

22 986**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Groothertogdom Luxemburg, de Republiek Litouwen, de Republiek Estland, de Republiek Letland en het Koninkrijk België inzake vervoer over de weg; Athene, 11 juni 1992****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, 15 januari 1993

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 19 januari 1993. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van beide 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 18 februari 1993.

Ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet,¹ de Raad van State gehoord, heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen de op 11 juni 1992 te Athene tot stand gekomen Overeenkomst tussen Het Koninkrijk der Nederlanden, het Groothertogdom Luxemburg, de Republiek Litouwen, de Republiek Estland, de Republiek Letland en het Koninkrijk België inzake vervoer over de weg (Trb. 1992, 115 en 157).²

Een toelichtende nota bij de Overeenkomst treft U eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
P. H. Kooijmans

¹ Art. 91,(1), add. art. XXI, (1)(a) G.W. en art. 61,(3), G.W. 1972.

² Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

S-IZ

Wegvervoersovereenkomst tussen het Koninkrijk België, het Koninkrijk der Nederlanden, het Groothertogdom Luxemburg en de Republieken Estland, Letland en Litouwen; Athene, 11 juni 1992 (Trb. 1992, 115 en 157)

TOELICHTENDE NOTA

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

De Baltische Staten wensten na het uiteenvallen van de Sovjet-Unie de volkenrechtelijke en verplichtingen welke voortvloeien uit de voorheen met de Sovjet-Unie afgesloten wegvervoersovereenkomst van 26 november 1971 (Trb. 1972, 3) om te zetten in een nieuw formeel vervoersregime.

De Baltische Staten, die onderling een nauwe samenwerking op het gebied van het transport beogen, lieten de Europese Vervoers Conferentie te Praag (oktober 1991) weten zo snel mogelijk een liberaal vervoersregime tot stand te willen brengen en dit regime uit te willen breiden tot derde landen. Daaruit volgde de gedachte om de onderlinge vervoersvrijheid te delen met de Benelux-landen waar reeds een geliberaliseerde vervoersmarkt tot stand gekomen was en wel in een vorm die *verder strekt dan het communautaire regime*. Dit perspectief was temeer aantrekkelijk nu de Benelux de eigen liberalisatie al op 1 september 1992 zou kunnen voltooien. Per die datum zou immers niet alleen het grensoverschrijdende vervoer en het derdelandenvoer vrijgemaakt zijn voor de Benelux-landen, maar ook de cabotage. Het Baltische streven naar een liberale vervoersmarkt sloot daarmee perfect aan op de Benelux.

Het in het multilateraal akkoord tussen de drie Benelux-landen en de Baltische Staten neergelegde wegvervoersregime liberaliseert deze tak van de economie op een wijze die bovendien past in het kader van de ontsluiting van de Oost-Europese vervoersmarkten.

Van al het vervoer op Oost-Europa, zal het wegvervoer zich het snelst kunnen ontwikkelen, alhoewel de vervoersvolumes nog relatief gering zijn. Voor het goederen- en personenvervoer over de weg is Oost-Europa een groeiemarkt. Voor het goederenvervoer zijn groeipercentages van 100 à 200 procent geen uitzondering. Ook het personenvervoer zal hoe langer hoe meer zijn weg op deze markt kunnen vinden.

De liberalisatie met Oost-Europese landen wordt versterkt door de actieve opstelling van de EG-Associatie-akkoorden tussen de EG en deze landen, verzekeren een verdergaande vrijmaking van het goederen-, personen- en dienstenverkeer. Het transport speelt daarin een belangrijke rol en kan daarbij dankbaar gebruik maken van de openingen die geboden worden op de markt. Voorts wordt het marktgedrag verder versterkt door samenwerking die het bedrijfsleven ontwikkelt met counterparts. Dit geldt met name voor het goederenvervoer over de weg. Ook dient vermeld te worden dat hulpprogramma's in deze landen een ondersteunende functie hebben en veel good-will kweken, ook in de Baltische Staten. Te denken valt aan het Nederlandse hulpprogramma «Programma Samenwerking Oost-Europa (PSO)» en het door de EG gecoördineerde hulpprogramma «Pologne et Hongrie assistance pour la reconstruction économique» (PHARE) dat inmiddels geldt voor de meeste Oost-Europese landen.

Belangrijk element in onderhavige overeenkomst vormen de verschillende volkenrechtelijke verhoudingen die een rol spelen. In de verhouding tot de Baltische Staten is vanzelfsprekend van belang, dat een nauwkeurige afweging gemaakt wordt in het licht van de compe-

tentie van de EG en de Benelux. Voor de Benelux-landen betekent dit dat terughoudendheid geboden is zodra EG regelgeving in het geding is danwel het functioneren van de Benelux Economische Unie zelf. Tegenover de Baltische Staten biedt dit de nodige duidelijkheid in rangorde van internationale regelgeving en bovendien geeft de overeenkomst deze Staten de gelegenheid om onderling hun vervoersrelaties te regelen, waarbij het Benelux regime zeker model zal kunnen staan.

Het voordeel, van een multilaterale overeenkomst tussen de Benelux-landen en de Baltische Staten is dan ook zonder meer de mogelijkheid van het naar elkaar toegroeien van de vervoersregimes.

Er 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 deze 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 akkoord nodig is. Alleen al uit een oogpunt van tijdswinst is deze vorm zeer gewenst.

Voorts kan de Gemengde Commissie het vervoersregime differentiëren al naar gelang de markt zich per land, qua tempo of anderszins verschillend ontwikkelt. Het streven zal er overigens op gericht blijven om één vervoersregime te creëren voor alle zes landen. De overeenkomst heeft daarmee het karakter gekregen van een kader-overeenkomst.

Deze overeenkomst zal voor Nederland met name voordelen opleveren in het vervoer naar Scandinavië langs de «Via Baltica» (Warschau-Helsinki) en wel met name naar het achterland richting Sint-Petersburg. De vrijheden op het gebied van cabotage en derdelandenvervoer zullen ongetwijfeld en vooral op de lange duur, hun vruchten afwerpen. Van deze vrijheden kan een effectief gebruik gemaakt worden, zowel in het kader van de samenwerking met de counterparts in het vervoer, als door middel van de projecten die ontwikkeld worden in het kader van de eerder genoemde hulpprogramma's (PSO en PHARE).

In navolging van de bestaande bilaterale verdragen inzake het vervoer over de weg tussen Nederland en de Oost-Europese landen, zal ook in deze overeenkomst uitgegaan worden van een vergunningenstelsel. Nederland zal in de relatie met de Baltische Staten het streven naar een liberaal wegvervoersregime voortzetten. Dat wil zeggen dat het aantal uit te geven vergunningen niet wordt gelimiteerd en wordt aangepast aan de vervoersbehoefte. Het tempo van de beoogde liberalisatie zal echter steeds naar gelang de marktsituatie van de verschillende typen goederen- en personenvervoer worden vastgesteld. Dit betekent bijvoorbeeld dat voor het Nederlandse personenvervoer thans het geregeld vervoer vergunningplicht blijft en voor het goederenvervoer een aantal typen vervoer, conform het EEG regime, vrijgesteld blijft van de vergunningplicht. De vergunningen, die worden uitgegeven, kunnen worden gebruikt in de eerste plaats voor statistische doeleinden ten behoeve van marktobservatie. Verder kan de vergunning – naar het inzicht van de Nederlandse regering – worden gebruikt als instrument om het vervoer op het gewenste niveau te houden, daaronder begrepen de mogelijkheid van inperking van het vervoer, eventueel per deelmarkt, door contingen-tering van de vergunningen, danwel door het vervoer in het geheel niet te vergunnen. Dit laatste uiteraard uitsluitend indien de liberalisatie voor het Nederlandse vervoer niet gewenst is, of niet meer gewenst is, bijvoorbeeld als het Nederlandse vervoer op de liberale markt geconfronteerd

zou worden met prijsdumping of andere vormen van verstoring van de concurrentiepositie. De modaliteiten van de liberalisatie zullen steeds in de protocollen van de besprekingen van de Gemengde Commissie worden vastgelegd.

De Gemengde Commissie zal, naast activiteiten ter regulering van de markt, vooral in haar werkzaamheden het accent moeten leggen op de kwaliteit van het vervoer. Vandaar dat, geheel in overeenstemming met de taken van de Gemengde Commissies van de overige wegvervoersverdragen een ruime taakomschrijving voor de Commissie is opgenomen.

De overeenkomst zal, voor wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

De Minister van Buitenlandse Zaken,
P. H. Kooijmans