

Vergaderjaar 1993–1994 Nr. 248

**23 595****Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Slovenië inzake internationaal vervoer over de weg; Ljubljana, 17 mei 1993****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, 25 januari 1994

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 27 januari 1994.

De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens een 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 26 februari 1994.

Ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet,<sup>1</sup> de Raad van State gehoord, heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 17 mei 1993 te Ljubljana tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Slovenië inzake internationaal vervoer over de weg (Trb. 1993, 113).<sup>2</sup>

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

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
P. H. Kooijmans

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

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

S–V  
S–IZ

## TOELICHTENDE NOTA

Het onderhavige verdrag vervangt, voor wat de verhouding tussen ons land en Slovenië betreft, het op 8 september 1966 te Belgrado tot stand gekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Federale Republiek Zuidslavië betreffende het internationale wegvervoer (Trb. 1966, 215, laatstelijk Trb. 1973, 170).

Niet alleen het uiteenvallen van Joegoslavië en de onafhankelijkheid van Slovenië, maar ook de wens naar een meer liberaal wegvervoersregime gaven aanleiding tot de opstelling van een nieuw verdrag.

Op grond van het wegvervoersverdrag met het voormalige Joegoslavië bestond een restrictief vergunningenstelsel. Contingenten bestonden voor het bilaterale, transit- en derdelandenvervoer. Daarnaast waren de legitimatiebewijzen, gedeeltelijk voor het bilaterale vervoer en geheel voor het transitovervoer, onderworpen aan vervoersbelasting. Het verdrag met Slovenië is liberaal van karakter en past in het kader van de verdere ontsluiting van de wegvervoersmarkten tussen Nederland en derde landen. Daarnaast is ook een wederzijdse belastingvrijstelling in dit verdrag opgenomen.

Hoewel de vervoersvolumes tussen Nederland en Midden- en Oost Europa nog relatief gering zijn, is hier sprake van een groeimarkt voor het goederen- en personenvervoer over de weg. Groeipercentages van 100 à 200 procent per jaar zijn daarbij geen uitzondering.

Het wegvervoer op Midden- en Oost Europa en het voormalige Joegoslavië ontwikkelt zich langs een drietal lijnen. In de eerste plaats is er sprake van een actieve opstelling van de EG, die een verdergaande vrijmaking mogelijk maakt van het goederen-, personen- en dienstenverkeer naar en van Midden- en Oost Europa. Het transport speelt daarin een belangrijke rol en kan dankbaar gebruik maken van de openingen die geboden worden op deze markt. Dit des te meer, als het vervoer kan plaatsvinden onder een liberaal regime, zoals met dit verdrag met Slovenië wordt voorgestaan. Ten tweede wordt de marktpositie van de Nederlandse vervoerder verstrekt door de samenwerking die het bedrijfsleven ontwikkelt met bedrijven in deze landen. Dit geldt met name voor het goederenvervoer over de weg. En ten derde zijn er de hulpprogramma's voor Midden- en Oost Europa. Deze worden vanuit de EG 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 hier geschetste drie lijnen van ontwikkeling versterken elkaar. Dit zal een gunstig effect hebben op de ontwikkeling van het Nederlandse wegvervoer, ook in de relatie met Slovenië.

In het 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 deze ontwikkelingen mogelijk (artikel 8). Immers, het is de Gemengde Commissie die de eisen voor de toegang tot de markt bepaalt en deze eisen kan aanpassen aan het gewenste niveau, zonder dat voor elke wijziging van het vervoersregime een wijziging van het verdrag nodig is. 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 Commissie 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, onder b, 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 in de zin van artikel 62, eerste lid, onder b, van de Grondwet naar de tekst van 1972 die geen parlementaire goedkeuring behoeven, tenzij het parlement zich thans het recht tot goedkeuring voorbehoudt.

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 vergunningstelsel (artikel 3, eerste lid). De vergunning dient in de eerste plaats 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, eventueel per deelmarkt, door contingentering van de vergunningen, dan wel door het vervoer in het geheel niet te vergunnen. Dit laatste uiteraard uitsluitend indien de liberalisatie ongewenste effecten met zich brengt, zoals zich dat zal voordoen in geval van prijsdumping of andere vormen van oneerlijke concurrentie. Cabotage (vervoer binnen het grondgebied van een partij door een vervoerder uit het andere land) is in beginsel uitgesloten, tenzij een bijzondere vergunning is verleend (artikel 3, derde lid).

In voorlopige toepassing van het verdrag (artikel 10, eerste lid) is voorzien om twee redenen. Enerzijds is dat de wens van de Sloveense autoriteiten om zo snel mogelijk een eind te maken aan de toepassing van een regeling (het verdrag van 1966) die dateert uit de tijd dat Slovenië deel uitmaakte van het voormalige Joegoslavië. Anderzijds achten beide regeringen het zakelijk gezien in hoge mate van belang dat de nieuwe regeling direct op voorlopige basis zou kunnen worden toegepast.

Het verdrag zal uit zijn aard wat het Koninkrijk betreft alleen voor Nederland gelden (artikel 11).

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
P. H. Kooijmans