

Overeenkomsten, op 6 mei 1959 te Wenen tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Oostenrijk gesloten, inzake het personenvervoer door middel van autobusdiensten tussen Nederland en Oostenrijk en het beroepsvervoer en het eigen vervoer over de weg tussen Nederland en Oostenrijk

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE
ZAKEN

Nr. 1

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
ontvangen: 18 september 1959.

De wens, dat deze overeenkomsten aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zullen worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of door ten minste dertig leden der Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 18 oktober 1959.

's-Gravenhage, 18 september 1959.

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 60, lid 2, en onder verwijzing naar artikel 61, lid 3, van de Grondwet, de Raad van State gehoord, heb ik de eer U Hoogedelgestrengte hiernevens over te leggen de tekst van twee op 6 mei 1959 te Wenen tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Oostenrijk gesloten overeenkomsten, te weten:

de Overeenkomst inzake het personenvervoer door middel van autobusdiensten tussen Nederland en Oostenrijk (*Trb.* 1959, 73) ¹⁾, en

de Overeenkomst inzake het beroepsvervoer en het eigen vervoer over de weg tussen Nederland en Oostenrijk (*Trb.* 1959, 74). ¹⁾

Tevens gelieve U Hoogedelgestrengte aan te treffen een tweetal toelichtende nota's ter zake.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zullen de Overeenkomsten alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

H. A. KORTHALS.

Toelichtende nota's

I

Gedurende de laatste jaren zijn met enige landen bilaterale overeenkomsten betreffende het grensoverschrijdende wegvervoer gesloten. Deze overeenkomsten zijn een uitwerking van de na de laatste wereldoorlog onder auspiciën van de Economische Commissie voor Europa aanvaarde beginselen betreffende de opheffing van de beperkingen van de vrijheid van het wegvervoer. Zij beogen een formele bevestiging, dan wel een uitbreiding van deze z.g. vrijheden van Genève. Hierbij moge worden verwezen naar de overeenkomsten met Zweden en Denemarken betreffende het wegvervoer (*Trb.* 1957, 216 en 237).

Voor het personenvervoer behelzen de vrijheden van Genève een vrijheid voor de z.g. gesloten rondritten en voor het vervoer tussen zee- en luchthavens. (Zie hieromtrent ook bijl. *Handelingen II*—5108, nr. 1).

De overeenkomst tussen Nederland en Oostenrijk betreffende het internationale vervoer met geregelde autobusdiensten geeft niet veel meer dan een bevestiging van de bestaande toestand. Voor geregelde autobusdiensten gelden in Oostenrijk, evenals in Nederland en andere landen, stringente regels, die het niet goed mogelijk maken in het algemeen voor dit vervoer een grotere vrijheid te verkrijgen. In de praktijk echter heeft Oostenrijk in het verleden een zeer tegemoetkomende houding aangenomen t.a.v. Nederlandse aanvragen met betrekking tot de uitoefening van internationale autobusdiensten, welke gedeeltelijk over zijn grondgebied voeren. Het moet derhalve van belang worden geacht de procedure voor dergelijke aanvragen te regelen, opdat daaruit geen moeilijkheden meer kunnen voortvloeien.

¹⁾ Nedergelegd ter griffie, ter inzage van de leden.

Aan
de Heer Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal

In de overeenkomst ligt het zwaartepunt dan ook bij het aan-
geven van de te volgen procedure. De overeenkomst vormt
voorts een onderdeel van een meer omvattende regeling, welke
ook het goederenvervoer en het ongeregelde personenvervoer
betreft. Verwezen zij naar de terzelfder tijd tussen beide landen
gesloten overeenkomst betreffende laatstgenoemde soorten van
vervoer.

Autodiensten behoeven ingevolge de onderhavige overeen-
komst een vergunning van Nederland en Oostenrijk en, waar
nodig, van de tussenvolgende landen. Tevens is bepaald, dat bij
de verlening van de vergunning gehandeld zal worden volgens
het beginsel van wederkerigheid (artikel 1a).

Deze wederkerigheid behoeft niet noodzakelijk een weder-
zijdse deelname aan een bepaalde autobusdienst in te houden.

Zij beoogt een gelijke behandeling in het algemeen van de
wederzijdse aanvragen. De indiening van aanvragen en de be-
handeling daarvan wordt geregeld in artikel 1, c.

Er moge op gewezen worden, dat de in artikel 2 van deze
overeenkomst gegeven definitie van transitovervoer afkomstig
is van de Economische Commissie voor Europa der Verenigde
Naties.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. A. KORTHALS.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.

II

De overeenkomst tussen Nederland en Oostenrijk betref-
fende het goederenvervoer en het ongeregelde personenver-
voer over de weg is, evenals de terzelfder tijd tussen deze landen
tot stand gekomen overeenkomst betreffende het internatio-
nale verkeer met autobusdiensten, gebaseerd op de in 1949
onder auspiciën van de Economische Commissie voor Europa
aanvaarde beginselen inzake de opheffing van de beperkingen
van de vrijheid van het wegvervoer.

Deze z.g. vrijheden van Genève behelzen voor het personen-
vervoer een vrijheid voor de gesloten rondritten en voor het
vervoer tussen zee- en luchthavens; voor het goederenvervoer
een vrijheid van transitovervoer, vrijheid voor vervoer, anders
dan in transit, en een liberale toepassing van het nationale
vergunningstelsel voor het internationale vervoer. (Zie
hieromtrent ook Bijlage *Handelingen II* — 5108, nr. 1.)

Aangezien verscheidene landen de vrijheden van Genève
niet integraal toepassen en integendeel de vaak stringente na-
tionale vergunningstelsels hanteren, wordt weleens de in-
druk verkregen, dat van de geest dezer vrijheden weinig te
bespeuren valt.

In dit licht bezien vertoont de bijgaande overeenkomst een
gunstig beeld.

Aan het ongeregelde personenvervoer wordt een ver gaande
vrijheid toegekend. Voor de meest voorkomende vormen van
dit vervoer (in het bijzonder de gesloten rondritten en het
pendelvervoer) is geen bijzondere vergunning vereist. Slechts
mogen in Oostenrijk geen nieuwe passagiers worden opge-
nomen, met dien verstande, dat eerder gebrachte passagiers
niet onder nieuwe passagiers worden begrepen, zodat met
name het pendelvervoer geheel vrij is (artikel 1). Deze rege-
ling gaat verder dan in de vrijheden van Genève is voorzien.

Ook voor het goederenvervoer geldt een grote mate van
vrijheid tot het verrichten van vervoer tussen Nederland en
Oostenrijk in beide richtingen. Weliswaar is voor het goede-
renvervoer een systeem van legitimatiebewijzen in het leven
geroepen (artikelen 2 en 11), doch deze bewijzen zullen in
Nederland door de betrokken autoriteiten worden afgegeven.
Het ligt in de bedoeling de afgifte hier te lande zoveel moge-
lijk met die der vergunningbewijzen te doen samenvallen.

De bijzonderheden van de uitgifte der legitimatiebewijzen
worden van jaar tot jaar opnieuw geregeld (artikel 10).

In het kader van het in artikel 13 bedoelde overleg is reeds
afgesproken, dat het aantal uit te geven legitimatiebewijzen
op de behoefte zal worden afgestemd, zodat de ontwikkeling
van het vervoer zonder moeilijkheden zal kunnen worden ge-
volgd.

De bedoeling is de uitgifte in normale omstandigheden de
vrije loop te laten. In zoverre gaat dit onderdeel verder in het
liberalisatiestreven dan andere Europese wegvervoerovereen-
komsten.

De huidige formulering laat tevens open, op welke wijze
de liberalisatieverplichtingen binnen de O.E.E.S. op het gebied
van het wegvervoer dienen te worden opgevat. Dit vraagstuk
is thans bij de O.E.E.S. in studie.

Van het vereiste van een legitimatiebewijs zijn bepaalde bij-
zondere transporten vrijgesteld (artikel 3).

Binnenlands vervoer is, zoals gebruikelijk, wederzijds niet toe-
gestaan (artikel 8). Hierop zijn echter uitzonderingen moge-
lijk, welke een toestemming behoeven.

Met het oog op de reeds vermelde verhoudingen tussen
Oostenrijk en zijn nabuurstaten wenste Oostenrijk in de over-
eenkomst een bepaling op te nemen, krachtens welke leeg bin-
nenrijden in dat land alleen is toegestaan, wanneer de onder-
nemer kan aantonen, dat dit geschiedt om bepaalde en van
tevorens overeengekomen transporten uit te voeren (artikel
9). Naar het voorkomt, worden door deze beperking geen
noemenswaardige Nederlandse belangen aangetast, zodat hier-
tegen geen bezwaren behoeven te bestaan. Het spreekt vanzelf,
dat de ontwikkeling ter zake nauwlettend wordt gevolgd.

Over het algemeen kan deze overeenkomst tegen de achter-
grond van de huidige omstandigheden in het internationale
wegvervoer gekenschetst worden als een niet geringe onder-
steuning van de positie der landen, welke een grote mate van
vrijheid voor dit vervoer voorstaan. Evenals de overeenkom-
sten, gesloten met Denemarken en Zweden (*Trb.* 1957, nrs.
216 en 237), komt ook in de onderhavige overeenkomst het
liberalisatiestreven duidelijk tot uiting.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. A. KORTHALS.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.