

AH 1203
2020Z24381

Antwoord van minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de minister van Buitenlandse Zaken (ontvangen 24 december 2020)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht ‘5 things to know about Post-Brexit aviation’?¹

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Kunt u nauwkeurig toelichten wat er verandert voor passagiersvluchten vanaf 1 januari a.s. in het geval van een no-deal Brexit?

Antwoord 2

Bij een no-deal Brexit maakt het VK per 1 januari 2021 geen deel meer uit de van de interne markt voor de luchtvaart van de EU. Deze interne markt biedt luchtvaartmaatschappijen uit de lidstaten de vrijheid intra-Europese luchtvervoersdiensten te leveren op basis van gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtvervoerdiensten. Als er niets zou gebeuren zou bij een no-deal per 1 januari 2021 de wettelijke basis ontbreken voor het leveren van luchtvervoerdiensten tussen het VK en de EU-lidstaten. Daarmee zouden de luchtvervoersverbindingen tussen het VK en de EU-lidstaten stil kunnen vallen.

Vraag 3

Heeft u reeds afspraken gemaakt over terugvalopties om het vliegverkeer te kunnen continueren in geval van een no-deal Brexit?

Antwoord 3

De Europese Commissie heeft op 10 december jl. een noodmaatregel gepresenteerd die de basisconnectiviteit in het luchtvervoer tussen het VK en de EU-lidstaten moet waarborgen in het geval van een no-deal Brexit. Als deze gemeenschappelijke noodmaatregel wordt vastgesteld is deze maatregel de terugvaloptie.

Vraag 4

Herkent u het beeld dat het Verenigd Koninkrijk in de woorden van transportminister Shapps zich het recht voorbehoudt op *sensible additional*

¹ Website Politico, 26 november 2020 (<https://www.politico.eu/article/5-things-to-know-about-post-brexit-aviation-airlines-eu-transition-cargo-travel-passengers/>)

flexibilities ten aanzien van de *contingency measures* ten aanzien van het vliegverkeer? Zo ja, hoe beoordeelt u dit?

Antwoord 4

Het is niet precies duidelijk wat Minister Shapps met zijn opmerking over “sensible additional flexibilities” bedoelt en ik wil daar in dit stadium ook niet op vooruitlopen.

Vraag 5

Klopt het dat, in het geval van een no-deal Brexit, Britse maatschappijen op de domeinen vracht, charter en zakenvluchten (general aviation) voor elke vliegbeweging een vergunning aangevraagd moeten hebben?

Antwoord 5

Met betrekking tot routevergunningen geldt dat voor alle commerciële geregelde en ongeregelde vluchten altijd een vergunning moet worden aangevraagd. Deze verplichting geldt niet voor private en zakenvluchten, tenzij het vliegtuig zwaarder is dan 45 ton of meer dan 19 passagiers kan vervoeren. Voor de luchtvaartveiligheid geldt dat bij een no-deal alle VK-maatschappijen die naar Nederland willen vliegen een EASA Third Country Operator (TCO) autorisatie dienen te hebben.

Vraag 6

Zijn er afspraken gemaakt over terugvalopties voor de continuering van vrachtverkeer, chartervluchten en *general aviation*?

Antwoord 6

Voor vrachtverkeer, charters en general aviation geldt hetzelfde als voor geregeld passagiersvervoer, zie antwoord 3.

Vraag 7

Kunnen in het geval van een no-deal Brexit Britse reizigers op Schiphol op 1 januari a.s. gebruik maken van de automatische paspoortcontrole (eGates)? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 7

VK burgers van 16 jaar en ouder kunnen na 1 januari a.s. bij vertrek vanaf Schiphol als third country national (TCN) van automatische grenspassage gebruik maken ongeacht de uitkomst van de Brexit onderhandelingen. Deze optie wordt nu ook al geboden aan geselecteerde derde landen en het VK wordt aan deze doelgroep toegevoegd. Bij aankomst is het gebruik van de geautomatiseerde grenspassage voor VK burgers na 1 januari a.s. echter niet meer mogelijk, hiervoor moet eerst het RTP-NL Programma (Registered Traveller Programme) worden ingericht wat naar verwachting medio 2021 zal worden geïmplementeerd op alle aankomst grensfilters.

Vraag 8

Heeft u bezwaar tegen het herintreden van het Verenigd Koninkrijk in de *European Common Aviation Area* (ECAA)? Zo ja, welke?

Antwoord 8

Het is op dit moment te vroeg om over herintreding van het VK in de *European Common Aviation Area* (ECAA) te speculeren.

Vraag 9

Kunt u aangeven waar de bezwaren van Spanje ten aanzien van het vliegveld van Gibraltar uit bestaan en hoe u deze beoordeelt?

Antwoord 9

De discussie rond de territoriale status van het vliegveld van Gibraltar is lange tijd een punt geweest dat o.a. het afsluiten van brede EU-luchtvaartverdragen heeft tegengehouden. Een spoedige oplossing van de kwestie zou ik verwelkomen.

Vraag 10

Heeft u nog de beschikking over het meest recente bilaterale luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Verenigd Koninkrijk uit 1946, en bent u voorbereid op het weer in werking treden ervan?

Antwoord 10

Ja. Zie antwoord 3, de gemeenschappelijke noodmaatregel is de terugvaloptie en maakt dat het terugvallen op een bilateraal luchtvaartakkoord op dit moment niet aan de orde is.

Bovendien, het oude verdrag uit 1946 voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd en zou, wanneer de noodmaatregel niet van kracht wordt, vervangen moeten worden door een nieuw verdrag waarin alle eisen die gesteld worden op grond van EU wet- en regelgeving opgenomen zullen moeten zijn. Indien nodig zouden, voorafgaand aan het sluiten van een nieuw bilateraal verdrag, op korte termijn ad-hoc afspraken gemaakt kunnen worden op bilaterale basis waarin de continuïteit van het luchtvervoer tussen beide landen gegarandeerd wordt. Nu naar verwachting kan worden teruggevallen op de noodmaatregel is een bilateraal luchtvaartakkoord op dit moment niet aan de orde.

Vraag 11

Kunt u in verband met de snel naderende Brexit deadline deze vragen beantwoorden voor het AO Luchtvaart van 16 december a.s.?

Antwoord 11

Ja, het AO vindt nu plaats op 4 februari a.s.