

Vergaderjaar 2000–2001 Nr. 94

27 498

Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Kazachstan inzake internationaal vervoer over de weg; Astana, 14 juni 2000

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

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

Den Haag, 15 november 2000

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 17 november 2000.

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 17 december 2000.

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 14 juni 2000 te Astana totstandgekomen Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Kazachstan inzake internationaal vervoer over de weg (Trb. 2000, 77)¹.

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

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. J. van Aartsen

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

TOELICHTENDE NOTA

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (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 de Republiek Kazachstan betreft, de op 26 november 1971 te Moskou totstandgekomen Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Unie van Socialistische Sowjetrepublieken betreffende het internationale vervoer over de weg (Trb. 1972, 3).

Niet alleen het uiteenvallen van de voormalige Sovjet-Unie en de onafhankelijkheid van Kazachstan, maar ook de wens naar een meer liberaal wegvervoerregime gaven aanleiding tot de opstelling van een nieuw verdrag. Op grond van het wegvervoerovereenkomst met de voormalige Sovjet-Unie was reeds een «de facto» liberaal regime tot stand gekomen. Dat wil zeggen dat het vergunningenstelsel 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 Kazachstan is in lijn met het verdrag met de voormalige Sovjet-Unie geheel liberaal van karakter en draagt bij aan de ontsluiting van de Oost-Europese wegvervoersmarkten door ondermeer harmonisatie van regelgeving in het internationale wegvervoer.

Het wegvervoer op Kazachstan ontwikkelt zich langs een drietal lijnen. In de eerste plaats is er sprake van actieve opstelling van de Europese Gemeenschap (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 Kazachstan wordt voorgestaan. Ten tweede wordt de marktpositie van de Nederlandse vervoerder versterkt door de samenwerking die het bedrijfsleven ontwikkelt met zijn tegenhangers in Oost-Europa. Dit geldt met name voor het goederenvervoer over de weg.

En tenslotte zijn er de hulpprogramma's voor Midden- en Oost-Europese landen. Deze worden vanuit de Europese Unie 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 wegvervoerbranche en kweken bovendien, zo is gebleken, veel goodwill bij de Oost-Europese 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 Kazachstan.

In de verhouding tot Kazachstan is vanzelfsprekend van belang dat een nauwkeurige afweging gemaakt wordt in het licht van de competentie van de EG (conform artikel 1, tweede lid, nader uitgewerkt in het derde lid van het verdrag). Dat betekent voor Nederland dat terughoudendheid geboden is zodra de externe competentie van de EG in het geding komt. Tegenover Kazachstan 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 wegvervoerovereenkomsten, 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, 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 die op grond van artikel 7, onderdeel b, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring behoeven, behoudens het bepaalde in artikel 8 van die Rijkswet.

In navolging van de bestaande bilaterale verdragen inzake het vervoer over de weg tussen Nederland en de Midden- en Oost-Europese landen, zal ook in dit verdrag uitgegaan worden van een vergunningenstelsel. De vergunningen die worden uitgegeven kunnen in de eerste plaats worden gebruikt voor statistische doeleinden ten behoeve van marktobservatie. Verder kan de vergunning worden gebruikt als instrument om het vervoer op het gewenste niveau te houden, daaronder begrepen de mogelijkheid van inperking van het vervoer. Dit laatste uiteraard uitsluitend indien het liberale regime ongewenste effecten met zich brengt, zoals zich dat zal voordoen in geval van prijsdumping of andere vormen van oneerlijke concurrentie.

Voor het overige bevat het verdrag de op het gebied van het internationale wegvervoer gebruikelijke bepalingen. Hoewel in het verdrag de regeringen als verdragsluitende partijen worden aangemerkt, zal het verdrag uiteraard tussen de staten gelden.

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

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. J. van Aartsen