

Vergaderjaar 1998–1999 Nr. 10

26 223

Verdrag tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Tsjechische Republiek inzake internationaal vervoer over de weg; Amsterdam, 31 maart 1998

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, 17 september 1998

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 24 september 1998. 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 24 oktober 1998.

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 31 maart 1998 te Amsterdam tot stand gekomen Verdrag tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Tsjechische Republiek inzake internationaal vervoer over de weg (Trb. 1998, 105).¹

Een toelichtende nota bij dit verdrag treft U eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. J. van Aartsen

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

TOELICHTENDE NOTA

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 25a, vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State)

Niet alleen het uit elkaar gaan van Tsjechië en Slowakije, maar ook de wens naar een liberaal wegvervoersregime gaven aanleiding tot de opstelling van het onderhavige verdrag. Dit verdrag vervangt, voor wat betreft de verhouding tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Tsjechische Republiek, de op 15 november 1967 te Praag tot stand gekomen Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Socialistische Republiek Tsjechoslowakije betreffende het internationale wegvervoer (Trb. 1967, 200; laatstelijk Trb. 1995, 31).

Het wegvervoer op Tsjechië ontwikkelt zich langs een drietal beleidslijnen. In de eerste plaats is er sprake van een actieve opstelling van de Europese Unie (EU), met name in de vorm van de op 4 oktober 1993 te Luxemburg tot stand gekomen Europa-Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun Lid-Staten, enerzijds, en de Tsjechische Republiek, anderzijds (Trb. 1994, 73), waarin ook het vervoer is geregeld. Het onderhavige wegvervoersverdrag zal, afhankelijk van de mate waarin de EU 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 tegenhangers in Midden- en Oost-Europa. Dit geldt met name voor het goederenvervoer over de weg.

Ten slotte zijn er de hulpprogramma's voor de Midden- en Oost-Europese landen, die vanuit de EU en Nederland worden georganiseerd. Deze hulpprogramma's hebben een ondersteunende functie voor de wegvervoersbranche en kweken bovendien, zo is gebleken, veel good-will bij de Midden- en Oost-Europese vervoerders.

De hier geschetste drie beleidslijnen 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 Tsjechië.

In de verhouding tot Tsjechië is vanzelfsprekend van belang dat een nauwkeurige afweging gemaakt wordt in het licht van de competentie van de EU (conform artikel 1, tweede lid, nader uitgewerkt in het derde lid, van het verdrag). Dat betekent voor Nederland dat terughoudendheid geboden is zodra de externe competentie van de EU in het geding komt. Tegenover Tsjechië biedt dit de nodige duidelijkheid in rangorde van internationale regelgeving.

In het onderhavige 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 die 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 tijdwinst 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 Commissies 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 8, vierde 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 vergunningstelsel. 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 Tsjechië was reeds een vergunningstelsel 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.

Van al het vervoer op Midden- en Oost-Europa, ontwikkelt het vervoer over de weg zich het snelst. Hoewel de vervoersvolumes nog relatief gering zijn en momenteel een pas op de plaats gemaakt wordt in de ontwikkeling van de economie, is hier sprake van een groeimarkt voor het goederenvervoer over de weg. Daarnaast wordt door Tsjechië veel belang gehecht aan het ontwikkelen van intermodaal vervoer. Daarin is voorzien in artikel 8, vijfde lid, onderdeel g.

Ook voor het personenvervoer is een groei in het geregelde en ongeregelde busvervoer van beide landen te verwachten, omdat beide landen op toeristisch gebied veel te bieden hebben.

Tsjechië kan als transitland in belang toe gaan nemen indien het gebruik van de Oostenrijkse transitcorridor verder belemmerd wordt. De uitgewisselde vergunningen zijn ook geldig voor het transitverkeer. Voor het geval er een gebrek aan vergunningen zal ontstaan, is een behoeftecriterium overeengekomen.

Hoewel op voorstel van Tsjechië in het verdrag de regeringen als partijen worden genoemd, zal het verdrag uiteraard tussen beide staten gelden. Het verdrag bevat voor het overige de op het gebied van het internationale wegvervoer gebruikelijke bepalingen.

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

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. J. van Aartsen