerd in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

### *Artikel I, onderdeel J (artikel 22)*

Onderdeel J bevat een voorstel tot wijziging van artikel 22, tweede lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet met het oog op de veranderingen in de artikelen 32 tot en met 35 van de Spoorwegwet. Enerzijds wordt onderdeel b verduidelijkt door op te nemen dat ook spoorwegondernemingen die een veiligheidscertificaat afgegeven door het Europees Spoorwegbureau hebben niet onder het verbod in artikel 22, eerste lid, vallen. Anderzijds wordt de uitzondering voor spoorwegondernemingen met een proefcertificaat geschrapt, omdat in dit wetsvoorstel ook het proefcertificaat geschrapt wordt.

### *Artikel I, onderdeel K (hoofdstuk 2a)*

Onderdeel K bevat een van de belangrijkste onderdelen van dit wetsvoorstel. Zoals reeds in het algemeen deel van deze toelichting is beschreven, wordt voorgesteld een nieuw hoofdstuk 2a in te voegen in de Spoorwegwet, waarin vrijwel de gehele interoperabiliteitsrichtlijn wordt geïmplementeerd. Vanwege de omvang van dit onderdeel wordt de toelichting per voorgesteld artikel geschreven.

### *Artikel 26a*

Het voorgestelde artikel 26a, eerste lid, implementeert de artikelen 3, eerste lid, 8, eerste lid, onderdeel a, 9, eerste lid, 10, vierde lid, eerste volzin, en 17 van de interoperabiliteitsrichtlijn en betreft een verbod om interoperabiliteitsonderdelen in de handel te brengen die niet aan de essentiële eisen voldoen en niet over een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik beschikken. Deze voorwaarden zijn cumulatief. De verplichting komt overeen met het huidige artikel 39, eerste lid, van de Spoorwegwet. Een voorgestelde verandering ten opzicht van de huidige Spoorwegwet is dat de voorwaarde om te voldoen aan de essentiële eisen expliciet in de Spoorwegwet wordt opgenomen. De voorschriften die van toepassing zijn op interoperabiliteitsonderdelen worden vastgelegd in de TSI's. Datzelfde geldt voor de specifieke beoordelingsprocedure die van toepassing is op een bepaald interoperabiliteitsonderdeel voordat daarvoor een geldige EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik kan worden opgesteld.

Het voorgestelde artikel 26a, tweede lid, implementeert artikel 11, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. In beginsel worden in TSI's specifieke voorschriften gesteld met betrekking tot interoperabiliteitsonderdelen. Deze voorschriften vormen een uitwerking van de essentiële eisen. Dat laat echter onverlet dat degene die een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik opstelt ook een zelfstandige beoordeling dient uit te voeren om te waarborgen dat een interoperabiliteitsonderdeel aan de essentiële eisen voldoet. Indien hij oordeelt dat het interoperabiliteitsonderdeel niet geheel voldoet aan de toepasselijke essentiële eisen, dan mag hij de EG-verklaring niet opstellen. Het overtreden van dat verbod is op grond van het voorstel tot wijziging van artikel 77, eerste lid, van de Spoorwegwet bestuurlijk beboetbaar gesteld. Ook wordt voorgesteld om dit artikel via de Wet op de economische delicten handhaafbaar te maken.

Het voorgestelde artikel 26a, derde lid, implementeert artikel 10, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De bevoegdheid van de minister ziet op interoperabiliteitsonderdelen die zonder dat daarvoor de juiste procedure is gevolgd en de juiste EG-verklaring is opgesteld in de handel worden gebracht. De verplichting het interoperabiliteitsonderdeel te laten beoordelen en te voorzien van een EG-verklaring ligt in eerste instantie bij de fabrikant van het onderdeel. Echter, indien de fabrikant niet aan de verplichting voldoet, rust deze op een ieder die het interoperabiliteitsonderdeel in de handel brengt. De minister kan diegene dan ook verplichten het interoperabiliteitsonderdeel op een juiste wijze in de handel te brengen. Dezelfde bevoegdheid staat in artikel 43, eerste en tweede lid, van de huidige Spoorwegwet.

Het voorgestelde artikel 26a, vierde lid, implementeert artikel 11, eerste lid, eerste volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Dezelfde bevoegdheid is in de huidige Spoorwegwet neergelegd in artikel 44, eerste lid. Het betreft in dit geval een bevoegdheid voor de minister om

interoperabiliteitsonderdelen uit de handel te nemen, of zelfs het gebruik van die onderdelen te verbieden, omdat ze niet voldoen aan de essentiële eisen. Niet voldoen aan de essentiële eisen wil zeggen dat een interoperabiliteitsonderdeel aantoonbaar kan leiden tot onveilige, ongezonde of anderszins onwenselijke situaties. De essentiële eisen staan beschreven in bijlage III van de interoperabiliteitsrichtlijn. Voor een interoperabiliteitsonderdeel kan in een TSI worden bepaald aan welke essentiële eisen het moet voldoen.

#### *Artikel 26b*

Het voorgestelde artikel 26b bevat grondslagen om de regelgevende bevoegdheid met betrekking tot details van het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen, zoals vastgelegd in de interoperabiliteitsrichtlijn en daarop gebaseerde uitvoeringshandelingen, te delegeren aan de minister. Dit is in lijn met de implementatiesystematiek als omschreven in het algemeen deel van deze toelichting.

In het voorgestelde hoofdstuk 2a wordt een eenvormige wijze van delegeren voorgesteld. Aan het slot van iedere paragraaf staat een artikel waarin duidelijk omschreven staat ten aanzien van welke onderwerpen nadere regels gesteld kunnen worden, voor zover dat nodig is om de interoperabiliteitsrichtlijn, alsmede de op grond daarvan vast te stellen gedelegeerde of uitvoeringshandelingen, op een goede wijze om te zetten of uit te voeren.

Conform de voorgestelde wijze van delegeren wordt voorgesteld in artikel 26b, eerste lid, de minister de bevoegdheid toe te kennen om over een aantal onderwerpen die in de interoperabiliteitsrichtlijn in detail worden beschreven regels te stellen. Zo kan de minister op basis van de grondslag in het eerste lid, onderdeel a, in ieder geval de artikelen 6, derde lid, 9, eerste tot en met derde lid, en 10, eerste tot en met derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn implementeren. Daarnaast kan de minister regels stellen indien dat na de vaststelling van een TSI noodzakelijk blijkt. Op basis van de delegatiegrondslag in het eerste lid, onderdeel b, kan de minister in ieder geval de artikelen 8, eerste lid, onderdeel b, 9, vijfde lid, en 10, vierde lid, tweede volzin, nader implementeren.

Het voorgestelde artikel 26b, tweede lid, bevat de bevoegdheid voor de minister om regels te stellen voor zover dat noodzakelijk is om invulling te geven aan de uitvoeringshandeling die de Europese Commissie vaststelt op grond van artikel 9, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Zoals reeds in het algemeen deel van de toelichting beschreven is zullen regels in veel gevallen niet nodig zijn, omdat de uitvoeringshandelingen meestal als verordeningen worden vastgesteld en dus rechtstreeks werken. Het kan echter wenselijk zijn om bepaalde details met betrekking tot deze uitvoeringshandelingen vast te kunnen leggen in regelgeving.

#### *Artikel 26c*

Het voorgestelde artikel 26c bevat een algemene delegatiegrondslag voor het stellen van 'nationale voorschriften' aan subsystemen. Zoals in het algemeen deel van de toelichting is beschreven, heeft de interoperabiliteitsrichtlijn technische harmonisatie van het Europese spoorwegsysteem als doel. Nationale voorschriften vormen een belangrijke hindernis voor harmonisatie. De interoperabiliteitsrichtlijn laat om die reden slechts in een beperkt aantal gevallen nog nationale voorschriften toe. Die gevallen zijn opgesomd in artikel 13, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Dat artikellid geldt zowel voor bestaande als nieuw vast te stellen nationale voorschriften. In het voorgestelde artikel 26c, eerste lid, worden de bestaande delegatiegrondslagen voor deze nationale voorschriften in de Spoorwegwet omgezet in een nieuwe delegatiegrondslag. Het betreft delegatiegrondslagen in de huidige artikelen 8, tweede lid, onderdelen b tot en met d, en 36, derde lid, onderdelen b, c en e, van de Spoorwegwet. Op grond van het voorgestelde artikel 26c, eerste lid, kunnen voorschriften als bedoeld in de artikelen 13, tweede lid, onderdelen a en d, en 14, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn vastgesteld worden.

Het voorgestelde artikel 26c, tweede lid, bevat de mogelijkheid voor de minister om specifieke regels te stellen met betrekking tot onderwerpen die buiten de reikwijdte van de

interoperabiliteitsrichtlijn of TSI's vallen. Het gaat hierbij in beginsel om technische eisen met betrekking tot de genoemde onderwerpen. Op grond van deze delegatiegrondslag kunnen voorschriften als bedoeld in de artikelen 13, tweede lid, onderdelen b, c, e en f, 14, vierde lid, en 7, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn worden vastgesteld.

De voorschriften die gesteld worden aan subsystemen op grond van artikel 26c, eerste of tweede lid, worden beoordeeld door conformiteitsbeoordelingsinstanties die door de minister zijn aangewezen op grond van het voorgestelde artikel 26s, tweede lid. Deze aangewezen instanties staan in de spoorsector ook bekend als 'designated bodies' (DeBo's). De aangewezen instanties passen een 'nationale keuringsprocedure' toe met betrekking tot de nationale voorschriften.

De aangewezen instanties keuren de subsystemen volgens een keuringsprocedure die de Europese Commissie via een uitvoeringshandeling kan vaststellen (artikel 15, negende lid, onder a, van de interoperabiliteitsrichtlijn). De Europese Commissie kan besluiten dat er geen uitvoeringshandeling wordt opgesteld. In dat geval biedt het voorgestelde artikel 26f, derde lid, grondslag voor de minister om regels te stellen om te waarborgen dat er een goede keuringsprocedure voor nationale voorschriften wordt vastgesteld. Die keuringsprocedure is in de huidige Spoorwegwet gelijk aan de keuringsprocedure voor aangemelde instanties.

#### *Artikel 26d*

Het voorgestelde artikel 26d regelt de keuringsprocedure voor subsystemen van structurele aard. Dat zijn de subsystemen die deel uit kunnen maken van spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen. Voordat spoorweginfrastructuur of spoorvoertuigen ook daadwerkelijk gebruikt mogen worden, is een vergunning voor indienststelling respectievelijk vergunning om een spoorvoertuig in de handel te brengen (voertuigvergunning) vereist. Voor het aanvragen van die vergunningen is noodzakelijk dat de EG-keuringsprocedure met goed gevolg is doorlopen en dat er voor een subsysteem een geldige EG-keuringsverklaring is opgesteld met een bijgevoegd technisch dossier. De subsystemen worden in de eerste plaats getoetst aan de voorschriften opgenomen in de TSI's die betrekking hebben op die subsystemen. In de TSI's staat duidelijk beschreven welke eisen voor welk subsysteem gelden. Indien voor een subsysteem ook nationale voorschriften gelden, vastgesteld op basis van het voorgestelde artikel 26c, dan is ook een keuringsverklaring van een aangewezen instantie vereist.

Het voorgestelde artikel 26d, eerste en tweede lid, implementeert de artikelen 3, eerste lid, 13, eerste lid, 15, eerste lid, 17 en 20, eerste en tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het voorgestelde derde lid implementeert artikel 4, tweede lid, eerste en tweede volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Laatstgenoemd artikellid regelt dat het moment van aanvragen van een vergunning voor indienststelling of een voertuigvergunning bepalend is voor de toepasselijkheid van de eisen die aan de subsystemen gesteld worden. Voor een subsysteem dat gekeurd wordt op het moment dat de geldende voorschriften veranderen, de TSI's in het bijzonder, zijn er vervolgens twee opties. De eerste optie is dat de betrokken partijen bij de ontwikkeling van het subsysteem besluiten om de keuringsprocedure te volgen volgens de gewijzigde voorschriften. In dat geval moet het subsysteem dus aangepast worden aan de gewijzigde TSI's. De tweede optie is dat de betrokken partijen bij de minister een aanvraag indienen om ontheffing van toepassing van de gewijzigde TSI's, op basis van het voorgestelde artikel 26d, vierde lid. Daarmee wordt artikel 7 van de interoperabiliteitsrichtlijn geïmplementeerd, waarin tevens de procedure beschreven die gevolgd moet worden indien ontheffing van de toepassing van (een gedeelte van) een TSI wordt aangevraagd. Dezelfde bevoegdheid bestaat ook in de huidige Spoorwegwet, namelijk in artikel 8, derde lid, en artikel 36, vierde lid.

Het voorgestelde artikel 26d, vijfde lid, implementeert artikel 4, tweede lid, derde volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Een subsysteem moet bij het gebruik blijven voldoen aan de voorschriften op grond waarvan de vergunning voor indienststelling of de voertuigvergunning is verleend. Dit betreft dus ook de voorschriften op grond waarvan het subsysteem gekeurd wordt. Er is gekozen voor het woord "gewaarborgd" om te verduidelijken dat het niet om handhaven in de zin van de Awb gaat. De verplichting rust op de verantwoordelijke voor het subsysteem of spoorvoertuig. De verplichting dat het subsysteem ook bij gebruik moet blijven voldoen aan de

eisen op grond waarvan de vergunning is verleend, staat in de huidige Spoorwegwet in artikel 47, eerste en tweede lid.

#### *Artikel 26e*

Het voorgestelde artikel 26e dient ter implementatie van artikel 16, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Dat artikel betreft de situatie waarin voor een subsysteem weliswaar een EG-keuringsverklaring is afgegeven, maar het subsysteem niet voldoet aan de essentiële eisen. Dan kunnen er twee problemen zijn:

1. De conformiteitsbeoordelingsinstantie heeft de geldende TSI's niet op een juiste wijze toegepast, of
2. De TSI's zijn ontoereikend om het voldoen aan de essentiële eisen te verzekeren.

Als het eerste probleem zich, ook naar het oordeel van de Europese Commissie, voordoet moet een lidstaat op grond van de richtlijn maatregelen nemen ten aanzien van de door hem aangemelde instantie die de EG-keuringsverklaring heeft afgegeven. Als het tweede probleem zich voordoet wordt de procedure tot wijziging van een TSI gestart.

#### *Artikel 26f*

Het voorgestelde artikel 26f bevat grondslagen om de details van het keuren van subsystemen en daarmee verbonden onderwerpen, zoals vastgelegd in de interoperabiliteitsrichtlijn en daarop gebaseerde uitvoeringshandelingen, uit te werken bij ministeriële regeling.

Op basis van de delegatiegrondslag opgenomen in artikel 26f, eerste lid, onderdeel a, kunnen in ieder geval artikel 15, tweede tot en met zevende lid, en bijlage IV van de interoperabiliteitsrichtlijn geïmplementeerd worden. Op basis van artikel 26f, eerste lid, onderdeel b, kan de procedure van artikel 7 van de interoperabiliteitsrichtlijn in regelgeving omgezet worden. Daarmee kan ook een duidelijke nationale procedure worden gecreëerd voor projecten die al in een vergevorderde fase zijn op het moment dat een nieuwe TSI wordt vastgesteld. Dat biedt meer zekerheid over het verloop van de EG-keurings- en vergunningprocedure. Op basis van artikel 26f, eerste lid, onderdeel c, kan, voor zover noodzakelijk gelet op de interoperabiliteitsrichtlijn, geregeld worden in welke gevallen de minister bevoegd is om te verifiëren of een subsysteem voldoet aan de essentiële eisen. Hiermee kan nader invulling worden gegeven aan artikel 16, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn, dat ervan uit gaat dat een subsysteem zowel niet kan voldoen aan de essentiële eisen, als aan andere onderdelen van de richtlijn.

Het voorgestelde tweede lid bevat een grondslag voor de minister om regels te stellen voor zover dat noodzakelijk is na vaststelling van de uitvoeringshandelingen door de Europese Commissie op grond van artikel 15, negende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

#### *Artikel 26g*

Het voorgestelde artikel 26g implementeert een groot deel van artikel 18 van de interoperabiliteitsrichtlijn en komt qua betekenis overeen met het huidige artikel 8 van de Spoorwegwet. Een verschil ten opzichte van het huidige artikel 8, eerste lid, van de Spoorwegwet is dat artikel 26g, eerste lid, benadrukt dat voor ieder structureel subsysteem een vergunning voor indienststelling nodig is, alvorens de hoofdspoorweginfrastructuur als geheel in dienst wordt gesteld.

De procedure voor het indienststellen van spoorweginfrastructuur verschilt in de interoperabiliteitsrichtlijn nauwelijks van de procedure onder richtlijn 2008/57/EG. Zowel de interoperabiliteitsrichtlijn als de op basis daarvan vast te stellen TSI's bepalen voor een aanzienlijk deel de procedure rond indienststelling van hoofdspoorweginfrastructuur. Daarom wordt voorgesteld de vergunningprocedure meer dan nu het geval is over te laten aan regels te stellen door de minister. Die regels dienen in lijn te zijn met de interoperabiliteitsrichtlijn en de TSI's. Op grond van artikel 26i, onderdeel a, kunnen regels worden gesteld die artikel 18, vierde en vijfde lid, en artikel 19 implementeren.



In artikel 26g, vierde en vijfde lid, worden de ontheffingsbevoegdheden die reeds in de huidige Spoorwegwet staan ook opgenomen in het wetsvoorstel. Het betreft de bevoegdheden die nu in artikel 8, vierde en achtste lid, van de Spoorwegwet staan.

#### *Artikel 26h*

Het voorgestelde artikel 26h implementeert artikel 18, zesde lid, eerste alinea, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het betreft het vernieuwen of verbeteren van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur. De definitie van vernieuwing of verbetering wordt in artikel 1 van de Spoorwegwet gelijkgesteld aan de definitiebepaling in artikel 2 van de interoperabiliteitsrichtlijn. Net als bij het voorgestelde artikel 26g wordt bij het voorgestelde artikel 26h geen verandering van beleid rond verbeteren of vernieuwen van hoofdspoorweginfrastructuur beoogd. Op dit moment is het vernieuwen of verbeteren van hoofdspoorweginfrastructuur neergelegd in artikel 9 van de Spoorwegwet.

De procedure blijft dus hetzelfde: op het moment dat de beheerder meent dat werkzaamheden aan de hoofdspoorweginfrastructuur van dien aard zijn dat zij een verbetering of vernieuwing in de zin van de interoperabiliteitsrichtlijn zijn, dan dient hij een aanvraag met een dossier in bij de minister, die vervolgens beslist of er een vergunning voor indienststelling vereist is voor het subsysteem waar de vernieuwing of verbetering betrekking op heeft. Indien de minister dat besluit, dan is de vergunningprocedure van het voorgestelde artikel 26g van toepassing. De minister kan ook toestemming geven voor de indienststelling zonder nieuwe vergunning voor indienststelling. Hij doet dit aan de hand van criteria die kunnen worden vastgesteld op grond van de delegatiegrondslag in artikel 26i, onderdeel c. Bij de vaststelling van die criteria kunnen de in artikel 18, zesde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn neergelegde criteria geïmplementeerd worden. Het voorgestelde artikel 26h, derde lid, bevat de ontheffingsbevoegdheid die ook in huidige artikel 9, zesde lid, van de Spoorwegwet staat.

#### *Artikel 26i*

Het voorgestelde artikel 26i bevat delegatiegrondslagen om regels te stellen met betrekking tot de indienststelling, vernieuwing en verbetering van hoofdspoorweginfrastructuur, zoals vastgelegd in de interoperabiliteitsrichtlijn en daarop te baseren uitvoeringshandelingen. Tevens kan dit onderdeel als grondslag dienen om de procedure van artikel 19 van de interoperabiliteitsrichtlijn te implementeren. Artikel 19 van de interoperabiliteitsrichtlijn heeft betrekking op het vereiste om een aanbesteding van ERTMS-baanapparatuur voor te leggen aan het Europees Spoorwegbureau. Het voorgestelde onderdeel b vormt de grondslag om nadere regels te stellen met betrekking tot de toepassing van de ontheffingsbevoegdheid in het voorgestelde artikel 26g, vierde lid. Zoals in dat artikellid staat, kan ontheffing alleen worden verleend als de reikwijdte van de interoperabiliteitsrichtlijn dat toestaat. Indien nodig kan deze bevoegdheid nader ingevuld worden, zodat op voorhand duidelijk is of een aanvraag om ontheffing kans van slagen heeft. Daarnaast kunnen toekomstige wijzigingen van de reikwijdte van de interoperabiliteitsrichtlijn aanleiding geven om detailregels te stellen. Het voorgestelde onderdeel c is de grondslag om de procedure met betrekking tot het verbeteren of vernieuwen te regelen. Hierbij wordt aangesloten bij de interoperabiliteitsrichtlijn en de TSI's, maar ook ruimte gehouden om (conform de interoperabiliteitsrichtlijn) rekening te kunnen houden met een nationaal implementatieplan.

#### *Artikel 26j*

Het voorgestelde artikel 26j regelt de eis van het hebben van een voertuigvergunning om een spoorvoertuig in de handel te brengen. In het algemeen deel van deze toelichting is de voertuigvergunning reeds toegelicht.

Het voorgestelde eerste lid bevat het verbod een spoorvoertuig zonder voertuigvergunning in de handel te brengen en implementeert artikel 21, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het verbod geldt voor spoorvoertuigen waarvan het de bedoeling is ze te gaan gebruiken op de hoofdspoorweginfrastructuur. De spoorvoertuigen moeten niet alleen over een voertuigvergunning beschikken, maar die voertuigvergunning moet ook gelden voor de hoofdspoorweginfrastructuur, of

het gedeelte daarvan waarop met het spoorvoertuig gebruik gemaakt wordt. De gehele of een gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur moet als gebruiksgebied op de voertuigvergunning vermeld zijn, zodat duidelijk is dat voor het desbetreffende gebruiksgebied ook de keurings- en vergunningprocedure is doorlopen en het spoorvoertuig, in beginsel, op dat gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur op een goede wijze gebruikt kan worden. In artikel 26j, eerste lid, wordt expliciet opgenomen dat de voertuigvergunning ook door het Europees Spoorwegbureau verleend kan zijn. In het algemeen deel van deze toelichting is de verlening van voertuigvergunningen door het Europees Spoorwegbureau reeds toegelicht.

Het voorgestelde tweede lid bevat de bevoegdheid voor de minister om een voertuigvergunning te verlenen en implementeert de artikelen 21, achtste lid, eerste volzin, en 26, achtste lid, derde volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De vergunningverlening, zowel door het Europees Spoorwegbureau of door de nationale veiligheidsinstanties, wordt in de interoperabiliteitsrichtlijn uitvoerig beschreven en daarnaast in een of meerdere uitvoeringshandelingen op grond van artikel 21, negende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn in detail vastgelegd. Om die reden wordt voorgesteld de minister de bevoegdheid te geven de procedure van de voertuigvergunning om te zetten in regelgeving, voor zover dat, gelet op de interoperabiliteitsrichtlijn en de op grond van die richtlijn vast te stellen uitvoeringshandelingen noodzakelijk blijkt. In ieder geval is het noodzakelijk de relevante bepalingen uit de interoperabiliteitsrichtlijn met betrekking tot de voertuigvergunningverleningsprocedure via die grondslag nader te implementeren.

Het voorgestelde derde en vierde lid bevatten afwijkingen van termijnen in de algemene wet bestuursrecht. Deze artikelleden implementeren artikel 21, vierde lid, eerste volzin, en elfde lid, tweede en derde volzin. Het voorgestelde vierde lid bepaalt in afwijking van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) dat de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift één maand is. Hoewel de richtlijn stelt dat de aanvrager van de vergunning één maand voor het indienen van een bezwaarschrift heeft, is omwille van de helderheid van de procedure opgenomen dat deze termijn voor iedere bezwaarmaker geldt.

Het voorgestelde vijfde lid bevat een ontheffingsbevoegdheid die ook in de huidige Spoorwegwet aan de minister is toegekend. Het betreft de bevoegdheid ontheffing te verlenen voor spoorvoertuigen waarop de interoperabiliteitsrichtlijn niet, of niet per definitie, van toepassing is. Op dit moment bevatten artikel 36, tiende lid, en artikel 36b, achtste lid, een vergelijkbare ontheffingsbevoegdheid.

#### *Artikel 26k*

Het voorgestelde artikel 26k bevat de bevoegdheid voor de minister om het gebruiksgebied waarvoor een voertuigvergunning geldt uit te breiden. Het artikel implementeert artikel 21, dertiende lid, tweede alinea, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De bevoegdheid van de minister om een voertuigvergunning uit te breiden reikt even ver als de bevoegdheid voor het verlenen van de vergunning. Het kan dus enkel gaan om nationale aanvragen, dus: spoorvoertuigen waarvoor een voertuigvergunning is verleend door de minister, en waarvoor het gebruiksgebied ook alleen binnen Nederland wordt uitgebreid. Andere aanvragen zullen via het één-loketsysteem niet voor beoordeling bij de minister terecht komen, maar bij het Europees Spoorwegbureau. De procedure met betrekking tot de uitbreiding van het gebruiksgebied is hetzelfde als voor het verlenen van een voertuigvergunning, met daarbij de kanttekening dat de beoordeling van de aanvraag enkel betrekking heeft op de eigenschappen van het gebied waarvoor de uitbreiding wordt aangevraagd. Een aanvraag tot uitbreiding mag niet neerkomen op een herbeoordeling van de oorspronkelijk verleende vergunning. Zoals in het algemeen deel van de toelichting reeds beschreven, bestaat er na de inwerkingtreding van de interoperabiliteitsrichtlijn voor een spoorvoertuig dat onder de reikwijdte van de richtlijn valt slechts één voertuigvergunning. Het is met betrekking tot de hoofdspoorwegen logisch dat verschillende eisen gelden voor spoorvoertuigen, afhankelijk van het gebied waarvan gebruik gemaakt wordt met een spoorvoertuig. De technische eigenschappen van de spoorweginfrastructuur kunnen per traject verschillen. Daarom kunnen verschillende eisen gelden voor spoorvoertuigen, afhankelijk van het gebruiksgebied.

#### *Artikel 26l*

Het voorgestelde artikel 26l bevat een regeling met betrekking tot de vernieuwing of verbetering van spoorvoertuigen waarvoor al een voertuigvergunning is verleend. Het artikel implementeert artikel 21, twaalfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Vernieuwing of verbetering is gedefinieerd in artikel 2 van de interoperabiliteitsrichtlijn en die definitie wordt in dit wetsvoorstel overgenomen in artikel 1 van de Spoorwegwet. Het is aan degene die om wat voor reden dan ook verantwoordelijk is voor de werkzaamheden aan het betreffende spoorvoertuig om te beoordelen of een vernieuwing of verbetering, gelet op het voorgestelde artikel 26l, onderdelen a tot en met c, moet leiden tot een nieuwe voertuigvergunning. Is dat het geval, dan dient hij een aanvraag voor een dergelijke vergunning in en geldt de procedure van artikel 21 van de interoperabiliteitsrichtlijn en, voor zover het de procedure bij de nationale veiligheidsinstantie betreft, het voorgestelde artikel 26j, tweede tot en met vierde lid, en de krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels. Bij het indienen van de aanvraag heeft de aanvrager dus de mogelijkheid om te kiezen voor een beoordeling van zijn aanvraag door het Europees Spoorwegbureau, ook als de oorspronkelijke voertuigvergunning door de minister verleend is. Die keuze heeft de aanvrager niet als hij besluit een aanvraag in te dienen voor een gebruiksgebied dat meer dan één lidstaat omvat. De aanvraag komt in dat geval automatisch bij het Europees Spoorwegbureau terecht.

#### *Artikel 26m*

Het voorgestelde artikel 26m bevat regels met betrekking tot de typegoedkeuring van spoorvoertuigen. Het eerste lid implementeert artikel 24, eerste lid, eerste volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De procedure voor het verlenen van een typegoedkeuring is hetzelfde als de procedure voor het verlenen van een voertuigvergunning. Ook de bevoegdheidsverdeling tussen het Europees Spoorwegbureau en de minister is hetzelfde. Een aanvrager kan ervoor kiezen tegelijkertijd een voertuigvergunning en typegoedkeuring aan te vragen. In dat geval is slechts één procedure nodig voor het verlenen van twee beschikkingen. Het is echter ook mogelijk om op een later moment een typegoedkeuring aan te vragen voor een spoorvoertuig waarvoor al enige tijd een voertuigvergunning (of oudere vergunning) is verleend. In dat geval kan een nieuwe beoordeling van het spoorvoertuig vereist zijn.

Het voorgestelde tweede lid implementeert artikel 24, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn dat betrekking heeft op de gevolgen van wijzigingen in TSI's en nationale voorschriften op reeds verleende typegoedkeuringen. Het is van belang om bij het wijzigen van die voorschriften aan te geven of de wijziging invloed heeft op reeds verleende typegoedkeuringen. Het is immers niet de bedoeling dat spoorvoertuigen in de handel gebracht kunnen worden met een voertuigvergunning op basis van een typegoedkeuring die inmiddels achterhaald is, op grond van nieuwe voorschriften. Deze bepaling laat overigens onverlet dat de spoorvoertuigen waarvoor reeds op basis van de te wijzigen typegoedkeuring een voertuigvergunning is verleend in de handel kunnen blijven en gebruikt kunnen worden. Dit vloeit voort uit het feit dat voor die spoorvoertuigen reeds een geldige voertuigvergunning is verleend en komt overeen met artikel 25, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

#### *Artikel 26n*

Het voorgestelde artikel 26n implementeert artikel 25, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het voorgestelde artikel regelt de eenvoudige wijze van het verkrijgen van een voertuigvergunning indien het een spoorvoertuig betreft dat overeenkomt met een spoorvoertuig waarvoor een typegoedkeuring is verleend. Het gaat hierbij veelal om serieproductie van spoorvoertuigen. De bevoegdheidsverdeling tussen het Europees Spoorwegbureau en de minister is ook bij de verlening van deze voertuigvergunningen hetzelfde als bij 'gewone' voertuigvergunningen. Om dit te verduidelijken wordt artikel 26n, onderdeel b, opgenomen.

#### *Artikel 26o*

Het voorgestelde artikel 26o implementeert artikel 26 van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het laatstgenoemde artikel bevat een regeling met betrekking tot spoorvoertuigen die niet voldoen aan de essentiële eisen.

Op grond van het voorgestelde eerste lid dient een spoorwegonderneming een spoorvoertuig in overeenstemming te brengen met de essentiële eisen, indien de spoorwegonderneming bij gebruik van dat spoorvoertuig heeft vastgesteld dat het spoorvoertuig niet aan de essentiële eisen voldoet. Dit artikellid implementeert artikel 26, eerste lid, eerste en tweede volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De verantwoordelijkheid ligt in eerste instantie bij de spoorwegonderneming die gebruik maakt van het spoorvoertuig.

Het feit dat een spoorvoertuig niet aan de essentiële eisen voldoet, terwijl er voor het spoorvoertuig wel een voertuigvergunning is verleend, kan wijzen op verschillende problemen. Een van die problemen kan zijn dat er tijdens gebruik van het spoorvoertuig bepaalde defecten zijn opgetreden die ertoe hebben geleid dat het spoorvoertuig niet langer in overeenstemming is met de essentiële eisen. Een ander mogelijk probleem is dat er tijdens de keuring van het spoorvoertuig en de beoordeling van de vergunningaanvraag een fout is gemaakt waardoor het niet voldoen aan een essentiële eis over het hoofd is gezien. Ongeacht het probleem dient de spoorwegonderneming in eerste instantie zelf maatregelen te nemen om het spoorvoertuig conform de essentiële eisen te maken. Echter, indien de spoorwegonderneming meent dat er fouten zijn gemaakt bij de verlening van de voertuigvergunning, dan dient de spoorwegonderneming ook het Europees Spoorwegbureau, de minister en eventueel andere betrokken lidstaten daarvan in kennis te stellen. Het voorgestelde tweede lid implementeert die verplichting, die is opgenomen in artikel 26, eerste lid, laatste volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Indien een spoorwegonderneming nalaat het spoorvoertuig in overeenstemming te brengen met de essentiële eisen, en de minister constateert dat het spoorvoertuig niet aan die eisen voldoet, kan de minister verschillende maatregelen nemen. Het voorgestelde artikel 26o, derde lid, somt deze maatregelen op in de onderdelen a tot en met c. Overigens kan de minister deze maatregelen nemen, ongeacht of de spoorwegonderneming zelf heeft geconstateerd dat een spoorvoertuig niet voldoet aan de essentiële eisen. Het voorgestelde artikellid implementeert artikel 26, tweede tot en met vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Een belangrijke kanttekening bij de bevoegdheid om de voertuigvergunning of typegoedkeuring te schorsen, wijzigen of in te trekken is dat enkel de instantie die de voertuigvergunning of typegoedkeuring heeft verleend een dergelijk besluit kan nemen. Indien een voertuigvergunning is verleend door het Europees Spoorwegbureau, dan zal de minister, als toezichthouder, het Europees Spoorwegbureau moeten verzoeken om de voertuigvergunning te schorsen, wijzigen of in te trekken. Ten slotte is nog van belang dat de laatste drie volzinnen van artikel 26, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn een bijzondere regeling met betrekking tot de bezwaarprocedure bevatten. Dit betreft niet alleen de aangepaste termijnen, maar ook het feit dat het maken van bezwaar schorsende werking heeft. Dit artikellid is geïmplementeerd in het voorgestelde vijfde en zesde lid van artikel 26o.

Het voorgestelde artikel 26o, vierde lid, is opgenomen om het nemen van de maatregelen, bedoeld in het voorgestelde derde lid, af te kunnen dwingen, al dan niet met een bestuursrechtelijke sanctie. Het voorgestelde zevende lid is opgenomen ter implementatie van artikel 26, achtste lid, tweede volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Spoorvoertuigen van hetzelfde type als een spoorvoertuig waarvan de typegoedkeuring is ingetrokken komen qua eigenschappen overeen met dat spoorvoertuig en zullen waarschijnlijk eveneens niet voldoen aan de essentiële eisen. In ieder geval is voor het (opnieuw) in de handel brengen van die spoorvoertuigen een nieuwe beoordeling op zijn plaats die verder gaat dan enkel het beoordelen van een verklaring van conformiteit met het type.

#### *Artikel 26p*

In de toelichting bij artikel 26j is reeds beschreven dat een voertuigvergunning ziet op het moment van het in de handel brengen van spoorvoertuigen. Het feit dat een spoorvoertuig in de handel is gebracht betekent echter niet dat het ook gebruikt kan worden op de hoofdspoorweginfrastructuur. In dat opzicht wijkt de interoperabiliteitsrichtlijn af van richtlijn 2008/57/EG.

Het voorgestelde artikel 26p, eerste lid, legt de verbinding tussen de voertuigvergunning die vereist is voor het in de handel brengen van het spoorvoertuig en het gebruik van een

spoorvoertuig op de hoofdspoorweginfrastructuur. Daarnaast legt het artikel de verbinding met de verplichting een spoorvoertuig in te schrijven in een voertuigregister en de verplichting het aan het spoorvoertuig toegekende Europees voertuignummer op het spoorvoertuig aan te brengen. Deze eisen zijn cumulatief. De verplichting om een spoorvoertuig in een voertuigregister in te schrijven vormt de implementatie van artikel 22, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het voorgestelde tweede lid legt op dezelfde wijze als het eerste lid de verbinding tussen het voorgestelde artikel 26l met betrekking tot vernieuwing en verbetering van spoorvoertuigen en het gebruik van spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur. Het zorgt er bovendien voor dat de verplichting om een nieuwe voertuigvergunning aan te vragen handhaafbaar is.

Het voorgestelde derde lid implementeert artikel 21, achtste lid, eerste alinea, laatste twee volzinnen, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Laatstgenoemde volzinnen bevatten een expliciete gelijkstelling voor spoorvoertuigen die gebruik maken van bepaalde grensbaanvakken. Er wordt expliciet voorgesteld een onderscheid te maken tussen een ontheffing en een vrijstelling, aangezien de interoperabiliteitsrichtlijn regelt dat raadpleging van de nationale veiligheidsinstantie per geval kan geschieden of algemeen kan worden vastgelegd in een grensoverschrijdende overeenkomst. Een dergelijke overeenkomst moet uiteraard geëffectueerd kunnen worden. Het voorgestelde derde lid dient daartoe.

Het voorgestelde vierde lid bevat een uitzondering voor spoorvoertuigen waarvoor ontheffing is verleend van de verplichting om over een voertuigvergunning te beschikken. Deze spoorvoertuigen hoeven op grond van de interoperabiliteitsrichtlijn ook niet te beschikken over een Europees voertuignummer, of over een inschrijving in een voertuigregister. Daarover kunnen op basis van het voorgestelde artikel 26w, derde lid, nadere regels worden gesteld.

#### *Artikel 26q*

Het voorgestelde artikel 26q bevat net als artikel 26p, derde lid, een ontheffingsmogelijkheid met betrekking tot het gebruik van spoorvoertuigen waarvoor geen voertuigvergunning is verleend. Deze ontheffingen kunnen verleend worden voor het uitvoeren van tests met spoorvoertuigen. Het voorgestelde eerste lid implementeert artikel 21, derde lid, derde alinea, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De interoperabiliteitsrichtlijn noemt dit 'tijdelijke gebruiksvergunningen', die worden verleend met het oog op het samenstellen van het technisch dossier dat bij de aanvraag van een voertuigvergunning gevoegd wordt. Om te controleren of een gebouwde spoorvoertuig op een technisch verantwoorde wijze gebruikt kan worden op de infrastructuur binnen het beoogde gebruiksgebied kunnen tests noodzakelijk zijn. Het ligt voor de hand dat een fabrikant en spoorwegonderneming al voor de indiening van de aanvraag voor een voertuigvergunning tests uitvoeren op de hoofdspoorweginfrastructuur om de compatibiliteit te controleren. Overigens is gekozen voor de term ontheffing om duidelijk te maken dat het gaat om een uitzondering voor een specifiek geval op het wettelijk verbod om een spoorvoertuig te gebruiken zonder voertuigvergunning, inschrijving in een register en voertuignummer.

Het voorgestelde tweede lid implementeert artikel 21, vijfde lid, tweede alinea, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Niet alleen voor de samenstelling van het technisch dossier kan het wenselijk zijn dat er tests worden uitgevoerd, maar ook voor het beoordelen van een aanvraag van een voertuigvergunning kunnen tests wenselijk zijn. Aangezien zowel het Europees Spoorwegbureau als de minister om dergelijke tests kunnen verzoeken, is expliciet verwezen naar de voertuigvergunning in artikel 26j, eerste lid.

#### *Artikel 26r*

Het voorgestelde artikel 26r bevat delegatiegrondslagen om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen met betrekking tot spoorvoertuigen. Het betreft met name regels vastgelegd in de interoperabiliteitsrichtlijn en daarop gebaseerde uitvoeringshandelingen. Het voorgestelde derde lid bevat echter een delegatiegrondslag op grond waarvan een uitzonderingsregime voor spoorvoertuigen kan worden vastgesteld. Het opnemen van deze bevoegdheid vloeit voort uit de reeds bestaande mogelijkheden in de Spoorwegwet om spoorvoertuigen of soorten

spoorvoertuigen, onder voorwaarden, te ontheffen van bepaalde verplichtingen, zoals het hebben van een vergunning voor indienststelling of Europees voertuignummer.

Het voorgestelde eerste lid, onderdeel a, bevat een grondslag voor het stellen van regels met betrekking tot de voertuigvergunning. Zoals reeds beschreven zal de Europese Commissie een uitvoeringshandeling vaststellen waarin de details van de vergunningverlening geregeld worden. Desalniettemin is het op basis van de interoperabiliteitsrichtlijn waarschijnlijk nodig om nadere regels te kunnen stellen met betrekking tot de voertuigvergunning. In ieder geval (delen van) het tweede tot en met vierde lid, het achtste lid en het tiende lid van artikel 21 van de interoperabiliteitsrichtlijn kunnen op basis van de delegatiegrondslag (nader) door de minister geïmplementeerd worden.

Het voorgestelde eerste lid, onderdeel b, is bedoeld ter specificatie van de bevoegdheid van de minister om ontheffing te verlenen van de vergunningplicht voor spoorvoertuigen die uitgesloten (kunnen) worden van de reikwijdte van de interoperabiliteitsrichtlijn. De delegatiegrondslag wordt opgenomen om nader invulling te geven aan de uitzonderingen opgenomen in artikel 1 van de interoperabiliteitsrichtlijn en in te spelen op mogelijke wijzigingen van de reikwijdte van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Het voorgestelde eerste lid, onderdeel c, is bedoeld om nader invulling te geven aan het voorgestelde artikel 26k. Op basis van deze grondslag kunnen specifieke regels met betrekking tot de procedure van uitbreiding van het gebruiksgebied worden geregeld. Daarmee kan artikel 21, dertiende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn volledig geïmplementeerd worden.

Het voorgestelde eerste lid, onderdeel d, is bedoeld om nader invulling te geven aan het vereiste om voor een vernieuwing of verbetering van een spoorvoertuig een nieuwe voertuigvergunning aan te vragen. Op basis van de delegatiegrondslag kan artikel 21, twaalfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn volledig geïmplementeerd worden. Bovendien kan de delegatiegrondslag voorzien in het geven van invulling aan het voorgestelde artikel 26l, onderdeel c, door bijvoorbeeld bepaalde criteria te geven voor de beoordeling of sprake is van aantasting van het algehele veiligheidsniveau.

Het voorgestelde eerste lid, onderdeel e, is opgenomen om artikel 23 van de interoperabiliteitsrichtlijn bij ministeriële regeling te kunnen implementeren. Artikel 23 van de interoperabiliteitsrichtlijn regelt dat een spoorwegonderneming die van een spoorvoertuig met voertuigvergunning gebruik gaat maken bepaalde controles moet uitvoeren. Het verplicht stellen van deze controles waarborgen dat een spoorwegonderneming bij het gebruik van het spoorvoertuig verantwoordelijk is voor het correcte gebruik van dat spoorvoertuig. Het betreft enerzijds een administratieve controle of voor het spoorvoertuig een geldige voertuigvergunning is verleend en het spoorvoertuig geregistreerd staat. Anderzijds betreft het technische controles om aan te tonen dat met het spoorvoertuig gebruik gemaakt kan worden van het beoogde traject en dat het spoorvoertuig in een bepaalde treinsamenstelling veilig kan functioneren. Indien de spoorwegonderneming het noodzakelijk of wenselijk acht om tests uit te voeren met betrekking tot de technische controles, dan staat hem dat vrij. Daartoe moeten de betreffende spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder samenwerken. Op grond van de voorgestelde delegatiegrondslag in artikel 26r, eerste lid, onderdeel k, kunnen ook ten aanzien van deze tests nadere regels worden gesteld indien dat nodig is voor een goede uitvoering van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Het voorgestelde eerste lid, onderdeel f, bevat een delegatiegrondslag om de details van de procedure voor verlening van een typegoedkeuring te regelen. Het betreft de uitwerking van het voorgestelde artikel 26m en de nadere implementatie van artikel 24 van de interoperabiliteitsrichtlijn. Op basis van de delegatiegrondslag kan, bijvoorbeeld, het één-loketsysteem worden aangewezen als enige mogelijkheid om de aanvraag in te dienen. Tevens kan de gelijktijdige verlening van de typegoedkeuring met de verlening van een voertuigvergunning, zoals vastgelegd in artikel 24, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn worden geregeld. De gelijktijdige verlening is reeds in de toelichting bij het voorgestelde artikel 26m beschreven. Ten slotte kan in een regeling worden vastgesteld of een wijziging van bepaalde nationale voorschriften

moet leiden tot het vervallen van de geldigheid van een typegoedkeuring. Deze bevoegdheid om detailregels te stellen is van belang voor een goede uitwerking van artikel 24, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn en om de spoorsector duidelijkheid te bieden met betrekking tot de verlening en wijziging van typegoedkeuringen.

Het voorgestelde eerste lid, onderdeel g, biedt de grondslag om uit te werken op welke wijze een verklaring van conformiteit met het type wordt opgesteld. Hiermee kan in ieder geval artikel 24, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn worden geïmplementeerd.

Het voorgestelde eerste lid, onderdelen h en i, biedt een grondslag om nadere regels te stellen met betrekking tot het voorgestelde artikel 26o. De interoperabiliteitsrichtlijn schrijft in artikel 26 in detail voor op welke wijze nationale veiligheidsinstanties en het Europees Spoorwegbureau kunnen handhaven indien een spoorvoertuig niet voldoet aan de essentiële eisen. In het belang van de rechtszekerheid zijn de belangrijkste bevoegdheden en verplichtingen opgenomen in het voorgestelde artikel 26o. Op grond van de voorgestelde onderdelen h en i kunnen nadere regels gesteld worden met betrekking tot, bijvoorbeeld, spoorwegondernemingen of houders van spoorvoertuigen van hetzelfde type als het type waarvan de typegoedkeuring is ingetrokken en de maatregelen die zij moeten nemen, zoals vastgelegd in artikel 26, achtste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Het voorgestelde eerste lid, onderdeel j, bevat de bevoegdheid om nadere regels te stellen met betrekking tot de ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheid voor het gebruik van grensbaanvakken. In dit wetsvoorstel is die mogelijkheid opgenomen in artikel 26p, derde lid. In de toelichting bij dat artikel is reeds opgemerkt dat de nationale veiligheidsinstantie conform artikel 21, achtste lid, laatste twee volzinnen, van de interoperabiliteitsrichtlijn akkoord moet geven voor het gebruik van een grensbaanvak met een spoorvoertuig. Dit kan per geval of algemeen worden vastgelegd. Een dergelijk akkoord kan via een ministeriële regeling geëffectueerd worden, met name als er algemene voorwaarden overeengekomen kunnen worden waaronder met spoorvoertuigen gebruik gemaakt kan worden van grensbaanvakken. In een ministeriële regeling kunnen zowel de spoorvoertuigen aangeduid worden waarvoor is overeengekomen dat daarmee gebruik gemaakt kan worden van de grensbaanvakken, als de grensbaanvakken waarvoor is overeengekomen dat daarvan gebruik gemaakt kan worden.

Het voorgestelde eerste lid, onderdeel k, biedt een grondslag om nadere regels te stellen met betrekking tot het testen van spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur. Op grond van de artikelen 21, derde en vijfde lid, en 23 van de interoperabiliteitsrichtlijn dient een infrastructuurbeheerder zich maximaal in te spannen om, binnen redelijke grenzen, het testen binnen drie maanden mogelijk te maken. Ten aanzien van de tests die plaats vinden voor de voertuigvergunningverlening wordt van de lidstaat gevraagd desnoods maatregelen te nemen om de tests tijdig te laten plaatsvinden. Deze onderdelen van de richtlijn kunnen op basis van het voorgestelde onderdeel k geïmplementeerd worden.

Het voorgestelde derde lid bevat een grondslag voor het uitzonderen van bepaalde spoorvoertuigen van het verbod een spoorvoertuig te gebruiken op de hoofdspoorweginfrastructuur zonder dat voor het desbetreffende spoorvoertuig een voertuigvergunning is verleend. In de huidige Spoorwegwet staat in de artikelen 36, eerste lid, en 36b, eerste lid, een vergelijkbare ontheffingsbevoegdheid. Daaraan wordt in dit wetsvoorstel de mogelijkheid gekoppeld om bij regeling bepaalde (categorieën) spoorvoertuigen uit te zonderen van het verbod. Dat wordt gedaan met het oog op steeds terugkerende situaties waarbij met een spoorvoertuig gebruik gemaakt dient te worden van de hoofdspoorweginfrastructuur, maar het tot onnodige lasten leidt om daarvoor telkens een ontheffing te verlenen. De grondslag sluit aan bij de reikwijdte van de interoperabiliteitsrichtlijn, zodat de veiligheid en interoperabiliteit van het spoorwegsysteem daardoor niet aangetast worden.

#### *Artikel 26s*

Zoals reeds in het algemeen deel van deze toelichting is beschreven, onderscheidt de interoperabiliteitsrichtlijn twee soorten conformiteitsbeoordelingsinstanties, die in de huidige Spoorwegwet 'keuringsinstanties' genoemd worden. Het betreft enerzijds de aangemelde

instanties, in de spoorsector beter bekend onder de Engelse term 'notified body' (of: nobo). Anderzijds bestaan er aangewezen instanties, die in de spoorsector tevens bekend zijn onder de term 'designated body' (of: debo). Aangemelde instanties zijn bevoegd om subsystemen en interoperabiliteitsonderdelen te keuren aan de hand van de Europese eisen. Aangewezen instanties keuren subsystemen aan de hand van de nationale voorschriften, voor zover die er zijn. Een aangemelde instantie kan tevens aangewezen instantie zijn.

Hoewel de procedure voor het aanmelden of aanwijzen van deze conformiteitsbeoordelingsinstanties voor een groot deel overeen komt met de geldende procedure in richtlijn 2008/57/EG, is er gekozen voor een herschrijving van de procedure in de Spoorwegwet. Dit is gedaan om beter aan te sluiten bij de bewoordingen van de interoperabiliteitsrichtlijn. Om die reden is bijvoorbeeld gekozen voor de term 'conformiteitsbeoordelingsinstantie' in plaats van 'keuringsinstantie'. Tevens is gekozen voor de benamingen 'aanmelding' en 'aanwijzing' met betrekking tot de door de minister te nemen besluiten. Om te benadrukken dat het daarbij wel degelijk gaat om besluiten in de zin van de Awb, is in het voorgestelde eerste en tweede lid expliciet opgenomen dat de minister een besluit neemt. Met het voorgestelde eerste en tweede lid worden de artikelen 15, achtste lid, 27, eerste lid, en 37, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn geïmplementeerd.

Het voorgestelde derde en vierde lid bevatten reeds bestaande nationale bepalingen met betrekking tot de aanmelding en aanwijzing van conformiteitsbeoordelingsinstanties. Het voorgestelde vijfde lid implementeert artikel 39, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Van belang bij deze bevoegdheid is dat een aanmeldende autoriteit op grond van de interoperabiliteitsrichtlijn enkel maatregelen kan nemen ten aanzien van door hem aangemelde instanties. Als de minister constateert dat een door een aanmeldende autoriteit in een andere lidstaat aangemelde instantie niet voldoet aan de geldende eisen, dan kan hij niet onmiddellijk de maatregelen uit het voorgestelde vijfde lid nemen. De minister dient dan de Europese Commissie in kennis te stellen van de geconstateerde tekortkoming. De Europese Commissie kan vervolgens, na onderzoek, de lidstaat die verantwoordelijk is voor de aanmelding verzoeken maatregelen te nemen. Indien de minister door de Europese Commissie in kennis wordt gesteld van een dergelijke tekortkoming door een door de minister aangemelde instantie, dan biedt het voorgestelde vijfde lid ook de grondslag om de in dat lid genoemde maatregelen te nemen.

#### *Artikel 26t*

Het voorgestelde artikel 26t bevat verschillende delegatiegrondslagen om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen met betrekking tot conformiteitsbeoordelingsinstanties. De interoperabiliteitsrichtlijn bevat gedetailleerde voorschriften met betrekking tot de aanmeldings- en aanwijzingsvereisten voor conformiteitsbeoordelingsinstanties, de operationele verplichtingen en overige verplichtingen van deze instanties. Met betrekking tot deze voorschriften regelt de nieuwe interoperabiliteitsrichtlijn meer dan richtlijn 2008/57/EG. Het betreft bijvoorbeeld voorschriften over de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de conformiteitsbeoordelingsinstantie en het personeel van deze instantie.

Op basis van het voorgestelde eerste lid, onderdelen a en b, kan de aanmeldings- en aanwijzingsprocedure, zoals uitgeschreven in de interoperabiliteitsrichtlijn, in regelgeving omgezet worden. Daarbij kunnen onder meer regels gesteld worden ter implementatie van de artikelen 30 tot en met 33. Dat zal in elk geval leiden tot wijziging van de Regeling eisen keuringsinstanties Spoorwegwet, zoals ook in het algemeen deel van de toelichting is beschreven.

Op basis van het voorgestelde eerste lid, onderdeel c, kunnen nadere regels gesteld worden ter implementatie van artikel 34 van de interoperabiliteitsrichtlijn, waarin regels staan met betrekking tot het uitbesteden van taken door conformiteitsbeoordelingsinstanties. Ook in de huidige Regeling eisen keuringsinstanties Spoorwegwet staan eisen met betrekking tot uitbesteding van taken door conformiteitsbeoordelingsinstanties.

Op basis van het voorgestelde eerste lid, onderdeel d, kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de leidinggevenden en het personeel van conformiteitsbeoordelingsinstanties. Deze



grondslag is opgenomen om de in de artikelen 30 tot en met 32 van de interoperabiliteitsrichtlijn gestelde regels die betrekking hebben op de leidinggevenden en het personeel op een goede wijze om te zetten.

Het eerste lid, onderdeel e, biedt de grondslag om artikel 35 van de interoperabiliteitsrichtlijn om te zetten. Dit betreft een bijzondere regeling voor geaccrediteerde interne instanties en de voorwaarden waaronder die ingezet kunnen worden voor de beoordeling van subsystemen.

Het eerste lid, onderdeel f, biedt een grondslag om regels te stellen met betrekking tot de gevolgen van handhavingsmaatregelen die genomen zijn door de minister, als aanmeldende instantie. Het uitvoeren van een conformiteitsbeoordeling van een subsysteem kan vele maanden of jaren in beslag nemen. Als gedurende die periode een aanmelding, dan wel aanwijzing, gewijzigd, geschorst of ingetrokken wordt is het voor de onderneming waarvoor de conformiteitsbeoordeling wordt uitgevoerd onredelijk om te eisen dat die een geheel nieuwe beoordeling moet vragen. Artikel 39, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn stelt dat in die gevallen de dossiers van de betreffende conformiteitsbeoordelingsinstantie overgedragen kunnen worden aan een andere aangemelde instantie of aan een andere autoriteit.

Het eerste lid, onderdeel g, bevat een grondslag om artikel 42 van de interoperabiliteitsrichtlijn te implementeren. Artikel 42 heeft betrekking op de informatie die conformiteitsbeoordelingsinstanties moeten delen met de minister, andere conformiteitsbeoordelingsinstanties en het Europees Spoorwegbureau.

#### *Artikel 26u*

Net als in richtlijn 2008/57/EG vereist de interoperabiliteitsrichtlijn dat lidstaten een voertuigregister opzetten en bijhouden. De opzet van dit register is in het algemeen deel van de toelichting reeds beschreven. Doordat het onderscheid tussen een vergunning voor indienststelling en een aanvullende vergunning voor indienststelling voor een spoorvoertuig vervalt, bestaat na inwerkingtreding van de interoperabiliteitsrichtlijn en dit wetsvoorstel het onderscheid tussen spoorvoertuigen met een volledige en beperkte inschrijving in het voertuigregister. Doordat nationale veiligheidsinstanties op grond van de interoperabiliteitsrichtlijn toegang krijgen tot elkaars voertuigregister, is dit onderscheid ook niet langer van belang.

Het voorgestelde artikel 26u implementeert verschillende bepalingen uit de interoperabiliteitsrichtlijn met betrekking tot de registratie van spoorvoertuigen en de toekenning van een Europees voertuignummer aan spoorvoertuigen. Op dit moment zijn deze onderwerpen geregeld in artikel 37 van de Spoorwegwet. Een verschil met dat artikel is dat in het voorgestelde artikel 26u een zelfstandige wijzigingsbevoegdheid voor de minister is opgenomen in het vierde lid. Deze bevoegdheid is bedoeld ter implementatie van artikel 47, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Laatstgenoemd artikellid vereist van lidstaten dat zij hun voertuigregisters bijwerken, mede op basis van wijzigingen in de registers van andere lidstaten.

#### *Artikel 26v*

Het voorgestelde artikel 26v implementeert artikel 49, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De verplichting om een infrastructuurregister bij te houden en te publiceren bestaat ook in de huidige Spoorwegwet in artikel 16b, eerste en tweede lid. Het infrastructuurregister heeft een belangrijke rol om de technische verenigbaarheid van spoorvoertuigen met de spoorweginfrastructuur te kunnen beoordelen. De in het infrastructuurregister opgenomen informatie is dus van belang voor de procedure van vergunningverlening voor spoorvoertuigen.

#### *Artikel 26w*

Het voorgestelde artikel 26w bevat delegatiegrondslagen om nadere regels te stellen met betrekking tot het voertuigregister, Europees voertuignummer en infrastructuurregister. Het voorgestelde eerste lid, onderdeel a, is een grondslag om artikel 47, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn te implementeren. Dit artikellid betreft de onderwerpen die in elk geval in

een voertuigregister opgenomen worden. Deze kunnen in detail in een ministeriële regeling worden verwerkt.

Het voorgestelde eerste lid, onderdeel b, bevat een grondslag om nadere regels te stellen met betrekking tot de wijziging of schrapping van een inschrijving in het voertuigregister. Dit is gedeeltelijk een delegatiegrondslag die reeds in artikel 37, zevende lid, onderdeel c, van de huidige Spoorwegwet is opgenomen. De delegatiegrondslag is uitgebreid met de mogelijkheid regels te stellen over het wijzigen van een inschrijving, aangezien de interoperabiliteitsrichtlijn expliciet de mogelijkheid laat voor een wijziging van inschrijvingen. Door het opnemen van deze delegatiegrondslag kan artikel 47, zesde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn omgezet worden in regelgeving.

Het voorgestelde eerste lid, onderdeel c, bevat een grondslag om nadere regels te stellen met betrekking tot het infrastructuurregister. Op basis van deze bepaling kunnen de artikelen 14, elfde lid, en 49, eerste en derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn omgezet worden. Overigens bestaat een vergelijkbare delegatiegrondslag ook in artikel 16b, tweede lid, van de huidige Spoorwegwet.

Het voorgestelde tweede lid bevat vier grondslagen om, indien nodig, nadere regels te stellen met betrekking tot de uitvoeringshandelingen die de Europese Commissie vaststelt met betrekking tot het voertuig- en infrastructuurregister en het Europees voertuignummer.

Ten slotte bevat het derde lid de mogelijkheid om regels te stellen met betrekking tot spoorvoertuigen en spoorweginfrastructuur die niet vanzelf binnen de reikwijdte van de interoperabiliteitsrichtlijn vallen. Het betreft bijvoorbeeld spoorvoertuigen waarvoor ontheffing is verleend op grond van artikel 26j, vijfde lid. Daarnaast kan het betrekking hebben op het opnemen van specifieke spoorwegen in het infrastructuurregister, waaronder de mogelijkheid om met inachtneming van de interoperabiliteitsrichtlijn omschreven spoorwegen daar juist niet in op te nemen.

#### *Artikel I, onderdeel L (artikel 27)*

Onderdeel L stelt een wijziging van artikel 27 voor. Artikel 27 bevat de voorwaarden voor een spoorwegonderneming om toegang te verkrijgen tot de hoofdspoorweginfrastructuur. Het beschikken over een geldig veiligheidscertificaat of proefcertificaat is één van de voorwaarden. Op grond van artikel 10 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn gaat het Europees Spoorwegbureau veiligheidscertificaten verlenen voor, in ieder geval, spoorwegondernemingen met een exploitatiegebied dat groter is dan één lidstaat. De voorgestelde wijziging van artikel 27, tweede lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet maakt duidelijk dat voor het verkrijgen van toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur een veiligheidscertificaat noodzakelijk is, ongeacht of dit is afgegeven door het Europees Spoorwegbureau of door de Minister. Daarbij geldt een aanvullende voorwaarde, namelijk dat het betreffende veiligheidscertificaat geldt voor het gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur waar de spoorwegonderneming gebruik van wil maken. Als de aanvullende voorwaarden niet wordt opgenomen kan dat tot onzekerheid leiden over de mogelijkheid van spoorwegondernemingen met een veiligheidscertificaat dat niet geldt voor de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur om toegang te verkrijgen tot de hoofdspoorweginfrastructuur.

#### *Artikel I, onderdeel M (artikel 32)*

Dit onderdeel implementeert artikel 10 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Artikel 10 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn regelt dat spoorwegondernemingen, in de zin van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, uitsluitend toegang tot de spoorweginfrastructuur waarop de spoorwegveiligheidsrichtlijn van toepassing is verklaard krijgen, indien zij beschikken over een geldig veiligheidscertificaat. Een verschil met richtlijn 2004/49/EG is dat het niet enkel de nationale veiligheidsinstantie is die dergelijke veiligheidscertificaten verleent, ook het Europees Spoorwegbureau gaat veiligheidscertificaten verlenen. Ook vervalt het huidige onderscheid tussen een A-deel en B-deel van een veiligheidscertificaat. Vanaf de inwerkingtreding van de

spoorwegveiligheidsrichtlijn zal iedere spoorwegonderneming nog maar beschikken over één veiligheidscertificaat, behoudens de gevallen waarin het overgangsrecht voorziet. Deze wijzigingen zijn in het algemeen deel reeds toegelicht.

Het voorgestelde artikel 32, eerste lid, van de Spoorwegwet regelt de bevoegdheid van de minister met betrekking tot veiligheidscertificering en implementeert artikel 10, achtste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het in het eerste lid opgenomen onderdeel a maakt duidelijk dat het moet gaan om aanvragen van spoorwegondernemingen die voornemens zijn hun vervoersdiensten uitsluitend te verrichten op de hoofdspoorweginfrastructuur of een deel daarvan. Aangezien ook deze aanvragen via het één-loketsysteem van het Europees Spoorwegbureau ingediend worden zullen aanvragen die meer omvatten naar alle waarschijnlijkheid niet bij de minister terecht komen. Het voorgestelde onderdeel b vult aan dat een spoorwegonderneming die reeds beschikt over een veiligheidscertificaat, ongeacht door wie het is verleend, geen veiligheidscertificaat van de minister kan ontvangen. Het onderdeel ziet expliciet op de verlening van het veiligheidscertificaat en laat onverlet dat een spoorwegonderneming die reeds beschikt over een veiligheidscertificaat een aanvraag kan indienen voor een nieuw veiligheidscertificaat. Echter, een spoorwegonderneming kan nooit over meer dan één geldend veiligheidscertificaat beschikken.

Het voorgestelde artikel 32, tweede lid, van de Spoorwegwet bevat een gelijkstelling voor veiligheidscertificaten die zijn afgegeven door een andere instantie, zijnde het Europees spoorwegbureau of de nationale veiligheidsinstantie van België of Duitsland. De gelijkstelling ziet op het gebruik van grensbaanvakken, de sporen die vanuit een land naar een – dicht bij de grens gelegen – station van een ander land lopen. Het uitgangspunt, zoals opgenomen in artikel 10, achtste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, is dat een veiligheidscertificaat geldend voor een aangrenzende lidstaat zonder nadere uitbreiding ook geldt voor grensbaanvakken. Dat laat onverlet dat het betreffende grensbaanvak in Nederland om andere veiligheidsmaatregelen vraagt dan de baanvakken aan de andere zijde van de grens. Dit hangt mede af van de techniek die gebruikt wordt in de infrastructuur. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld over de grensbaanvakken waarvoor de gelijkstelling geldt, alsmede over de eisen die aan de betreffende spoorwegonderneming worden gesteld. Deze gelijkstelling voor grensbaanvakken is onder dezelfde voorwaarden geregeld in artikel 32, derde lid, van de huidige Spoorwegwet.

Het voorgestelde artikel 32, derde lid, van de Spoorwegwet regelt de bevoegdheid van de minister met betrekking tot uitbreidingen van veiligheidscertificaten. Het artikellid implementeert artikel 10, veertiende lid, tweede alinea, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De bevoegdheid geldt, net als bij de eerste verlening van veiligheidscertificaten, enkel voor veiligheidscertificaten die uitsluitend geldig zijn en, na de uitbreiding, blijven in Nederland. Voor andere uitbreidingen zal de aanvrager, via het één-loketsysteem, uitkomen bij het Europees Spoorwegbureau als bevoegd orgaan voor de verlening van het veiligheidscertificaat. De voorgestelde onderdelen b en c maken duidelijk dat de beoordeling van de aanvraag voor een uitbreiding niet mag neerkomen op een volledig nieuwe beoordeling van de spoorwegonderneming. De nationale veiligheidsinstantie mag enkel de elementen beoordelen met betrekking tot de uitbreiding die afwijken van de delen van de hoofdspoorweginfrastructuur waarvoor de spoorwegonderneming reeds een veiligheidscertificaat heeft ontvangen.

#### *Artikel I, onderdeel N (artikel 33)*

Onderdeel N bevat een voorstel tot wijziging van artikel 33 van de Spoorwegwet. In plaats van het huidige derde lid wordt een nieuw tweede lid voorgesteld ter implementatie van artikel 17, vijfde lid, derde alinea, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Van belang is wel dat de beperking, schorsing of intrekking van veiligheidscertificaten door de minister enkel kan zien op door de minister verleende veiligheidscertificaten. Veiligheidscertificaten die zijn verleend door het Europees Spoorwegbureau kunnen, eveneens op basis van artikel 17, vijfde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, enkel ingetrokken worden door het Europees Spoorwegbureau. Het gevolg van de schorsing of intrekking van een veiligheidscertificaat, ongeacht of de minister of het Europees Spoorwegbureau dat doet, is dat de spoorwegonderneming op grond van artikel 27, tweede lid, geen toegang meer krijgt tot de hoofdspoorweginfrastructuur. Een beperking van het veiligheidscertificaat kan zien op, bijvoorbeeld, delen van het exploitatiegebied.

Voorts wordt voorgesteld het eerste lid te laten vervallen. Voor het vaststellen van de geldigheidsduur van een veiligheidscertificaat wordt voorgesteld een delegatiegrondslag toe te voegen in artikel 35. De reden hiervoor is dat de maximale geldigheidsduur van veiligheidscertificaten, allereerst, in de richtlijn wordt geregeld. Daarnaast geeft artikel 10, tiende lid, onderdeel d, van de richtlijn de Europese Commissie de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen vast te stellen over de geldigheid van de veiligheidscertificaten. Voor zover het nodig is om op basis van deze uitvoeringshandeling regels te stellen kan dat op basis van de delegatiegrondslag in artikel 35, zoals dat na wijziging door dit wetsvoorstel komt te luiden.

*Artikel I, onderdeel O (artikel 34)*

Het voorgestelde nieuwe artikel 34 van de Spoorwegwet regelt dat de minister alle maatregelen kan nemen tegen iedere spoorwegonderneming die, ondanks het bezit van een veiligheidscertificaat, een ernstig veiligheidsrisico veroorzaakt. Daarbij is niet relevant door welke instantie dat veiligheidscertificaat is afgegeven. Het artikel dient ter implementatie van artikel 17, zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Daarin is eveneens opgenomen dat de nationale veiligheidsinstantie het nemen van dergelijke maatregelen meldt aan het Europees spoorwegbureau. Ook verplicht dit artikellid dat de nationale veiligheidsinstantie het Europees spoorwegbureau vraagt om beperkingen te stellen aan het veiligheidscertificaat van de spoorwegonderneming waar de maatregelen op van toepassing zijn, indien de maatregelen langer duren dan drie maanden.

Door het voorgestelde artikel 34 vervalt het huidige artikel 34 van de Spoorwegwet, waarin regels staan met betrekking tot het proefcertificaat. Tijdens de voorbereiding van dit wetsvoorstel is gebleken dat een proefcertificaat niet meer verleend wordt, maar dat in plaats van het verlenen van een proefcertificaat door ILT wordt gekozen voor de afgifte van een veiligheidscertificaat met een korte looptijd. Dit wordt gedaan omdat de maximale geldigheidstermijn van een proefcertificaat (ten hoogste dertien weken) te kort is om te kunnen beoordelen of een spoorwegonderneming kan voldoen aan de eisen die gelden voor een veiligheidscertificaat. In de uitvoering moet de ILT bezien hoe met de mogelijkheid van een veiligheidscertificaat met korte looptijd om kan worden gegaan nu ook het Europees Spoorwegbureau bevoegd wordt om veiligheidscertificaten te verlenen.

*Artikel I, onderdeel P (artikel 35)*

Voorgesteld wordt om in artikel 35 van de Spoorwegwet twee nadere delegatiegrondslagen op te nemen. Het betreft onder meer de grondslag voor een bevoegdheid om de geldigheidsduur van veiligheidscertificaten nader te regelen, zoals reeds toegelicht bij onderdeel K. Ook wordt de grondslag uitgebreid met de mogelijkheid om regels te stellen over de aanvraag van een veiligheidscertificaat. Deze grondslag wordt opgenomen om de delegatiegrondslag te specificeren, enerzijds, maar anderzijds ook om uitvoeringshandelingen die de Europese Commissie zal vaststellen op basis van artikel 10, tiende lid, onderdeel a, te kunnen implementeren. Deze handelingen betreffen de aanvraagvereisten voor veiligheidscertificaten. Voor zover deze nadere uitwerking in Nederlands recht behoeven kan de regering daarover regels stellen.

*Artikel I, onderdeel Q (paragraaf 4 van hoofdstuk 3)*

Onderdeel O stelt voor om paragraaf 4 van hoofdstuk 3 van de Spoorwegwet opnieuw vast te stellen. Hierdoor vervalt de huidige paragraaf, waarin hoofdzakelijk bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot de vergunning voor indienststelling van spoorvoertuigen, typevergunningen voor spoorvoertuigen, het voertuigregister en interoperabiliteitsonderdelen. Deze onderwerpen worden in het wetsvoorstel allemaal geregeld in het voorgestelde nieuwe hoofdstuk 2a. De enige bepalingen uit de huidige paragraaf 4 van hoofdstuk 3 die geen verband houden met de interoperabiliteitsrichtlijn hebben betrekking op het onderhoud van spoorvoertuigen en, met name, goederenwagens. Hiervoor stelt de spoorwegveiligheidsrichtlijn in artikel 14 bepaalde regels vast. De voorgestelde artikelen 36 en 37 van de Spoorwegwet komen in de plaats van de artikelen 46 en 48 in de huidige Spoorwegwet.

Op grond van artikel 14 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn beschikt ieder spoorvoertuig waarop de richtlijn van toepassing is over een met het onderhoud belaste entiteit. Deze entiteit is verantwoordelijk voor het onderhoud van de spoorvoertuigen en wordt ingeschreven in het voertuigregister. Met het oog op het uitvoeren van goed onderhoud aan spoorvoertuigen past de met het onderhoud belaste entiteit een onderhoudssysteem toe. Artikel 14, tweede en derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn bevat de doelen en functies van dat systeem. Bijlage III van de spoorwegveiligheidsrichtlijn bevat de eisen en beoordelingscriteria waaraan het onderhoudssysteem moet voldoen. Een met het onderhoud belaste entiteit kan het uitvoeren van de onderhoudsfuncties van het onderhoudssysteem uitbesteden aan andere ondernemingen, zoals onderhoudsbedrijven. Voorgesteld wordt om het uitbesteden van de onderhoudsfuncties in een ministeriële regeling, met als grondslag artikel 36, zesde lid, onderdeel a, nader te regelen. De wenselijkheid van een delegatiegrondslag met betrekking tot dit onderwerp hangt ook samen met de mogelijkheid die de Europese Commissie geboden wordt in artikel 14, zevende lid, onderdeel a, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn om uitvoeringshandelingen vast te stellen met betrekking tot het van toepassing verklaren van eisen in bijlage III van de spoorwegveiligheidsrichtlijn op onderhoudsbedrijven en de wijze waarop deze bedrijven mogelijk gecertificeerd zullen worden, indien daar op Europees niveau overeenstemming over bereikt wordt. De doelen en functies van het onderhoudssysteem, alsmede de eisen en beoordelingscriteria die zijn opgenomen in bijlage III van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, vormen een technische uitwerking van het onderhoudssysteem. Voorgesteld wordt om dat in een ministeriële regeling op grond van artikel 36, zesde lid, onderdeel b, vast te leggen.

Een met het onderhoud belaste entiteit die verantwoordelijk is voor het onderhoud van goederenwagens dient zich te laten certificeren. Deze 'ECM-certificering' (entity in charge of maintenance) is van belang met het oog op het veilig gebruik van goederenwagens door de gehele Europese Unie. Artikel 14, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn bepaalt dat een lidstaat ervoor kan kiezen de nationale veiligheidsinstantie de certificerende instantie te laten zijn. In het voorgestelde artikel 36, vijfde lid, van de Spoorwegwet wordt van die mogelijkheid gebruik gemaakt. Net als in het huidige artikel 46 van de Spoorwegwet wordt de minister de certificerende instantie. Voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders die de met het onderhoud belaste entiteit van goederenwagens zijn kan worden bepaald dat zij geen apart ECM-certificaat nodig hebben, maar dat de beoordeling van de eisen die voor dat certificaat gelden plaatsvindt bij de beoordeling van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders. In dat geval moet die beoordeling expliciet op het verleende veiligheidscertificaat of de verleende veiligheidsvergunning vermeld staan. In de huidige Spoorwegwet is de verplichting te beschikken over een ECM-certificaat niet aan spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders opgelegd. Het wetsvoorstel beoogt daarin geen wijzigingen aan te brengen. De spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders moeten dan wel over een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning beschikken waarop aangetekend staat dat de houder van dat certificaat of die vergunning tevens goederenwagens mag onderhouden. Voorgesteld wordt om deze specifieke regeling in een ministeriële regeling op grond van artikel 36, zesde lid, onderdeel c, vast te leggen.

Het voorgestelde artikel 36 van de Spoorwegwet implementeert artikel 14 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het voorgestelde artikel wijkt qua formulering af van het bestaande artikel 46 van de Spoorwegwet. Het onderhoudssysteem dat, omwille van de veiligheid van het onderhoud van spoorvoertuigen, toegepast moet worden door iedere met het onderhoud belaste entiteit krijgt een duidelijke plaats in het voorgestelde artikel 36, tweede lid. Ook vervalt in het eerste lid de koppeling met het door de minister toegekende voertuignummer, omdat voor ieder spoorvoertuig in beginsel een met het onderhoud belaste entiteit moet zijn, ongeacht door wie het voertuignummer is toegekend. Van belang is met name dat de met het onderhoud belaste entiteit ook als verantwoordelijke entiteit bij het spoorvoertuig in het voertuigregister staat ingeschreven. Het voorgestelde eerste lid legt daarom de koppeling met één van de voertuigregisters waarvoor de inschrijving verplicht is voor het gebruik van spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur.

De verplichting te beschikken over een ECM-certificaat is in het voorstel vastgelegd in artikel 36, vierde lid, van de Spoorwegwet. In dat artikellid is ook duidelijk gemaakt dat het ECM-certificaat door een bevoegde instantie in een andere lidstaat verleend kan zijn. Hiermee wordt artikel 14, vierde en vijfde lid, geïmplementeerd. De ECM-certificering zal voor een groot deel plaatsvinden op grond van een vast te stellen uitvoeringshandeling, gebaseerd op artikel 14, zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Met het oog op deze uitvoeringshandeling wordt voorgesteld om delegatiegrondslag op te nemen in artikel 36, zesde lid, onderdeel d. Voor zover het na vaststelling van de eerdergenoemde uitvoeringshandeling noodzakelijk is om regels te stellen om de spoorwegveiligheidsrichtlijn op een goede wijze uit te voeren, dan kan dat in beginsel op basis van die delegatiegrondslag.

In artikel 14, zevende en achtste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn wordt expliciet aandacht besteed aan een traject waarin op Europees niveau wordt gewerkt aan een eventuele uitbreiding van de verplichting te beschikken over een ECM-certificaat voor met het onderhoud belaste entiteiten van andere spoorvoertuigen dan goederenwagens. Indien op Europees niveau overeenstemming wordt bereikt over deze uitbreiding, is het noodzakelijk de nationale regelgeving op die wijziging aan te passen. Om die reden wordt voorgesteld in artikel 36, zevende lid, een delegatiegrondslag op te nemen op grond waarvan de verplichting te beschikken over een ECM-certificaat overeenkomstig de vast te stellen uitvoeringshandeling kan worden uitgebreid tot met het onderhoud belaste entiteiten van andere spoorvoertuigen dan goederenwagens.

Ten slotte wordt artikel 36, zesde lid, voorgesteld ter vervanging van het huidige artikel 46, tweede lid. Hiermee wordt geen verandering van bestaande verplichtingen beoogd.

Het voorgestelde artikel 37 is vrijwel gelijk gebleven aan het huidige artikel 48 van de Spoorwegwet. In het eerste lid is de verwijzing naar de volledige inschrijving in het register verwijderd. Van belang is dat voor het spoorvoertuig een voertuigvergunning is verleend, door het Europees Spoorwegbureau of de minister, met een gebruiksgebied dat geheel of gedeeltelijk de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur omvat. Tevens is in het wetsvoorstel de inperking van de delegatiegrondslag in het huidige artikel 48, tweede lid, aangevuld met de mogelijkheid om regels te stellen over het onderhoudssysteem dat met het onderhoud belaste entiteiten toe dienen te passen.

#### *Artikel I, onderdeel R (artikel 56)*

In artikel 56 is al geregeld de (Europese) samenwerking tussen infrastructuurbeheerders met het oog op een efficiënte verdeling en exploitatie van treindiensten die de landsgrenzen overschrijden. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het niet gewijzigde artikel 40 van richtlijn 2012/34/EU. De bestaande tekst is in het wetsvoorstel terug te vinden in de aanhef en onderdeel a. Met het voorgestelde onderdeel b van artikel 56 worden verdere voorschriften gegeven met betrekking tot internationale samenwerking tussen infrastructuurbeheerders.

Hiermee wordt uitvoering gegeven aan artikel 7 septies van de richtlijn. Hierin worden de lidstaten gevraagd te bevorderen dat hun hoofdinfrastructuurbeheerders deelnemen aan en samenwerken in een netwerk dat regelmatig bijeenkomt om de spoorweginfrastructuur van de Unie te ontwikkelen, steun te geven aan de tijdige en doeltreffende uitvoering van één Europese spoorwegruimte, best practices uitwisselen en zo meer.

De Commissie wordt lid van het netwerk en zal de werkzaamheden ervan ondersteunen en de coördinatie faciliteren. Blijkens overweging 22 bij richtlijn 2016/2370/EU is het de bedoeling dat er een Europees netwerk wordt ingesteld, waarbij wordt voortgebouwd op bestaande platforms. Het gaat hierbij in elk geval om PRIME, een open forum van managers van Europese railinfrastructuurbeheerders en de Europese Commissie ([https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/prime-news\\_en](https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/prime-news_en)).

#### *Artikel I, onderdeel S (artikel 57)*

In artikel 38, vierde lid, van richtlijn 2012/34/EU is de in artikel 57, vierde lid, bedoelde termijn bepaald op achttien maanden. Deze wijziging is nu ook doorgevoerd in het voorgestelde artikel 57, vierde lid, Spoorwegwet.

*Artikel I, onderdeel T (artikel 70)*

Het onderzoek dat de Autoriteit Consument en Markt kan uitvoeren in het kader van artikel 70, vierde lid, heeft met name betrekking op de onderwerpen, genoemd in artikel 56, eerste lid, onderdelen a tot en met g van richtlijn 2012/34/EU. Nu de richtlijn artikel 56 uitbreidt met drie nieuwe onderwerpen in de onderdelen g, h en i dient de opsomming in artikel 70, vierde lid, dienovereenkomstig te worden aangepast.

Het nieuwe negende lid van artikel 70 bepaalt dat de beheerder op verzoek van de Autoriteit Consument en Markt de informatie verstrekt, bedoeld in artikel 53, derde lid, van richtlijn 2012/34/EU. Het gaat hierbij om de beheerder die belanghebbende partijen zo spoedig mogelijk in kennis moet stellen van de niet-beschikbaarheid van infrastructuurcapaciteit als gevolg van niet-geplande onderhoudswerkzaamheden.

*Artikel I, onderdelen U tot en met X (artikelen 77, 87, 91 en 92)*

De voorgestelde wijzigingen in deze onderdelen vloeien voort uit de andere wijzigingsvoorstellen.

*Artikel I, onderdeel Y (paragraaf 8 van hoofdstuk 6)*

Dit onderdeel stelt voor om hoofdstuk 6, paragraaf 8, van de Spoorwegwet te laten vervallen. Deze paragraaf bevat één artikel, dat betrekking heeft op de erkenning van keuringsinstanties. Het voorgestelde artikel 26s van de Spoorwegwet bevat regels met betrekking tot de aanwijzing en aanmelding van conformiteitsbeoordelingsinstanties. Daarmee wordt hetzelfde geregeld als in paragraaf 8 van hoofdstuk 6 van de Spoorwegwet geregeld wordt.

*Artikel I, onderdeel Z (artikel 122)*

Het betreft een technische wijziging. Het voorgestelde artikel 26a, eerste lid, onder b, stelt dezelfde eis als artikel 39, eerste lid, dat bepaalt dat het verboden is een interoperabiliteitsonderdeel voor gebruik binnen het hoofdspoorwegsysteem in de handel te brengen, indien ten aanzien daarvan niet een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van richtlijn 2008/57/EG, is afgegeven. Dit voorschrift geldt op grond van artikel 122 niet voor spoorvoertuigen die voor 1 januari 2005 in gebruik zijn genomen.

*Artikel I, onderdeel AA (artikel 123)*

Het bepaalde in artikel 123 wordt geregeld in het voorgestelde nieuwe achtste lid van artikel 123a.

*Artikel I, onderdeel BB (artikel 123a)*

Het eerste, zesde, zevende en achtste lid behoeven geen toelichting.

*Tweede lid*

Het voorgestelde tweede lid regelt, overeenkomstig het bepaalde in artikel 31, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, dat de certificaten die zijn verleend voor de inwerkingtreding van [dit wetsvoorstel], hun geldigheid behouden na de inwerkingtreding van [dit wetsvoorstel].

*Derde lid*

Met ingang van 16 juni 2019 is het Europees Spoorwegbureau de bevoegde instantie om te beslissen op de aanvragen om een voertuigvergunning of typegoedkeuring voor een spoorvoertuig waarvan het beoogd gebruiksgebied het grondgebied van meer dan één lidstaat betreft. Dit betekent dat aanvragen voor een aanvullende vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig of type spoorvoertuig als bedoeld in de artikelen 36, vijfde lid, 36b, vierde lid, en 37a, eerste lid, die op 15 juni 2019 nog bij de minister in behandeling zijn, per 16 juni 2019 moeten worden overgedragen aan het Europees Spoorwegbureau. Artikel 2:3 van de Algemene

wet bestuursrecht bepaalt dat een aanvraag waarvoor een ander bestuursorgaan bevoegd is om te beslissen, onverwijld moet worden doorgezonden naar dat orgaan, onder gelijktijdige mededeling aan de indiener van de aanvraag.

#### *Vierde lid*

Het voorgestelde vierde lid strekt ter vervanging van artikel 123a en implementeert het bepaalde in artikel 54, tweede en derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn, dat – kort samengevat – regelt dat een verleende (aanvullende) vergunning voor indienststelling van een TSI-conform dan wel een niet-TSI-conform spoorvoertuig en een (aanvullende) vergunning voor indienststelling van een voertuigtype na de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket geldig blijven en dat op die vergunningen het recht van toepassing blijft zoals dat voordien gold. Indien de houder van een dergelijke vergunning het gebruiksgebied van de vergunning echter wenst uit te breiden, is daarop het nieuwe recht van toepassing. Op de ontheffingen die zijn verleend op grond van de artikelen 36, 36b en 37a van de Spoorwegwet, zoals die artikelen luiden op de dag voorafgaand aan het tijdstip van inwerkingtreding van [dit wetsvoorstel], blijft eveneens het recht van toepassing zoals dat voor de inwerkingtreding van [dit wetsvoorstel] gold.

#### *Vijfde lid*

Het voorgestelde vijfde lid regelt dat een certificaat dat is verleend voor de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel, zijn geldigheid behoudt voor de duur waarvoor het betreffende certificaat is afgegeven.

#### *Negende lid*

Bij ministeriële regeling worden op grond van de artikelen 26b, eerste lid, 26f, eerste lid, 26i, eerste lid, 26r, eerste lid, regels gesteld ten aanzien van de eisen waaraan onder andere de aanvragen om vergunningen, ontheffingen, de EG-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen en de EG-keuringsverklaringen moeten voldoen. Voorgesteld wordt om artikel 55, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn in de betreffende ministeriële regelingen te implementeren. Artikel 55 bepaalt dat de bijlagen IV, V, VII, VIII, IX van richtlijn 2008/57/EG van toepassing blijven tot de datum waarop de uitvoeringshandelingen als bedoeld in artikelen 7, vijfde lid, 9, vierde lid, 14, tiende lid en 15, negende lid van de interoperabiliteitsrichtlijn van kracht worden. Tot die tijd is bijlage IV omtrent de EG-keuringsprocedure voor subsystemen niet van toepassing. Bijlage V van de spoorwegveiligheidsrichtlijn omtrent de kernpunten van het verslag betreffende het onderzoek naar ongevallen en incidenten bij richtlijn 2004/49/EG blijft eveneens van toepassing tot de datum waarop de uitvoeringshandelingen als bedoeld in artikel 24, tweede lid van de spoorwegveiligheidsrichtlijn van toepassing worden.

#### *Artikel II (Wet lokaal spoor)*

De voorgestelde wijzigingen in de Wet lokaal spoor vloeien voort uit de voorgestelde wijzigingen van de Spoorwegwet met het oog op de implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn.

#### *Artikel III (Wet personenvervoer 2000)*

##### *Artikel III, onderdeel A (artikel 1)*

De begripsomschrijvingen zijn overeenkomstig de desbetreffende bepalingen in de gewijzigde richtlijn 2012/34/EU.

doorgaand ticket: een of meer vervoersbewijzen die een vervoersovereenkomst vormen voor opeenvolgende spoorvervoerdiensten die door één of meer spoorwegondernemingen worden geëxploiteerd (artikel 3, onderdeel 35, richtlijn 2012/34/EU).

hogesnelheidspassagiersvervoer: passagiersvervoer per spoor dat zonder tussenstops wordt aangeboden tussen twee plaatsen die op een afstand van meer dan 200 kilometer van elkaar liggen, op speciaal daartoe gebouwde hogesnelheidslijnen die zijn uitgerust voor gemiddelde



snelheden die gewoonlijk gelijk zijn aan of hoger liggen dan 250 kilometer per uur (artikel 3, onderdeel 36, richtlijn 2012/34/EU).

*Artikel III, onderdeel B (artikel 14a)*

Artikel 14a (oud) bevatte de verplichting om het overzichtsverslag, dat concessieverleners ingevolge artikel 7, eerste lid, van de PSO-verordening moeten opmaken, voor eenieder elektronisch toegankelijk te maken. Met Verordening 2016/2338 is die verplichting echter opgenomen in de rechtstreeks werkende PSO verordening. Derhalve kan die verplichting in de nationale regelgeving vervallen. De mogelijkheid om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen, bijvoorbeeld ten behoeve van coördinatie tussen diverse concessieverleners, blijft echter wel bestaan.

*Artikel III, onderdeel C (artikelen 19 en 19a)*

Artikel 19, eerste en tweede lid, zijn ongewijzigd gebleven.

Het derde lid bevat een van de hoofdpunten van de richtlijn: het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur (onverminderd verordening (EG) 1370/2007).

In het nieuwe artikel 19a, eerste lid, wordt uitvoering gegeven aan artikel 11, eerste lid, van de richtlijn waarin wordt aangegeven onder welke voorwaarden het recht op toegang kan worden beperkt.

Het derde lid geeft aan dat de ACM op basis van een objectieve, economische analyse moet vaststellen of het economisch evenwicht van een concessie in gevaar wordt gebracht (artikel 11, tweede lid, richtlijn). De ACM doet dit op basis van vooraf bepaalde criteria. In dit verband zal de Europese Commissie uiterlijk 16 december 2018 desbetreffende uitvoeringshandelingen vaststellen overeenkomstig artikel 11, vierde lid, tweede alinea (nieuw) van de richtlijn.

Het vijfde lid geeft uitvoering aan artikel 11, vijfde lid, van de richtlijn. Hierin is bepaald dat de lidstaten het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur kunnen beperken indien exclusieve rechten op het vervoer van passagiers zijn verleend uit hoofde van een openbardienstcontract dat is toegekend vóór 16 juni 2015. Dit geldt in Nederland voor de concessie voor het hoofdrailnet 2015-2015 die dateert van 15 december 2014.

Dit is een overgangsrechtelijke voorziening waarvoor de motivering is terug te vinden in overweging 39 van de richtlijn. De lidstaten moeten namelijk over een voldoende lange overgangperiode beschikken om niet alleen hun wetgeving maar ook hun organisatie aan te passen. Dit houdt onder meer de lidstaten hun bestaande nationale regels inzake markttoegang kunnen handhaven tot het eind van een overgangperiode die in het geval van de concessie voor NS geldt tot het einde van de looptijd van de concessie.

*Artikel III, onderdeel D (artikel 19b)*

De ACM doet zo spoedig mogelijk na ontvangst van een melding als bedoeld in artikel 57 Spoorwegwet mededeling van de melding in de Staatscourant, bepaalt de huidige tekst van artikel 19b, eerste lid. Deze termijn wordt nu gespecificeerd in die zin dat dit dient te geschieden uiterlijk binnen tien dagen. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan artikel 38, vierde lid, van richtlijn 2012/34/EU. De wijziging in het vijfde lid betreft het herstel van een verkeerde verwijzing.

*Artikel III, onderdeel E (artikel 19c)*

De wijzigingen in artikel 19c vloeien voort uit het nieuw geformuleerde recht op toegang, bedoeld in artikel 19a, eerste lid. Ook in een dergelijke situatie dient een heffing te kunnen worden opgelegd, als geregeld in artikel 19b (oud)/19c (nieuw), eerste lid. Het tweede lid voorziet in die heffingsbevoegdheid. De andere wijzigingen in artikel 19c betreffen de technische doorwerking van het nieuwe tweede lid.

*Artikel III, onderdeel F (artikel 30e)*

Het nieuwe artikel 30e geeft uitvoering aan artikel 13 bis, eerste en derde lid, van richtlijn 2012/34/EU. Hierin is bepaald dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld over het verplicht aansluiten van spoorwegondernemingen bij een gemeenschappelijk systeem voor informatieverstrekking en geïntegreerde kaartverkoop. Artikel 13 bis, derde lid, van de richtlijn heeft een verplicht karakter. Daarom is in artikel 30e, tweede lid, opgenomen dat een spoorwegonderneming die passagiersdiensten exploiteert noodplannen dient te hebben en ervoor dient te zorgen dat de uitvoering ervan deugdelijk wordt gecoördineerd teneinde bij een ernstige verstoring van de dienstverlening bijstand te verlenen aan haar passagiers.

*Artikel III, onderdelen G en H (artikelen 43a en 43d)*

Het nieuwe artikel 5bis van de PSO-verordening verplicht bevoegde instanties om, met het oog op het inleiden van een openbare aanbestedingsprocedure, te beoordelen of maatregelen nodig zijn om te zorgen voor daadwerkelijke en niet-discriminerende toegang tot geschikt rollend materieel. Als de noodzaak hiertoe blijkt, dan kan de bevoegde instantie besluiten om dergelijke maatregelen treffen. De verordening geeft voorbeelden van dergelijke maatregelen, die met name de concessieverlener zelf als uitgangspunt hebben. Zo kan de bevoegde instantie:

1. rollend materieel aanschaffen en dit tegen marktprijs aan concessiehouders ter beschikking stellen;
2. garanties verstrekken voor de financiering van rollend materieel;
3. in de concessie toezeggen dat rollend materieel aan het einde van de concessie tegen marktprijs door de concessieverlener wordt overgenomen;
4. samenwerken met andere concessieverleners om over een groter bestand aan rollend materieel te beschikken.

In het derde lid wordt ten slotte de verplichting opgenomen dat, wanneer het rollend materieel ter beschikking van een nieuwe openbaarvervoerexploitant wordt gesteld, de concessieverlener in de aanbestedingsdocumenten alle beschikbare informatie op over de onderhoudskosten en de fysieke toestand van het rollend materieel.

Artikel 5bis werkt rechtstreeks. De terminologie die in het tweede lid gehanteerd wordt, laat echter zien dat de aldaar opgesomde maatregelen niet limitatief zijn. Een lidstaat kan, indien de noodzaak tot het nemen van maatregelen blijkt, ook andere maatregelen nemen om te zorgen voor de toegang tot rollend spoormaterieel.

Dergelijke maatregelen, die de maatregelen die worden genoemd in artikel 5bis, tweede lid, van de PSO verordeningen aanvullen, staan in de artikelen 43a-c van de WP 2000. Deze maatregelen verschillen op twee punten van de maatregelen die in de PSO worden genoemd. Ten eerste hebben de artikelen 43a-c niet alleen betrekking op rollend spoormaterieel, maar ook op andere productiemiddelen, zoals stallingen, hard- en software en energievoorziening. Ten tweede nemen de artikelen 43a-c niet de concessieverlener als uitgangspunt, maar de bestaande concessiehouder. Uitgangspunt is dat de "voormalige" concessiehouder verplicht is bij de overgang van een concessie voor openbaar vervoer per trein de in de concessie omschreven rechten en verplichtingen ten aanzien van productiemiddelen alsmede de daarbij behorende bedrijfsinformatie over te dragen aan de "nieuwe" concessiehouder of ten behoeve van die concessiehouder te vestigen. Dit uiteraard tenzij de voormalige en de nieuwe concessiehouder iets anders overeenkomen.

Deze maatregelen passen in de ruimte die de PSO-verordening biedt en kunnen dus in stand gelaten worden. Het invoeren van deze maatregelen moet, ten aanzien van rollend materieel, echter wel afhankelijk gemaakt worden van de beoordeling die, ingevolge artikel 5bis, eerste lid PSO, door de concessieverlener gemaakt moet worden aan het begin van de openbare

aanbestedingsprocedure. Dit wordt geregeld in het nieuwe artikel 43d Ten aanzien van andere productiemiddelen dan rollend materieel hoeven dergelijke maatregelen niet afhankelijk te worden gemaakt van een beoordeling, aangezien artikel 5bis alleen spreekt over rollend materieel.

#### *Artikel III, onderdeel I (artikel 46)*

Het nieuwe artikel 4, achtste lid, van de PSO-verordening verplicht de bevoegde instantie om in het openbaredienstcontract voor de exploitant een verplichting op te nemen dat hij de bevoegde instantie informatie verstrekt die essentieel is voor de gunning van openbaredienstcontracten. Hierbij wordt de rechtmatige bescherming van vertrouwelijke bedrijfsinformatie gewaarborgd. De bevoegde instantie moet vervolgens aan alle belangstellende partijen de relevante informatie geven die zij kunnen gebruiken bij deelname aan een openbare aanbestedingsprocedure. De informatie moet belangstellende partijen in staat stellen gefundeerde offertes op te stellen. De verordening geeft aan dat de informatie onder meer betrekking moet hebben op de vervoersvraag, tarieven, kosten en inkomsten uit het openbaar personenvervoer dat onder de openbare aanbestedingsprocedure valt en infrastructuurkenmerken die relevant zijn voor de exploitatie van de vereiste voertuigen of het vereiste rollend materieel.

Artikel 4, achtste lid, van de PSO-verordening vertoont overeenkomsten met artikel 46 Wp2000 en het daarop gebaseerde artikel 39 Bp2000. Ook deze artikelen zien op informatieverstrekking ten behoeve van (de voorbereiding van) verlening van een nieuwe concessie. Er zijn echter wel een aantal verschillen tussen deze nationale bepalingen en artikel 4, achtste lid, van de PSO-verordening:

1. Ingevolge de PSO-verordening moet de informatieverplichting worden opgenomen in het openbare dienstcontract. Uit artikel 46 blijkt dat informatieverstrekking plaatsvindt op verzoek.
2. De informatieplicht in de PSO richt zich enkel op exploitanten van openbare dienstcontracten. Artikel 46 breidt de plicht eveneens uit naar vervoerders die openbaar vervoer verrichten zonder openbaar dienstcontract, zoals bijvoorbeeld vervoerders die beschikken over een ontheffing van de concessieplicht conform artikel 29 Wp2000.
3. Beheerders van spoorweginfrastructuur moeten ingevolge de PSO aan de bevoegde instantie ondersteuning bieden bij het verstrekken van relevante infrastructuurkenmerken. Nationale regelgeving kent deze verplichting niet.
4. Gezien de reikwijdte van de PSO is de informatieverplichting alleen van toepassing op personenvervoer per spoor en over de weg. Ingevolge artikel 7a, eerste lid, Bp2000 zijn artikel 46 Wp2000 en 39 Bp2000 eveneens van toepassing op het aldaar genoemde personenvervoer per veerboot of passagiersschip in het Waddengebied.

De PSO-verordening werkt rechtstreeks. Dit betekent dat concessieverleners in de concessie de informatieplicht moeten opnemen. Aangezien artikel 4, achtste lid, niet van toepassing is op vervoerders die OV verrichten zonder concessie en niet op de in artikel 7a, eerste lid, genoemde personenvervoer in het Waddengebied, is ervoor gekozen artikel 4, achtste lid, van toepassing te verklaren op deze twee groepen. Dit gebeurt in eerste instantie door aanpassing van artikel 46 voor niet-concessiehouders. Door de koppeling met personenvervoer in het Waddengebied in artikel 7a, wordt de bepaling eveneens van toepassing op die categorie. Ook artikel 39 Bp2000 zal zo worden aangepast dat dit artikel alleen nog van toepassing is op deze twee categorieën.

#### *Artikel III, onderdeel J*

##### *Algemeen*

In hoofdstuk III, paragrafen 4-5 zijn de bepalingen opgenomen inzake aanbesteding en uitzonderingen op de aanbestedingen in het openbaar vervoer. Artikel 5 van de PSO-verordening ligt hier grotendeels aan ten grondslag. In de wijziging van de PSO-verordening worden er drie nieuwe mogelijkheden opgenomen om een openbare dienstcontract onderhand te gunnen en worden in de reeds bestaande mogelijkheden een aantal wijzigingen aangebracht. De bepalingen

inzake aanbesteding in de Wp2000 zijn hiermee niet in conflict. Aangezien de verordening rechtstreeks werkt leidt de wijziging van artikel 5 van de PSO-verordening dan ook niet tot een wijziging van de Wp2000. Wel heeft een beleidswijziging plaatsgevonden ten aanzien van één van de bestaande mogelijkheden tot onderhandse gunning. Dit leidt tot een wijziging van artikel 61, vierde lid, zoals hieronder aangegeven. Aangezien de regels over aanbesteding in het openbaar vervoer zowel in de Wp2000 als in de PSO-verordening staan, blijft het van belang om beiden te raadplegen om een volledig beeld te krijgen.

#### Artikel 61

Besloten is om ruimer gebruik toe te staan van de mogelijkheid tot onderhandse gunning uit artikel 5, vierde lid, van de PSO-verordening. Die bepaling is gewijzigd, maar de essentie van het artikel is onveranderd: als nationale wetgeving het niet verbiedt, dan mogen lidstaten 'kleine' openbaredienstcontracten die voldoen aan de voorwaarden uit het vierde lid, onderhands gunnen. Wel wordt in het nieuwe vierde lid onderscheid gemaakt tussen openbare dienstcontracten die personenvervoer per spoor omvatten en andere openbare dienstcontracten. Hierop is in het algemeen deel van de toelichting al ingegaan. Hier is ook aangegeven dat de in Nederlands reeds bestaande beperking van deze mogelijkheid ten aanzien van vervoer bij spoor, kan vervallen.

#### Artikel IV (Wet op de economische delicten)

De voorgestelde wijzigingen in de Wet op de economische delicten vloeien voort uit de voorgestelde wijzigingen van de Spoorwegwet met het oog op de implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn.

## Bijlagen

### Transponeringstabel Interoperabiliteitsrichtlijn

<b>Richtlijn 2016/797</b>	<b>Spoorwegwet</b>
Artikel 1, eerste en tweede lid	Deze artikelliden betreffen het algemene toepassingsbereik van de interoperabiliteitsrichtlijn.
Artikel 1, derde lid	Dit artikellid betreft het toepassingsbereik van de interoperabiliteitsrichtlijn. De in het artikellid genoemde infrastructuur en spoorvoertuigen hoeven op grond van de Spoorwegwet, gelezen in samenhang met de Wet lokaal spoor, niet te voldoen aan de bepalingen van de interoperabiliteitsrichtlijn.
Artikel 1, vierde lid	Dit artikellid bevat beleidsvrijheid voor de lidstaten om infrastructuur en spoorvoertuigen uit te zonderen van de toepassing van de interoperabiliteitsrichtlijn. Daarvan wordt in de Spoorwegwet gebruik gemaakt door de bepalingen ter implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn alleen van toepassing te verklaren op hoofdspoorweginfrastructuur, of de spoorvoertuigen die daarvan gebruik maken. Bijzondere spoorwegen en lokaalspoor vallen buiten de reikwijdte van de implementatieregelgeving.
Artikel 1, vijfde lid	Dit artikellid bevat een bijzonder toepassingsbereik voor tramtreinen. In Nederland wordt op dit moment geen gebruik

	gemaakt van tramtreinen op de hoofdspoorweginfrastructuur. Het artikellid vergt om die reden geen implementatie.
Artikel 2	Dit artikel bevat definitiebepalingen. Voor zover deze definitiebepalingen implementatie in de Spoorwegwet vergen gebeurt dat in artikel 1.
Artikel 3, eerste lid	Artikelen 26a, eerste lid, onderdeel a, en 26d, eerste lid, onderdeel a.
Artikel 3, tweede lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht.
Artikel 4, eerste lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht.
Artikel 4, tweede lid	Artikel 26d, derde en vijfde lid.
Artikel 4, derde tot en met achtste lid	Deze artikelliden bevatten intern EU-recht.
Artikel 5	Dit artikel bevat intern EU-recht.
Artikel 6, eerste en tweede lid	Deze artikelliden bevatten intern EU-recht.
Artikel 6, derde lid	De krachtens de artikelen 26b, eerste lid, en 26f, eerste lid, te stellen regels.
Artikel 6, vierde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 7, eerste lid	Artikel 26d, vierde lid. Enkel de in artikel 7, eerste lid, onderdelen a en b, bedoelde situaties kunnen zich in Nederland voordoen.
Artikel 7, tweede tot en met vierde lid	Deze artikelliden betreffen feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 7, vijfde lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht. Voor zover de vast te stellen uitvoeringshandeling uitwerking in regelgeving vereist kan dat in een ministeriële regeling op grond van artikel 26c, tweede lid, onderdeel c.
Artikel 7, zesde lid	Artikel 26d, vierde lid, en de krachtens artikel 26f, eerste lid, onderdeel b, te stellen regels.
Artikel 7, zevende en achtste lid	Deze artikelliden bevatten intern EU-recht.
Artikel 8, eerste lid, onderdeel a	Artikel 26a, eerste lid, onderdeel a.
Artikel 8, eerste lid, onderdeel b	De krachtens artikel 26b, eerste lid, onderdeel b, te stellen regels.
Artikel 8, tweede lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten en wordt door middel van een juiste implementatie van de overige bepalingen geïmplementeerd.

Artikel 9, eerste lid	Artikel 26a, eerste lid, en de krachtens artikel 26b, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 9, tweede lid	De krachtens artikel 26b, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 9, derde lid	De krachtens artikel 26b, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 9, vierde lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht. Voor zover de vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen kan dat in een ministeriële regeling op grond van artikel 26b, tweede lid.
Artikel 9, vijfde lid	De krachtens artikel 26b, eerste lid, onderdeel b, te stellen regels.
Artikel 9, zesde lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht.
Artikel 10, eerste lid	De krachtens artikel 26b, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 10, tweede lid	De krachtens artikel 26b, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 10, derde lid	De krachtens artikel 26b, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 10, vierde lid, eerste volzin	Artikel 26a, eerste lid.
Artikel 10, vierde lid, tweede volzin	De krachtens artikel 26b, eerste lid, onderdeel b, te stellen regels.
Artikel 10, vijfde lid	Artikel 26a, derde lid.
Artikel 11, eerste lid, eerste volzin	Artikel 26a, vierde lid.
Artikel 11, eerste lid, tweede volzin	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 11, tweede lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht en betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 11, derde lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht en betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 11, vierde lid	Artikel 26a, tweede lid.
Artikel 12	Dit artikel betreft feitelijk handelen van de lidstaten en/of correcte omzetting van de overige bepalingen van de interoperabiliteitsrichtlijn.
Artikel 13, eerste lid	Artikel 26d, eerste en tweede lid.
Artikel 13, tweede lid, onderdelen a en d	De krachtens artikel 26c, eerste lid, te stellen regels.
Artikel 13, tweede lid, onderdelen b, c, e en f	De krachtens artikel 26c, tweede lid, te stellen regels.

Artikel 14, eerste tot en met derde en vijfde tot en met achtste lid	Deze artikelliden betreffen feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 14, vierde lid	De krachtens artikel 26c, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, onderdeel b, te stellen regels.
Artikel 14, negende en tiende lid	Deze artikelliden bevatten intern EU-recht.
Artikel 14, elfde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten. Voor zover nadere regels nodig zijn kunnen die gebaseerd worden op artikel 26w, eerste lid, onderdeel e.
Artikel 14, twaalfde en dertiende lid	Deze artikelliden bevatten intern EU-recht.
Artikel 15, eerste lid	Artikel 26d, eerste lid, onderdeel b, en de krachtens artikel 26f, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 15, tweede lid	De krachtens artikel 26f, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 15, derde tot en met zevende lid	De krachtens artikel 26f, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 15, achtste lid	Artikel 26s, tweede lid.
Artikel 15, negende lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht. Voor zover de vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen kan dat in een ministeriële regeling op grond van artikel 26f, tweede lid.
Artikel 16, eerste lid	Artikel 26e, tweede lid, en de krachtens artikel 26f, eerste lid, onderdeel c, te stellen regels.
Artikel 16, tweede en derde lid	Deze artikelliden betreffen feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 17	Artikel 26a, eerste lid, onderdeel a, met betrekking tot interoperabiliteitsonderdelen. Artikel 26d, eerste lid, onderdeel a, met betrekking tot subsystemen.
Artikel 18, eerste lid	Artikel 26g, eerste lid.
Artikel 18, tweede lid	Artikel 26g, eerste lid.
Artikel 18, derde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 18, vierde lid	Artikel 26g, eerste lid, en de krachtens artikel 26i, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 18, vijfde lid, eerste alinea	De krachtens artikel 26i, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 18, vijfde lid, tweede alinea	Artikel 26g, eerste en tweede lid.
Artikel 18, zesde lid, eerste alinea	Artikel 26h.
Artikel 18, zesde lid, tweede alinea	De krachtens artikel 26i, onderdeel c, te stellen

	regels.
Artikel 18, zevende lid, eerste volzin	Artikel 3:46 Awb.
Artikel 18, zevende lid, met uitzondering van de eerste volzin	Artikel 26g, derde lid.
Artikel 19	Dit artikel bevat intern EU-recht. De procedure met betrekking tot de goedkeuring kan nader worden geregeld in de krachtens artikel 26i, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 20, eerste lid	Artikel 26d, tweede lid.
Artikel 20, tweede lid	Artikel 26d, tweede lid, en de krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 21, eerste lid	Artikel 26j, eerste lid.
Artikel 21, tweede lid	De krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 21, derde lid, eerste alinea	De krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 21, derde lid, tweede alinea	De krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 21, derde lid, derde alinea	Artikel 26q, eerste lid, en de krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel k, te stellen regels.
Artikel 21, vierde lid, eerste volzin	Artikel 26j, derde lid.
Artikel 21, vierde lid, tweede en derde volzin	De krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, onderdelen a tot en met c, te stellen regels.
Artikel 21, vijfde lid, eerste alinea	Deze alinea bevat intern EU-recht.
Artikel 21, vijfde lid, tweede alinea	Artikel 26q, tweede lid, en de krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel k, te stellen regels.
Artikel 21, zesde en zevende lid	Deze artikelliden bevatten intern EU-recht.
Artikel 21, achtste lid, eerste en tweede volzin	Artikel 26j, tweede lid, en de krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, onderdelen a tot en met c, te stellen regels.
Artikel 21, achtste lid, derde volzin	De krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 21, achtste lid, vierde en vijfde volzin	Artikel 26p, derde lid, en de krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel j, te stellen regels.
Artikel 21, achtste lid, tweede alinea	Artikel 26d, vierde lid, en de krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 21, achtste lid, derde alinea	Deze alinea behoeft geen implementatie.
Artikel 21, negende lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht. Voor zover de vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen kan dat in een ministeriële regeling op grond van artikel



	26r, tweede lid.
Artikel 21, tiende lid	De krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 21, elfde lid, eerste volzin	Artikel 3:46 Awb.
Artikel 21, elfde lid, tweede en derde volzin	Artikel 26j, vierde lid.
Artikel 21, elfde lid, tweede alinea	Dit onderdeel bevat intern EU-recht.
Artikel 21, elfde lid, derde alinea	Artikel 8:1 Awb.
Artikel 21, twaalfde lid	Artikel 26l.
Artikel 21, dertiende lid, eerste alinea	Dit onderdeel bevat intern EU-recht.
Artikel 21, dertiende lid, tweede alinea	Artikel 26k.
Artikel 21, veertiende lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht en betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 21, vijftiende tot en met zeventiende lid	Deze artikelliden zijn niet van toepassing in Nederland.
Artikel 22, eerste lid	Artikel 26p, eerste lid, onderdeel b.
Artikel 22, tweede en derde lid	Artikel 26u, eerste en tweede lid.
Artikel 23, eerste lid	De krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel e, te stellen regels.
Artikel 23, tweede lid	De krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdelen e en k, te stellen regels.
Artikel 24, eerste lid	Artikel 26m, eerste lid.
Artikel 24, tweede lid	De krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel f, te stellen regels.
Artikel 24, derde lid	Artikel 26m, tweede lid.
Artikel 24, vierde lid	Dit artikel bevat intern EU-recht. Voor zover de vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen kan dat in een ministeriële regeling op grond van artikel 26r, tweede lid, onderdeel d.
Artikel 24, vijfde lid	De krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdelen f en g, vast te stellen regels.
Artikel 24, zesde lid	Dit artikel bevat intern EU-recht. Voor zover de vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen kan dat in een ministeriële regeling op grond van artikel 26r, tweede lid, onderdeel e.
Artikel 24, zevende lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 25, eerste lid	Artikel 26n.

Artikel 25, tweede lid	Dit artikel hoeft niet geïmplementeerd te worden, omdat het vervallen van de geldigheid van de vergunning niet wordt geregeld in dit wetsvoorstel.
Artikel 26, eerste lid, eerste volzin	Artikel 26o, eerste lid.
Artikel 26, eerste lid, tweede volzin	Artikel 26o, tweede lid.
Artikel 26, tweede lid	Artikel 26o, derde lid.
Artikel 26, derde lid	Artikel 26o, derde lid, onderdeel a, vierde lid, en de krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel i, te stellen regels.
Artikel 26, vierde lid, eerste alinea	Artikel 26o, derde lid, onderdeel b en c, en vijfde lid.
Artikel 26, vierde lid, tweede alinea	Deze alinea bevat intern EU-recht.
Artikel 26, vijfde lid, eerste volzin	Dit artikellid bevat intern EU-recht.
Artikel 26, vijfde lid, tweede volzin	Artikel 26o, zesde lid.
Artikel 26, zesde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 26, zevende lid	Dit artikel betreft feitelijk handelen van de lidstaten voor zover het de verwerking in de registers en het inlichten van andere spoorwegondernemingen betreft. Voor zover het de controles van de spoorwegondernemingen betreft kunnen krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdelen h en i, regels gesteld worden.
Artikel 26, achtste lid, eerste volzin	Artikel 26p, eerste lid.
Artikel 26, achtste lid, tweede volzin	Artikel 26o, zevende lid.
Artikel 26, achtste lid, derde volzin	Artikel 26j, tweede lid, alsmede het EU-recht voor zover het de aanvraag van een voertuigvergunning betreft. Artikel 26m, eerste lid, alsmede het EU-recht voor zover het de aanvraag van een typegoedkeuring betreft.
Artikel 26, negende lid	Artikel 26o, derde lid, onderdeel c, en de krachtens artikel 26r, eerste lid, onderdeel i, te stellen regels.
Artikel 27, eerste lid	Artikel 26s, eerste lid.
Artikel 27, tweede lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 27, derde lid	Dit artikel bevat een beleidskeuze voor de lidstaten. Bij deze implementatie worden reeds gemaakte beleidskeuzes niet opnieuw genomen.
Artikel 27, vierde lid	Dit artikel bevat een beleidskeuze voor de

	lidstaten. Bij deze implementatie worden reeds gemaakte beleidskeuzes niet opnieuw genomen.
Artikel 27, vijfde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 28	Dit artikel betreft feitelijk handelen van de lidstaat en wordt geïmplementeerd door het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport.
Artikel 29	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten en bevat intern EU-recht.
Artikel 30, eerste lid	De krachtens artikel 26t, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 30, tweede tot en met zevende lid, artikel 31 en 32	De krachtens artikel 26t, onderdelen a en b, te stellen regels.
Artikel 33	De krachtens artikel 26t, onderdelen a en b, te stellen regels.
Artikel 34, eerste lid	De krachtens artikel 26t, onderdeel c, te stellen regels.
Artikel 34, tweede lid	De krachtens artikel 26t, onderdeel c, te stellen regels.
Artikel 34, derde lid	De krachtens artikel 26t, onderdeel c, te stellen regels.
Artikel 34, vierde lid	De krachtens artikel 26t, onderdeel c, te stellen regels.
Artikel 35	De krachtens artikel 26t, onderdeel e, te stellen regels.
Artikel 36, eerste lid	De krachtens artikel 26t, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 36, tweede en derde lid	De krachtens artikel 26t, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 37, eerste lid	De krachtens artikel 26t, onderdeel b, te stellen regels.
Artikel 37, tweede tot en met vierde en zesde lid	De krachtens artikel 26t, onderdeel g, te stellen regels.
Artikel 37, vijfde lid	De krachtens artikel 26t, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 38	Dit artikel bevat intern EU-recht.

Artikel 39, eerste lid	Artikel 26s, vijfde lid.
Artikel 39, tweede lid	De krachtens artikel 26t, onderdeel f, te stellen regels.
Artikel 40, eerste, derde en vierde lid	Deze artikelen bevatten intern EU-recht.
Artikel 40, tweede lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 41	De krachtens artikel 26t, onderdeel d, te stellen regels.
Artikel 42	De krachtens artikel 26t, onderdeel g, te stellen regels.
Artikel 43	Dit artikel bevat intern EU-recht.
Artikel 44, eerste alinea	Deze alinea bevat intern EU-recht.
Artikel 44, tweede alinea	De krachtens artikel 26t, onderdeel d, te stellen regels.
Artikel 45, eerste lid	De krachtens artikel 26t, onderdelen a en b, te stellen regels met betrekking tot de aanmeldingseisen.
Artikel 45, tweede lid	De krachtens artikel 26t, onderdelen c en d, te stellen regels met betrekking tot de uitvoering van taken.
Artikel 45, derde lid	De krachtens artikel 26t, onderdeel g, te stellen regels met betrekking tot informatieverplichtingen.
Artikel 46, eerste lid	Artikel 26u, tweede lid.
Artikel 46, tweede lid	Dit artikel bevat intern EU-recht. Voor zover de vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen kan dat in een ministeriële regeling op grond van artikel 26w, tweede lid, onderdeel c.
Artikel 46, derde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 46, vierde lid	De in dit artikellid bedoelde situatie komt in Nederland niet voor.
Artikel 47, eerste lid	Artikel 26u, eerste lid.
Artikel 47, tweede lid	Dit artikel bevat intern EU-recht. Voor zover de vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen kan dat in een ministeriële regeling op grond van artikel 26w, tweede lid, onderdeel a.

Artikel 47, derde lid	De krachtens artikel 26w, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 47, vierde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 47, vijfde lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht. De geldigheid van een inschrijving van een spoorvoertuig in een nog op te zetten Europees voertuigregister wordt in deze wet gewaarborgd door middel van artikel 26u, eerste lid, onderdeel b. Voor zover nadere regels noodzakelijk blijken ter uitvoering van de vast te stellen uitvoeringshandelingen kunnen die gebaseerd worden op artikel 26w, tweede lid, onderdeel b.
Artikel 47, zesde lid	Artikel 26u, vijfde lid.
Artikel 48	Dit artikel bevat intern EU-recht.
Artikel 49, eerste lid	Artikel 26v en de krachtens artikel 26w, eerste lid, onderdeel c, te stellen regels.
Artikel 49, tweede lid	De krachtens artikel 26w, eerste lid, onderdeel c, te stellen regels.
Artikel 49, derde lid	De krachtens artikel 26w, eerste lid, onderdeel c, te stellen regels.
Artikel 49, vierde lid	Dit artikel betreft feitelijk handelen van de lidstaten. Voor zover de uitvoeringshandeling, vastgesteld op grond van artikel 49, vijfde lid, regelgeving vereist kan dit worden vastgesteld op basis van artikel 26w, tweede lid, onderdeel d.
Artikel 49, vijfde lid	Dit artikel bevat intern EU-recht. Voor zover de vast te stellen uitvoeringshandelingen uitwerking in regelgeving vereisen kan dat in een ministeriële regeling op grond van artikel 26w, tweede lid, onderdeel d.
Artikel 50	Dit artikel bevat intern EU-recht.
Artikel 51	Dit artikel bevat intern EU-recht.
Artikel 52	Artikel 3:46 Awb, voor zover het beslissingen van bestuursorganen betreft.
Artikel 53	Dit artikel bevat intern EU-recht.
Artikel 54, eerste lid	Artikel 123a en het krachtens dat artikel vast te stellen koninklijk besluit ter vaststelling van het

	tijdstip van inwerkingtreding van de bepalingen die van toepassing zijn op de voertuigvergunningen.
Artikel 54, tweede lid	Artikel 123a, vierde lid, met betrekking tot het overgangsrecht.
Artikel 54, derde lid	Artikel 123a, vierde lid, met betrekking tot het overgangsrecht.
Artikel 54, vierde lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht.
Artikel 55, eerste lid	Artikel 123a, negende lid, met betrekking tot het overgangsrecht.
Artikel 55, tweede lid	Artikel 123a en het krachtens dat artikel vast te stellen koninklijk besluit ter vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van de bepalingen ter implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn.
Artikel 55, derde lid	Artikel 123a met betrekking tot het overgangsrecht.
Artikel 55, vierde lid	Artikel 123a met betrekking tot het overgangsrecht.
Artikel 55, vijfde lid	Artikel 123 met betrekking tot het overgangsrecht.
Artikel 56	Dit artikel bevat intern EU-recht.
Artikel 57, eerste lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten. Door vaststelling van dit wetsvoorstel ter implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn wordt daaraan gevolg gegeven.
Artikel 57, tweede lid	Dit artikellid bevat beleidsvrijheid voor de lidstaten, in te vullen door feitelijke handelingen. Daarvan wordt door Nederland geen gebruik gemaakt.
Artikel 57, derde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten. Door het opstellen van deze implementatietabel wordt aan deze verplichting invulling gegeven.
Artikel 57, vierde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 57, vijfde lid	Dit artikellid is niet van toepassing op Nederland.

Artikel 58	Dit artikel bevat intern EU-recht met betrekking tot de intrekking van andere richtlijnen.
Artikel 59	Dit artikel bevat intern EU-recht met betrekking tot de inwerkingtreding van de richtlijn.
Artikel 60	Dit artikel bevat intern EU-recht met betrekking tot de adressaten van de richtlijn.
Bijlage I	Deze bijlage bevat intern EU-recht met betrekking tot het spoorwegsysteem van de Europese Unie. Door de bepalingen ter implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn enkel op hoofdspoorweginfrastructuur en de spoorvoertuigen die daarvan gebruik maken van toepassing te verklaren wordt deze bijlage geïmplementeerd.
Bijlage II	<p>Artikel 1, eerste lid, bij het onderdeel "substelsysteem", voor zover het de subsystemen betreft die overeenkomen met gebieden van structurele aard als bedoeld in bijlage II, onderdeel 1, onder a, van de interoperabiliteitsrichtlijn.</p> <p>De gebieden van functionele aard als bedoeld in bijlage II, onderdeel 1, onder b, van de interoperabiliteitsrichtlijn worden door middel van opnemings-, keuring- en toezicht op de veiligheidsbeheersystemen van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders geïmplementeerd.</p>
Bijlage III	Artikel 1, eerste lid, bij het onderdeel "essentiële eisen".
Bijlage IV	Artikel 26d, eerste lid, onderdeel b, en de krachtens artikel 26f, eerste lid, onderdeel a, te stellen regels.
Bijlage V	Deze bijlage bevat intern EU-recht met betrekking tot de intrekking van richtlijnen en de omzettingstermijnen van die richtlijnen.
Bijlage VI	Dit artikel bevat een concordantietabel en behoeft geen implementatie.

### Transponeringstabel Spoorwegveiligheidsrichtlijn

<b>Richtlijn 2016/798 (gerectificeerd in PbEU 2017, L 59/41)</b>	<b>Spoorwegwet (of andere wetten indien aangegeven)</b>
--	---

Artikel 2, eerste lid	Dit artikellid betreft het algemene toepassingsbereik van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.
Artikel 2, tweede lid	Dit artikellid betreft het toepassingsbereik van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De in het artikellid genoemde infrastructuur en spoorvoertuigen hoeven op grond van de Spoorwegwet, gelezen in samenhang met de Wet lokaal spoor, niet te voldoen aan de bepalingen van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, tenzij dat in of krachtens de Wet lokaal spoor of andere wettelijke voorschriften is bepaald.
Artikel 2, derde lid	Dit artikellid bevat beleidsvrijheid voor de lidstaten om spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen uit te zonderen van de toepassing van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Daarvan wordt in de Spoorwegwet gebruik gemaakt door de bepalingen ter implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn alleen van toepassing te verklaren op spoorwegondernemingen die een exploitatiegebied hebben dat de hoofdspoorweginfrastructuur betreft en spoorvoertuigen die op de hoofdspoorweginfrastructuur worden gebruikt.  Spoorwegondernemingen die enkel gebruik maken van lokaal spoor, dan wel bijzondere spoorwegen, vallen niet onder de reikwijdte van de bepalingen uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn, tenzij in of krachtens een wettelijk voorschrift anders is bepaald.
Artikel 2, vierde lid	Dit artikellid bevat beleidsvrijheid voor de lidstaten om spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen toch onder de reikwijdte van de spoorwegveiligheidsrichtlijn te brengen. In beginsel wordt in dit wetsvoorstel aangesloten bij de hoofdspoorweginfrastructuur als bepalend criterium voor de toepassing van de richtlijn. In sommige gevallen kan echter, op grond van de Spoorwegwet of de Wet lokaal spoor, een onderdeel van de spoorwegveiligheidsrichtlijn van toepassing worden verklaard op lokale spoorwegen.
Artikel 3	Dit artikel bevat definitiebepalingen. Voor zover deze definitiebepalingen implementatie in de Spoorwegwet vergen gebeurt dat in artikel 1.
Artikel 4, eerste lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 4, tweede lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht.
Artikel 4, derde lid	De krachtens artikel 3a, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 4, vierde lid	De krachtens artikel 3a, onderdeel a, te stellen regels.



Artikel 4, vijfde lid	De krachtens artikel 3a, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 4, zesde lid	De krachtens artikel 3a, onderdeel b, te stellen regels.
Artikel 8	Dit artikel betreft feitelijk handelen van de lidstaten en bevat intern EU-recht.
Artikel 9, met uitzondering van het zevende lid	Artikel 16g, tweede lid, onderdeel a, voor zover het de infrastructuurbeheerder betreft. Artikel 32, eerste lid, onderdeel c, voor zover het spoorwegondernemingen betreft.  Alsmede de krachtens genoemde artikelen te stellen regels.
Artikel 9, zevende lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht.
Artikel 10, eerste lid	Artikel 27, tweede lid, onderdeel b, en artikel 32, eerste lid.
Artikel 10, tweede en derde lid	De krachtens artikel 35, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 10, vierde lid	Artikel 32, vierde lid, voor zover het beslissingen van de nationale veiligheidsinstantie betreft.
Artikel 10, vijfde lid, eerste alinea	Deze alinea bevat intern EU-recht.
Artikel 10, vijfde lid, tweede alinea	Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) met betrekking tot de nationale veiligheidsinstantie.
Artikel 10, zesde en zevende lid	Deze artikelliden bevatten intern EU-recht.
Artikel 10, achtste lid, eerste volzin	Artikel 32, eerste lid.
Artikel 10, achtste lid, tweede en vierde volzin	De krachtens artikel 35, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 10, achtste lid, derde volzin	Artikel 3:2 Awb.
Artikel 10, achtste lid, vijfde en zesde volzin	Artikel 32, tweede lid. De raadpleging of het sluiten van een akkoord, bedoeld in de zesde volzin, betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 10, achtste lid, zevende volzin	Dit artikel behoeft geen implementatie, omdat de verantwoordelijkheid voortvloeit uit de bevoegdheid om veiligheidscertificaten te verlenen.
Artikel 10, negende lid	Dit artikellid behoeft geen implementatie, omdat de situatie waar het op ziet niet in Nederland voorkomt.
Artikel 10, tiende lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht. Voor zover nadere regels gesteld moeten worden met betrekking tot de certificering biedt artikel 35,

	onderdeel a, daarvoor grondslag.
Artikel 10, elfde lid	De krachtens artikel 35, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 10, twaalfde lid	Artikel 3:46 van de Awb voor zover het de motiveringsplicht betreft. Artikel 32, zevende lid, voor zover het de termijn voor het indienen van bezwaar en het beslissen op bezwaar betreft.
Artikel 10, dertiende lid	De krachtens artikel 35, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 10, veertiende lid	Artikel 32, derde lid, en de krachtens artikel 35, onderdeel a, te stellen regels.
Artikel 10, vijftiende lid	Artikel 33, derde lid.
Artikel 10, zestiende lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht en betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 11, eerste en tweede lid	Dit artikellid bevat intern EU-recht en betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 11, derde lid	Dit artikellid behoeft geen implementatie. De beschreven situatie is niet van toepassing op Nederland.
Artikel 12, vijfde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 15, derde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 16	De Minister van Infrastructuur en Milieu is de nationale veiligheidsinstantie, bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De taken, genoemd artikel 16, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn worden gedeeltelijk uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (zie tevens: artikel 2, derde lid, van het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport). Deze taakverdeling hangt samen met de taakverdeling in het Organisatie- en mandaatbesluit Infrastructuur en Milieu 2012.
Artikel 17, eerste lid	Artikel 69 met betrekking tot de bevoegdheid om toezicht te houden. De uitoefening van die bevoegdheid betreft feitelijk handelen.
Artikel 17, tweede en derde lid	De krachtens artikel 35, onderdelen a en b, te stellen regels.
Artikel 17, vierde lid	De krachtens artikel 5:12 van de Arbeidstijdenwet te stellen regels.
Artikel 17, vijfde lid, eerste alinea	De eerste volzin van deze alinea betreft feitelijk

	handelen van de lidstaten. De tweede volzin bevat intern EU-recht.
Artikel 17, vijfde lid, tweede alinea	Deze alinea bevat intern EU-recht.
Artikel 17, vijfde lid, derde alinea	Artikel 33, tweede lid, en feitelijk handelen met betrekking tot het in kennis stellen van het Europees Spoorwegbureau.
Artikel 17, zesde lid, eerste alinea	Artikel 34 en feitelijk handelen met betrekking tot het in kennis stellen van het Europees Spoorwegbureau.
Artikel 17, zesde lid, tweede en derde alinea	Deze alinea's bevatten intern EU-recht.
Artikel 17, zesde lid, vierde alinea	Artikel 8:1 en 7:1 Awb.
Artikel 17, zesde lid, vijfde alinea	Deze alinea betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 17, zevende tot en met dertiende lid	Deze artikelliden betreffen feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 18, eerste tot en met derde lid	Deze artikelliden worden ingevuld door de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en de artikelen 3:2, 5:11 e.v. en 8:1 Awb.
Artikel 18, vierde lid	Dit artikellid betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 19	Dit artikel betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Artikel 21, tweede lid	Dit artikellid wordt, voor zover noodzakelijk, in regelgeving op grond van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid geïmplementeerd.
Artikel 22, derde en zevende lid	Dit artikellid wordt, voor zover noodzakelijk, in regelgeving op grond van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid geïmplementeerd.
Artikel 23, derde lid	Dit artikellid wordt, voor zover noodzakelijk, in regelgeving op grond van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid geïmplementeerd.
Artikel 24, tweede lid	Dit artikellid wordt, voor zover noodzakelijk, in regelgeving op grond van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid geïmplementeerd.
Artikel 26, derde lid	Dit artikellid wordt, voor zover noodzakelijk, in regelgeving op grond van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid geïmplementeerd.

Bijlage II	Deze bijlage betreft feitelijk handelen van de lidstaten.
Bijlage III	De krachtens artikel 36, zesde lid, onderdeel d, te stellen regels.

### Transponeringstabel richtlijn wijziging richtlijn 2012/34/EU

<b>Richtlijn 2016/2370</b>	<b>Spoorwegwet / Wet personenvervoer 2000</b>
<i>Artikel 1 wijziging rl 2012/34/EU</i>	-
Artikel 2	-
lid 3, aanhef	nvt
lid 3 bis	nvt
lid 3 ter	nvt
lid 4	nvt
lid 8 bis	in Nederland doet deze situatie zich niet voor; behoeft derhalve geen implementatie
lid 12 en 13	in Nederland doet deze situatie zich niet voor; behoeft derhalve geen implementatie
<i>Artikel 3</i>	-
punt 2	artikel 1 Spw
punt 2 bis	artikel 1 Spw
punt 2 ter	artikel 1 Spw
punt 2 quater	artikel 1 Spw
punt 2 quinquies	artikel 1 Spw
punt 2 sexes	artikel 1 Spw
punt 2 septies	artikel 1 Spw
punt 31	artikel 16e Spw
punt 32	artikel 1 Spw
punt 33	artikel 1 Spw
punt 34	artikel 1 Spw
punt 35	artikel 1 Wp2000
punt 36	artikel 1 Wp2000
Artikel 6, lid 2	in Nederland doet deze situatie zich niet voor; behoeft derhalve geen implementatie
<i>Artikel 7</i>	-
lid 1 1 <sup>e</sup> alinea	artikel 16 lid 2 (nieuw) Spw
lid 1 2 <sup>e</sup> alinea	artikel 16e Spw
lid 1 3 <sup>e</sup> alinea	artikel 16a, eerste lid, Spw
lid 2, eerste deel zin	artikel 16a, tweede lid, Spw
lid 2, tweede deel zin	artikel 16e Spw
lid 3	artikel 16a, derde lid, Spw
leden 4 en 5	artikel 16e Spw
lid 6	richt zich tot lidstaat, behoeft derhalve geen implementatie
<i>Artikel 7 bis</i>	-
lid 1	artikel 16b, eerste lid, Spw
lid 2 onder a	artikel 16b, tweede lid, Spw
lid 2 onder b	artikel 16e Spw
lid 2 onder c	artikel 16b, derde lid, Spw
lid 3 en 4	artikel 16b, vierde lid, Spw
<i>Artikel 7 ter</i>	-

lid 1	Besluit capaciteitsverdeling hswi en Besluit spoorverkeer
lid 2-3	artikel 17, derde lid, Spw
Artikel 7 quater	artikel 16c Spw
<i>Artikel 7 quinquies</i>	-
lid 1-3	artikel 16d Spw
lid 4-10	artikel 16e Spw
Artikel 7 sexies	artikel 17, derde lid, Spw
<i>Artikel 7 septies</i>	
lid 1	Artikel 56, eerste lid, onderdeel b, Spw
lid 2	richt zich tot de Europese Commissie en behoeft derhalve geen implementatie
<i>Artikel 10</i>	-
lid 1 bis	in Nederland doet deze situatie zich niet voor; behoeft derhalve geen implementatie
lid 2	artikelen 19 tot en met 19c Wp2000
lid 3 (schrappen)	artikel 19, vijfde en zesde lid, lid, onderdeel a, Wp2000 worden geschrapt
lid 4 (schrappen)	betreft bevoegdheid Europese Commissie uitvoeringsmaatregelen te stellen. Behoeft derhalve geen implementatie
<i>Artikel 11</i>	-
lid 1	artikelen 19, 19a, 19b, 61 en 64 ev Wp2000
lid 2	artikel 57, vierde lid, Spw; artikel 19a, vierde lid Wp2000
lid 3	artikelen 19, 19a en 19b Wp2000
lid 4, toevoeging	verplichting Europese Commissie uitvoeringshandelingen vast te stellen; behoeft derhalve geen implementatie
lid 5	artikel 19a, vijfde lid, Wp2000
Artikel 11 bis	artikel 19a, tweede lid, Wp2000
<i>Artikel 13 bis</i>	-
lid 1 en 3	artikel 30e Wp2000
lid 2	richt zich tot de Europese Commissie en behoeft derhalve geen implementatie
Artikel 19, punt e	al geïmplementeerd in 28, eerste en tweede lid, en 31 Spw en Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen
Artikel 32, lid 4	al geïmplementeerd in artikel 62 Spw
Artikel 38, lid 4	artikelen 19, 19a en 19b Wp2000, 57, vierde lid, Spw
Artikel 53, lid 3	artikel 70, negende lid, Spw
<i>Artikel 54</i>	
lid 1, eerste volzin	al geïmplementeerd in artikelen 23, 64 en 65 Spw
lid 1, tweede volzin	artikel 17, derde lid, Spw
<i>Artikel 56</i>	-
lid 1, h, i en j	artikel 70, vierde lid, Spw
lid 2	al geïmplementeerd in artikelen 68a, 70, 71 en 73 Spw, 2 en 12j IACM en Awb
lid 9	idem
lid 12	artikel 70, vierde lid, Spw
<i>Artikel 57</i>	-
lid 3 bis	artikel 56, tweede lid, Spw
lid 8	artikel 56, derde lid, Spw
lid 10	van de mogelijkheid wordt geen gebruik gemaakt
Artikel 63, lid 1	behoeft geen implementatie, betreft intern Unierecht
Artikel 2	behoeft geen implementatie, betreft intern

	Unierecht
Artikel 3	behoeft geen implementatie, betreft intern Unierecht

<b>Verordening 2016/2338</b>	<b>Gewijzigd/nieuw artikel PSO-verordening</b>	<b>Wet personenvervoer 2000/Besluit personenvervoer 2000</b>
Artikel 1, eerste lid	Artikel 1, tweede lid	Behoeft geen uitvoering, verordening werkt rechtstreeks
Artikel 1, tweede lid	Artikel 2 (a)bis	Behoeft geen uitvoering, verordening werkt rechtstreeks
Artikel 1, derde lid	Artikel 2 bis	Werkt rechtstreeks, uitwerking betreffende specificaties en beleidsdocumenten geregeld in Wp2000 en Planwet verkeer en vervoer
Artikel 1, vierde lid, onder a	Artikel 4, eerste lid, onder a en b	Behoeft geen uitvoering, verordening werkt rechtstreeks.
Artikel 1, vierde lid, onderdeel b	Artikel 4, leden 4bis en 4ter	Werkt rechtstreeks, uitvoering reeds geregeld in hoofdstuk 2 paragraaf 4 Wp2000.
Artikel 1, vierde lid, onderdeel c	Artikel 4, zesde lid.	Behoeft geen uitvoering, verordening werkt rechtstreeks
Artikel 1, vierde lid, onderdeel d	Artikel 4, achtste lid	Artikel 46 Wp2000 en artikel 39 Bp2000
Artikel 1, vijfde lid, onder a	Artikel 5, tweede lid	Geregeld in artikel 63a Wp2000, behoeft geen wijziging.
Artikel 1, vijfde lid, onder b	Artikel 5, derde lid	Geregeld in artikel 61, eerste lid, behoeft geen wijziging.
Artikel 1, vijfde lid, onder c	Artikel 5, lid 3bis en 3 ter	Behoeft geen uitvoering, verordening werkt rechtstreeks.
Artikel 1, vijfde lid, onder d	Artikel 5, vierde lid	Artikel 61, vierde lid, wordt aangepast om beperking t.a.v. vervoer per spoor te laten vervallen.
Artikel 1, vijfde lid, onder e	Artikel 5, leden 4bis en 4ter	Geregeld in artikel 64, eerste lid. Dit artikel behoeft geen wijziging.
Artikel 1, vijfde lid, onder f	Artikel 5, vijfde lid	Geregeld in artikel 61, derde lid. Behoeft geen wijziging.
Artikel 1, vijfde lid, onder g	Artikel 5, lid 6bis	Verordening werkt rechtstreeks.
Artikel 1, vijfde lid, onder h	Artikel 5, zevende lid	Volgt uit de Awb + rapportagemogelijkheid ACM artikel 63.
Artikel 1, zesde lid	Artikel 5bis	Artikel 43a-d
Artikel 1, zevende lid	Artikel 6, eerste lid	Behoeft geen uitvoering. Verordening werkt rechtstreeks.
Artikel 1, achtste lid, onder a	Artikel 7, eerste lid	Mogelijkheid tot stellen nadere regels in artikel 14a WP2000.
Artikel 1, achtste lid, onder b	Artikel 7, tweede lid	Behoeft geen uitvoering, verordening werkt rechtstreeks
Artikel 1, negende lid, onder a	Artikel 8, tweede lid	Behoeft geen uitvoering. Verordening werkt rechtstreeks.
Artikel 1, negende lid, onder b	Artikel 2, lid 2bis	Behoeft geen uitvoering. Verordening werkt rechtstreeks.
Artikel 1, negende lid, onder c	Artikel 2, derde lid, onder d.	Behoeft geen uitvoering. Verordening werkt rechtstreeks.
Artikel 2	-	Behoeft geen uitvoering. Verordening werkt rechtstreeks.