

Onderwerp

Reactie FlixBus op wijziging van de Wet publieke gezondheid vanwege quarantaineplicht voor reizigers

Amsterdam, 12 maart 2021

FlixBus biedt internationaal geregeld vervoer per bus in de zin van EG-verordening 1073/2009 en wordt direct geraakt door inreisbeperkingen en -voorwaarden.

Verantwoordelijkheid moet bij reiziger i.p.v. vervoerder liggen

We zijn verheugd dat de primaire verantwoordelijkheid tot het naleven van de inreisvoorwaarden (quarantaineplicht, testverklaring) in dit wetswijzigingsvoorstel bij de reiziger komt te liggen. We vinden het jammer dat daarnaast ook de vervoerders verantwoordelijk worden gehouden terwijl we als aanbieder van busvervoer volledig afhankelijk zijn van de informatie die de reiziger ons verstrekt en waarvan wij de juistheid niet kunnen vaststellen. Daarnaast hebben wij als busbedrijf geen ondersteuning vanuit de overheid in de vorm van Spoorwegpolitie en Koninklijke Marechaussee zoals die op respectievelijk de internationale treinstations en luchthavens wél aanwezig zijn.

De Nederlandse wetgever legt een onredelijk grote verantwoordelijkheid bij een individuele buschauffeur om de Wet Publieke Gezondheid te handhaven. We merken op dat treinconducteurs -vanuit de historie toen treinverkeer een overheidstaak was- bepaalde publieke handhavingsbevoegdheden hebben als *Bijzonder Opsporingsambtenaar (BOA)*, terwijl dat bij buschauffeurs niet het geval is. De rechtspositie van de buschauffeur tegenover een reiziger om een Nederlandse wet te handhaven is dus zeer zwak, zeker aangezien het instappen ook nog eens buiten Nederland plaatsvindt. Daar komt nog bij dat de buschauffeur vaak zelf geen Nederlander is, maar bijvoorbeeld Duitser of Belg. Wij vragen ons ten zeerste af of het leggen van de verantwoordelijkheid bij de vervoerder, en dus in de praktijk de buschauffeur, wel realistisch en effectief is.

Twijfels aan juridisch kader

De Wet Publieke Gezondheid (WPG) verplicht een vervoerder om alleen reizigers tot het vervoermiddel toe te laten die voldoen aan de inreisvoorwaarden. De WPG heeft staatsrechtelijk gezien echter alleen geldigheid op Nederlands grondgebied, terwijl het instappen van reizigers naar Nederland juist daarbuiten plaatsvindt. De WPG tracht dus iets te regelen dat buiten de jurisdictie van de Nederlandse wetgever ligt. Staatsrechtelijk gezien kan een Nederlandse wet niet verbieden dat in een ander land passagiers in een bus naar Nederland stappen. Een dergelijke verplichting zou juridisch gezien in een ieder verbindende verdragsbepaling in een verdrag tussen de betrokken landen moeten worden opgenomen.

Een tweede probleem is dat Nederland op grond van internationaal recht verplicht is haar eigen onderdanen terug te nemen. Inreisbeperkingen in de Wet Publieke Gezondheid maakt dat niet anders. Het internationale recht prevaleert immers boven nationaal recht.

Het kan ook voorkomen dat een vervoerder op grond van nationale wetgeving in het andere waar de passagier instapt verplicht is toe te laten. We hebben recente voorbeelden in België waar passagiers door een buschauffeur werden geweigerd omdat zij niet voldeden aan de inreisverplichtingen van hun bestemming, maar de vervolgens opgeroepen Belgische politie dwong de chauffeur om de reizigers toch mee te nemen. Dit is iets wat we vaker ervaren: opgeroepen politie wil vaak dat reizigers alsnog worden toegelaten, omdat daarmee ook voor hen het probleem is opgelost.

Specifieke eigenschappen van internationaal busvervoer niet onderkend

Internationaal personenvervoer per bus is fundamenteel anders dan via luchtvaart of over zee, met name doordat het geen punt-naar-punt vervoer is, maar een route langs stopplaatsen in verschillende landen. Als voorbeeld geef ik de FlixBus-nachtlijn N836 van Milaan naar Amsterdam. Deze gaat door zes verschillende landen: Italië, Zwitserland, Frankrijk, Luxemburg, België en Nederland. Deze landen hebben allemaal andere inreisvoorwaarden en Zwitserland is überhaupt geen onderdeel van de EU. Conform de WPG moet al in Milaan en alle andere haltes gecontroleerd worden of voldaan is aan de Nederlandse voorwaarden. Daar komt bij dat een groot deel van de reizigers die instappen NIET naar Nederland gaan, maar reeds op een eerdere bestemming uitstappen.

Een extra complicatie is dat reizigers kunnen zeggen dat ze vóór de Nederlandse grens uitstappen, maar vervolgens toch blijven zitten. Of dat de reiziger bij het instappen iets laat zien dat op een PCR-testuitslag lijkt, maar dat bij controle in Nederland niet blijkt te zijn.

Beperk verantwoordelijkheid aanbieder busvervoer tot grove nalatigheid en opzet

Wij hebben er bezwaar tegen dat wij als vervoerder van internationaal busvervoer verantwoordelijk worden gehouden voor het handhaven van Nederlandse wetgeving, waarvan de rechtmatigheid niet buiten twijfel is en die handhaving in feite moet gebeuren buiten Nederlands grondgebied. Daarbij is het niet de taak noch de bevoegdheid van een buschauffeur om publiekrechtelijke bepalingen te handhaven, waardoor hij of zij een zeer zwakke rechtspositie heeft ten opzichte van de passagier. Hij is er bovendien niet voor opgeleid noch op toegerust om de authenticiteit van test- en quarantaineverklaringen te beoordelen, zeker wanneer deze zijn opgesteld in een andere taal of zelfs ander geschrift. Anders dan op de internationale treinstations en luchthavens is er op onze halteplaatsen geen Spoorwepolitie of Marechaussee aanwezig voor ondersteuning of als bescherming in geval van escalaties. De grote verantwoordelijkheid die bij vervoerder en dus de individuele buschauffeur wordt gelegd oordelen we als onredelijk en zou wat ons betreft via dit wijzigingsvoorstel uit de Wet Publieke Gezondheid moeten worden gehaald.

Al het voorgaande overwegende zouden wij willen voorstellen dat:

- de verantwoordelijkheid van aanbieders van internationale busdiensten beperkt wordt tot gevallen waarin de vervoerder zélf nalatig is geweest (bijvoorbeeld door niet te controleren) of zelfs opzettelijk heeft gehandeld.

Het is niet redelijk dat een aanbieder van busvervoer verantwoordelijk wordt gehouden voor gedragingen van reizigers terwijl de vervoerder noch over de middelen noch enige publieke handhavingsbevoegdheid beschikt. Dit zou er zelfs toe kunnen leiden dat de aanbieders van busvervoer moeten besluiten de internationale lijnen van/naar Nederland volledig te staken omdat het risico op een boete te hoog is – in een markt waarin kostendekkendheid al geen eenvoudige opgave is.

Uiteraard zijn wij bereid tot verdere toelichting en/of overleg.

Vriendelijke groet,



Arthur Kamminga
Public Affairs & Legal Benelux
FlixBus B.V.