

24 276

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Belarus inzake internationaal vervoer over de weg; Minsk, 10 april 1995

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 17 augustus 1995

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 21 augustus 1995.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 20 september 1995.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State gehoord, heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 10 april 1995 te Minsk tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Belarus inzake internationaal vervoer over de weg (Trb. 1995, 141).¹

Een toelichtende nota bij dit verdrag treft U eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. A. F. M. O. van Mierlo

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

TOELICHTENDE NOTA

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 25a, vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State).

Het onderhavige verdrag vervangt, voor wat de verhouding tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Belarus betreft, de op 26 november 1971 te Moskou tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Unie van Socialistische Sowjetrepublieken betreffende het internationale vervoer over de weg (Trb. 1972, 3).

Niet alleen het uiteenvallen van de voormalige Sowjet-Unie en de onafhankelijkheid van Belarus, maar ook de wens naar een meer liberaal wegvervoersregime gaven aanleiding tot de opstelling van een nieuw verdrag.

Op grond van het wegvervoersverdrag met de voormalige Sowjet-Unie was reeds een «de facto» liberaal regime tot stand gekomen. Dat wil zeggen dat het vergunningstelsel in principe werd gehandhaafd als controle-instrument voor het vervoer, maar dat in de praktijk de vergunningen in beginsel zonder restricties werden verstrekt en in voldoende mate voorhanden waren voor de vervoerders. Het verdrag met Belarus is in lijn met het verdrag met de voormalige Sowjet-Unie geheel liberaal van karakter en past in het kader van de verdere ontsluiting van de Oosteuropese wegvervoersmarkten.

Van al het vervoer op Oost-Europa, zal het vervoer over de weg zich het snelst kunnen ontwikkelen. Hoewel de vervoervolumes nog relatief gering zijn, is Oost-Europa een groeimarkt voor het goederen- en personenvervoer over de weg. Groeipercentages van 100 à 200 procent zijn daarbij geen uitzondering. In de periode 1988–1994 is het goederenvervoer over de weg, uitgedrukt in tonnage, meer dan verdriedubbeld. Het aantal bedrijven, dat op Oost-Europa vervoer verricht, breidt zich eveneens uit. Ook het personenvervoer zal hoe langer hoe meer zijn weg op deze markt kunnen vinden.

Het wegvervoer op Oost-Europa ontwikkelt zich langs een drietal lijnen. In de eerste plaats is er sprake van een actieve opstelling van de EG, die een verdergaande vrijmaking mogelijk maakt van het goederen-, personen- en dienstenverkeer naar en van Oost-Europa. Het transport speelt daarin een belangrijke rol en kan dankbaar gebruik maken van de openingen die geboden worden op deze markt. Dit temeer, als het vervoer kan plaatsvinden onder dekking van een liberaal regime, zoals met het onderhavige verdrag met Belarus wordt voorgestaan. Ten tweede wordt de marktpositie van de Nederlandse vervoerder versterkt door de samenwerking die het bedrijfsleven ontwikkelt met counterparts in Oost-Europa. Dit geldt met name voor het goederenvervoer over de weg. En tenslotte zijn er de hulpprogramma's voor Oost-Europa. Deze worden vanuit de EG en Nederland georganiseerd en zijn met name gericht op het versterken van de branche door het organiseren van opleidingen, trainingsprogramma's, stage uitwisselingen en ondersteuning op het gebied van wetgeving. De hulpprogramma's hebben een ondersteunende functie voor de branche en kweken bovendien, zo is gebleken, veel goodwill bij de Oosteuropese vervoerders. De hier geschetste drie lijnen van ontwikkeling hebben door hun onderlinge verwevenheid een versterkend effect op elkaar. Dit zal per saldo een gunstig effect hebben op de ontwikkeling van het Nederlandse wegvervoer, ook in de relatie met Belarus.

In de verhouding tot Belarus is vanzelfsprekend van belang dat een nauwkeurige afweging wordt gemaakt in het licht van de competentie van de EG (conform artikel 1, tweede lid, van het verdrag). Dat betekent voor Nederland dat terughoudendheid geboden is zodra de externe compe-

tentie van de EG in het geding komt. Tegenover Belarus biedt dit de nodige duidelijkheid in rangorde van internationale regelgeving.

In dit verdrag is gekozen voor een instrumentarium waarmee gelijke tred gehouden kan worden met de Europese vervoersontwikkelingen. De bevoegdheden van de Gemengde Commissie maken een snelle en efficiënte aanpassing aan deze ontwikkelingen mogelijk. Immers, het is de Gemengde Commissie die de markttoegangseisen bepaalt en deze eisen kan aanpassen aan het gewenste niveau, zonder dat voor elke wijziging van het vervoersregime een officiële wijziging van het verdrag nodig is. Alleen al uit een oogpunt van tijdwinst is deze vorm zeer gewenst. Het verdrag heeft daarmee het karakter gekregen van een kaderverdrag. Bovendien biedt dit verdrag de gelegenheid aan beide landen om hun vervoersrelaties onderling af te stemmen. De Gemengde Commissie zal, naast activiteiten ter regulering van de markt, vooral in haar werkzaamheden het accent moeten gaan leggen op de kwaliteit van het vervoer. Vandaar dat, geheel in overeenstemming met de taken van de Gemengde Commissies van de overige nieuwe wegvervoeroverdragen, een ruime taakomschrijving voor de Commissie is opgenomen. Voorzover datgene wat in de Gemengde Commissie wordt overeengekomen krachtens de bevoegdheden die terzake aan de Commissie op grond van de artikelen 3, eerste lid, onder b, en 8, vierde lid, zijn gedelegeerd, volkenrechtelijke rechten en verplichtingen voor beide Staten in het leven roept, dienen de betreffende regelingen te worden beschouwd als uitvoeringsverdragen in de zin van artikel 7, onderdeel b, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen.

In navolging van de bestaande bilaterale verdragen inzake het vervoer over de weg tussen Nederland en de Oosteuropese landen, zal ook in dit verdrag uitgegaan worden van een vergunningenstelsel. Nederland zal in de relatie met Belarus het streven naar een liberaal wegvervoersregime voortzetten. Dat wil zeggen dat het aantal uit te geven vergunningen niet wordt gelimiteerd en wordt aangepast aan de vervoerbehoefte. Het tempo van de beoogde liberalisatie zal echter steeds naar gelang de marktsituatie van de verschillende typen goederen- en personenvervoer worden vastgesteld. Dit betekent bijvoorbeeld dat voor het Nederlandse personenvervoer thans het geregeld vervoer vergunningplichtig blijft en dat cabotage, zowel voor het goederen- als het personenvervoer, voorlopig in Nederland niet zal worden toegestaan. De vergunningen die worden uitgegeven kunnen in de eerste plaats worden gebruikt voor statistische doeleinden ten behoeve van marktobservatie. Verder kan de vergunning – naar het inzicht van de Nederlandse regering – worden gebruikt als instrument om het vervoer op het gewenste niveau te houden, daaronder begrepen de mogelijkheid van inperking van het vervoer, eventueel per deelmarkt, door contingentering van de vergunningen, dan wel door het vervoer in het geheel niet te vergunnen. Dit laatste uiteraard uitsluitend indien de liberalisatie voor het Nederlandse vervoer niet gewenst is, bijvoorbeeld thans in het geval van cabotage, of niet meer gewenst is, bijvoorbeeld als het Nederlandse vervoer op de liberale markt met Belarus geconfronteerd zou worden met prijsdumping of andere vormen van verstoring van de concurrentiepositie. De modaliteiten van de liberalisatie zullen steeds in de protocollen van de besprekingen van de Gemengde Commissie worden vastgelegd.

Het verdrag zal uit zijn aard, wat het Koninkrijk betreft, alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. A. F. M. O. van Mierlo