

Vergaderjaar 2000–2001 Nr. 386

27 885

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Turkije inzake internationaal vervoer over de weg; Ankara, 17 april 2001

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, 16 augustus 2001

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 22 augustus 2001. 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 21 september 2001.

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 17 april 2001 te Ankara totstandgekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Turkije inzake internationaal vervoer over de weg (Trb. 2001, 82).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 het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

TOELICHTENDE NOTA

Het verdrag vervangt de op 21 mei 1971 te Ankara totstandgekomen Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Republiek Turkije betreffende het internationale wegvervoer (Trb. 1971, 123), zoals laatstelijk gewijzigd op basis van de op 18 juni 1976 te Ankara totstandgekomen Overeenkomst tot wijziging (Trb. 1976, 107).

In het onderhavige verdrag is gekozen voor een instrumentarium waarmee gelijke tred kan worden gehouden met de Europese vervoersontwikkelingen. Reeds eerder was gepoogd om met Turkije wijzigingen van het verdrag van 1971 overeen te komen waarmee qua normgeving het peil van de Europese Gemeenschap (EG) zou worden aangehouden. Pas door recente toenaderingen tussen de EG en Turkije is het mogelijk geworden om concrete afspraken hierover te maken.

Op basis van het verdrag van 1971 hebben de Turkse vervoerders alleen een vergunning nodig voor transitovervoer door Nederland. De Nederlandse vervoerders hebben daarentegen naast een vergunning voor transitovervoer door Turkije, ook voor retourvrachten vanuit Turkije een bijzondere toestemming («special permit») nodig.

In het verdrag, dat thans ter parlementaire goedkeuring voorligt, is echter voor alle bilaterale, derde landen en transitovervoer een vergunning nodig, zowel voor Turkse als Nederlandse vervoerders. Het verdrag trekt daarmee de Nederlandse en Turkse verhoudingen gelijk en draagt bij aan de harmonisatie van de regelgeving in het internationale wegvervoer.

Van al het vervoer buiten de Europese Unie (EU) zal het vervoer over de weg zich het snelst kunnen ontwikkelen. Hoewel de vervoervolumes nog relatief gering zijn, is hier sprake van een potentiële groei­markt voor het goederenvervoer over de weg. Ook het personenvervoer kan hoe langer hoe meer zijn weg op deze markt vinden.

Het wegvervoer op niet-EU-landen, en dus ook op Turkije, ontwikkelt zich langs een drietal beleidslijnen. In de eerste plaats is er sprake van een actieve opstelling van de EG ter uitvoering van bijvoorbeeld associatieverdragen. In dat kader zal het onderhavige wegvervoer­verdrag, afhankelijk van de mate waarin de EG haar bevoegdheden invult, als een nuttige en noodzakelijke aanvulling dienen op de op 12 september 1963 te Ankara totstandgekomen Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Economische Gemeenschap en Turkije (Trb. 1963, 184).

Ten tweede wordt de marktpositie van de Nederlandse vervoerder versterkt door de samenwerking die het bedrijfsleven ontwikkelt met zijn tegenhanger in deze landen. Dit geldt met name voor het goederenvervoer over de weg.

En tenslotte is er financiële ondersteuning voor deze landen. Deze wordt met name georganiseerd vanuit de EG.

De hier geschetste drie lijnen van beleid 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 Turkije.

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).

In de verhouding tot Turkije 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 dat artikel). Dat betekent voor Nederland dat terughoudendheid geboden

is zodra de externe competentie van de EG in het geding komt. Tegenover Turkije 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 vervoerregime 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. De Gemengde Commissie zal, naast activiteiten ter regulering van de markt, vooral in haar werkzaamheden het accent leggen op de kwaliteit van het vervoer. Vandaar dat, geheel in overeenstemming met de taken van de Gemengde Commissies in 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 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.

Op verzoek van Turkije is in artikel 1, eerste lid, van het verdrag het eigen vervoer niet opgenomen omdat dit type vervoer niet gereguleerd is in de Turkse nationale wetgeving. Dit vervoer zal, zoals wel meer voorkomt met niet-EU-landen, kunnen worden afgewikkeld onder dekking van een vergunning voor het beroepsvervoer. Verder is in artikel 3, tweede lid, een aantal vergunningvrijstellingen opgenomen dat ook geldt in het kader van de CEMT (Conferentie van Ministers van Transport) waarvan Nederland en Turkije lid zijn. Tot slot is eveneens verzocht om in het eerste lid van artikel 7 over de belastingaangelegenheden reserve-onderdelen niet op te nemen, omwille van controle en technische redenen. Voor Nederlandse vervoerders zal deze beperking niet op problemen stuiten gezien de moderne staat van het Nederlandse vervoermaterieel.

In navolging van de bestaande bilaterale verdragen inzake het vervoer over de weg tussen Nederland en de niet-EU-landen, zal ook in dit verdrag uitgegaan worden van een vergunningstelsel. De vergunning dient in de eerste plaats 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.

Met Turkije was reeds een vergunningstelsel overeengekomen dat in de laatste jaren met steeds meer flexibiliteit kon worden toegepast. Het liberale karakter van het onderhavige verdrag past in het kader van de verdere ontsluiting van de wegvervoersmarkten met derde landen. Voor het overige bevat het verdrag de op het gebied van het internationale wegvervoer gebruikelijke bepalingen.

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