

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Openbare Internetconsultatie
Wijziging Regeling tarieven Spoorwegwet 2012

Datum	27 november 2020	Telefoon	06 - 55 74 39 00
Ons kenmerk	11864/aha	Telefax	030 - 235 77 00
Onderwerp	Internetconsultatie tarieven ILT	E-mail	adriaan.hagdorn@ns.nl

Geachte dames en heren,

Hierbij reageert NS op de voor het kalenderjaar 2021 voorgenomen stijging van de door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gehanteerde tarieven op grond van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 (“de regeling”). Deze reactie ziet op het voorgestelde artikel 6 en artikel 7. We beginnen echter met een algemene opmerking.

Algemeen

De tarieven voor 2021 worden verhoogd met 1,7 %, berekend op basis van een gewogen gemiddelde van de percentages voor IMOC en de CAO sector overheid. Uitgangspunt is zoveel mogelijk kostendeekkende tarieven te berekenen. Een dergelijke verhoging wordt jaarlijks toegepast.

In 2018 is in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat door SIRA Consulting een internationaal vergelijkend onderzoek gedaan naar de tarieven in de transportsector, waaronder de sector spoor. Het eindrapport *Internationale benchmark tarieven, transportsector, Vergelijking van de tarieven gehanteerd door ILT en Kiwa met andere Europese lidstaten* verscheen op 30 augustus 2019.

Graag vernemen wij wat met de uitkomsten van dit onderzoek is of nog zal worden gedaan. Zal dit rapport worden meegenomen in het traject vereenvoudiging van de tarievenstructuur ILT dat gepland staat voor 1 juli 2021 en zo ja, hoe dan?

Artikel 6 - Voertuigvergunning

Hierbij maken wij bezwaar tegen de verhoging in het voorgestelde vierde lid van artikel 6 van de regeling. Deze verhoging heeft betrekking op een aanvraag van een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26n van de Spoorwegwet. De voorgestelde verhoging is naar ons oordeel disproportioneel en is onvoldoende gemotiveerd. Bovendien zal die in de praktijk niet gaan werken als bedoeld. Dit lichten wij als volgt toe.

Verhoging is disproportioneel

Het tarief voor een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26n Spoorwegwet wordt verhoogd van € 498 naar € 1.323! Dat komt neer op een verhoging van maar liefst 265 %; dus meer dan 156 keer de reguliere verhoging van 1,7 %.

Deze verhoging wordt in de toelichting beargumenteerd doordat

(i) het oude tarief niet kostendekkend zou zijn

en

(ii) ongelijkheid met de door ERA gehanteerde tarieven “enigszins” zou moeten worden “rechtgetrokken”.

Deze verhoging is disproportioneel en onredelijk. De financiële gevolgen bij voertuigtoelating worden in één keer volledig bij de spoorsector (de houder van het voertuig dan wel de spoorwegondernemingen) gelegd. Daardoor is sprake van een onevenredig hoge administratieve last voor de spoorsector. Dat is in strijd met Aanwijzing 2.10 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Deze verhoging moet daarom worden teruggebracht tot redelijke proporties.

Bovendien komt deze verhoging in het licht van de financiële positie waarin de spoorsector - en dus ook NS - zich als gevolg van COVID-19 thans bevindt, des te harder aan. Daar komt nog bij dat als gevolg van het ERTMS-programma de komende jaren – niet alleen voor de NS-vloot maar voor veel andere spoorvoertuigen in Nederland – nieuwe vergunningen verleend zullen moeten gaan worden. Daardoor zullen de financiële effecten voor de sector nog groter zijn.

Verhoging is onvoldoende gemotiveerd

De door de minister aangevoerde argumenten kunnen deze verhoging niet dragen. In zijn algemeenheid mag het streven om de kosten te dekken beleidsmatig het uitgangspunt zijn, maar dat mag niet zo rigide en absoluut worden toegepast als nu wordt gedaan. En het wegwerken van ongelijkheid kan ook door andere tarieven te verlagen of dat over een langere periode uit te smeren.

Regeling werkt niet in de praktijk

Het voorstel voor artikel 6 lid 4 van de regeling luidt:

Voor de behandeling van een aanvraag van een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26n van de wet is een tarief verschuldigd van € 1.323,-.

Indien de aanvraag betrekking heeft op een serie spoorvoertuigen, wordt het tarief vanaf het negende serienummer of Europees Voertuig Nummer opgehoogd met € 5,- per nummer.

Dat betekent dat als je een aanvraag doet voor meer dan negen voertuigen ineens, een *fixed rate* van € 1.323 geldt voor voertuigen één tot en met acht, en er vanaf het negende voertuig € 5 per voertuig bij komt. Dit is echter theoretisch omdat een aanvraag voor meer dan acht voertuigen ineens nooit zal worden gedaan. Zeker voor verbeterde of vernieuwde spoorvoertuigen zou dit immers tot een onnodige onttrekking leiden. Want welke spoorwegonderneming laat acht voertuigen staan wachten op het laatste voertuig om de voertuigvergunning aan te vragen? Waarbij vervolgens ook nog een wachttijd van maximaal een maand in acht moet worden genomen voordat die voertuigen mogen worden ingezet op de hoofdspoorweginfrastructuur?

NS stelt voor om in artikel 6 lid 4 een bepaling op te nemen voor een repeterende aanvraag voor identieke voertuigen uit dezelfde serie die eens in de zoveel weken wordt ingediend. Dat is bij NS (en ook bij de fabrikanten) de realiteit. Die bepaling kan worden gebaseerd op een tarief van € 1.323 gedeeld door een uurtarief van € 126 is 10,5 uur. Voor een eerste aanvraag zal dat reëel zijn. Maar voor elke repeterende aanvraag, waarin alleen de verklaring van conformiteit wijzigt, is dat teveel. Anderzijds achten wij € 5 vanaf het achtste spoorvoertuig laag. Redelijk is dat ILT voor elke vervolgaanvraag één tot twee uur werk rekent dat neerkomt op een tarief van € 126 tot € 252. Derhalve stellen wij de volgende aanvulling voor op het huidige voorstel voor artikel 6 lid 4:

“Indien de aanvraag betrekking heeft op een identiek spoorvoertuig uit dezelfde serie waarvoor reeds eerder een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26n van de wet is verleend, is een tarief verschuldigd van [€ 126 - € 252] voor elke vervolgaanvraag.”

Om deze redenen verzoekt NS u daarom deze verhoging te heroverwegen.

Redactioneel

Redactioneel stellen wij voor om in de voorgestelde tekst *Indien de aanvraag betrekking heeft op een serie spoorvoertuigen, wordt het tarief vanaf het negende serienummer of Europees Voertuig Nummer opgehoogd met € 5,- per nummer* te wijzigen als volgt:

Indien de aanvraag betrekking heeft op een serie spoorvoertuigen, bedraagt het tarief vanaf het negende serienummer of Europees Voertuig Nummer € 5,- per nummer.

Het woord *opgehoogd* zou immers kunnen worden geïnterpreteerd dat vanaf voertuig acht het tarief van € 1.323 met € 5 wordt verhoogd en dus € 1.328 bedraagt. Dat zal naar NS aanneemt niet de bedoeling zijn. De voorgestelde tekst voorkomt deze onduidelijkheid.

Artikel 7 – Wijzigingen in ERATV

NS plaatst de volgende kanttekeningen bij de voorgestelde leden 2 en 3 van artikel 7 van de regeling. Voorts maken wij nog een algemene opmerking over lid 4.

Onjuiste referentie

Artikel 7, lid 2, verwijst naar artikel 5, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545. Deze referentie is onjuist. Artikel 5 lid 2 gaat over het *in kennis stellen* van de vergunningverlenende instantie van elke wijziging van de EU-regelgeving die een invloed heeft op de geldigheid van de typegoedkeuring. Het gaat dus niet om wijzigingen in de ERATV-registratie zoals bedoeld in artikel 7, lid 2, van de regeling. De verwijzing naar artikel 5, lid 2 uit verordening 2018/545 moet daarom worden geschrapt.

Wettelijke grondslag voor aanvragen wijzigingen in ERATV ontbreekt

Dit commentaar ziet op artikel 7, lid 2 en lid 3. De bepalingen t.a.v. wat de houder van een typegoedkeuring moet doen bij wijziging van een goedgekeurd voertuigtype zijn niet exclusief gedefinieerd in artikel 50, lid 3, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 (en zoals hierboven aangegeven überhaupt niet in artikel 5, lid 2). Deze staan ook in artikel 15, lid 2 en 3 van deze verordening. Immers:

- artikel 15, lid 2 stelt dat voor een wijziging uit artikel 15, lid 1, onder b of c, de houder van de typegoedkeuring de technische dossiers bij de EG-keuringsverklaringen moeten bijwerken en dat deze de relevante informatie *op verzoek* aan de

vergunningverlenende instantie en/of de voor het gebruiksgebied bevoegde nationale veiligheidsinstanties moet verstrekken;

- artikel 15, lid 3 (waarnaar artikel 50, lid 3 verwijst) stelt dat alleen voor wijzigingen uit artikel 15, lid 1, onder c de houder van de typegoedkeuring een nieuwe versie moet maken en dat deze de relevante informatie aan de vergunningverlenende instantie moet verstrekken.

Nergens in Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545, noch in de Spoorwegwet, staat echter dat de houder van een typegoedkeuring voor het doen aanpassen van gegevens in ERATV een *aanvraag moet indienen*. Dat betekent dat de minister hiervoor op basis van artikel 91 van de Spoorwegwet of anderszins geen vergoeding kan vereisen. NS maakt dan ook bezwaar tegen tarieven voor aanvragen als bedoeld in dit tweede lid omdat daarvoor de wettelijke grondslag ontbreekt.

Hoogte van de tarieven

Subsidiar, voor zover deze wettelijke grondslag naar het oordeel van de minister, wel aanwezig zou zijn, maakt NS bezwaar tegen de hoogte van de tarieven in het voorgestelde tweede en derde lid van artikel 7 van de regeling.

Voor het aanmaken van een nieuwe versie in ERATV geldt een tarief van € 1.890,-. Met een uurtarief van € 126,- komt dit neer op 15 uur werk. Voor het wijzigen van gegevens in ERATV naar aanleiding van een wijziging uit artikel 15, eerste lid, onder b, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 is een tarief verschuldigd van € 504,-. Met een uurtarief van € 126 komt dit neer op 4 uur werk. Voor beide situaties acht NS de gestelde tarieven disproportioneel en onredelijk. Deze moeten daarom worden teruggebracht tot redelijke proporties.

Voor het aanmaken van een nieuwe versie in ERATV acht NS een besteding van 4 uur redelijk, wat neerkomt op een tarief van € 504,-. Voor het wijzigen van ERATV op basis van een wijziging uit artikel 15, eerste lid, onder b, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545, waarbij slechts zeer beperkt ERATV parameters wijzigen (hooguit de keuringscertificaten van NoBo's en DeBo's. Zie ERA *Clarification Note* 1209/066), acht NS een besteding van 1 uur redelijk, wat neerkomt op een tarief van € 126,-.

Wisselen van typehouder in ERATV

Het voorgestelde vierde lid van artikel 7 vermeldt een tarief van € 63,- voor het wisselen van een houder van een in ERATV geregistreerd type. Evident wordt hier wat anders bedoeld dan een wisseling van het typehouderschap op basis van een aanvraag voor een nieuwe typegoedkeuring voor een wijziging aan een type waarvan de aanvrager niet de typehouder is. Want daartoe dient lid 1 van artikel 7.

NS heeft rechtstreeks van ERA de bevestiging ontvangen dat de mogelijkheid bestaat om in ERATV de typehouder te wisselen zonder wijziging van het type, ook al staat deze mogelijkheid niet vermeld in Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545. Voor NS is dit een belangrijke manier om typehouder te kunnen worden van nieuwbouw materieel, zonder op dat moment een wijziging door te voeren. NS juicht het daarom toe dat uit het voorgestelde lid 4 van artikel 7 van de regeling blijkt dat ook de Nederlandse wetgever in deze mogelijkheid wil voorzien. De vraag voor NS is echter wat de wettelijke grondslag is voor een dergelijke wisseling, en hoe deze aan te vragen. NS heeft hiertoe geen wettelijke grondslag gevonden in Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545, noch in de Spoorwegwet. Opvallend is ook dat in lid

4 het woord *aanvraag* niet wordt vermeld, er staat *wisseling*. Maar onduidelijk is hoe die wisseling moet worden ingezet en op basis waarvan.

NS staat dus positief tegenover de mogelijkheid die artikel 7, lid 4 biedt, maar stelt hierbij wel de vraag hoe een dergelijke wisseling in de praktijk moet gaan plaatsvinden.

Tot slot

Wij verzoeken u op bovenstaande gronden artikel 6, lid 4, en de leden 2 en 3 van artikel 7 te heroverwegen en te wijzigen zoals voorgesteld.

Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Adriaan Hagdorn
Bedrijfsjurist