

Vergaderjaar 2003–2004 A

29 504

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Bosnië-Herzegovina betreffende internationaal vervoer over de weg; Sarajevo, 20 november 2002

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

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

Den Haag, 5 april 2004

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 6 april 2004.

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 6 mei 2004.

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 20 november 2002 te Sarajevo totstandgekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Bosnië-Herzegovina betreffende internationaal vervoer over de weg (Trb. 2003, 22).¹

Een toelichtende nota bij het verdrag treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
B. R. Bot

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Toelichtende nota

1. Inleiding

Niet alleen het uiteenvallen van Joegoslavië en de onafhankelijkheid van Bosnië-Herzegovina, maar ook de wens naar een meer 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 Bosnië-Herzegovina, de op 8 september 1966 te Belgrado totstandgekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Federatieve Republiek Joegoslavië betreffende het internationale wegvervoer (Trb. 1966, 215; laatstelijk Trb. 2002, 280).

Van al het vervoer naar Oost-Europa zal het vervoer over de weg zich het snelst ontwikkelen. Hoewel de vervoervolumes nog relatief gering zijn, is er sprake van een groeimarkt voor het goederenvervoer over de weg. Ook het personenvervoer kan steeds meer zijn weg op deze markt vinden. Het wegvervoer naar Midden- en Oost-Europa, en dus ook naar Bosnië-Herzegovina, ontwikkelt zich langs een drietal beleidslijnen.

In de eerste plaats is er een actieve opstelling van de Europese Unie (EU), met name in de vorm van hulpprogramma's. Het onderhavige verdrag zal, afhankelijk van de mate waarin de EU haar bevoegdheden invult, als nuttige en noodzakelijk aanvulling hierop 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 ten slotte zijn er de hulpprogramma's voor Midden- en Oost-Europese landen. Deze worden georganiseerd vanuit de EU en Nederland en zijn voor Bosnië-Herzegovina met name gericht op de wederopbouw van de infrastructuur en ondersteuning op het gebied van wetgeving.

De hier geschetste drie lijnen van beleid 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 Bosnië-Herzegovina.

2. Het Verdrag

In de verhouding tot Bosnië-Herzegovina is vanzelfsprekend van belang dat een nauwkeurige afweging wordt gemaakt 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 bevoegdheden van de EU in het geding komen. Tegenover Bosnië-Herzegovina biedt dit de nodige duidelijkheid in rangorde van internationale regelgeving.

In het 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 markttoegevingen bepaalt en deze eisen kan aanpassen aan het gewenste niveau zonder dat voor elke wijziging van het vervoerregime 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 in haar werkzaamheden het accent leggen op een goede en consciëntieuze uitvoering en de toepassing van het verdrag, waarbij ondermeer de activiteiten ter regulering van de markt worden gezien. Vandaar dat, geheel in overeenstemming met de taken van de

Gemengde Commissies in de overige nieuwe wegvervoeroverdragen, 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 vergunningenstelsel (ritmachtigingen). De vergunning dient voor statistische doeleinden ten behoeve van marktobservatie en indien noodzakelijk ook 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 Bosnië-Herzegovina was reeds een uitruil van vergunningen 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 internationale wegvervoer gebruikelijke bepalingen.

3. Koninkrijkspositie

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

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

De Minister van Buitenlandse Zaken,
B. R. Bot