

Vergaderjaar 2014–2015

34 140

Benelux-verdrag betreffende grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoerinspectie; Luik, 3 oktober 2014

A/ Nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 28 januari 2015.

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 27 februari 2015.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State van het Koninkrijk wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State).

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

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

Den Haag, 27 januari 2015

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 3 oktober 2014 te Luik tot stand gekomen Benelux-verdrag betreffende grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoerinspectie (Trb. 2014, 218).

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

De goedkeuring wordt alleen voor het Europese deel van Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
A.G. Koenders

TOELICHTENDE NOTA

Dit Verdrag dat op 3 oktober 2014 te Luik in het kader van de Benelux tot stand is gebracht, voorziet in een grensoverschrijdende samenwerking tussen de inspectiediensten voor het wegvervoer van de drie Benelux-landen. Het Verdrag beoogt verdergaande harmonisatie van het toezicht op en de handhaving van de EU-regelgeving op het gebied van wegvervoer, alsmede grotere doelmatigheid.

Bij het Benelux-Verdrag behoort een door de partijen bij het Verdrag gezamenlijk overeengekomen en vastgestelde Gemeenschappelijke Toelichting, die als bijlage bij deze toelichtende nota is gevoegd. De Gemeenschappelijke Toelichting, gepubliceerd in het Benelux-Publicatieblad – jaargang 2014 – nummer 7, is gedetailleerd en omvat onder andere gegevens over de totstandkoming van het Verdrag en een artikelsgewijze toelichting. In deze toelichtende nota wordt daarom volstaan met een samenvatting op hoofdpunten van het Verdrag.

In de preambule van het Benelux-Verdrag worden de Verordening en de Richtlijnen van de Europese Unie (hierna: EU) genoemd die de gemeenschappelijke regels en voorschriften bevatten op het terrein van wegvervoer en die de grondslag vormen voor het Verdrag. Voor de handhaving van dit zogenoemde «EU-wegvervoer acquis» wordt reeds samengewerkt tussen de inspectiediensten van de Benelux-landen. Het Verdrag voorziet echter in een verdere intensivering van die samenwerking, waardoor de toezicht- en handhavingspraktijken worden geharmoniseerd en meer op elkaar worden afgestemd. Zo zal er gestreefd worden naar schaalvoordelen door bijvoorbeeld het personeel dat bij het toezicht en de handhaving betrokken is, binnen de gehele Benelux in te zetten. Verder wordt het van belang geacht dat de kennis en bekwaamheid, die noodzakelijk zijn om de complexe EU-wetgeving op het terrein van wegvervoer te kunnen handhaven, worden gedeeld.

De aanleiding voor de verdergaande samenwerking tussen de Benelux-landen is de ontwikkeling van de interne EU-wegvervoermarkt. Op het grenzeloze EU-wegvervoer wordt toezicht en handhaving uitgeoefend door nationale toezicht- en handhavingsdiensten. Hierbij zijn op nationaal niveau veelal meerdere diensten met een diversiteit aan taken en bevoegdheden betrokken. Het gevolg hiervan is dat er een grote verscheidenheid in de aanpak van het toezicht en de handhaving tussen de betrokken diensten en landen ontstaat. Dit leidt tot rechtsongelijkheid binnen de veelal internationaal opererende wegvervoersector en heeft tevens een negatieve doorwerking in het beoogde gelijke speelveld. Verschillende interpretaties, prioriteiten, sancties en bevoegdheden zijn zaken waaraan gedacht kan worden.

De EU-interne wegvervoermarkt heeft behoefte aan een gemeenschappelijke EU toezicht- en handhavingsaanpak. Dit is in het belang van verkeersveiligheid, sociaal welzijn van transportwerkers en eerlijke concurrentie. De EU-regelgeving inzake het wegvervoer moedigt dan ook de lidstaten aan om op dit terrein samen te werken. Het Verdrag dat in beginsel alleen tussen de Benelux-landen geldt, wordt beschouwd als een opstap naar die bredere Europese samenwerking. Het Verdrag bevat dan ook de mogelijkheid voor andere landen en deelstaten met verdragsluitende bevoegdheid om toe te treden (artikel 35 van het Verdrag).

In het Benelux-Verdrag wordt een mate van samenwerking geregeld die verder gaat dan in Europees verband gebruikelijk is en, meer in het bijzonder, verder gaat dan mogelijk is binnen de groep «Euro Contrôle Route», een samenwerkingsverband waaraan wegvervoerinspectiediensten uit 18 Europese landen deelnemen. Het Verdrag voorziet

bijvoorbeeld in het inzetten van controlepersoneel buiten de eigen grenzen. De bepalingen van het Verdrag voldoen echter wel aan de Europese regels en zijn daarmee niet strijdig. In dat kader zijn bijvoorbeeld de inzage in de gegevens die gerelateerd zijn aan het toezicht en de handhaving, alsmede het delen ervan, onderworpen aan Europese regelgeving (artikel 6, onderdeel h, van het Verdrag).

In het Benelux-Verdrag worden de formele personele, financiële, juridische en materiële verantwoordelijkheden vastgelegd die met de samenwerking verbonden zijn. Daarnaast voorziet het Verdrag in een sturing- en verantwoordingstructuur waarbinnen op basis van gelijkwaardigheid wordt samengewerkt. Het Verdrag heeft geen gevolgen voor de Nederlandse wet- en regelgeving.

Na de artikelen over de harmonisatie van het toezicht en de handhaving (artikel 4), de afstemming van de risicoclassificatiesystemen (artikel 5) en het benutten van de schaalvoordelen (artikelen 6, 7 en 8), bevat het Verdrag een regeling met betrekking tot het grensoverschrijdend optreden door ambtenaren van de inspectiediensten (artikelen 9 tot en met 25). Zo beschrijft het Verdrag een procedure voor het verzoeken van grensoverschrijdend optreden, en voor het beantwoorden van deze verzoeken. Voordat tot een grensoverschrijdend optreden kan worden overgegaan, wordt een daartoe strekkend schriftelijk, desgewenst elektronisch, verzoek ingediend. Dit verzoek dient een omschrijving te bevatten over de aard van het gewenste grensoverschrijdend optreden, en de operationele noodzaak ervan. Een operationele noodzaak bestaat, wanneer zonder de inzet van de buitenlandse ambtenaren het beoogde resultaat niet zal worden bereikt. Verder gaat de regeling in op het recht dat van toepassing is bij een grensoverschrijdend optreden en op het feit dat een de grensoverschrijdende ambtenaar zijn officiële functie moet kunnen tonen door middel van een legitimatiebewijs. Tot slot worden de strafrechtelijke en burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de grensoverschrijdende ambtenaar geregeld en wordt ten aanzien van de kosten bepaald dat elk Benelux-land de kosten met betrekking tot de eigen deelname aan een grensoverschrijdend optreden draagt. De praktische modaliteiten en taken met betrekking tot het grensoverschrijdend optreden worden in uitvoeringsafspraken vastgelegd (artikel 10 jo artikel 26). Het gaat hier om praktische werkafspraken op basis waarvan de nodige flexibiliteit kan worden geboden.

Tot slot is er een stuurgroep die actieplannen ter uitvoering van het Benelux-Verdrag vaststelt. De samenstelling van die groep is vastgelegd in de bijlage bij het Verdrag (artikel 28). Deze bijlage vormt een integrerend onderdeel van het Verdrag en is aan te merken als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van de bijlage behoeven op grond van artikel 7, onderdeel f, van de rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring terzake voorbehouden.

Het Benelux-Verdrag geldt alleen voor het Europese deel van Nederland (artikel 33).

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gemeenschappelijke memorie van toelichting bij het Benelux-Verdrag betreffende grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoerinspectie

Doel

Het Benelux-Verdrag betreffende grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoerinspectie is enerzijds gericht op verdergaande samenwerking tussen de Benelux-landen op het gebied van toezicht op en handhaving van EU-regelgeving met betrekking tot wegvervoer en anderzijds op het bewerkstelligen van verdergaande harmonisatie van relevante uitvoeringsregelgeving.

Het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie (i.e. het Verdrag van 17 juni 2008 tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie) bepaalt in artikel 2, tweede lid, onder a), dat de Benelux Unie zich met name richt op «het voortbestaan en de verdere ontwikkeling van een economische unie, die een vrij verkeer van personen, goederen, kapitaal en diensten omvat en die een afgestemd beleid op economisch, financieel en sociaal gebied betreft, met inbegrip van een gezamenlijk beleid in de economische relaties met derde landen».

Het toepassingsgebied van onderhavig verdrag valt perfect binnen die doelstelling.

Hieronder worden de aanleiding voor het opstellen van dit verdrag, de reikwijdte en de opzet ervan toegelicht. Vervolgens wordt artikelsgewijs op de inhoud van het verdrag ingegaan.

Aanleiding

Het wegvervoer in Europa, en dus ook binnen de Benelux, heeft zich de laatste jaren in een hoog tempo internationaal ontwikkeld, niet alleen qua kwantiteit maar ook qua operationeel kader waarbinnen dit vervoer wordt uitgevoerd. Zo is het niet ongebruikelijk dat er combinaties rijden op internationale trajecten samengesteld uit een trekker uit lidstaat X, met een oplegger uit lidstaat Y en een chauffeur uit lidstaat Z.

De Europese Unie heeft zich ontwikkeld tot een interne markt waarbij (binnen-) grenzen vervagen. Het toezicht op en de handhaving van het EU-wegvervoeracquis zijn daarentegen een nationale aangelegenheid gebleven.

Dit heeft ook minder positieve gevolgen gehad:

- Verschillende interpretaties tussen lidstaten van EU-regelgeving;
- Taal- en vertaalproblemen;
- (Grote) verschillen per lidstaat ten aanzien van het sanctiebeleid;
- Grote diversiteit in toezicht- en handavingsstrategieën, alsmede in uitvoering;
- Een lappendeken van diensten en organisaties die bevoegd zijn met betrekking tot toezicht en handhaving.

In toenemende mate leidt dit tot rechtsongelijkheid binnen de sector.

Het is duidelijk dat deze pluriformiteit binnen de uitvoering haaks staat op de gewenste uniformiteit van het EU-acquis.

De Benelux-landen hebben er bijgevolg voor gekozen om in het kader van de Benelux Unie samen te werken inzake wegvervoerinspecties, om het delen van ervaringen – dat ter zake reeds plaatsvindt tussen de drie landen – te formaliseren en op dat gebied een voortrekkersrol binnen de Europese Unie te vervullen.

Binnen de context van de Benelux Unie zijn *afstemming* en *samenwerking* een eerste stap om tot verbetering van de geschetste situatie te komen.

Bovendien kunnen samenwerking en krachtenbundeling tussen de inspectiediensten binnen de Benelux leiden tot belangrijke schaalvoordelen. De complexiteit van de EU-regelgeving heeft tot verregaande specialisatie geleid, hetgeen extra capaciteit, expertise en ervaring vereist. Door samenwerking binnen de Benelux, ook op het gebied van vorming en opleiding, zouden de beperkte middelen slimmer en efficiënter kunnen worden ingezet.

Intelligent, efficiënt en collegiaal afstemmen en samenwerken binnen de Benelux op het terrein van toezicht, handhaving en opsporing zal leiden tot een kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van het toezicht op en de handhaving van het EU-wegvervoeracquis, alsmede tot reductie van de toezichtlast en kostenbesparing.

Benelux-samenwerking zal tevens tot belangrijke spin-offs kunnen leiden binnen de Euro Contrôle Route-samenwerking en binnen de Europese samenwerking op dit gebied.

De Benelux-landen besloten daarom om overeenkomstig artikel 6, tweede lid, onder f), van het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie, een verdrag op te stellen dat het kader vormt voor de beoogde afstemming en samenwerking.

Het onderhavige verdrag voorziet expliciet in de mogelijkheid van uitbreiding van dit Benelux-initiatief naar andere landen en, indien zij verdragsluitende bevoegdheid hebben, deelstaten, overeenkomstig het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie en met name artikel 26 daarvan.

Opzet van het kader voor afstemming en samenwerking

Voor wat betreft de (juridische) omkadering geldt het volgende:

- Het verdrag is te zien als een basisverdrag waarin doel en basisbeginselen voor de samenwerking zijn vastgelegd;
- Op grond van artikel 27 van het verdrag worden periodiek actieplannen vastgesteld, die per periode de specifieke acties met betrekking tot de verschillende inhoudelijke aspecten van de samenwerking vastleggen.

Zoals bepaald in artikel 3 van het verdrag, zullen vastgestelde internationale verplichtingen in acht worden genomen bij de samenwerking op basis van dit verdrag.

Uitvoeringsafspraken

Het verdrag legt de verplichting op tot het aangaan van uitvoeringsafspraken daar waar dat voor de gezamenlijke toepassing van een verdragsbepaling noodzakelijk is. Hierdoor kan een concrete invulling worden

gegeven aan de desbetreffende bepaling. Daarbij mag niet worden afgeweken van de grenzen en kaders die het verdrag stelt.

Toelichting per artikel

Aanhef

In de aanhef van het verdrag wordt verwezen naar relevante EU-regelgeving die bepalingen bevat die de lidstaten uitdrukkelijk oproepen om wederzijds samen te werken. Om concreet gestalte te geven aan de van hun gevraagde samenwerking, doelen de Benelux-landen met dit verdrag op verdergaande samenwerking op het gebied van toezicht op en handhaving van deze EU-regelgeving, alsmede op het bewerkstelligen van verdergaande harmonisatie van relevante uitvoeringsregelgeving.

Artikel 1

Dit artikel omschrijft het doel van het verdrag. Verwijzend naar wat hierboven werd aangegeven, is dat doel driedelig: verdergaande harmonisatie van het toezicht op en de handhaving van de betrokken EU-regelgeving, het benutten van schaalvoordelen en de grensoverschrijdende, wederzijdse bijstand van de inspectiediensten inzake wegvervoer.

Artikel 2

Hier worden de in het verdrag gehanteerde begrippen gedefinieerd. Voor de begrippen «ambtenaar» en «bevoegde autoriteit» is er voor gekozen om te verwijzen naar een uitvoeringsafpraak, om de nodige flexibiliteit te kunnen behouden door hier snel wijzigingen in aan te kunnen brengen. De begrippen «ontvangststaat» en «zendstaat» zijn ook van toepassing op bij het verdrag aangesloten deelstaten.

Artikel 3

In dit artikel wordt de verhouding van het verdrag ten opzichte van de nationale en internationale rechtsregels vastgesteld.

Artikel 4

Artikel 4 ziet op de verdergaande harmonisatie tussen de Verdragsluitende Partijen op het gebied van toezicht op en handhaving van EU-regelgeving op het gebied van wegvervoer.

Artikel 5

Omdat onderlinge afstemming van risicoclassificatiesystemen zoals bedoeld in artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees parlement en de Raad van 15 maart 2006¹ een belangrijke bijdrage kan leveren aan het vergroten van de efficiëntie van deze systemen als handhavinginstrument, is hier in het verdrag een apart artikel aan gewijd.

¹ Richtlijn 2006/22/EG van het Europees parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, p. 35).

Artikelen 6, 7 en 8

Deze artikelen betreffen de pragmatische samenwerking tussen de Verdragsluitende Partijen op het gebied van informatie-uitwisseling, technische ondersteuning, het ontwikkelen en uitwisselen van goede praktijken en de uitwisseling van materieel. Een en ander is te zien in het licht van het behalen van efficiëntie- en schaalvoordelen door samenwerking. Met betrekking tot het uitwisselen van goede praktijken zou een elektronisch platform opgezet kunnen worden.

Met betrekking tot de nationale elektronische registers zoals genoemd in Verordening (EG) nr. 1071/2009², alsmede voor andere relevante registers die de partijen in voorkomend geval aanduiden in een uitvoeringsafspraken, wordt een juridische basis gecreëerd opdat een grensoverschrijdend ambtenaar, tijdens een grensoverschrijdend optreden doch niet daarbuiten, toegang kan krijgen tot de in die registers vervatte data, voor zover een afdoende bescherming van persoonsgegevens gewaarborgd wordt.

Voor de praktische modaliteiten van deze samenwerking wordt, in artikel 7, verwezen naar uitvoeringsmaatregelen, gezamenlijk vast te stellen door de bevoegde autoriteiten van de Verdragsluitende Partijen. Met het oog op behoud van flexibiliteit ter zake is er voor gekozen om deze modaliteiten niet in het verdrag zelf op te nemen.

Voor wat betreft de uitwisseling van materieel kunnen niet alleen ambtenaren van de zendstaat, maar ook van de ontvangstaat het geleverde materieel besturen of bedienen. In het laatste geval draagt de zendstaat zorg voor opleiding en toelichting. Er wordt een inventaris opgemaakt van het geleverde materieel. Elke Verdragsluitende Partij draagt de kosten ten gevolge van verlies van of schade aan het eigen materieel.

Artikelen 9 tot en met 21

Deze artikelen, die gezamenlijk de hoofdstukken IV en V van het verdrag beslaan, bevatten de regeling betreffende grensoverschrijdend optreden.

Artikel 9 voorziet in de mogelijkheid om een grensoverschrijdend optreden te organiseren. Afhankelijk van hun operationele behoeften, kunnen de bevoegde autoriteiten van de Benelux-landen daartoe besluiten.

Wat betreft de praktische modaliteiten van en de taken bij een grensoverschrijdend optreden, bepaalt artikel 10 dat zij geregeld worden door middel van uitvoeringsafspraken, die de nodige flexibiliteit bieden, mede in het licht van eventuele verschillen betreffende de bevoegdheden waarover ambtenaren die aan een degelijk optreden deelnemen, beschikken.

Artikel 11 geeft de procedure aan die moet worden gevolgd voor verzoeken tot grensoverschrijdend optreden, en voor het beantwoorden van deze verzoeken. Voordat tot een grensoverschrijdend optreden kan worden overgegaan, richt een Verdragsluitende Partij zich, ingevolge het

² Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerder uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300, 14.11.2009, p. 51).

eerste lid, met een daartoe strekkend schriftelijk, desgewenst elektronisch, verzoek tot een andere Verdragsluitende Partij.

Het tweede lid bepaalt dat het verzoek in ieder geval de aard van het gewenste grensoverschrijdend optreden omschrijft, evenals de operationele noodzaak ervan. Ten algemene kan worden gesteld dat een operationele noodzaak bestaat, wanneer zonder de inzet van de buitenlandse ambtenaren het beoogde resultaat niet zal worden bereikt. Het is overigens nadrukkelijk niet de bedoeling een beroep op een andere Verdragsluitende Partij te doen om structurele personeelsproblemen op te lossen.

Op grond van het derde lid dient de Verdragsluitende Partij die een verzoek ontvangt, daarop zo spoedig mogelijk een beslissing te nemen. De beslissing ter zake dient te worden meegedeeld aan de autoriteit die het verzoek heeft gedaan. De aangezochte Verdragsluitende Partij moet gegronde redenen hebben om niet aan het verzoek te voldoen. Een verzoek zou bijvoorbeeld kunnen worden geweigerd omdat er geen capaciteit beschikbaar is, capaciteit ook of beter in eigen land kan worden verkregen of omdat partijen het niet eens worden over de kostenverdeling.

In relatie tot artikel 11, is in artikel 12 voorgeschreven dat de grensoverschrijdende ambtenaar de beslissing van de aangezochte Verdragsluitende Partij betreffende het grensoverschrijdende optreden zo spoedig mogelijk in zijn bezit krijgt. Tevens heeft de grensoverschrijdende ambtenaar een overzicht van het in het kader van een grensoverschrijdend optreden meegevoerde middelen en materieel bij zich. Deze voorwaarde wordt ook gesteld in vergelijkbare bepalingen van verdragen of internationale overeenkomsten. Hierdoor kan geen verwarring ontstaan ten aanzien van het meegevoerde materieel, hetgeen met het oog op eventuele aansprakelijkheden van belang is.

Op het gebruik van dwangmiddelen zijn door artikel 13 verschillende «remmen» aangebracht. De ambtenaar mag zijn basisuitrusting dragen die hij normaal in zijn eigen land draagt, mits toegestaan in de ontvangststaat, en hij oefent de betrokken bevoegdheden uit in overeenstemming met het recht van de ontvangststaat. Het grensoverschrijdend optreden wordt uitgevoerd volgens de wettelijke procedures van de ontvangststaat (artikel 15). Dat geldt ook voor wat betreft regels van vertrouwelijkheid (artikel 14). De grensoverschrijdende ambtenaar staat gedurende het grensoverschrijdend optreden onder hiërarchisch gezag van de bevoegde autoriteit van de ontvangststaat (artikel 16).

Artikel 17 heeft betrekking op de identificatie van de grensoverschrijdende ambtenaar tijdens het grensoverschrijdend optreden.

In artikel 18 zijn de eisen ten aanzien van de herkenbaarheid van grensoverschrijdende ambtenaren neergelegd. Uitgangspunt is dat een grensoverschrijdende ambtenaar de kleding of het uniform draagt dat hij normaal ook in eigen land draagt, waaruit het multinationale karakter van de inspectie zal blijken. Er kan evenwel voorzien worden in een uiterlijk herkenningsteken, in de vorm van bijvoorbeeld een armband of een veiligheidsvest, dat specifiek wijst op het multinationale karakter van de inspectie. Het derde lid van artikel 18 bevat een uitzondering: de grensoverschrijdende ambtenaar of het door hem gebruikte voertuig hoeven niet als zodanig uiterlijk herkenbaar te zijn indien de aard van het grensoverschrijdend optreden zich hiertegen verzet.

Aan de bevoegde autoriteiten van de ontvangststaat is het recht voorbehouden om in uitzonderlijke gevallen het optreden door grensoverschrijdende ambtenaren op hun grondgebied over te laten nemen door eigen ambtenaren, dan wel te bevelen dat het grensoverschrijdende optreden wordt gestaakt. Via uitvoeringsafspraken spreken de Verdragsluitende Partijen echter in zijn algemeenheid af wanneer een grensoverschrijdend optreden aanvangt, eindigt of geacht wordt geëindigd te zijn (artikel 19).

Ten behoeve van de transparantie van het optreden in het kader van het verdrag, is in artikel 20 de verplichting vervat om van elk grensoverschrijdend optreden schriftelijk verslag uit te brengen.

Artikel 21 verplicht de Verdragsluitende Partijen ertoe grensoverschrijdende ambtenaren een gelijke mate van bescherming en hulp te bieden als wat gebruikelijk is ten aanzien van eigen ambtenaren.

Artikelen 22 en 23

De artikelen 22 en 23 betreffen de burgerrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid van grensoverschrijdende ambtenaren. Wat betreft de strafrechtelijke aansprakelijkheid is aangesloten bij het in EU-verband geldende beginsel dat grensoverschrijdende ambtenaren door de ontvangststaat voor rechtsbescherming en aansprakelijkheid met eigen ambtenaren worden gelijkgesteld. Tenzij de Verdragsluitende Partijen anders overeenkomen, geldt deze algemene bepaling.

Ten aanzien van de civielrechtelijke aansprakelijkheid geldt een vergelijkbare regeling. Door de Verdragsluitende Partijen wordt uitgegaan van de «lex loci delicti». Indien een grensoverschrijdende ambtenaar schade toebrengt, is het recht van de ontvangststaat van toepassing. Ten aanzien van de vergoeding van de schade is de zendstaat gehouden de financiële last te dragen. De ontvangststaat is ten algemene evenwel gehouden de schadevergoeding aan de gedupeerde uit te keren, hetgeen meebrengt dat de burger kan aankloppen bij zijn eigen overheid. Het tweede lid van artikel 23 voorziet in een regresrecht van de Verdragsluitende Partijen onderling.

Artikel 24

Artikel 24 bepaalt dat de arbeidsrechtelijke status van de ambtenaar die grensoverschrijdend optreedt, onverkort van toepassing blijft. Regelingen van de zendstaat ten aanzien van, bijvoorbeeld, pensioenopbouw, vakantietoelagen en verzekering, blijven kortom gelden.

Artikel 25

Artikel 25 bevat een regeling ten aanzien van de verdeling van de kosten die een grensoverschrijdend optreden met zich kan meebrengen: in principe betaalt elke Verdragsluitende Partij haar eigen kosten, tenzij de betrokken Verdragsluitende Partijen anders overeenkomen.

Artikel 26

Artikel 26 ziet op de uitvoeringsafspraken, zoals hierboven reeds behandeld in het algemene deel van deze toelichting.

Artikelen 27 en 28

Artikel 27 bepaalt dat, in het kader van de samenwerking op grond van onderhavig verdrag, er concrete periodieke actieplannen worden vastgesteld door een stuurgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de Verdragsluitende Partijen. De stuurgroep stuurt de actieplannen toe aan de regeringen van de Verdragsluitende Partijen, aan wie ook wordt gerapporteerd over de uitvoering ervan. Dit vormt een nuttig inhoudelijk instrument om de samenwerking aan te sturen.

Artikel 28 ziet op de instelling, samenstelling en werking van de stuurgroep. Zolang alleen de Benelux-landen betrokken zijn bij dit verdrag kan de stuurgroep eventueel samenvallen met het bestaande Benelux Directiecomité «Verkeer en Vervoer». In dat geval kunnen de in artikel 27 genoemde actieplannen doorgeleid worden aan het Benelux Comité van Ministers, waaraan ook gerapporteerd kan worden.

De samenstelling van de stuurgroep wordt geregeld in een bijlage bij het verdrag. Een uitvoeringsafspraken kan echter bepalen hoe die samenstelling gewijzigd kan worden. Dit maakt het mogelijk om desgewenst de samenstelling op een eenvoudige wijze aan te passen.

Artikel 29

Artikel 29 bevat een geschillenregeling in verband met geschillen over de interpretatie of uitvoering van het verdrag.

Artikel 30

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

Artikel 31

Artikel 31 bepaalt dat de Verdragsluitende Partijen een systeem van informatie-uitwisseling ontwikkelen over zaken die dienstig zijn aan de realisatie van de doelstelling van het verdrag. Een dergelijk systeem dient strikt de in de Benelux-landen geldende voorschriften betreffende de bescherming van persoonsgegevens na te leven, met name wat betreft de controle op de verwerking van persoonlijke gegevens door de overheid, het recht op informatie van de betrokken personen en hun andere rechten dienaangaande.

Artikel 32

Artikel 32 bepaalt dat na een periode van drie jaar na inwerkingtreding van het verdrag een evaluatie uitgevoerd wordt met betrekking tot de werking en resultaten ervan.

Artikel 33

Artikel 33 bepaalt het territoriaal toepassingsgebied van het verdrag.

Artikel 34

Artikel 34 bepaalt dat de Secretaris-generaal van de Benelux Unie optreedt als depositaris en legt de procedures in verband met bekrachtiging en inwerkingtreding van het verdrag vast.

Artikel 35

Artikel 35 bepaalt uitdrukkelijk de mogelijkheid voor andere landen en, indien zij verdragsluitende bevoegdheid hebben, deelstaten om toe te treden tot dit verdrag. Dit is ook volledig in lijn met het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie en met name artikel 26 van dat verdrag.

Artikel 36

Artikel 36 tenslotte bevat de procedure voor opzegging van het verdrag door een Verdragsluitende Partij en bepaalt dat dergelijke opzegging geen gevolgen heeft in verband met de werking van het verdrag tussen de overige Verdragsluitende partijen.