

Vergaderjaar 1994–1995 Nr. 348

24 343

Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van Roemenië inzake internationaal vervoer over de weg; Boekarest, 19 april 1995

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, 12 september 1995

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 14 september 1995. 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 14 oktober 1995.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, 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 19 april 1995 te Boekarest tot stand gekomen Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van Roemenië inzake internationaal vervoer over de weg (Trb. 1995,139)¹.

Een toelichtende nota bij dit verdrag 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 Parlementaire Documentatie.

S–VV
S–IZ

TOELICHTENDE NOTA

De onderhavige verdrag vervangt de op 23 april 1968 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Socialistische Republiek Roemenië betreffende het internationale vervoer van goederen over de weg (Trb. 1968, 57).

Hoewel in de verdragstekst de regeringen van beide landen worden genoemd als verdragspartijen, zal het verdrag uiteraard tussen beide staten gelden. Het aannemen van beide regeringen als verdragsluitende partijen berust op het feit dat het verdrag tot stand is gekomen op basis van een, inmiddels verlaten, model-tekst die de internationaal min of meer gangbare praktijk op gebied volgde.

In dit verdrag is gekozen voor een instrumentarium waarmee gelijke tred kan worden gehouden met de Europese vervoersontwikkelingen. Reeds eerder was gepoogd om met Roemenië wijzigingen van het verdrag van 1968 overeen te komen waarmee qua normgeving het peil van de Europese Gemeenschap (EG) zou worden aangehouden.

Roemenië koos evenwel voor een nieuw verdrag.

Van al het vervoer op Midden- en Oosteuropese landen, zal het vervoer over de weg zich het snelst kunnen ontwikkelen. Hoewel de vervoervolumes nog relatief gering zijn, is hier sprake van een groeiemarkt voor het goederen- en personenvervoer over de weg. Groeipercentages van 100 à 200 procent zijn daarbij geen uitzondering. Ook het personenvervoer zal hoe langer hoe meer zijn weg op deze markt kunnen vinden. Het wegvervoer in relatie met Midden- en Oosteuropa en dus ook met Roemenië ontwikkelt zich langs een drietal lijnen.

In de eerste plaats is sprake van een actieve opstelling van de EG, met name in de vorm van de op 1 februari 1991 te Brussel tot stand gekomen Europa-Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun Lid-Statens, enerzijds, en Roemenië, anderzijds (Trb. 1994, 16). In laatstgenoemd verdrag is ook het vervoer geregeld. Het onderhavige verdrag zal, afhankelijk van de mate waarin de EG haar bevoegdheden invult, als nuttige en noodzakelijke aanvulling hiervan dienen.

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 zijn er de hulpprogramma's voor de Midden- en Oosteuropese landen. Deze worden georganiseerd vanuit de EG en Nederland en zijn voor Roemenië met name gericht op de haven van Constanza en het versterken van de branche door het organiseren van opleidingen, trainingsprogramma's, stage-uitwisselingen en ondersteuning op het gebied van wetgeving. Vooral de trainingsprogramma's en de stage-uitwisselingen hebben een ondersteunende functie voor de wegvervoersbranche en kweken bovendien, zo is gebleken, veel good-will bij vervoerders uit deze landen.

De hier 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 Roemenië.

In de verhouding tot Roemenië 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 het verdrag). Dat betekent voor Nederland dat terughoudendheid geboden is zodra externe competentie van de EG in het geding komt. Tegenover

Roemenië biedt dit de nodige duidelijkheid in rangorde van internationale regelgeving.

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 officiële 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. 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 Commissie in de overige nieuwe wegvervoersverdragen, 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 9, derde 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, onder 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- Oosteuropese landen, zal ook in dit verdrag uitgegaan worden van een vergunningenstelsel. 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 Roemenië was reeds een vergunningenstelsel overeengekomen dat in de praktijk inhoudt dat de vergunningen in beginsel zonder restricties worden verstrekt en in voldoende mate voorhanden zijn voor de vervoerders. Het liberale karakter van het onderhavige verdrag past dan ook 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 internationaal wegvervoer gebruikelijke bepalingen.

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

De Minister van Verkeer en Waterstaat
A. Joristma-Lebbink

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.
W. Kok