

Vergaderjaar 2019–2020

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 804

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 april 2020

Hierbij informeer ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over een informele *high-level* videoconferentie voor EU-transportministers die op 29 april plaatsvindt. Tevens treft u in de bijlage de appreciatie aan van de op 8 april jl. door de Commissie gepubliceerde mededeling inzake de richtsnoeren ten aanzien van zeevarenden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

I. Informele high-level videoconferentie voor EU-transportministers

Op 29 april zal, mede op mijn initiatief, een informele *high-level* videoconferentie voor EU-transportministers onder Kroatisch Voorzitterschap plaatsvinden. Deze videoconferentie is ingelast naar aanleiding van COVID-19 en zal volgens het Voorzitterschap in het teken staan van de (toekomstige) uitdagingen, die zullen optreden als gevolg van de versoepeling van de genomen COVID-19 maatregelen en de manieren waarop de essentiële samenwerking tussen de EU-lidstaten voortgezet kan worden.

In het kader hiervan zal tevens gesproken worden over het transport van goederen, *green lanes*, luchtvaart, en het verlopen van certificaten, vergunningen en rijbewijzen voor de wegvervoer-, maritieme- en spoorsector. Op het moment van schrijven heeft het Voorzitterschap nog geen officiële agenda gepubliceerd.

Op 15 april jl. hebben de voorzitters van de Europese Commissie en de Europese Raad een gezamenlijk Europees stappenplan gepresenteerd voor de opheffing van de inperkingsmaatregelen in verband met COVID-19¹. U ontvangt binnenkort een appreciatie van het kabinet hierover. In deze brief zal nader ingegaan worden op de exitstrategie ten aanzien van de verschillende transportmodaliteiten.

Luchtvaart

Om de instroom van mensen die mogelijk COVID-19 bij zich dragen in Nederland zoveel mogelijk te beperken en mogelijk verspreiding van COVID-19 door reizigers te voorkomen, heeft het kabinet een aantal maatregelen genomen gericht op het beperken van inkomende passagiers via de luchtvaart. Naast Nederland hebben meer landen beperkende maatregelen opgelegd voor inreizen of vliegverkeer met grote gevolgen voor de luchtvaartsector. Zo geldt er een EU-inreisverbod tot 15 mei voor alle niet noodzakelijke reizen van personen vanuit derde landen naar Europa (alle EU-lidstaten, alle leden van Schengen en het VK).

De luchtvaartsector verbindt de Nederlandse samenleving met de rest van de wereld en heeft grote toegevoegde waarde voor de Nederlandse welvaart. In deze tijden van crisis heeft de sector bewezen essentieel te zijn voor repatriëring van EU-burgers en het toeleveren van (vitale) goederen. In Europees verband zet ik mij in om enerzijds te zorgen voor verlichting van de verplichtingen voor luchtvaartmaatschappijen en anderzijds om tot een Europese aanpak te komen om de luchtvaartsector tijdens deze crisis te ondersteunen zonder dat dit de onderlinge concurrentie van de Europese luchtvaartmarkt verstoort.

Inzet Nederland

Mijn inzet is gericht op het verkrijgen van politieke steun voor tijdelijke aanpassing van Verordening 261/2004 passagiersrechten (hierna: «de verordening») waardoor het verstrekken van vouchers door luchtvaartmaatschappijen tijdelijk wordt gelegaliseerd. Zoals reeds gemeld aan de Kamer² is met de aanwijzing aan de ILT een tijdelijke noodmaatregel genomen die luchtvaartmaatschappijen bij vluchtannulering toestaat om vouchers uit te geven in plaats van tickets terug te betalen. Op dit moment geldt namelijk een terugbetalingstermijn van zeven dagen na vluchtannu-

¹ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication__a_european_roadmap_to_lifting_coronavirus_containment_measures_0.pdf

² Kamerstukken 31 936 en 25 295, nr. 731

lering. Deze tijdelijke noodmaatregel is nodig, omdat luchtvaartmaatschappijen vanwege COVID-19 nauwelijks alternatieve vluchten kunnen aanbieden en terugbetaling van honderdduizenden tickets zwaar drukt op hun liquiditeitspositie. Het gebruik van vouchers die minimaal de waarde van het voor de ticket betaalde bedrag dienen te vertegenwoordigen, is een tijdelijke noodmaatregel om te voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen failliet gaan en passagiers hun geld niet meer terugkrijgen. Bij het vormgeven van deze maatregel houd ik de balans tussen belangen van passagiers en luchtvaartmaatschappijen scherp in de gaten. Ik maak mij daarom hard voor een tijdelijke aanpassing van EU- regelgeving en heb daartoe op verschillende momenten contact opgenomen met de Europese Commissie. Ik ben in nauw contact met de luchtvaartsector en de Autoriteit Consument en Markt om samen te bezien hoe dit op korte termijn verantwoord te realiseren is. Ook is mede op initiatief van Nederland ingezet om tot een wijziging van de EU-slotverordening te komen waardoor luchtvaartmaatschappijen hun historische rechten behouden. Daarnaast heb ik gehoor gegeven aan de oproep van de Europese Commissie tijdelijk het vergunningenbeleid te verruimen om ruimte te bieden voor noodzakelijke vracht- en passagiersvluchten op Schiphol voor het vervoer van medische en andere cruciale goederen en de repatriëring van personen.

Indicatie krachtenveld

Nederland pleit samen met een groot aantal lidstaten voor aanpassing van Verordening 261/2004. Inmiddels hebben een aantal andere gelijkgestemde landen (individueel) een brief gestuurd aan de Commissie waarin zij steun uitspreken voor het toestaan van vouchers via aanpassing van de verordening.

Groene corridors voor goederenvervoer (*green lanes*)

Om knelpunten op de interne markt weg te nemen heeft de Commissie op 23 maart jl. een mededeling³ uitgebracht over de zogeheten groene corridors: grensovergangen die het ongehinderde vervoer van goederen moeten garanderen om zo het goederenvervoer tijdens de COVID-19 crisis in stand te houden. Om dit te bereiken stelt de Commissie onder andere voor dat een grenspassage binnen de EU maximaal 15 minuten mag duren en dat alle goederen vrij de grens kunnen passeren. Alle grensovergangen op het TEN-T netwerk en desgewenst aangewezen grensovergangen dienen ingericht te zijn als groene corridors. Ook moeten administratieve procedures voor transportpersoneel tot het minimum worden beperkt wil de Commissie dat lidstaten het vrij verkeer van personen werkzaam in het goederenvervoer (alle modaliteiten) waarborgen om de goederenstromen binnen de EU goed te laten verlopen.

Nederlandse inzet

Nederland heeft de mededeling van de Commissie verwelkomd. Zoveel mogelijk behoud van de continuïteit van de goederenstroom en daarmee samenhangend verkeer van personen die werkzaam zijn in de transportsector is volgens Nederland van groot belang. Dit geldt voor alle goederen en het draagt daardoor niet alleen bij aan de voorzieningszekerheid van bijvoorbeeld voedingsmiddelen, geneesmiddelen en medische hulpmiddelen, maar zorgt ook voor instandhouding van de aanvoer en uitvoer van materialen voor bijvoorbeeld de bouw en de

³ COM (2020) 1897

maakindustrie. Nederland geeft hier gehoor aan en zorgt ervoor dat de duur van grenspassages vlot verloopt en maximaal 15 minuten bedraagt.

Indicatie krachtenveld

Onze diensten staan in contact met de buurlanden over eventuele knelpunten, mochten die ontstaan. Om de snelheid in het spoorgoederenvervoer te bevorderen accepteert Nederland reeds elektronische douanedocumenten. Ik constateer wel dat er wat betreft het goederenvervoer over de weg bij een aantal grenspassages tussen een aantal Europese lidstaten nog hardnekkige knelpunten bestaan waardoor wachttijden aan de grens regelmatig langer duren dan 15 minuten. Ook bestaan er bij sommige grensovergangen nog steeds problemen met de administratieve procedures rond het personeel bij zowel het wegvervoer, spoorgoederenvervoer als de binnenvaart die het vrij verkeer van personen werkzaam in de transportsector belemmeren. Nederland roept lidstaten op de richtsnoeren over de *green lanes* volledig en uniform te implementeren om zo bestaande knelpunten in het goederenvervoer en het vrij verkeer van personen werkzaam in de transportsector op te heffen. Daarnaast zou ook het accepteren door lidstaten van elektronische douanedocumenten bijdragen aan de bevordering van de snelheid in het spoorgoederenvervoer.

Openbaar vervoer en spoor

De kaders voor steun aan de spoor- en OV sector op Europees niveau worden door de Commissie momenteel herzien en naar verwachting ruimer gemaakt om de sector te ondersteunen tijdens de crisisfase.

Inzet Nederland

Nederland zet zich in om redelijke, algemeen geldende, steunmaatregelen voor de OV-sector te kunnen toepassen binnen het Europees kader voor staatssteun zonder de verplichting dat bestaande OV-concessies moeten worden gewijzigd of opgeschort. Daarnaast zet Nederland zich in voor Europese flexibiliteit voor het toepassen van gebruiksvergoeding voor spoorgoederenvervoer om bij te kunnen dragen aan verlaging van het kostenniveau. Nederland kijkt daarbij momenteel bijvoorbeeld naar het tijdelijk niet toepassen van parkeerheffingen of annuleringsvergoedingen. Inzet is verder om te komen tot versterking van de Europese informatie-uitwisseling over de COVID-19 exitstrategie voor de OV-sector. Op die wijze kunnen lidstaten van elkaar leren bij de besluitvorming over afschaling van OV-restricties. Nederland zet zich in om te komen tot heldere afstemming van eisen aan internationale treinreizigers (zoals bijvoorbeeld over de 1,5 meterstrategie), zodat bij een eventuele hervatting van internationale treinreizen heldere en uniforme eisen van kracht kunnen gaan.

Indicatie krachtenveld

Voor het kader staatssteun heeft de Commissie aangegeven te werken aan richtsnoeren gebaseerd op de huidige regelgeving. Verwachting daarbij is dat de Commissie open staat voor meer flexibiliteit, mits de toepassing non-discriminatoire is. Lidstaten zullen samenwerking met betrekking tot het versoepelen van maatregelen en openbaar vervoer inclusief internationaal personenvervoer waarschijnlijk verwelkomen mits de bevoegdheden op dit terrein op nationaal niveau blijven.

Verlenging geldigheidsduur certificaten, vergunningen en rijbewijzen

Wegtransport

Naar verwachting zal de discussie tijdens de videoconferentie zich ook richten op de wenselijkheid van een geharmoniseerde verlenging van de geldigheidsduur van certificaten van beroepschauffeurs (m.n. code 95) en rijbewijzen die zijn of dreigen te verlopen als gevolg van COVID-19 maatregelen. Daarnaast speelt de vraag of vanwege de spoedeisendheid, een noodzakelijke aanpassing van regelgeving kan plaatsvinden op basis van artikel 122 VWEU. Dit artikel voorziet in een besluit door de Raad zonder medebeslissingsrecht van het Europese Parlement. Voor verdere informatie over de genomen maatregelen in relatie tot COVID-19 inzake het verlengen en behouden van reeds afgegeven certificaten, bewijzen en rijbewijzen waarvan de geldigheidstermijn verstrijkt (of dreigt te verstrijken) verwijs ik u graag naar de brief⁴ hierover die ik uw Kamer op 15 april jl. heb verstuurd.

Inzet Nederland

Gegeven het internationale karakter van het wegtransport is de inzet van Nederland dat er op Europees niveau wordt besloten om verlopen code 95 en verlopen rijbewijzen en certificaten, in ieder geval die van C/D rijbewijzen, in alle lidstaten het komende half jaar als geldig te beschouwen. Vanwege de urgentie is Nederland voorstander van tijdelijke derogatie op basis van de toepassing van artikel 122 VEU.

Indicatie krachtenveld

Een aantal Europese landen heeft aangekondigd het rijbewijs en certificaten te verlengen. Duitsland heeft de code 95 en de rijbewijzen van beroepschauffeurs met een jaar verlengd. Oostenrijk heeft besloten tot drie maanden verlenging van alle rijbewijzen als medische keuring etc. niet kan plaatsvinden (alleen geldig in Oostenrijk). De Commissie staat open voor aanpassing van alle noodzakelijke wetgeving, maar heeft een voorkeur voor de reguliere wetgevende procedure en is hier op dit moment van schrijven een voorstel voor aan het maken. Ik zet mij hierbij uiteraard in voor snelle afronding. Meerdere lidstaten zijn voorstander van tijdelijke derogatie o.b.v. artikel 122 VWEU, vanwege de snelheid waarmee dit besluit genomen kan worden.

Maritieme sector

De maritieme sector (zeevaart, binnenvaart) is sterk internationaal gereguleerd, met afspraken die veelal zijn vastgesteld op mondiaal (IMO, ILO), regionaal (CCR) of Europees niveau. Het betreft bijvoorbeeld beroepskwalificatie-eisen aan nautisch personeel, maar ook technische eisen aan vaartuigen. Deze regels zijn geïmplementeerd in nationale regelgeving en worden uitgevoerd door nationale overheden. Veel documenten en certificaten gebaseerd op deze regels hebben een tijdelijke geldigheid en de geldigheid moet regelmatig worden verlengd. Daarvoor zijn scholing, audits en inspecties nodig. In deze crisistijd is het lastig om deze activiteiten te laten plaatsvinden. Veel nationale overheden hebben daarom zogenaamde continuïteitsplannen opgesteld waarin zij aangeven tijdelijk coulant om te gaan met certificaten en documenten waarvan de geldigheid is verlopen, dan wel een tijdelijke algemene verlenging toe te staan.

⁴ Kamerstukken 29 398 en 25 295, nr. 817

Voor de zeevaart worden deze nationale plannen door de EMSA op een website gepubliceerd en geactualiseerd. Voor de binnenvaart doet de CCR hetzelfde.

Openbaar vervoer en spoor

Voor wat betreft de maatregelen met betrekking tot vergunningen heeft de ILT de in Nederland opererende spoorwegmaatschappijen en ProRail op 20 maart jl. in kennis gesteld van het vrijstellings- en gedoogbesluit ten aanzien van de overschrijding van de verplichte medische en psychologische keuringen van veiligheidsfunctionarissen. De derogatieperiode is ingegaan op 1 maart jl. en zal lopen t/m 30 juni a.s. en biedt machinisten zo de mogelijkheid op een later tijdstip te voldoen aan de (her)keurings-eisen.

II. Appreciatie richtsnoeren ten aanzien van zeevarenden

De richtsnoeren zijn een aanvulling op de eerder gepubliceerde mededeling van de Commissie inzake de tijdelijke beperking van niet-essentiële reizen naar Europa vanuit derde landen en op de mededeling over de toepassing van green lanes (zie ook hierboven). Ze gaan specifiek in op de acute problematiek van bemanningswisselingen en cruiseschepen.

De Commissie doet aanbevelingen voor te treffen maatregelen rond repatriëring van bemanningen en passagiers van specifiek cruiseschepen onder de huidige moeilijke omstandigheden waarin er minder luchtverkeer is, mogelijk besmette passagiers en bemanningen zijn en reisdocumenten mogelijk verlopen zijn. De richtsnoeren gaan in op de verantwoordelijkheden van operators en vlaggenstaat. In het tweede onderdeel wordt ingegaan op bemanningswisselingen, waarin lidstaten wordt opgeroepen specifieke havens aan te wijzen waar operators hun bemanningen veilig kunnen wisselen. De Commissie vraagt aandacht voor het belang van de genoemde maatregelen om veilig goederenvervoer over zee ook in de huidige tijden te kunnen verzekeren. Tot slot wordt ingegaan op beschermingsmiddelen en medische voorzieningen voor zeevarenden en havenmedewerkers. Ook gaat de Commissie in op meldingen van zieke of mogelijk besmette passagiers ten einde tijdige maatregelen te kunnen nemen in havens om verspreiding verder te voorkomen.

Het kabinet kan zich vinden in de aanbevelingen. In Nederland zijn voor de beschreven situaties al maatregelen genomen. Nederland onderschrijft de wens van de Commissie voor een zo geharmoniseerd mogelijke aanpak binnen de EU-lidstaten en zal er alles aan doen om die zo snel mogelijk te volgen en andere lidstaten daartoe aansporen.

Bevoegdheid

Het kabinet heeft een positieve grondhouding t.a.v. de bevoegdheid. Het betreft een mededeling die verband houdt met personen van en naar zeeschepen die de terreinen bestrijkt van de ruimte van vrijheid, veiligheid en recht, de interne markt en vervoer. Op deze terreinen heeft de EU een gedeelde bevoegdheid met de lidstaten (zie artikel 4, lid 2 onder a, g en j VWEU).

Subsidiariteit

Het kabinet heeft een positieve grondhouding t.a.v. de subsidiariteit van deze richtsnoeren. Immers, het grensoverschrijdende karakter van de gevolgen van COVID-19 voor de maritieme sector, vragen maatregelen op EU-niveau. De doelstellingen van deze mededelingen kunnen niet door de lidstaten afzonderlijk worden bereikt en de voorgestelde maatregelen rechtvaardigen op optreden op EU-niveau.

Proportionaliteit

Daarnaast heeft het kabinet een positieve grondhouding t.a.v. de proportionaliteit van de mededeling. De richtsnoeren zijn naar de mening van het kabinet een geschikt middel om de algemene inspanningen van de EU om de continuïteit van essentiële vervoersstromen, waaronder met name de meest gevoelige, te verzekeren, door het mogelijk maken van bemanningswisselingen. Ook is het een geschikt middel om te bevorderen dat andere personen die zich aan boord van zeeschepen bevinden terug naar huis kunnen. Hiervoor geldt dat de uitzonderlijke operationele maatregelen die de lidstaten worden verzocht ten uitvoer te leggen in de tijd beperkt blijven tot de duur van de COVID-19-crisis.