

23 975**Wijzigingen van de Europese Overeenkomst
nopens de arbeidsvoorwaarden voor de
bemanningen van motorrijtuigen in het
internationale vervoer over de weg (AETR);
Genève, 1 februari 1991****Nr. 1****BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

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

's-Gravenhage, 3 november 1994

*Ter griffie van de Eerste en van de Tweede
Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 7
november 1994.*

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 7 december 1994.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 62, tweede lid, van de Grondwet
naar de tekst van 1972, dat nog van kracht was ten tijde van het
aannemen van de wijzigingen (thans artikel 10 van de Rijkswet
goedkeuring en bekendmaking verdragen), de Raad van State gehoord,
heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring achteraf over te
leggen de op 1 februari 1991 te Genève tot stand gekomen (en op 24 juli
1991 voorgestelde) wijzigingen van de Europese Overeenkomst nopens
de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het
internationale vervoer over de weg (AETR) (Trb. 1992, 145 en 1994, 123).¹

Een toelichtende nota bij deze verdragswijzigingen treft U eveneens
hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. A. F. M. O. van Mierlo

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlemen-
taire Documentatie.

TOELICHTENDE NOTA

Algemeen

De onderhavige wijzigingen betreffen op 1 juli 1970 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (het zgn. AETR-verdrag; zie Trb. 1972, 97 en, laatstelijk, Trb. 1992, 145).

De in deze wijzigingen geregelde materie wordt, voor zover voor Nederland van toepassing, in twee kaders geregeld. Behalve in het AETR-verdrag, waarbij de meeste Europese landen partij zijn, zijn arbeidsvoorwaarden voor het internationale vervoer over de weg (in de Nederlandse wetgeving is overigens de term «grensoverschrijdend vervoer» gangbaarder) tevens vastgelegd in een tweetal EG-verordeningen, te weten verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEG L 370), en verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PbEG L 370).

Met de onderhavige wijzigingen zijn de belangrijkste bepalingen van het AETR-verdrag afgestemd op de EG-verordeningen. De afstemming van de AETR- op de EG-normen komt in de EG-lidstaten zowel de vervoerondernemers als de controlerende instanties ten goede. Beide hebben voor het grensoverschrijdend vervoer, waarop het AETR-verdrag respectievelijk de verordening nr. 3820/85 van toepassing is, voortaan de facto slechts met één regime te maken, hetgeen zowel de naleving als de controle op de naleving aanzienlijk vereenvoudigt.

De wijzigingsvoorstellen zijn op 1 februari 1991 tijdens de 53ste zitting van het «Inland Transport Committee» van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties aangenomen. De Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties heeft op 24 juli 1991 de tekst van de door de regering van Noorwegen voorgestelde wijzigingen medegedeeld aan de Overeenkomstsluitende Partijen. De wijzigingen zijn in overeenstemming met artikel 23, zesde lid, van het AETR-verdrag op 24 april 1992 in werking getreden, aangezien geen van de partijen bezwaren kenbaar heeft gemaakt tegen de wijziging als zodanig.

Zoals uitvoerig is uiteengezet in het nader rapport naar aanleiding van het advies van de Raad van State, heeft ene ongelukkige combinatie van factoren ertoe geleid dat de wijzigingen niet voor hun inwerkingtreding ter goedkeuring aan de Staten-Generaal zijn overgelegd, zodat thans ter regularisering de goedkeuring achteraf moet worden gevraagd, met een beroep op het bepaalde in artikel 62, tweede lid, van de Grondwet naar de tekst van 1972. De grote werkdruk op het Ministerie van Buitenlandse Zaken, die een van deze ongelukkige factoren vormde, is er voorts de reden voor dat de wijzigingen pas op 3 oktober 1992 in het Tractatenblad bekend zijn gemaakt, zodat de daarin voorkomende bepalingen die een ieder kunnen verbinden ingevolge artikel 93 van de Grondwet gedurende ruim vijf maanden vanaf het tijdstip van inwerkingtreding verbindende kracht hebben ontbeerd. Daarmee hebben overigens de hier te lande met de uitvoering van het AETR-verdrag belaste autoriteiten uiteraard rekening gehouden.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Het AETR-verdrag kende tot nu toe de zogenaamde «glijdende week», hetgeen betekende dat bij de beoordeling of voldaan was aan de wekelijkse rusttijd-norm, (terug)gerekend werd vanaf het tijdstip van controle. Thans is het begrip «week» gedefinieerd als een vaste periode, die bij de controle gehanteerd dient te worden, en die begint op maandagochtend 0.00 uur en eindigt op zondagavond 24.00 uur.

Artikel 2

Het aantal categorieën van vervoer waarvoor het verdrag niet geldt is uitgebreid. Het verdrag kende tot nu toe slechts een uitzondering op de toepasselijkheid voor voertuigen met een maximum gewicht van niet meer dan 3.5 ton. Thans zijn ook alle overige categorieën, die verordening (EEG) nr. 3820/85 in artikel 4 noemt, eveneens van toepassing van het AETR-verdrag uitgezonderd.

Artikel 4

De bevoegdheden die het verdrag tot nu toe in de artikelen 2 en 4 aan de verdragstaten toekende om in bepaalde gevallen nationale normen van toepassing te verklaren zijn thans in één algemene bepaling opgenomen, welke is neergelegd in dit artikel. Deze bepaling komt er op neer dat verdragstaten voor binnenlands vervoer op hun grondgebied eigen normen mogen stellen.

Artikel 5

De leeftijdsnormen voor chauffeurs zijn ten opzichte van het oude AETR-verdrag toegespitst op ervaringseisen.

Artikel 10

Dit artikel vormt de grondslag voor de invoering van het controleapparaat (de tachograaf).

Artikel 11

In dit artikel is het zogenaamde «jaagpremieverbod» neergelegd, dat wil zeggen het verbod tot beloning naar gelang van de afgelegde afstand en/of de hoeveelheid vervoerde goederen.

Tenslotte zijn er in het gewijzigde AETR-verdrag ten opzichte van het oude verdrag enkele wijzigingen opgetreden in de nummering van artikelen. Dit heeft gevolg voor het rijtijdenbesluit (Stb. 1977, 547), waarin naar het AETR-verdrag wordt verwezen. Een koninklijk besluit tot wijzigingen van het Rijtijdenbesluit, waarin deze verwijzing in overeenstemming met het nieuwe verdrag wordt gebracht, zal zo spoedig mogelijk worden voorgedragen.

Koninkrijkspositie

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, gelden de wijzigingen evenals de Overeenkomst alleen voor Nederland.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
A. P. W. Melkert

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
M. Patijn