

NS

Corporate Legal

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2812
3500 GV Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2812, 3500 GV Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
INTERNETCONSULTATIE

Datum 1 april 2019
Ons kenmerk 11353/aha
Onderwerp Regeling tarieven Spoorwegwet 2019

Telefoon 06 - 55 74 39 00
Telefax 030 - 235 77 00
E-mail adriaan.hagdorn@ns.nl

Geachte dames en heren,

Hierbij reageert NS op de concept Regeling tarieven Spoorwegwet 2019 die ter consultatie is aangeboden. Deze nieuwe regeling is gebaseerd op artikel 91 van de Spoorwegwet. Vernieuwing was nodig in verband met de implementatie van de technische pijler van het Europese Vierde Spoorwegpakket (*Stb.* 2019, 61) waarbij de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 komt te vervallen. Beoogd is een beleidsarme implementatie, waarbij de tarieven zoveel als mogelijk ongewijzigd worden overgezet naar de nieuwe regeling.

Het concept geeft ons aanleiding tot de volgende opmerkingen, vragen en suggesties.

- Artikel 6, tweede en derde lid, van de conceptregeling bepaalt dat voor het verlenen van een voertuigvergunning op basis van artikel 26n Spoorwegwet - dus op basis van een verklaring van conformiteit met een typegoedkeuring – een tarief van € 968 wordt gerekend voor het eerste tot en met het tiende spoorvoertuig en daarna € 484 per voertuig.
Dit is een nieuwe bepaling ten opzichte van de Regeling tarieven Spoorwegwet

2012 die zal leiden tot aanzienlijk hogere kosten voor de spoorwegondernemingen. Wij illustreren dit met onderstaand, concreet, voorbeeld:

Voorbeeld

Van de treinserie VIRMM1 zijn er na 16 juni nog 23 treinstellen af te leveren. Dit zou € 16.000 aan extra vergunningskosten inhouden als daarvoor individuele voertuigvergunningen moeten worden aangevraagd. Voor de 46 VIRMM2/3 treinstellen zou dit € 27.000 (!) extra aan vergunningskosten inhouden.

Daar komt bij dat momenteel een discussie loopt met ILT – die inmiddels ook aan de ERA is voorgelegd - over de reikwijdte van artikel 21, twaalfde lid, sub b Interoperabiliteitsrichtlijn (EU) 2016/797 (geïmplementeerd in artikel 26l Spoorwegwet). Sub b gaat over het *algemene veiligheidsniveau van het betrokken voertuig [dat] door de geplande werkzaamheden kan worden aangetast*. Bij een ruime interpretatie van deze bepaling zouden veel of nagenoeg alle constructiewijzigingen (CW's) voor elk spoorvoertuig vergunningsplichtig worden. Dat zou tot een veelvoud van deze bedragen leiden! Dat kan niet de bedoeling zijn.

In het Integraal Afwegingskader onder punt 7 staat onder meer dat de tarieven zoveel mogelijk ongewijzigd zijn overgezet naar de nieuwe regeling en dat hierdoor de gevolgen voor bedrijven zeer gering zijn. Bovenstaand voorbeeld geeft aan dat dit niet het geval is. Omdat het om een beleidsarme implementatie gaat en het niet de bedoeling is om de sector met hogere kosten op te zadelen, verzoeken wij u deze bepaling aan te passen.

- Op grond van artikel 26k, vierde lid, Spoorwegwet kan ILT op aanvraag het gebruiksgebied van een verleende voertuigvergunning uitbreiden. Daarvoor wordt op grond van artikel 6, vierde lid, regeling € 5.979 in rekening gebracht. Dat is evenveel als voor een volledig nieuwe aanvraag tot het verlenen van een voertuigvergunning! Dit tarief voor uitsluitend een beoordeling van een verzoek tot uitbreiding van het gebruiksgebied lijkt NS erg hoog. Wat is hiervoor de rechtvaardiging?
- Mogen wij er van uitgaan dat geen tarief (nihil) wordt gerekend voor:
 - (i) het op aanvraag verlenen van een voertuigvergunning zonder verdere controles, voor een spoorvoertuig waarvoor reeds een typegoedkeuring is verleend, als bedoeld in artikel 26n Spoorwegwet (zoals thans ook al het geval is),
 - (ii) een aanvraag tot aanmelding van een of meer conformiteitsbeoordelingsinstanties als bedoeld in artikel 26u, eerste lid, Spoorwegwet en
 - (iii) een aanvraag tot aanwijzing van één of meer conformiteitsbeoordelingsinstanties als bedoeld in artikel 26v, eerste lid, Spoorwegwet?
- 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? Dit wordt niet toegelicht. De eerder aan de markt ter consultatie voorgelegde concept Regeling interoperabiliteit en veiligheid en de toelichting daarop bevatten geen keuze.
- Wij stellen voor aan artikel 31 toe te voegen dat het moet gaan om *in redelijkheid te maken* buitenlandse reis- en verblijfskosten. Dit artikel zou dan komen te luiden: *De in redelijkheid te maken reis- en verblijfskosten die verband houden met ...* etc. In de toelichting kan worden opgenomen dat

deze redelijkheidstoets tweezijdig is. Deze ziet zowel op het moeten maken van reis- en verblijfskosten als op de hoogte daarvan.

- Het overgangsrecht ([artikel 33](#)) is nog niet ingevuld. Mag NS er van uit gaan 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?

Ons kenmerk 11353/aha

Pagina 4/4

Mocht u naar aanleiding hiervan vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,

Adriaan Hagdorn
Bedrijfsjurist