

25 643

Verdrag tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Macedonische regering inzake internationaal vervoer over de weg; Skopje, 15 april 1997

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, 26 september 1997

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 29 september 1997.

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 29 oktober 1997.

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 15 april 1997 te Skopje tot stand gekomen Verdrag tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Macedonische regering inzake internationaal vervoer over de weg (Trb. 1997, 112)¹.

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

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.
H. F. Dijkstal

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

TOELICHTENDE NOTA

Het onderhavige verdrag vervangt, voor wat de verhouding tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië betreft, de op 8 september 1966 te Belgrado tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Federale Republiek Zuidslavië betreffende het internationale wegvervoer (Trb. 1966, 215; laatstelijk Trb. 1973, 8).

Niet alleen het uiteenvallen van Joegoslavië en de onafhankelijkheid van Macedonië, maar ook de wens naar een meer liberaal wegvervoersregime gaven aanleiding tot de opstelling van een nieuw verdrag. Met Macedonië 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 internationale wegvervoer gebruikelijke bepalingen.

Het wegvervoer op Macedonië ontwikkelt zich langs een drietal lijnen. In de eerste plaats is er sprake van een actieve opstelling van de EU, 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 temeer, als het vervoer kan plaatsvinden onder dekking van een liberaal regime, zoals met het onderhavige verdrag met Macedonië wordt voorgestaan.

Ten tweede wordt de marktpositie van de Nederlandse vervoerder versterkt door de samenwerking die het bedrijfsleven ontwikkelt met zijn tegenhangers in Oost-Europa. Dit geldt met name voor het goederenvervoer over de weg.

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

De hier geschetste drie 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 Macedonië.

In de verhouding tot Macedonië 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 Macedonië biedt dit de nodige duidelijkheid in rangorde van internationale regelgeving.

In dit verdrag is gekozen voor een instrumentarium waarmee gelijke tred gehouden kan worden 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 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. Bovendien biedt dit verdrag de gelegenheid aan beide landen om hun vervoersrelaties onderling af te stemmen. De Gemengde Commissie zal, naast activiteiten ter regulering van de markt, vooral in haar werkzaamheden het accent moeten gaan leggen op de kwaliteit van het vervoer. Vandaar dat, geheel in overeenstemming met de taken van de Gemengde Commissies van 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 Oosteuropese landen, zal ook in dit verdrag uitgegaan worden van een vergunningstelsel. De vergunningen die worden uitgegeven kunnen in de eerste plaats worden gebruikt 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.

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

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

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