

Vergaderjaar 2004–2005 A

29 970

Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Azerbeidzjan inzake internationaal vervoer over de weg; Bakoe, 25 mei 2004

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, 13 januari 2005

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 26 januari 2005.

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 25 februari 2005

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 25 mei 2004 te Bakoe totstandgekomen verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Azerbeidzjan inzake internationaal vervoer over de weg (Trb. 2004, 203).

Een toelichtende nota bij het verdrag treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
B. R. Bot

Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Azerbeidzjan inzake internationaal vervoer over de weg; Bakoe, 25 mei 2004 (Trb. 2004, 203)

Toelichtende nota

1. Inleiding

Het onderhavige verdrag vervangt «de facto» de op 26 november 1971 te Moskou gesloten Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Unie van Socialistische Sowjetrepublieken betreffende het internationale vervoer over de weg (Trb. 1972, 3). Aangezien Azerbeidzjan bij het uiteenvallen van de Sovjet Unie niet heeft verklaard, zich gebonden te blijven achten aan de Overeenkomst, is in het onderhavige verdrag de gebruikelijke bepaling hierover niet opgenomen.

Op basis van eerder gemaakte onderhandse afspraken met Azerbeidzjan was al zoveel mogelijk een liberaal wegvervoerregime tot stand gekomen. Dat wil zeggen dat het vergunningenstelsel in principe wordt gehandhaafd als controle-instrument voor het vervoer, maar ook dat in de praktijk de vergunningen in beginsel zonder restricties werden verstrekt en in voldoende mate voorhanden waren voor de vervoerders. Het verdrag is in lijn met deze afspraken geheel liberaal van karakter en past in het kader van de integratie van de Europese wegvervoermarkten.

Het wegvervoer op Azerbeidzjan ontwikkelt zich langs de volgende beleidslijnen.

In de eerste plaats is er sprake van een actieve opstelling van de Europese Gemeenschap (EG), die een verdergaande vrijmaking mogelijk maakt van het goederen-, personen- en dienstenverkeer naar en van Oost-Europa (programma voor de Kaukasus, TRACECA en de op 22 april 1996 te Luxemburg tot stand gekomen Overeenkomst inzake partnerschap en samenwerking tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Republiek Azerbeidzjan, anderzijds (PbEG 1999, L 246)). Het transport speelt daarin een belangrijke rol en kan dankbaar gebruik maken van de openingen die geboden worden op deze markt. Dit geldt temeer, als het vervoer kan plaatsvinden onder dekking van een liberaal regime, zoals met het onderhavige verdrag met Azerbeidzjan wordt voorgestaan.

In de tweede plaats wordt de marktpositie van de Nederlandse vervoerder versterkt door vestigingen van Nederlandse wegvervoerbedrijven in Oost-Europa. Dat geldt met name voor het goederenvervoer over de weg. In de derde plaats zijn er de mogelijkheden voor 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 hierboven geschetste 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 Azerbeidzjan.

In de verhouding tot Azerbeidzjan is van belang dat een nauwkeurige afweging gemaakt wordt t.a.v. de competentie van de EG (conform artikel 1, tweede lid, nader uitgewerkt in het derde lid van het onderhavige verdrag). Dat betekent dat terughoudendheid geboden is zodra de

competentie van de EG in het geding komt. Tevens biedt dit de nodige duidelijkheid in rangorde van internationale regelgeving.

2. Het Verdrag

Hoewel in het verdrag de regeringen als verdragspartijen worden genoemd, zal het verdrag uiteraard tussen de staten gelden. Het verdrag is gebaseerd op een modeltekst (document CEMT/CM (97)21 van 22 april 1997) die door de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (CEMT) voor het wegvervoeroverdrag is vastgesteld. Zowel Nederland als Azerbeidzjan zijn lid van het CEMT.

Het CEMT-model biedt de mogelijkheid om het bilaterale regime voor het goederen- en personenvervoer over de weg meer in detail te regelen. Het onderhavige verdrag is dan ook voor wat betreft tekst en definities uitgebreider dan de wegvervoeroverdragen die Nederland tot nog toe met de Midden en Oost Europese landen is aangegaan.

Daarnaast bevat het verdrag op basis van het CEMT-model de volgende elementen:

- het verdrag laat de rechten en verplichtingen uit andere verdragen waar beide staten partij bij zijn, onverlet (artikel 1, tweede lid);
- de toepassing van het verdrag doet geen afbreuk aan de toepassing door Nederland van het recht van de Europese Unie (artikel 1, derde lid);
- het regime voor het personen- en goederenvervoer over de weg (delen II en III) is gericht op de integratie van de Europese vervoersmarkten.

In tegenstelling tot het CEMT-model wordt in de hieronder vermelde delen van het verdrag het volgende geregeld:

- Artikel 1, vierde lid: op verzoek van Azerbeidzjan is de mogelijkheid toegevoegd van beperking van het vervoer op grond van redenen van «nationale veiligheid». Deze wens werd ingegeven door de huidige politieke situatie met buurlanden.
- Artikel 2: de definities zijn waar mogelijk ingekort en aangepast aan de CEMT tekst. De begrippen «vergunning» en «bijzondere vergunning» zijn op verzoek van Azerbeidzjan aan de definities toegevoegd.
- Hoofdstuk II: het personenvervoer is op verzoek van Azerbeidzjan in zijn geheel vergunningplichtig. Hieronder vallen de categorieën geregeld vervoer, shuttle diensten en ongeregeld vervoer met of zonder accommodatie.
- Artikel 7, eerste lid: voor het goederenvervoer is de vergunningplicht geëxpliciteerd voor het bilateraal vervoer, transitovervoer en derde-landen vervoer.
- Artikel 10, eerste lid: onder de in dit lid genoemde bijzondere belastingen en heffingen worden verstaan uitsluitend bijzondere belastingen en/of heffingen van lokale autoriteiten.

Voor het overige bevat het verdrag de op het gebied van het internationale wegvervoer gebruikelijke bepalingen.

In dit verdrag is gekozen voor een instrumentarium waarmee gelijke tred kan worden gehouden met de Europese vervoersontwikkelingen. De bevoegdheden van de Gemengde Commissie maken een snelle en efficiënte aanpassing aan bovengenoemde 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 wijziging van het verdrag nodig is. Alleen al uit een oogpunt van tijdswinst is deze vorm zeer gewenst. Het verdrag heeft daarmee het karakter gekregen van een kaderverdrag.

Bovendien biedt dit verdrag beide landen de gelegenheid om hun vervoersrelaties onderling af te stemmen. De Gemengde Commissie zal in haar werkzaamheden het accent leggen op een goede en consciëntieuze

uitvoering en toepassing van het verdrag, waarbij ondermeer de activiteiten ter regulering van de markt worden gezien. Vandaar dat, zoals in enkele andere nieuwe wegvervoeroverdragen (bijv. het op 31 oktober 2002 te Tbilisi totstandgekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Georgië inzake internationaal vervoer over de weg (Trb. 2002, 214), is gekozen voor een ruime taakomschrijving voor de Gemengde Commissie. Voorzover datgene wat in de Gemengde Commissie wordt overeengekomen krachtens de bevoegdheden die terzake aan de Commissie op grond van artikel 15, vierde, vijfde 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 als instrument gebruikt worden 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. Hierbij zal de Gemengde Commissie blijven functioneren als een nuttig kader van overleg en afstemming ter ondersteuning van het internationale wegvervoerbeleid. De vergunning wordt ook gebruikt voor statistische doeleinden ten behoeve van marktobservatie.

3. Koninkrijkspositie

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

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

De Minister van Buitenlandse Zaken,
B. R. Bot