

Vergaderjaar 2003–2004 A

29 511

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Bulgarije inzake internationaal vervoer over de weg; Sofia, 25 november 2003

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 8 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 8 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 25 november 2003 te Sofia totstandgekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Bulgarije inzake internationaal vervoer over de weg (Trb. 2004, 39).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

Het onderhavige verdrag zal de op 21 januari 1970 te Sofia ondertekende Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Volksrepubliek Bulgarije betreffende het internationale wegvervoer (Trb. 1975, 34) vervangen.

2. Het Verdrag

Het verdrag is gebaseerd op een modeltekst (document CEMT/CM (97)21 van 22 april 1997) die door de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (CEMT) voor het wegvervoer verdrag is vastgesteld. Zowel Nederland als Bulgarije zijn lid van het CEMT.

Het CEMT-model biedt de mogelijkheid om het bilateraal regime voor het goederen- en personenvervoer over de weg meer in detail te regelen. Op verzoek van Bulgarije is van dit model gebruik gemaakt. Het onderhavige verdrag is dan ook voor wat betreft tekst en definities uitgebreider dan de meeste wegvervoer verdragen die Nederland tot nog toe met de Midden- en Oost-Europese landen heeft gebruikt.

Reeds op basis van de Overeenkomst van 1970 was met Bulgarije een «de facto» liberaal wegvervoerregime tot stand gekomen. Dat wil zeggen dat het vergunningstelsel in principe werd gehandhaafd als controle-instrument voor het vervoer, maar ook dat in de praktijk de vergunningen in beginsel zonder restricties werden verstrekt en in voldoende mate voorhanden waren voor de vervoerders. Het onderhavige verdrag is in lijn met de Overeenkomst van 1970 geheel liberaal van karakter en past in het kader van de integratie van de Europese wegvervoermarkten.

Het wegvervoer op Bulgarije ontwikkelt zich langs de volgende beleidslijnen. In de eerste plaats is er sprake van een actieve opstelling van de Europese Gemeenschap (EG), die een verdergaande vrijmaking mogelijk maakt van het goederen-, personen- en dienstenverkeer naar en van Oost-Europa. Het transport speelt daarin een belangrijke rol en kan dankbaar gebruik maken van de openingen die geboden worden op deze markt. Dit geldt temeer, als het vervoer kan plaatsvinden onder dekking van een liberaal regime, zoals met het onderhavige verdrag met Bulgarije wordt voorgestaan.

Verder wordt de marktpositie van de Nederlandse vervoerders versterkt door de samenwerking die het bedrijfsleven ontwikkelt met zijn tegenhangers in Oost-Europa. Dit geldt met name voor de vervoerders die zich concentreren op het goederenvervoer over de weg.

Tenslotte zijn er de hulpprogramma's voor Midden- en Oost-Europese landen, welke vanuit de Europese Unie en Nederland worden georganiseerd en met name zijn gericht op het versterken van de branche door het organiseren van opleidingen, trainingsprogramma's, stage-uitwisselingen en ondersteuning op het gebied van wetgeving. Deze hulpprogramma's hebben een ondersteunende functie voor de wegvervoerbranche en kweken bovendien, zo is gebleken, veel goodwill bij de Oost-Europese vervoerders.

De hier geschetste lijnen van ontwikkeling hebben door hun onderlinge verwevenheid een versterkend effect op elkaar. Dit zal per saldo een gunstige invloed hebben op de ontwikkeling van het Nederlandse wegvervoer, ook in de relatie met Bulgarije.

In de verhouding tot Bulgarije is het vanzelfsprekend van belang dat ook een nauwkeurige afweging wordt gemaakt in het licht van onderwerpen die tot de exclusieve competentie van de EG behoren (conform artikel 1,

tweede lid, nader uitgewerkt in het derde lid, van het verdrag). Dat betekent dat terughoudendheid geboden is zodra de competentie van de EG in het geding komt. Tevens 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 bovengenoemde ontwikkelingen mogelijk. Immers, het is de Gemengde Commissie die de markttoegangs-eisen bepaalt en deze eisen kan aanpassen aan het gewenste niveau, zonder dat voor elke wijziging van het vervoerregime een wijziging van het verdrag nodig is. Omwille van tijdwinst is deze vorm zeer wenselijk. Bovendien biedt dit verdrag beide landen de gelegenheid om hun vervoersrelaties onderling af te stemmen. 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, zoals in enkele andere nieuwe wegvervoerovereenkomsten (bijv. het op 31 oktober 2002 te Tbilisi totstandgekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Georgië inzake internationaal vervoer over de weg (Trb. 2002, 214)), is gekozen voor een ruime taakomschrijving voor de Gemengde Commissie. Voorzover datgene wat in de Gemengde Commissie wordt overeengekomen krachtens de bevoegdheden die terzake aan de Commissie op grond van artikel 15, vierde, vijfde en zesde lid zijn toegekend, volkenrechtelijke rechten en verplichtingen voor beide staten in het leven roept, dienen de betreffende regelingen te worden beschouwd als uitvoeringsverdragen. Deze uitvoeringsverdragen behoeven op grond van artikel 7, onderdeel b, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, behoudens het bepaalde in artikel 8 van de Rijkswet.

Evenals de bestaande bilaterale verdragen inzake het vervoer over de weg tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Midden- en Oost-Europese landen, zal ook in dit verdrag uitgegaan worden van een vergunningstelsel. De vergunningen die worden uitgegeven kunnen worden gebruikt voor statistische doeleinden ten behoeve van marktobservatie en als instrument om het vervoer op het gewenste niveau te houden, daaronder begrepen de mogelijkheid van inperking van het vervoer. Tot een inperking van het vervoer zal uitsluitend worden overgegaan indien het liberale regime ongewenste effecten met zich brengt, zoals zich dat zal voordoen in geval van prijsdumping of andere vormen van oneerlijke concurrentie.

Onder de hiervoor genoemde omstandigheden zal de Gemengde Commissie kunnen blijven functioneren als een nuttig kader van overleg en afstemming ter ondersteuning van het internationale wegvervoerbeleid.

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