

Vergaderjaar 2019–2020

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 807

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 mei 2020

Op 28 april jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van geannoteerde agenda voor de ingelaste informele *high-level* videoconferentie van de transportministers van de lidstaten van de EU. Met deze brief beantwoord ik deze vragen. Hieronder treft u per onderwerp de antwoorden aan. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 806)

Voorts bied ik u het verslag aan van de informele *high-level* videoconferentie van transportministers d.d. 29 april 2020.

Tijdens de videoconferentie is ingegaan op de gevolgen van COVID-19 op transport. De lidstaten en Commissie gingen daarbij zowel in op de gevolgen van de crisis op het goederenvervoer in het algemeen, als op de gevolgen en stappen die nodig zijn om de normale doorgang van de verschillende transportmodaliteiten weer te laten plaatsvinden.

Ten slotte bied ik u de kwartaalrapportage inzake de stand van zaken van de lopende onderhandelingen in de Europese Unie (EU) aan¹.

Ik bied u deze brief mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan.

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

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Verslag informele high-level videoconferentie transportministers d.d. 29 maart jl.

videoconferentie voor transportministers van de EU-lidstaten met de boodschap dat de COVID-19 crisis zorgt voor een historisch ingewikkelde situatie voor de transportsector. Tegelijkertijd zijn er in de afgelopen weken al goede stappen gezet voor het adresseren van de meest directe gevolgen van de crisis. Om bijvoorbeeld het goederenvervoer in stand te houden, heeft de Commissie op 23 maart jl. richtsnoeren uitgegeven inzake de zogeheten *green lanes*. De lidstaten verwelkomden nogmaals deze richtsnoeren van de Commissie en benadrukten het belang van zo veel mogelijk ongehinderd goederenvervoer. Nederland en verschillende andere lidstaten benadrukten hierbij wel het belang dat lidstaten deze richtsnoeren daadwerkelijk volledig implementeren, niet alleen op het gebied van wegvervoer, maar ook voor het spoorgoederenvervoer en de binnen- en scheepvaart. Zo ondervinden zeevarenden nog regelmatig hinder bij crewwisselingen, ondanks de aanvullende richtsnoeren inzake zeevarenden van 8 april jl.

Naast deze algemene aandacht voor goederenvervoer werd tijdens de videoconferentie ook ingegaan op de volgende specifieke onderwerpen:

Luchtvaart – gebruik vouchers

Tijdens de videoconferentie gingen vrijwel alle lidstaten, net als Nederland, in op het verstrekken van vouchers door luchtvaartmaatschappijen. Nederland heeft hier in aanloop naar de videoconferentie in EU-verband herhaaldelijk aandacht voor gevraagd. De interveniërende Ministers waren daarbij eensgezind dat de rechten van passagiers niet in het geding mogen komen.

Een meerderheid van de lidstaten gaven aan voorstander te zijn van aanpassing van Verordening 261/2004 waardoor het verstrekken van vouchers door luchtvaartmaatschappijen tijdelijk wordt gelegaliseerd. Daarbij moet er voldoende aandacht zijn voor het feit dat het toestaan van een voucher niet leidt tot het uitblijven van een terugbetaling bij faillissement van de luchtvaartmaatschappij of bij het verlopen van de voucher. Tegelijkertijd gaf ook een kleine groep lidstaten aan überhaupt niet te willen tornen aan de bestaande EU-wetgeving en daarom geen voorstander te zijn van het tijdelijk toestaan van vouchers.

De Commissie gaf in haar conclusie aan het gebruik van vouchers in de luchtvaart te zullen bezien en hierover in gesprek te gaan met haar collega Commissarissen, zonder daarbij concrete toezeggingen te doen over het wel of niet toestaan van vouchers.

Voorstellen Europese Commissie d.d. 29/4 inzake rijbewijzen en certificaten

Tijdens de videoconferentie was er aandacht voor de impact van COVID-19 op de geldigheidsduur van certificaten van beroepschauffeurs (m.n. code 95) en rijbewijzen die zijn of dreigen te verlopen. In dit kader heeft de Commissie op 29 april jl. een voorstel voor een verordening uitgegeven dat erop toe moet zien dat alle certificaten en rijbewijzen t.b.v. alle modaliteiten voor een periode van een half jaar EU-breed verlengd moeten worden. De interveniërende lidstaten gaven aan het voorstel van de Commissie te bestuderen, gegeven dat het voorstel kort voor de videoconferentie was gepubliceerd, maar het initiatief te verwelkomen. Nederland pleitte daarbij specifiek voor snelle aanname van het voorstel, zowel door de Raad als door het Europees parlement.

Parallel aan bovengenoemd voorstel inzake rijbewijzen en certificaten heeft de Commissie een drietal aanvullende voorstellen gedaan, te weten: 1) een voorstel voor tijdelijke aanpassing van EU-wetgeving op het gebied van enkele luchtvaartdiensten zoals grondcrews, 2) een voorstel voor het tijdelijk toestaan van flexibiliteit inzake de nationaal geheven haven-gelden, en 3) een verlenging van de deadline voor de implementatie van onderdelen van het 4^e spoorpakket. Uw Kamer wordt nader geïnformeerd over deze vier voorstellen inclusief de Nederlandse appreciatie daarvan.

Voorzieningen transport personeel

Een minderheid van lidstaten gaf eveneens aan dat de recent in de Raad overeengekomen onderdelen van het eerste mobiliteitspakket, zoals rij- en rusttijden en de *retun to home of vehicle* clausule, voorlopig *on hold* moeten worden gezet gegeven de COVID-19 crisis. De Europese Commissie, gesteund door een aantal andere lidstaten waaronder Nederland, gaf aan dat aanpassing van deze onderdelen van het mobiliteitspakket – dat nu voor finale goedkeuring in het Europees parlement ligt – niet aan de orde is.

Verder ging er in het kader van wegvervoer ook aandacht uit naar de sociale condities waarin beroepschauffeurs hun werk momenteel uitoefenen. Verschillende lidstaten benadrukten daarbij dat (sanitaire) voorzieningen voor chauffeurs open moeten blijven, zoals eerder ook door Nederland aan de orde gesteld en ook uitgewerkt in de richtsnoeren inzake *green lanes*. Daarnaast mogen nationale uitzonderingen op het gebied van rij- en rusttijden ook niet zorgen voor een verslechtering van de sociale condities.

Exit uit de COVID-19 crisis

Uiteraard ging er eveneens veel aandacht uit naar de gevolgen op de langere termijn, de exit uit de crisis en het herstel van de vervoersmarkt, en de daarvoor benodigde stappen. In dit kader benadrukten de Ministers het belang van het herstel van de interne markt. Het volledig functioneren van toeleverings- en waardeketens, waarbij transport via alle modaliteiten een grote rol speelt, speelt daarbij een centrale rol. Zodoende benadrukte Nederland samen met meerdere lidstaten, dat – indien de volksgezondheid dit toelaat – het van belang is zo snel mogelijk te komen tot een EU-brede, gecoördineerde en stapsgewijze afbouw van (grens)maatregelen tot hetgeen strikt noodzakelijk. Dit komt een gecoördineerde herstart van de economie ten goede, en zal bijdragen aan de herstart van de waardeketens in bijvoorbeeld de mobiliteitsindustrie. Hierbij dient wel aandacht uit te gaan naar de specifieke arbeidsomstandigheden in de betreffende landen in relatie tot de volksgezondheid.

Daarnaast gaven meerdere lidstaten en de Europese Commissie aan dat om de gevolgen van de crisis voor de sector te bezweren, de EU en lidstaten ook moeten kijken naar welke financiering en instrumenten nodig zijn voor de sector en lidstaten. Hierbij gaat het zowel om financiering op nationaal niveau, maar ook de *Connecting Europe Facility* (CEF) als onderdeel van het meerjarig financieel kader van de EU en een transport-budgetlijn in het herstellfonds werd door sommige lidstaten genoemd. De Commissie, evenals Nederland en enkele andere lidstaten, benadrukten dat bij het economisch herstel verduurzaming, o.a. via de Green Deal, en digitalisering niet veronachtzaamd moeten worden. Een *modal shift* naar spoor en binnenvaart is in dit kader een van de interessante onderdelen en draagt tegelijkertijd bij aan het verminderen van congestie bij economisch herstel.

Ten slotte riep Nederland, evenals verschillende andere lidstaten, op tot verdere EU-coördinatie en informatie-uitwisseling over wat de crisis betekent voor de toekomstige inrichting van het passagiersvervoer. Immers, de crisis en benodigde gezondheidsmaatregelen hebben een grote impact op de capaciteit in het gehele openbare passagiersvervoer, of het nu gaat om het spoorvervoer, taxi's, of de luchtvaart. Gezien het grensoverschrijdende karakter van veel van dit passagiersvervoer, in aanvulling op het internationale goederenvervoer, is een Europese aanpak van groot belang. De Europese Commissie kondigde in dit kader aan dat het binnenkort met nieuwe uitgebreide richtsnoeren komt over hoe om te gaan met deze toekomstige inrichting van het Europese (goederen-)vervoer, gericht op bescherming van de gezondheid van werknemers en passagiers. In het kader van het openbaar vervoer onderneemt de Staatssecretaris voor Infrastructuur en Waterstaat ook actie voor afstemming met verschillende Europese lidstaten.