

Vergaderjaar 2009–2010

32 506

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Russische Federatie inzake internationaal vervoer over de weg; Rotterdam, 20 januari 2010

A/ Nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 23 september 2010. 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 wordengegeven uiterlijk op 23 oktober 2010.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt/uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vijfde lid jo vierde lid, onderd b, van de Wet op de Raad van State)

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

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

Den Haag, 17 september 2010

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 de op 20 januari 2010 te Rotterdam totstandgekomen Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Russische Federatie inzake internationaal vervoer over de weg (Trb. 2010, 57).

Een toelichtende nota bij de Overeenkomst treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De minister van Buitenlandse Zaken,
M. J. M. Verhagen

Toelichtende nota

1. Inleiding

Het onderhavige op 20 januari 2010 te Rotterdam totstandgekomen verdrag vervangt, voor wat de verhouding tussen Nederland en de Russische Federatie 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). De onderhandelingen over het nieuwe wegvervoercontract vonden mede op verzoek van de Russische autoriteiten plaats in verband met het uiteenvallen van de Sovjet Unie begin jaren 90. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om aan te sluiten bij de Europese regelgeving en de wensen van beide landen.

Na meerdere onderhandelingsronden sinds 1994 is uiteindelijk in juni 2008 overeenstemming bereikt over de tekst voor dit verdrag, dat op 20 januari 2010 in Rotterdam ondertekend kon worden.

Dit verdrag, dat bijdraagt aan de harmonisatie van de regelgeving in het internationale wegvervoer, is liberaal van karakter en past in het kader van het creëren van een verbetering van de marktwerking en de markttoegang. De vervoersvolumes vanuit de Russische Federatie zijn relatief omvangrijk.

2. Het verdrag

Het verdrag is zowel gebaseerd op het oude verdrag van 1971 als op een modeltekst (document CEMT/CM (97)21 van 22 april 1997) die door de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (CEMT) voor het wegvervoercontract is vastgesteld. Beide landen zijn hiervan lid.

Het CEMT-model biedt de mogelijkheid om het bilateraal 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 wegvervoercontracten die ons land tot nog toe met Midden- en Oost-Europese landen heeft gesloten (zie laatstelijk 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). Daarnaast bevat het verdrag op basis van het CEMT-model de volgende elementen:

- de rechten en verplichtingen uit andere verdragen waar beide staten partij bij zijn, blijven onverlet (artikel 15, tweede lid);
- de toepassing van het verdrag doet geen afbreuk aan de toepassing door Nederland van het recht van de Europese Unie (artikel 15, tweede lid);
- het regime voor het personen- en goederenvervoer over de weg (delen II en III) is gericht op de integratie van de Europese vervoersmarkten;
- De gebruikelijke clausules van de Europese Unie zijn verspreid over het verdrag opgenomen:
- Artikel 5, derde lid (behoeftecriterium)
- Artikel 11, tweede lid (non-discriminatie en financiële paragraaf).

In tegenstelling tot het CEMT-model wordt in het onderhavige verdrag uitsluitend onderscheid gemaakt tussen «geregelde passagiersdienst» (artikel 3) en «ongeregelde dienst» (artikel 4). De afspraken in het nieuwe verdrag zijn duidelijker dan in het verleden en sluiten ook beter aan op de gebruikelijke internationale afspraken. Zij vereenvoudigen de controle en de handhaving ervan aanzienlijk.

In dit verdrag is gekozen voor een instrumentarium waarmee gelijke tred kan worden gehouden met de Europese vervoersontwikkelingen. De bevoegdheden van de Gemengde Commissie (artikel 14, tweede lid) maken een snelle en efficiënte aanpassing aan bovengenoemde ontwikkelingen mogelijk. Immers, het is de Gemengde Commissie die de markttoe- gangseisen bepaalt en deze eisen kan aanpassen aan het gewenste niveau. Bovendien biedt dit verdrag de gelegenheid aan beide landen om hun vervoersrelaties onderling af te stemmen. De Gemengde Commissie zal in haar werkzaamheden vooral het accent leggen op de uitvoering van toepassing van het verdrag.

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 vergunningstelsel. De vergunningen die worden uitgegeven kunnen worden gebruikt als instrument om het vervoer op het gewenste niveau te houden, daaronder begrepen de mogelijkheid van inperking van het vervoer. Dit laatse uiteraard uitsluitend indien het liberale regime (behoeftecriterium) ongewenste effecten met zich brengt, zoals zich dat zal voordoen in geval van prijsdumping of andere vormen van oneerlijke concurrentie. De vergunning wordt ook gebruikt voor statistische doeleinden ten behoeve van marktobservatie.

Waar nodig wordt rekening gehouden met afspraken en samenwerkings- verbanden waar beide landen bij aangesloten zijn, zoals de op 24 juni 1994 te Korfoe totstandgekomen Overeenkomst inzake Partnerschap en Samenwerking waarbij een partnerschap tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun Lid-Staten, enerzijds, en de Russische Federatie, anderzijds (Trb. 1994, 268).

De Gemengde Commissie zal blijven functioneren als een nuttig kader van overleg en afstemming, ter ondersteuning van het internationale wegvervoerbeleid.

De Russische autoriteiten wensten in het verdrag een aantal bepalingen toe te voegen aan de voor het internationale wegvervoer gebruikelijke bepalingen, zoals hieronder aangegeven. Voorts wensten de Russische autoriteiten vast te houden aan de titel van het verdrag van 26 november 1971. Hoewel in het verdrag de regeringen als partijen worden genoemd, zal het verdrag uiteraard gelden tussen de staten.

De volgende bepalingen zijn toegevoegd.

In artikel 7, tweede lid, wordt verwezen naar de op 30 september 1957 te Genève totstandgekomen Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (ADR; Trb. 1959, 81).

Artikel 8, eerste lid, vereist dat de bestuurder van een voertuig in het bezit moet zijn van een rijbewijs in overeenstemming met het model van het op 8 november 1968 te Wenen totstandgekomen Verdrag inzake het wegverkeer (Trb. 1974, 35).

Het Koninkrijk der Nederlanden is bij beide genoemde verdragen partij.

Voor het overige bevat het verdrag de op het gebied van het internati- onale wegvervoer gebruikelijke bepalingen.

3. Koninkrijkspositie

Het verdrag zal, net als het verdrag van 26 november 1971, wat het Koninkrijk betreft, alleen voor Nederland gelden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De minister van Buitenlandse Zaken,
M. J. M. Verhagen