

Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Lagere regelgeving voor de implementatie van het Europese Vierde Spoorwegpakket **Ten behoeve van internetconsultatie**

1 Aanleiding

Europa heeft eind december 2016 het Vierde Spoorwegpakket vastgesteld. Dit wordt omgezet in Nederlandse wetgeving. In maart dit jaar is daartoe het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer ingediend Kamerstukken II, 2017/18, 34 914, nr. 1 en verder <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/34914>

Op grond van dit wetsvoorstel moet een gedeelte van het Vierde Spoorwegpakket geïmplementeerd worden in lagere regelgeving en in de Beheerconcessie 2015-2025 van ProRail.

2 Wie zijn betrokken?

De voorstellen hebben betrekking op de totale spoorsector, zowel ten aanzien van de techniek (keuring en in de handel brengen van subsystemen) spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder, als ten aanzien van de markt (Concessieverleners, personenvervoerders met en zonder concessie, infrastructuurbeheerder) en toezicht en handhaving.

3 Wat is het probleem?

Met de vormgeving van de *technische pijler* van het Europese Vierde Spoorwegpakket wordt een verdere stap gezet in de Europese harmonisatie van technische normen en interoperabiliteit. Het Europees Spoorweg Agentschap (ERA) wordt verantwoordelijk voor Europese certificering en toelating van treinen zodra treinen in meerdere landen rijden. Nu is dit nog een verantwoordelijkheid van de landen zelf. Deze verandering vergt grote aanpassingen aan de werkwijze van zowel de ERA als de in Nederland actieve partijen zoals de ILT, ProRail en de vervoerders.

De belangrijkste wijzigingen van de *marktpijler* hebben betrekking op het uitbreiden van het recht op toegang van (buitenlandse) spoorwegondernemingen tot de binnenlandse personenvervoermarkt. Voor buitenlandse spoorwegondernemingen wordt het op termijn mogelijk om zonder concessie voor openbaar vervoer per trein personen te vervoeren tussen steden in Nederland, mits er voldoende capaciteit voor beschikbaar is en het economisch evenwicht van een concessie voor openbaar vervoer per trein op hetzelfde traject door deze dienst niet teveel wordt aangetast. Daarnaast stelt Europa nadere regels over de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de beheerder en meer voorwaarden aan onderhandse gunning van concessies voor openbaar personenvervoer per trein.

4 Wat is het doel?

Er zijn in de loop der jaren op Europees niveau geleidelijk stappen gezet om één Europese spoorwegruiimte tot stand te brengen als onderdeel van de Europese interne markt. Het Vierde Spoorwegpakket bevat een aantal wijzigingen die voorlopig strekken tot voltooiing van de Europese spoorwegruiimte.

5 Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De implementatie van de Europese richtlijnen vereist aanpassing van de Nederlandse wet- en regelgeving. Hiervoor is overheidshandelen noodzakelijk.

6 Wat is het beste instrument?

Technische pijler

De kern van de Veiligheidsrichtlijn en Interoperabiliteitsrichtlijn wordt geïmplementeerd in de Spoorwegwet. Het komt erop neer dat de hoofdlijnen op wetsniveau zijn opgenomen en de details op

het niveau van een ministeriële regeling worden geregeld. De gekozen systematiek heeft tot gevolg dat onderwerpen die eerder in de Spoorwegwet of in een algemene maatregel van bestuur werden geregeld, moeten worden gewijzigd en of verplaatst naar een ministeriële regeling. Daarnaast vergt de implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn ook nieuwe regels en aanpassing van bestaande regels. Bij de implementatie is ten aanzien van een aantal onderwerpen gekozen om deze in één nieuwe ministeriële regeling te regelen de **nieuwe regeling interoperabiliteit en veiligheid hoofdspoorwegen**. Het betreft regels omtrent veiligheidsvergunningen, veiligheidscertificaten, veiligheidsbeheersystemen, interoperabiliteitsonderdelen, subsystemen en conformiteitsbeoordelingsinstanties. De Regeling eisen keuringsinstanties Spoorwegwet en de Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen komen hiermee te vervallen.

De regeling wijzigt voorts de Regeling indienststelling spoorvoertuigen en de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012. De te implementeren bepalingen die betrekking hebben op spoorvoertuigen zijn omgezet in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

Marktpijler

De "**Regeling benoembaarheid bestuurders beheerder**" vormt de implementatie van artikel 7, derde lid, van de gewijzigde SERA-richtlijn. Daarnaast volgt nog wijziging van de **Beheerconcessie 2015-2025** die aan ProRail is verleend als gevolg van implementatie van de marktpijler.

Naast deze wijzigingen wordt voor een meer heldere werking van de gewijzigde PSO verordening ook het **Besluit personenvervoer2000** aangepast. De gewijzigde PSO verordening is in werking sinds 26 december 2017.

7 Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijfsleven, overheid en milieu?

Deze wetswijziging heeft gevolgen voor de spoorsector in zijn totaliteit. Personen en instanties niet direct betrokken bij de spoorwegsector (burgers, midden- en kleinbedrijf, andere overheden) ondervinden geen gevolgen. Er zijn geen milieugevolgen.