

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Lagere regelgeving implementatie vierde spoorwegpakket, tarieven ILT

Openbare internetconsultatie van 18 maart tot en met 8 april 2019

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) bereidt een vervanging voor van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012, met o.a. de tarieven voor de werkzaamheden van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Aanleiding is de implementatie van het Europese Vierde Spoorwegpakket in nationale wetgeving; hiervoor zijn artikelen in de Spoorwegwet herschikt, waarna de tariefindeling deze herschikking moet volgen.

Achtergrond:

De ILT is voor Nederland de nationale veiligheidsinstantie voor het spoor. Met de implementatie van het Vierde spoorwegpakket wijzigt het takenpakket van de ILT. Het Europees Spoorwegagentschap (ERA) gaat een aantal handelingen van de nationale veiligheidsinstanties overnemen. Dit betreft onder andere vergunningverlening voor de toelating van materieel op het spoor en de veiligheids certificering van spoorwegondernemingen. Bij de ERA wordt voor alle procedures een One Stop Shop (één loket) ingericht, waarbij de ERA zelf de vergunningen in behandeling neemt die meerdere landen bestrijken. Hierdoor is het niet langer nodig is om in elke afzonderlijke lidstaat de betreffende procedures te doorlopen.

Voor aanvragen van dezelfde handelingen die alleen voor Nederland worden aangevraagd, blijft – wél via de One Stop Shop - een nationale aanvraagmogelijkheid bestaan. Voor Nederland worden deze aanvragen behandeld door de ILT. Voor het behandelen van deze aanvragen en ontheffingen stelt de staatsecretaris van IenW de tarieven vast.

Doel van de regeling:

De voorliggende regeling neemt de artikelen uit de oude Regeling tarieven Spoorwegwet zoveel mogelijk één op één over, maar in een andere volgorde om zo de regeling begrijpelijk te houden. Omwille van de duidelijkheid en inzichtelijkheid is dus een geheel nieuwe tariefregeling opgesteld. Bij de berekening van de tarieven is zo veel mogelijk uitgegaan van de huidige. Daar waar een tarief afwijkt is dit gemotiveerd weergegeven in de regeling.

De internetconsultatie

De reactietijd van de consultatie is met één week ingekort, zodat tijdige publicatie kan plaatsvinden en de regeling per 16 juni 2019 kan ingaan.

De Wet Implementatie Vierde Spoorwegpakket is in 2017 in consultatie geweest, zie:

https://www.internetconsultatie.nl/implementatie_euspoorpakket/details

En de lagere regelgeving is in september 2018 geconsulteerd: zie

https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_implementatie_vierde_spoorwegpakket

Er zijn twee reacties binnengekomen, deze zijn beide openbaar. Participanten zijn Stichting VVRV en N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS). Hieronder volgt een verslag op hoofdlijnen.

Algemeen

Stichting VVRV geeft aan geen vragen of opmerkingen te hebben.

Tarieven

-NS merkt op dat artikel 6, tweede en derde lid, van de conceptregeling bepaalt dat voor het verlenen van een voertuigvergunning op basis van artikel 26n Spoorwegwet tarieven worden gerekend voor het eerste tot en met het tiende spoorvoertuig en daarna per voertuig.

De participant is van mening dat deze bepaling zal leiden tot aanzienlijk hogere kosten voor de spoorwegondernemingen, en illustreert dit met enige concrete voorbeelden.

NS refereert hiernaast aan een discussie met ILT over de reikwijdte van artikel 21, twaalfde lid, sub b Interoperabiliteitsrichtlijn (EU) 2016/797, en wijst erop dat een ruime interpretatie van deze bepaling tot een aanzienlijke verhoging van vergunningskosten zou kunnen leiden.

NS stelt dat het hier om een beleidsarme implementatie gaat en het niet de bedoeling kan zijn om de sector met hogere kosten op te zadelen, en verzoekt daarom deze bepaling aan te passen.

-NS merkt op dat ILT op grond van artikel 26k, vierde lid, Spoorwegwet op aanvraag het gebruiksgebied van een verleende voertuigvergunning kan uitbreiden, hiervoor op grond van artikel 6, vierde lid kosten in rekening brengt, en dat deze even hoog zijn als voor een volledig nieuwe aanvraag tot het verlenen van een voertuigvergunning. De participant vraagt zich af wat de rechtvaardiging hiervoor is.

-NS vermeldt een aantal soorten aanvraagverlening, en vraagt zich af of hiervoor wel of geen tarief (nihil) wordt gerekend.

Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen

NS vraagt welke keuze wordt bedoeld in artikel 25 en de toelichting op dit artikel met betrekking tot de invulling van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen, daar dit volgens de participant niet wordt toegelicht. NS merkt hierbij op dat de eerder aan de markt ter consultatie voorgelegde concept Regeling interoperabiliteit en veiligheid en de toelichting daarop geen keuze bevatten.

Buitenlandse reis-en verblijfskosten

NS stelt voor aan artikel 31 toe te voegen dat het moet gaan om in redelijkheid te maken buitenlandse reis- en verblijfskosten, en in de toelichting op te nemen dat deze redelijkheidstoets tweezijdig is. NS geeft hierbij aan dat deze zowel betrekking heeft op het moeten maken van reis- en verblijfskosten als op de hoogte daarvan.

Overgangsrecht

NS merkt op dat het overgangsrecht (artikel 33) nog niet is ingevuld, en vraagt zich af of ervan mag worden uitgegaan dat aanvragen die zijn ingediend vóór 16 juni 2019 volgens de oude regeling zullen worden gefactureerd, zodat het moment van indienen van een verzoek of aanvraag bepalend is.

Verwerking van reacties bij twee internetconsultaties in verband met de lagere regelgeving van het Vierde Spoorwegpakket

De afgelopen jaren zijn er twee internetconsultaties geweest die verband houden met de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket. De ingediende reacties zijn al eerder bij de betreffende internetconsultaties gepubliceerd. Intussen zijn deze reacties door het Ministerie verwerkt, en zijn diverse regelingen en besluiten in werking getreden, met bekendmakingen in de Staatscourant. Daarbij heeft het ministerie in de toelichting aangegeven wat er is gedaan met de input van de internetconsultaties. Hieronder volgt een uitsnede uit deze toelichtingen.

Deze gebundelde reactie wordt bij beide internetconsultaties opgenomen.

Het gaat om de twee volgende internetconsultaties:

- https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_implementatie_vierde_spoorwegpakket , van 28 september-9 november 2018;
- https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_implementatie_vierde_spoorwegpakket_tarieven_ilt , van 18 maart-8 april 2019.

En het gaat om de volgende inwerkingtredingen, gepubliceerd in de staatcourant:

- Op 7 maart 2019, in de Staatscourant 2019, 9134:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-9134.html> ;
- op 16 juni 2019, in de Staatscourant 2019, 30931:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-30931.html> ;
- Op 16 juni 2019, in de Staatscourant 2019, 30924:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-30924.html>

Technische pijler

Ministeriële regeling interoperabiliteit en veiligheid met daarin opgenomen een aanpassing aan de Regeling in dienststelling spoorvoertuigen als gevolg van het Vierde Spoorwegpakket

https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_implementatie_vierde_spoorwegpakket Staatscourant 2019, 30931, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-30931.html>

Deze ministeriële regeling maakt onderdeel uit van het totaalpakket aan lagere regelgeving voor de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket dat is geconsulteerd door middel van internetconsultatie. Er zijn zes inhoudelijke reacties op de internetconsultatie van de lagere regelgeving van het Vierde Spoorwegpakket als geheel binnengekomen. De reacties van NS, Historisch Rail Nederland (HRN), Ricardo Rail, de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN), Shunter en een anonieme reactie hebben (deels) betrekking op de implementatie van de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket en daarmee op deze regeling. Hieronder volgt een behandeling van de belangrijkste punten die ten aanzien van deze regeling uit de internetconsultatie zijn gekomen.

Doelstellingen van de regelgeving

HRN geeft aan dat de regelgeving er niet eenvoudiger op geworden is. Als gevolg van deze opmerking is de toelichting op de regeling aangevuld door aan te geven welke Europese verordeningen er tot het spoorse kader behoren. De spoorwegregelgeving wordt steeds meer Europees gereguleerd. Daardoor is het niet te voorkomen dat het stelsel via meerdere lagen – Europees en Nederlands – gereguleerd wordt. Wel is door rechtstreeks te verwijzen geprobeerd zoveel mogelijk eenduidigheid in het systeem aan te brengen en wordt door in de toelichting de uitvoeringsverordeningen te noemen zoveel mogelijk kenbaarheid aan het systeem gegeven. Om

deze kenbaarheid te vergroten is ook aan de Stichting Veiligheid en Vakmanschap Railvervoer (VVRV) opdracht gegeven, door middel van een internetwebsite, de kaders meer toepasbaar te maken (zie ook: <https://vrv.nl/kennispunt>)

Ricardo Rail geeft aan dat het niet duidelijk is hoe de doelstellingen sneller en goedkoper bereikt gaan worden. Hierop wordt verder in gegaan in paragraaf 7 en in de aangepaste paragraaf 4 van het algemeen deel van de toelichting.

FMN geeft aan het te betreuren dat de implementatie hoofdzakelijk plaatsvindt bij ministeriële regeling en niet bij algemene maatregel van bestuur waardoor deze regelgeving niet meer onder parlementair toezicht valt. Er is hier sprake van louter een-op-een implementatie die beleidsarm is. De Tweede Kamer is daarom ook bij de behandeling van het wijzigingsvoorstel akkoord gegaan met delegatie aan de minister.

Nationale accreditatie-instanties

Ricardo Rail en een anonieme reactie geven aan dat ten onrechte is opgenomen dat alleen *de Raad voor Accreditatie* een certificaat kan uitgeven. Elke bij de European co-operation for Accreditation (EA) aangesloten accreditatie instantie zou een certificaat kunnen afgeven.

Op grond van de Verordening 765/2008 wijst de lidstaat slechts één nationale accreditatie instantie aan per lidstaat. In Nederland is dat de Raad voor Accreditatie. Daarmee kan er in Nederland geen tweede benoemd worden. Daarnaast ligt het in de rede dat in het land waar een NoBo wordt geaccrediteerd, ook aanmelding door die lidstaat volgt. Dit valt af te leiden uit de bewoordingen van artikel 27 van de Interoperabiliteitsrichtlijn waarbij het beoordelen onderdeel is van het aanmeldproces. De Raad voor Accreditatie fungeert dan ook als accreditatie instantie voor in Nederland gevestigde ondernemingen, aldus blijkt uit artikel 7 van Verordening 765/2008. Niet in Nederland gevestigde ondernemingen zullen geen accreditatie aan de Raad voor Accreditatie vragen, maar aan de accreditatie instantie van hun land van vestiging. NoBo's die reeds in een andere lidstaat zijn geaccrediteerd (of erkend) en door een andere lidstaat zijn aangemeld, zullen dus geen gebruik hoeven maken van de Nederlandse Raad voor Accreditatie. Daarmee meldt ILT in principe alleen aanvragen aan van ondernemingen met een certificaat van de Nederlandse Raad voor Accreditatie.

Voor DeBo's kan dat soms anders liggen. Artikel 7 van Verordening 765/2008 kent een uitzondering voor de hoofdregel dat accreditatie altijd in de lidstaat van vestiging plaatsvindt. Voor de accreditatie van een instantie die de conformiteit met Nederlandse voorschriften beoordeelt, kan de Raad voor Accreditatie wél de aangewezen accreditatie instantie zijn, ook als de betreffende onderneming niet in Nederland gevestigd is. In principe vraagt een buitenlandse onderneming die als DeBo wil worden aangewezen voor Nederland, in haar land van vestiging accreditatie aan. Alleen indien de buitenlandse accrediterende instantie aangeeft geen accreditatie voor het onderwerp te willen verlenen, kan de potentiële DeBo alsnog bij de Raad voor Accreditatie terecht. Er zijn binnen de EA afspraken over hoe accrediterende instanties omgaan met accreditatie op basis van wetgeving van een ander land.

Infrastructuur

Register

Ricardo Rail stelt vragen over het infrastructuurregister. Hierover kan worden opgemerkt dat naar aanleiding van deze vragen de artikelsgewijze toelichting van het betreffende artikel (thans artikel 17) is aangepast op het punt van de redelijke termijn voor het opvragen van gegevens.

Testen

Ricardo Rail stelt verder vragen over het verdwijnen van de proefritten in de begripsbepaling en testen van voertuigen. Hiervoor wordt verwezen naar de reactie op de HUF-toets van de ILT onder paragraaf 5 'testen' en 'buitendienststelling'.

Grensbaanvakken

NS en *FMN* geven aan meer duidelijkheid te willen hebben over de grensbaanvakken. Ten aanzien van de reactie van *FMN* moet worden opgemerkt dat grensbaanvakken niet grensbaanvakken betreffen tussen verschillende spoorse regimes (hoofdspoor, bijzonder spoor, lokaal spoor) in Nederland zoals *FMN* veronderstelt, maar dat het hier grensbaanvakken betreft die betrekking hebben op grenzen tussen lidstaten.

Voor voertuigtoelating en taaleisen voor machinisten zijn in de huidige spoorwegregelgeving grensbaanvakken gedefinieerd. Voor veiligheids certificering wordt hiervan afgezien. Op grond van artikel 10, achtste lid van de spoorwegveiligheidsrichtlijn (geïmplementeerd in artikel 32, vijfde lid van de Spoorwegwet) kan een nationale veiligheidsinstantie een uniek veiligheids certificaat

afgeven dat, zonder dat het exploitatiegebied wordt uitgebreid, ook geldt voor spoorwegondernemingen die vervoer verrichten naar de stations van aangrenzende lidstaten. Dit is slechts mogelijk onder bepaalde voorwaarden en indien deze stations – en in geval van goederenvervoer verlaadplekken – dicht bij de grens liggen. Ook moeten de betrokken nationale veiligheidsinstanties geraadpleegd worden. Deze raadpleging kan per geval geschieden of worden vastgelegd in een overeenkomst tussen lidstaten of nationale veiligheidsinstanties. Omdat de afspraken van geval tot geval kunnen verschillen, is hiervoor geen bepaling opgenomen in deze regeling. Wel is het van belang dat de nationale veiligheidsinstanties hierover goede afspraken maken zodat er geen veiligheidsrisico optreedt.

Controleverplichting spoorwegonderneming

NS en FMN geven aan wat meer duiding te willen hebben ten aanzien van de controles die onder de controleverplichting vallen. Naar aanleiding hiervan is de artikelsgewijze toelichting op het betreffende artikel (thans artikel 28) van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen aangevuld met enkele voorbeelden.

Regeling indienststelling spoorvoertuigen (Ris)

Ricardo Rail stelt een vraag over de verhouding tussen de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen (Rivs) en de Ris. De Rivs wijzigt op een aantal onderdelen de Ris. Via wetten.nl is altijd een doorlopende, geconsolideerde versie van de Ris beschikbaar, waarin deze wijzigingen zijn geïntegreerd.

Ricardo Rail en NS maken een opmerking over het vullen van het ERA-register met de nationale technische voorschriften ten aanzien van de veiligheid en voertuigen, zoals deze bijvoorbeeld in de Ris staan vermeld. Dit register zal up-to-date moeten zijn met de op dat moment geldende wet- en regelgeving. Hierover is onder het kopje 'interoperabiliteit' in paragraaf 5 reeds aandacht besteed.

NS geeft aan dat nu de Ris over meer dan alleen indienststelling gaat, ook de naam zou moeten worden aangepast. Er is inderdaad een nieuwe paragraaf toegevoegd met betrekking tot gebruik, maar de paragraaf over onderhoud was al opgenomen in de Ris zoals die gold tot de inwerkingtreding van de onderhavige regeling. Voor de herkenbaarheid van de regeling is echter de naam op dit moment niet gewijzigd. Binnen afzienbare tijd zal de spoorregelgeving worden gemoderniseerd. Daarmee ontstaat ook de mogelijkheid om kritisch naar onder meer de tenaamstelling van de lagere regelgeving te kijken.

Voertuigen

Voertuigvergunning

FMN geeft aan duiding te willen hebben ten aanzien van de voorwaarden dan wel beperkingen die de ILT aan een vergunning kan verbinden. Volgens *FMN* is daar geen ruimte voor. Anders dan *FMN* van mening is, blijft er ruimte om een vergunning onder voorwaarden of beperkingen te verlenen. Daarbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan beperkingen in de geldigheidsduur of beperkingen die baanvak-gerelateerd zijn. Uiteraard moeten beperkingen en voorwaarden voldoen aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, met name die ten aanzien van redelijkheid en billijkheid.

Shunter geeft aan graag een bepaling in de regeling opgenomen te zien, die de zogenaamde overbrengingsritten regelt. Deze ritten zouden volgens *Shunter* nu vervat zijn in artikel 26k, vijfde lid, van de Spoorwegwet en geregeld zijn door middel van een ontheffing. Volgens *Shunter* is deze optie veel te zwaar voor dergelijke overbrengingsritten. Artikel 26k, vijfde lid van de Spoorwegwet is echter niet gericht op deze overbrengingsritten maar ziet op een meer permanente situatie. Als voorbeeld worden in de toelichting op de wet de 'tramtreinen' genoemd. Voor de opmerking over de tests of beproevingsritten wordt verwezen naar de tekst in paragraaf 5 onder 'testen'. Wel wordt onderzocht of de overbrengingsritten voldoende geregeld zijn. Mocht nieuwe regelgeving noodzakelijk blijken te zijn, dan wordt dit meegenomen in de modernisering van de spoorregelgeving.

HRN geeft aan dat het complexer wordt om voertuigen 'op de baan' te krijgen. Hierover kan worden opgemerkt dat voertuigtoelating die alleen betrekking heeft op het Nederlandse grondgebied, praktisch ongewijzigd blijft. Wel gaat er een expliciet onderscheid komen tussen een typevergunning en een voertuigvergunning. Alleen indien een toelating wordt aangevraagd voor meerdere landen is de toelating anders vormgegeven. Museale voertuigen op particuliere infrastructuur zijn volledig uitgezonderd van EU-recht en vallen onder het Besluit bijzondere spoorwegen. Deze regelgeving wordt als gevolg van de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket niet gewijzigd. Voor wat betreft de afbakening van dit spoor, en de

inzichtelijkheid daarvan, wordt erop gewezen dat dit in het kader van de modernisering van de spoorwegregelgeving wordt opgepakt.

Voertuigregister

Shunter wijst op de onwenselijke situatie dat met onderhoud belaste entiteiten (ECM's) worden geconfronteerd met wijzigingen in het voertuigregister waar zij niet van op de hoogte zijn. Op grond van uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614, is het aan de houder van een spoorvoertuig om te zorgen dat de registratie op orde is en daarmee ook de aanduiding van de ECM. Ook rust er op de houder een verplichting overbodige registraties te schrappen. Deze op Europees niveau vastgestelde systematiek, kan niet worden doorkruist door op nationaal niveau de verantwoordelijkheid bij een andere entiteit te leggen.

NS stelt vragen over het overgangsrecht voor reeds bestaande en ingeschreven voertuigen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5 van het algemeen deel van deze toelichting onder 'voertuigregister'. Voor nieuwe aanvragen geldt dat een houder via het Europees voertuigregister een registratieaanvraag indient bij een lidstaat van zijn keuze in het gebruiksgebied van het voertuig bij de registratie-instantie, in Nederland de ILT.

ECM (Entity in charge of Maintenance/Onderhoud)

Shunter vraagt naar de verstrekker van een ECM-certificaat. Nederland heeft er onder uitvoeringsverordening 445/2011 reeds voor gekozen dat de nationale veiligheidsinstantie (de ILT) deze certificaten verleent. Dit is verwoord in het oude artikel 46, vijfde lid van de Spoorwegwet, dat in de implementatiewet is vervangen door artikel 36, zesde lid. De Ris sluit hierop aan.

NS meent dat de verplichting om bij uitbesteding van het onderhoud contracten te sluiten niet uit de richtlijn voortvloeit. Het artikel waarin deze verplichting was opgenomen, is op dit punt aangepast (thans artikel 28c Ris). *NS* geeft verder aan dat zou moeten worden verduidelijkt hoe de certificeringsplicht voor ECM's in elkaar steekt. Op grond van de vorige verordening 445/2011 moesten met onderhoud belaste entiteiten gecertificeerd worden. In Nederland geschiedde dat door de ILT, voor zover die ECM's met onderhoud van goederenvervoer materieel zijn belast. Deze certificeringsplicht gold niet voor ECM's die zich bezighielden met het onderhoud van reizigersmaterieel. Met de nieuwe uitvoeringsverordening (EU) 2019/779 (vervanger van 445/2011) geldt deze verplichting ook voor ECM's die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van reizigersmaterieel dat gebruikt wordt door meerdere spoorwegondernemingen.

Bundeling inzet voor historisch materieel

HRN oppert in de reactie op de internetconsultatie aan te sluiten bij Franse systematiek en meer uniform te gaan werken ten aanzien van historisch materieel. *HRN* verwijst naar het Franse Contrat Uniforme d'Utilisation des Matériels Roulans Ferroviaires Préservés (www.cuu.-mfrp.fr). Uiteraard wordt beoogd zo uniform mogelijk te werken. Bij implementatie van EU-richtlijnen kiezen lidstaten echter voor de implementatievorm die het best aansluit bij hun nationaal wettelijk stelsel. In die zin lopen het Franse en het Nederlandse stelsel te zeer uiteen om op dit punt uniformiteit mogelijk te maken.

Wijziging van de Regeling tarieven Spoorwegwet als gevolg van de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket

Staatscourant 2019, 30924, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-30924.html>
https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_implementatie_vierde_spoorwegpakket_tarieven_ilt Door middel van deze internetconsultatie is van 18 maart 2019 tot en met 8 april 2019 inspraak gevraagd op een conceptversie van deze regeling.

De Stichting Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer (de Stichting VVRV) heeft in een reactie aangegeven dat er geen vragen of opmerkingen zijn.

De NS heeft in haar reactie aangegeven dat de rekenwijze van artikel 6 (voertuigvergunningen) tot aanzienlijk hogere kosten leidt. Onder de nieuwe Spoorwegwet zijn er nieuwe producten ontstaan die voorheen niet bestonden. Zo wordt er anders dan voorheen een onderscheid gemaakt tussen het verlenen van typegoedkeuringen en het afgeven van voertuigvergunningen. Dit brengt inderdaad nieuwe tarieven met zich mee. Getracht is om de kosten voor aanvragers van voertuigvergunningen in de zin van artikel 26n van de Spoorwegwet vanwege dit nieuwe product zoveel als mogelijk te beperken. Artikel 6 van de Regeling tarieven Spoorwegwet is naar aanleiding van de reactie van de NS aangepast.

Marktpijler

Wijzing van het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) als gevolg van het Vierde Spoorwegpakket

Het besluit maakt onderdeel uit van het gehele pakket lagere regelgeving ter uitvoering en implementatie van het Vierde Spoorwegpakket. Middels internetconsultatie kon gereageerd worden op deze concepten. Op het conceptbesluit zijn geen inhoudelijke reacties ontvangen.

Regeling onverenigbare functies infrastructuurbeheerders of spoorwegondernemingen

Staatscourant 2019, 9134, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-9134.html>

Een ontwerp van deze regeling is van 28 september tot en met 9 november 2018 op https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_implementation_vierde_spoorwegpakket gepubliceerd. Die publicatie heeft niet geleid tot reacties over de ontwerpregeling.