Vlaams
Parlement

stuk **2452** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 31 januari 2014 (2013-2014)

Ontwerp van decreet

houdende instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend in Kiev op 28 juli 1997

verzendcode: BUI

INHOUD

Memorie van toelichting 3
Voorontwerp van decreet d.d. 5 juli 2013 9
Gezamenlijk advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen en de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen 13
Voorontwerp van decreet d.d. 22 november 2013 21
Advies van de Raad van State 25
Ontwerp van decreet 37
Bijlage: Nederlandse tekst van het akkoord 41

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

Het voorliggende ontwerp van decreet betreft de instemming met een gemengd verdrag tussen de regering van België en de regering van Oekraïne over het wegvervoer, dat als doelstelling heeft de handelsrelaties tussen beide verdragspartijen verder te ontwikkelen via het bevorderen van het vervoer. Meer bepaald regelt deze internationale overeenkomst het vervoer over de weg van personen en goederen tussen beide landen, in transito over elkaars grondgebied en naar of vanuit derde landen. Het is de bedoeling dat dit akkoord de nog geldende overeenkomst tussen België en de voormalige Unie van Socialistische Sovjetrepublieken (USSR) vervangt, met betrekking tot het internationale vervoer over de weg, dat met zijn protocol ondertekend werd op 29 november 1973 en in werking getreden is op 28 februari 1974.

Snel na het verwerven van de onafhankelijkheid uitte Oekraïne de wens om met België een akkoord inzake het internationale wegvervoer te sluiten. De federale overheid aanvaardde met die onderhandelingen te starten. De verdragsonderhandelingen vonden plaats in Kiev van 1 tot 3 maart 1994. Tijdens de daaropvolgende vergadering van de delegaties, deelde de Oekraïense delegatie mee dat de goedkeuringsprocedure volgens haar interne regelgeving was beëindigd en dat het akkoord, wat haar betreft, kon ondertekend worden. De ondertekening gebeurde op 28 juli 1997 in Kiev. De Vlaamse overheid werd ten onrechte niet betrokken bij dit internationale gedeelte van de verdragsprocedure.

Het akkoord omvat algemene bepalingen, bepalingen betreffende het vervoer van reizigers, bepalingen betreffende het vervoer van goederen en slotbepalingen. Na het omschrijven van een aantal begrippen, regelt dit akkoord:
- de toegang tot de markt voor de geregistreerde vervoerders;
- de massa's en afmetingen van de voertuigen en de aanvraag tot vergunning bij afwijkingen van de gangbare massa's en afmetingen;
- de naleving van de interne regelgeving;
- de overtredingen van de bepalingen van het akkoord;
- de fiscaliteit;
- het oprichten van een gemengde commissie die moet toezien op de implementatie en toepassing van dit akkoord;
- het aanvragen en het verlenen van machtigingen, evenals het vaststellen van een machtiging voor geregeld vervoer, pendelvervoer en ongeregeld vervoer van personen;
- de vergunningsvoorwaarden, evenals van de uitzonderingen waarbij geen vergunning noodzakelijk is, voor vervoer van goederen;
- de inwerkingtreding en geldigheidsduur van het akkoord.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1 bepaalt dat het akkoord van toepassing is op bedrijven voor het internationale wegvervoer van goederen en reizigers, gevestigd op het grondgebied van één van beide verdragspartijen, voor rekening van derden of voor eigen rekening. Het bepaalt tevens over welk vervoer het gaat, namelijk dat van personen en goederen tussen beide landen, in transito over elkaars grondgebied en naar of vanuit derde landen. Tot slot bepaalt het eerste artikel ook dat de verbintenissen van de verdragspartijen met derde landen, aangegaan via akkoorden, onverminderd zullen gelden, in het bijzonder die aangegaan tussen de Europese Unie (EU) en Oekraïne.

Op grond van het eerste verdragsartikel moet artikel 2 zo begrepen worden dat het enkele termen omschrijft in verband met geregeld vervoer en pendelvervoer dat internationaal verloopt en dus niet op het door de Vlaamse overheid geregelde grensoverschrijdende en niet-grensoverschrijdende vervoer.

Hetzelfde geldt voor artikel 3 betreffende de markttoegang. Daarin wordt gesteld dat de vervoerders het recht hebben op "vervoer tussen elk punt van het grondgebied en elk ander punt daarbuiten". In het licht van verdragsartikel 1 gaat het om haltes die uitsluitend zijn opgenomen in het traject van internationaal geregeld vervoer en niet van binnenlands vervoer. Dit recht geldt enkel voor geregistreerde vervoerders en voor vervoer waarvoor de bevoegde overheid van elke verdragspartij een licentie of een andere vergunning aflevert. Een gemengde commissie van de verdragspartijen zal de voorwaarden van de markttoegang bepalen (artikel 8, vijfde lid).

Artikel 4, tweede lid, heeft betrekking op het uitzonderlijke vervoer tussen België en Oekraïne. Bij het verlenen van de speciale vergunning voor dit vervoer, zal de federale overheid dezelfde procedure hanteren als bij het binnenlandse vervoer van uitzonderlijke aard. Dit betekent dat er een geïntegreerde vergunning wordt afgeleverd of niet, zoals vandaag reeds gebeurt.

Artikelen 5 en 6 van het akkoord betreffen het naleven van de interne regelgeving van de verdragspartijen en de sancties in geval van het niet naleven ervan.

Verdragsartikel 7 betreft het heffen van belastingen en het vrijstellen ervan. Het eerste lid van dit artikel stelt de gebruikte voertuigen en hun wisselstukken vrij van de gewestelijke belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting. Het tweede lid bepaalt onder meer dat er geen vrijstelling is voor gewestelijke tolgelden en gebruiksrechten. De andere leden van dit artikel hebben betrekking op federale belastingen.

Artikel 8 gaat over de Gemengde Commissie. In het zesde lid van dit artikel, eerste, tweede en derde gedachtestreep, wordt respectievelijk bepaald dat deze Gemengde Commissie eveneens bevoegd is voor 1° de coherente ontwikkeling van het vervoer tussen de verdragspartijen met zijn milieuaspecten; 2° de coördinatie van het transportbeleid, de regelgeving ter zake en de toepassing ervan op binnenlands en internationaal vlak en 3° het oplossen van knelpunten inzake fiscaliteit en milieu. Deze bevoegdheden vergen de deelneming van de Vlaamse overheid aan de werking van de Gemengde Commissie.

Verdragsartikel 9 betreft de vergunningen voor het reizigersvervoer. Dit artikel bevat bepalingen over de vergunnende overheid, het beslissen door de verdragspartijen, enkele gronden tot weigering van een vergunning, de termijn waarbinnen de beslissing tot het al dan niet afleveren ervan moet worden getroffen en de duur van de vergunningen.

Artikel 10 regelt de pendeldiensten. Dit artikel bepaalt dat deze diensten met verblijf en vertrek in België, respectievelijk in Oekraïne, aangeboden door Belgische of Oekraïense transporteurs, vrijgesteld zijn van vergunningen. Pendeldiensten zonder verblijf worden behandeld zoals internationaal geregeld vervoer.

Artikel 11 stelt dat evenmin een vergunning vereist is voor occasionele diensten.

Verdragsartikel 12 betreft de voorwaarden voor het vergunnen van goederenvervoer. Dit artikel stelt dat er een contigent is voor één reis heen en terug. De vergunning geldt voor een periode van dertien maanden. Er is geen vergunning vereist voor een aantal soorten

vervoer of voor reizen zonder lading die samen met dat vervoer worden uitgevoerd. De vergunning moet volledig zijn voor het begin van de reis. Tot slot omschrijft dit artikel 12 de gegevens die de aanvraag voor uitzonderlijk vervoer moeten bevatten.

Artikel 13 is een slotbepaling. Het regelt de inwerkingtreding, de geldigheidsduur en het opzeggen van het akkoord.

Het akkoord is opgemaakt in het Nederlands, het Frans en het Oekraïens. Aangezien de verschillende tekstversies gelijkelijk zijn, wordt enkel de Nederlandse tekstversie ter instemming aan het Vlaams Parlement voorgelegd.

Uit wat voorafgaat blijkt dat de Vlaamse overheid mede bevoegd is voor de toepassing van dit akkoord, met name in de beleidsvelden vervoer, milieu en fiscaliteit.

III. VERLOOP VAN DE PROCEDURE NAAR INTERN RECHT

1. Federale adviesaanvraag, standpunt van de Vlaamse Regering en gemengde aard van dit akkoord

De Vlaamse Regering was, naar aanleiding van haar advies over de federale instemmingswet, van mening dat dit akkoord met Oekraïne qua bevoegdheidsuitoefening een gemengd verdrag is, wegens zijn bepalingen over geregeld vervoer en fiscaliteit. Dit standpunt werd aan de federale overheid meegedeeld met het oog op intrafederaal overleg in de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB). Dit overleg leidde er op 5 juli 2011 tot een consensus over de gemengde aard van dit akkoord.

Overeenkomstig de beslissing van de ICBB van 9 juli 2008, worden de leden van de ICBB geacht met de in de WGV bereikte consensus in te stemmen, behoudens bezwaar binnen de 30 dagen na de notificatie van het verslag door het secretariaat van de WGV. In een brief van 18 november 2011 deelde de voorzitter van de ICBB mee dat geen enkel bezwaar werd geformuleerd. De ICBB heeft de consensus in de WGV dus stilzwijgend bekrachtigd en die bijgevolg uitvoerbaar gemaakt.

Het is relevant hieraan toe te voegen dat de afdeling Wetgeving van de Raad van State heeft gesteld, in een aantal adviezen aan de federale overheid over belastingverdragen, dat een potentieel gemengd verdrag gelijk staat met een actueel gemengd verdrag. Dit geldt in het bijzonder voor het verdragsartikel 8. Mede hierdoor lijdt het geen twijfel dat dit akkoord de gewestelijke goedkeuringsprocedures van intern recht moet volgen, met het oog op zijn internationale ratificatie en inwerkingtreding.

2. Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

De Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) en de Mobiliteitsraad (MORA) werden verzocht gezamenlijk advies uit te brengen over een reeks van vervoersakkoorden. Zij brachten advies uit op 20 september 2013 met kenmerk 2013/25.

De adviesraden stellen zich vragen bij de laattijdige instemming met het voorliggend akkoord, in het bijzonder, omdat het hoofdzakelijk een opvolgingsverdrag betreft van het oude akkoord met de Unie van de Socialistische Sovjetrepublieken (USSR). De SARiV en de MORA merken op dat het voorliggende wegvervoerakkoord een specifieke verwijzing bevat naar het regelgevend kader van de Europese Unie of naar andere internationale overeenkomsten.

Verder stellen de adviesraden vast dat de federale overheid weinig zorgvuldig is omgesprongen met de bevoegdheid tot het sluiten van diverse wegvervoerakkoorden. Dit werd door de SARiV al meerdere malen opgemerkt. Dit heeft als gevolg dat Vlaanderen en de andere deelstaten voor voldongen feiten worden gesteld door niet betrokken te zijn bij de onderhandelingen. Vaak leidt dit ook tot nodeloze vertraging van de instemmingsprocedure. Bovendien vragen de adviesraden de representatieve sectororganisaties van het goederen- en het personenvervoer van bij de aanvang van de onderhandelingen te betrekken en te informeren.

De SARiV en de MORA vinden in het dossier nergens terug op welke wijze de partnerlanden zullen worden geïnformeerd over de intern-Belgische bevoegdheidsverdeling. In het wegvervoerakkoord worden immers enkel de federale overheidsinstanties als bevoegde instanties vermeld. Een verduidelijking over de bevoegdheidsverdeling bij de mededeling langs diplomatieke weg over de ratificatie wordt als voorstel geformuleerd door de adviesraden. Zij zijn van mening dat daar nog meer nood aan is naar aanleiding van toekomstige wijzigingen in de bevoegdheden als gevolg van de zesde staatshervorming.

Het standpunt van de Vlaamse Regering dat de deelstaten betrokken moeten worden bij de werkzaamheden van de gemengde commissies die instaan voor tenuitvoerlegging, wordt gesteund door de SARiV en de MORA.

De Vlaamse Regering betreurt, samen met de adviesraden, de wijze waarop de Federale Regering met deze verdragen is omgesprongen. Enkel dankzij het volgehouden standpunt van de Vlaamse Regering werden deze verdragen gemengd verklaard. Dit is een belangrijk precedent voor de toekomst, en bij toekomstige onderhandelingen over soortgelijke verdragen zullen de aandachtspunten van de adviesraden in rekening worden genomen. Hetzelfde geldt uiteraard voor de standpunten die door de Vlaamse Regering in het kader van bijeenkomsten van gemengde commissies zullen worden ingenomen.

3. Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving bracht advies uit op 14 januari 2014 met kenmerk 54.626/VR.

In dit advies formuleert de Raad een aantal opmerkingen inzake de overeenstemming van dit akkoord met het Europese recht (meer bepaald met verordeningen 1072/2009 en 1073/2009 en de Interbus-overeenkomst). De Raad ziet een aantal mogelijke problemen in dat verband en adviseert om, gelet op de verplichting tot loyale samenwerking, zoals die volgt uit artikel 4, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie, contact op te nemen met de instellingen van de Europese Unie om samen te onderzoeken of, en zo ja onder welke voorwaarden, de voorliggende goedkeuringsprocedure nog doorgang kan vinden.

De Vlaamse Regering antwoordt hierop dat overleg werd opgestart met de federale overheid (met name op 20 januari 2014) en dat het akkoord pas namens het Koninkrijk België bekrachtigd zal worden nadat deze kwestie is uitgeklaard. Dat neemt niet weg dat de parlementaire instemmingsprocedure al kan worden afgerond. Indien eventuele contacten met de Europese Commissie zouden leiden tot de conclusie dat het akkoord niet kan worden bekrachtigd of dat het dient te worden geamendeerd, dan zal het Vlaams Parlement hierover worden ingelicht en zullen, indien nodig, amendementen ter instemming worden voorgelegd.

Verder stelt de Raad van State dat de Gemengde Commissie, ingesteld bij artikel 8, tweede lid, van het akkoord, over de mogelijkheid beschikt om de categorieën van vervoer uit te breiden waarvoor geen vergunning nodig is. Dit komt neer op een (impliciete) verdragswijziging (met name van artikel 12, tweede lid, dat reeds een lijst bevat van categorieën waarvoor geen vergunning nodig is). Daarom is een bijzondere instemming van het Vlaams Parlement met deze bevoegdheid van de Gemengde Commissie vereist. Het ontwerp van decreet werd in die zin aangepast.

De Raad stelt ook dat kan worden voorzien in een mogelijkheid voor het Vlaams Parlement om aan de Vlaamse Regering te bekwamer tijd kenbaar te maken dat het een bepaalde voorgenomen uitbreiding door de Gemengde Commissie van de categorieën van vervoer die niet onderworpen zijn aan een vergunning, niet goedkeurt. Deze suggestie werd niet gevolgd, om de volgende redenen:

- het gaat naar Belgisch intern recht om een federale bevoegdheid, waarbij artikel 22, §1, 4°, wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg nu al voorziet in de mogelijkheid dat de Koning bepaalde categorieën van vervoer vrijstelt van vergunning;
- in tegenstelling tot het voorbeeld dat de Raad van State zelf aanhaalt (wijzigingen van de bijlagen bij het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)), gaat het hier niet om een reeds aangenomen beslissing van een orgaan, maar om een nog in te nemen positie van de Belgische delegatieleden van de Gemengde Commissie, waardoor er geen definitieve tekst aan het parlement kan worden voorgelegd;
- de parlementaire controle op de uitvoerende macht blijft in elk geval behouden.

Nog steeds wat deze wijzigingen betreft, merkt de Raad ten slotte nog op dat zij op grond van artikel 190 van de Grondwet dienen te worden bekendgemaakt. Het gaat evenwel om een gemengd verdrag, zodat deze bekendmakingsverplichting conform artikel 14 van het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen (BS 17 december 1996) op de federale overheid rust.

De Raad stelt dat een samenwerkingsakkoord vereist is teneinde de deelname van de gewesten aan de werkzaamheden van de Gemengde Commissie te regelen. De Vlaamse Regering heeft deze vraag voorgelegd aan de federale overheid tijdens de Werkgroep Gemengde Verdragen van 20 januari 2014. De opportuniteit van een formeel samenwerkingsakkoord wordt nog nader onderzocht. De Vlaamse overheid merkt ook op dat reeds op grond van artikel 92bis, §4bis, tweede lid, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen (BWHI) voor de werkzaamheden van internationale instellingen die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden ook in afwezigheid van een samenwerkingsakkoord overleg moet worden gepleegd tussen de federale overheid en de betrokken regeringen, zowel voor de voorbereiding van onderhandelingen en beslissingen als voor het opvolgen van de werkzaamheden van deze instellingen.

Tot slot stelt de Raad van State dat het akkoord werd gesloten zonder de afspraken uit het samenwerkingsakkoord gemengde verdragen te respecteren. De Vlaamse Regering deelt deze mening. De Raad stelt dan ook voor dat bij de mededeling aan de verdragspartner van het beëindigen van de instemmingsprocedures, wordt aangegeven dat deze mededeling, net als de ondertekening, gebeurt namens het Koninkrijk België, maar zowel voor de Belgische federale overheid, als voor het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van België. De kwestie van de verklaring bij bekrachtiging

van het verdrag werd eveneens besproken op de Werkgroep Gemengde Verdragen van 20 januari 2014, waarbij de federale overheid heeft toegezegd om zo'n verklaring neer te leggen.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlans Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk,
Ruimtelijke Ordening en Sport,

Philippe MUYTERS

VOORONTWERP VAN DECREET
d.d. 5 juli 2013

Vlaamse Regering

Voorontwerp van decreet houdende instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend in Kiev op 28 juli 1997

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend in Kiev op 28 juli 1997, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk,
Ruimtelijke Ordening en Sport,

Philippe MUYTERS

GEZAMENLIJK ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN EN DE STRATEGISCHE ADVIESRAAD INTERNATIONAAL VLAANDEREN

Briefadvies over de ontwerpen van decreet tot instemming met diverse akkoorden over het internationaal wegvervoer

SARiV Advies 2013/25
MORA Advies

20 september 2013

Mobiliteitsraad
Wetstraat 34-36 • 1040 Brussel • T +32 2 209 01 25 • F +32 2 217 70 08 • info@mobiliteitsraad.be • www.mobiliteitsraad.be
Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen
Boudewijnlaan 30 bus 81 • 1000 Brussel •T. + 32 2 553 01 81 • sariv@iv.vlaanderen.be • www.sariv.be

Adviesvraag: Ontwerpen van decreet tot instemming met de akkoorden over het internationaal wegvervoer tussen België en respectievelijk Moldavië (1996), Marokko (1997), Oekraïne (1997), Macedonië (1998), Georgië (2002), Albanië (2006), Kazachstan (2006), Russische Federatie (2007), Kosovo (2010), Montenegro (2010) en Servië (2010)

Adviesvrager: Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag: 12 juli 2013

Adviestermijn: 30 dagen (verlenging aangevraagd en toegestaan)

MORA
Goedkeuring/bekrachtiging raad: 20 september 2013
Kenmerk: MORA_ADV_20130910_diverse_wegvervoerakkoorden

SARiV
Goedkeuring/bekrachtiging raad: 6 september 2013
Kenmerk: SARiV Advies 2013/25

Aan mevrouw Hilde Crevits
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 Brussel

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
12 juli 2013	HC/FB/PG/112 K02.4-U-13.1003	MORA Advies SARiV Advies 2013/25	

vragen naar / e-mail	telefoonnummer	datum
Freddy.Evens@iv.vlaanderen.be fvthillo@serv.be	02 553 01 81 02 209 01 25	20 september 2013

Betreft: Briefadvies over de Ontwerpen van decreet tot instemming met de akkoorden over het internationaal wegvervoer tussen België en respectievelijk Moldavië (1996), Marokko (1997), Oekraïne (1997), Macedonië (1998), Georgië (2002), Albanië (2006), Kazachstan (2006), Russische Federatie (2007), Kosovo (2010), Montenegro (2010) en Servië (2010).

Mevrouw de minister,

Tijdens haar vergadering van 5 juli 2013 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan de Ontwerpen van decreet tot instemming met de akkoorden over het internationaal wegvervoer tussen België en respectievelijk Moldavië (1996), Marokko (1997), Oekraïne (1997), Macedonië (1998), Georgië (2002), Albanië (2006), Kazachstan (2006), de Russische Federatie (2007), Kosovo (2010), Montenegro (2010) en Servië (2010) (hierna: "de wegvervoerakkoorden"). Zij gelastte u het advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) (hierna: "de Raden") in te winnen. De Raden verzochten u op 17 juli 2013 om uitstel van de adviestermijn gelet op de vakantieperiode, waarmee u op 26 juli 2013 instemde. Na bespreking op de vergadering van de SARiV op 6 september 2013 en van de MORA op 20 september 2013 keurden de Raden dit advies goed.

De hogergenoemde Ontwerpen van decreet betreffen de instemming met 11 wegvervoerakkoorden. De Raden vinden het een goede zaak dat de behandeling hiervan wordt gebundeld om vele afzonderlijke instemmingsprocedures te vermijden. Zij begrijpen echter niet waarom het voor sommige van deze wegvervoerakkoorden meer dan 15 jaar heeft geduurd vooraleer het proces van instemming werd opgestart, in het bijzonder omdat het hoofdzakelijk opvolgingsverdragen betreft van de oude akkoorden met de Joegoslavische Republiek en de Unie van Socialistische Sovjet Republieken (USSR). De akkoorden zijn gesloten met de nieuwe onafhankelijke staten die voortspruiten uit de desintegratie van de federaties of ze vervangen een ouder bilateraal akkoord.[1] Enkel de akkoorden met Moldavië uit 1996 en Albanië uit 2006 zijn volledig nieuw, maar ook daarvoor geldt reeds een ruime achterstand voor de goedkeuring.

Volgens de nota aan de Vlaamse Regering behoorden tot dit pakket tevens wegvervoerakkoorden met Slovakije, Bulgarije en Kroatië. Maar door de toetreding van deze landen tot de Europese Unie wordt de instemming met deze akkoorden zonder voorwerp omdat binnen de Europese Unie gemeenschappelijke regels gelden voor de toegang tot de markt voor het internationaal goederenvervoer over de weg en voor de toegang tot de internationale markt voor touringcar- en

[1] Dit is o.m. het geval voor het akkoord met Marokko dat een BLEU-akkoord (Belgisch-Luxemburgse Economische Unie) van 12 mei 1981 vervangt.

autobusdiensten.[2] De instemming met de wegvervoerakkoorden vormt voor Vlaanderen geen belangrijke nieuwigheid. Ze hernemen grotendeels de bepalingen van de oude akkoorden. Daarnaast wordt het algemeen regelgevend kader momenteel tevens bepaald door de inhoud van de hogergenoemde Europese verordeningen waardoor Vlaanderen is gevat.

De inhoud van de verschillende akkoorden is nagenoeg volledig analoog. Na het omschrijven van een aantal begrippen of definities regelen ze:

- de toegang tot de markt voor geregistreerde vervoerders;
- de massa en afmetingen van voertuigen;
- de overtredingen en naleving van de interne regelgeving;
- de fiscaliteit;
- de installatie van een gemengde commissie voor overleg en de tenuitvoerlegging;
- de verlening van machtigingen;
- de vergunningsvoorwaarden;
- de inwerkingtreding en geldigheidsduur van de overeenkomst.

De Raden merken op dat de wegvervoerakkoorden met Kosovo, Macedonië, Moldavië, Montenegro, Oekraïne, Servië, Georgië en Albanië (meestal in artikel 1, lid 2) een specifieke verwijzing bevatten naar het regelgevend kader van de Europese Unie of naar andere internationale overeenkomsten. In het wegvervoerakkoord met Rusland en Kazachstan wordt enkel verwezen naar internationale akkoorden, wat een verwijzing naar de Europese regels stilzwijgend vat. In het wegvervoerakkoord met Marokko ontbreekt echter dergelijke verwijzing. De Raden stellen zich daarbij de vraag of de formulering van dit akkoord daardoor wel in overeenstemming is met de huidige Europese regelgeving na de goedkeuring van het Verdrag van Lissabon en nadat de Europese Unie zelf reeds regelgevend is opgetreden op dit terrein. In de zaken over de investeringsakkoorden heeft het Hof van Justitie er al op gewezen dat de lidstaten verplicht zijn om hun vroegere akkoorden met het recht van de EU in overeenstemming te brengen.[3]

De Raden merken op dat artikel 22 van het wegvervoerakkoord met Marokko voorziet in een Protocol waarin de toepassingsmodaliteiten van het akkoord worden geregeld. De gemengde commissie, waarvan de oprichting voorzien is in artikel 21, is bevoegd om het Protocol te wijzigen. Het Vlaamse instemmingsdecreet maakt geen melding van dit Protocol en de Memorie van Toelichting zegt evenmin iets over de parlementaire controle op de wijzigingen die via deze weg worden aangebracht. Het Waals instemmingsdecreet vermeldt daarentegen uitdrukkelijk dat de wijzigingen die worden aangebracht via dit Protocol ook volledige uitwerking zullen hebben. Dit werd op verzoek van de Raad van State aangevuld om vast te leggen dat het Parlement instemt met een voorafgaande, voorwaardelijke instemming, maar waarbij de Raad van State suggereert dat de bevoegde parlementen toch worden geïnformeerd over de eventuele wijzigingen en deze ook worden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.[4] De Raden stellen voor dat ook het Vlaams instemmingsdecreet in deze zin wordt aangepast.

De Raden stellen vast dat de federale overheid weinig zorgvuldig is omgesprongen met de bevoegdheid tot het sluiten van deze wegvervoerakkoorden. De Vlaamse Regering heeft terecht in

[2] Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg, *Pb. EU L300/72*, 14 november 2009; Verordening (EG) Nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006, *Pb. EU L300/88*, 14 november 2009.

[3] HvJ EG, *Zaak C-118/07*, arrest van 19 november 2009.

[4] Projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume du Maroc concernant les transports internationaux de voyageurs et de marchandises et au Protocole établi en vertu de l'article 22 dudit Accord, signés à Rabat le 14 juillet 1997, *Parl. St.* Parlement Wallon 2012-2013, 709-1, 2.

2010 en 2011 aangegeven - bij het afleveren van adviezen over deze akkoorden aan de federale staatssecretaris voor Mobiliteit - dat deze akkoorden ook slaan op bevoegdheden van de deelstaten en daarom een Vlaamse instemmingsprocedure vereisen. De SARiV heeft al herhaalde malen[5] vastgesteld dat de federale overheid vaak niet zorgvuldig omspringt met de bevoegdheden bij het sluiten van verdragen. Dit leidt ertoe dat Vlaanderen en de andere deelstaten voor voldongen feiten worden gesteld. Ze werden namelijk niet betrokken bij de onderhandelingen. De instemmingsprocedure van de deelstaten kan vaak pas na een negatief advies van de Raad van State opgestart worden en dit leidt tot nodeloze vertraging, omdat de procedures slechts successief in plaats van parallel kunnen verlopen. Bovendien geldt dat verdragen niet meer kunnen worden aangepast zonder daarvoor een omslachtige procedure te moeten volgen, gelet op het feit dat de verdragen meestal reeds werden ondertekend. Gezien het sociaaleconomisch belang van de vervoerssector in Vlaanderen vragen de Raden bovendien dat de representatieve sector-organisaties van het goederen- en het personenvervoer van bij de aanvang van de onderhandelingen betrokken en geïnformeerd worden.

Een ander negatief gevolg van deze praktijk is dat in deze wegvervoerakkoorden enkel melding wordt gemaakt van de federale overheidsdiensten als bevoegde instanties, terwijl voor diverse aspecten ook de deelstaatoverheden dienen op te treden. De Raden hebben nergens in het dossier teruggevonden op welke wijze de partnerlanden zullen worden geïnformeerd over de intern-Belgische bevoegdheidsverdeling en de rol die de gewestelijke diensten in ons land vervullen als bevoegde overheidsdienst. In sommige wegvervoerakkoorden is uitdrukkelijk voorzien dat langs diplomatieke weg aan de partner wordt meegedeeld indien er een naamswijziging of andere verandering optreedt inzake de overheidsdienst die zal instaan voor de tenuitvoerlegging van de wegvervoerakkoorden. De Raden stellen voor dat de Vlaamse Regering de Federale overheid de opdracht geeft om - bij de mededeling langs diplomatieke weg over de ratificatie van deze wegvervoerakkoorden - een verduidelijking op te nemen over de bevoegdheidsverdeling. De Vlaamse Regering kan daartoe de federale minister van Buitenlandse Zaken verzoeken om in zijn verbale nota bij de ratificatie eveneens de gegevens van de gewestelijke diensten die zullen instaan voor de opvolging van de tenuitvoerlegging van deze verdragen te vermelden naast die van de federale overheid. De Raden zijn van mening dat daar nog meer nood aan is naar aanleiding van toekomstige wijzigingen in de bevoegdheden als gevolg van de zesde staatshervorming.

De Raden onderschrijven tevens het standpunt van de Vlaamse Regering dat de deelstaten moeten worden betrokken bij de werkzaamheden van de gemengde commissies (meestal ingesteld door artikel 8 van de wegvervoerakkoorden) die zullen instaan voor de tenuitvoerlegging van deze akkoorden. Dit geldt in het bijzonder als dergelijke commissie gemachtigd wordt om de uitvoeringsregels autonoom aan te passen, zoals voorzien in het wegvervoerakkoord met Marokko. De Raden vragen om er effectief op toe te zien dat de deelstaten worden betrokken bij de gemengde commissies.

Op het vlak van de operatoren inzake goederen- en personenvervoer stellen de Raden duidelijk vast dat de uitbatingskosten in ons land fundamenteel verschillen van deze in de andere verdragsluitende partijen, waarvan de meesten buiten de Europese Unie gelegen zijn. Met name de loonkosten, die een belangrijk aandeel van de totale kost bedragen, liggen daar beduidend lager dan in België. Voor de sector van het goederenvervoer zijn onderhavige akkoorden bovendien de basis voor het toekennen van contingenten ritvergunningen voor vervoer van en naar de verdragsluitende landen.

[5] De SARiV deed dezelfde vaststelling in diverse adviezen. Zie o.m. SARiV, *IAO-verdrag nr. 189 inzake waardig werk voor het huispersoneel,* Advies 2013/17, 10 juli 2013, 4; SARiV en SARWGG, *Briefadvies over de Akkoorden tussen België en Frankrijk en Nederland voor de ontwikkeling van samenwerking en wederzijdse administratieve bijstand op het gebied van de sociale zekerheid,* Advies 2012/29, 31 oktober 2012, 2; SARiV, *Advies over de ontwerpen van instemmingsdecreet met de wijzigingen van de dubbelbelastingverdragen tussen België en respectievelijk Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en het Verenigd Koninkrijk,* Advies 2012/4, 7.

Jarenlange praktijkervaring met deze en andere landen heeft aangetoond dat het aandeel van de Belgische operatoren op dit bilateraal verkeer stelselmatig onder druk staat. Het vastleggen en veranderen van de ritcontingenten, taak van de gemengde commissies, is dan ook een belangrijk onderdeel van deze akkoorden. De Raden pleiten voor het systematisch betrekken van de sectororganisaties bij deze commissies, om misbruiken te vermijden. Zodoende kunnen de positie van de Belgische operatoren van het wegvervoer en de tewerkstelling maximaal beschermd worden. Met het oog op de maximale verankering van transport en logistiek in Vlaanderen, dient de Vlaamse overheid mee te waken over de evolutie van deze contingenten. Ook hiervoor is de betrokkenheid van het gewest in de gemengde commissies noodzakelijk.

De Raden wensen ten slotte nog twee kleine opmerkingen te formuleren met betrekking tot de memories van toelichting. Zij suggereren om in de memorie van toelichting bij het wegvervoerakkoord met Kosovo ook melding te maken van het Memorandum van Overeenstemming dat Vlaanderen in 2004 sloot met Kosovo over samenwerking inzake openbare werken en mobiliteit.[6] In de memorie van toelichting betreffende het wegvervoerakkoord met Montenegro is in de toelichting over artikel 10 sprake van Servië in plaats van Montenegro.

Gelet op de Vlaamse bevoegdheden inzake mobiliteit en fiscaliteit en vaststellende dat de instemming met deze diverse wegvervoerakkoorden geen bijzondere impact heeft voor Vlaanderen, gaan de Raden akkoord met de Ontwerpen van decreet tot instemming met de akkoorden over het internationaal wegvervoer tussen België en respectievelijk Moldavië (1996), Marokko (1997), Oekraïne (1997), Macedonië (1998), Georgië (2002), Albanië (2006), Kazachstan (2006), Russische Federatie (2007), Kosovo (2010), Montenegro (2010) en Servië (2010). Zij verzoeken de Vlaamse Regering om aan te dringen bij de Federale overheid op meer respect voor de intern-Belgische bevoegdheidsverdeling, erop toe te zien dat de deelstaten actief worden betrokken bij de werkzaamheden van de gemengde commissies en dat de partnerlanden worden geïnformeerd over de Vlaamse overheidsdiensten die voor de tenuitvoerlegging van deze wegvervoerakkoorden als bevoegde overheid zullen optreden.

Hoogachtend,

Namens de Mobiliteitsraad,

(getekend) *(getekend)*

Daan Schalck
Voorzitter MORA

Frank Van Thillo
Secretaris MORA

Namens de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen,

(getekend) *(getekend)*

Prof. Dr. Jan Wouters
Voorzitter SARiV

Freddy Evens
Secretaris SARiV

[6] Memorandum of understanding between the United Nations interim administration mission in Kosovo (EU Pillar IV) and the minister of Mobility, Public Works and Energy of the Region of Flanders, ondertekend in Brussel en Pristina in januari 2004. [http://nadia-burger.vlaanderen.be/nadia/beheerdossier/get.do?identificatienummer=597&tab=1]

VOORONTWERP VAN DECREET
d.d. 22 november 2013

Vlaamse Regering

Voorontwerp van decreet houdende instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend in Kiev op 28 juli 1997

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend in Kiev op 28 juli 1997, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk,
Ruimtelijke Ordening en Sport,

Philippe MUYTERS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 54.626/VR
van 14 januari 2014

over

een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend in Kiev op 28 juli 1997’

Op 28 november 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot vijfenveertig dagen,(*) een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet 'houdende instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend in Kiev op 28 juli 1997'.

Het voorontwerp is door de verenigde kamers onderzocht op 7 januari 2014. De verenigde kamers waren samengesteld uit Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, voorzitter, Jo BAERT, kamervoorzitter, Jacques JAUMOTTE, Jeroen VAN NIEUWENHOVE, Bernard BLERO en Kaat LEUS, staatsraden, Lieven DENYS, Christian BEHRENDT, Jacques ENGLEBERT en Johan PUT, assessoren, en Colette GIGOT en Greet VERBERCKMOES, griffiers.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur, en Dries VAN EECKHOUTTE, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 14 januari 2014.

*

(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85*bis*.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond[1], alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN DECREET

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt tot het verlenen van instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend te Kiev op 28 juli 1997 (hierna: "Akkoord").

3.1. De gemachtigde werd om nadere toelichting gevraagd of België nog wel bevoegd is om de betrokken bilaterale akkoorden (in de thans voorliggende versie) te ratificeren. Immers, inmiddels zijn de verordeningen (EG) nr. 1072/2009[2] en nr. 1073/2009[3] van toepassing en dient er voorts rekening te worden gehouden met het gegeven dat, enerzijds, het toepassingsgebied van de akkoorden ruimer is (en bijvoorbeeld doorvoer omvat) dan de ruimte die gelaten wordt voor het sluiten van bilaterale overeenkomsten door de lidstaten overeenkomstig artikel 1, derde lid, van verordening (EG) nr. 1073/2009 en artikel 1, derde lid, van verordening (EG) nr. 1072/2009, en dat, anderzijds, het toepassingsgebied van deze uitzonderingsregelingen waarin laatstvermelde verordeningsbepalingen voorzien, beperkt lijken te zijn tot bilaterale akkoorden gesloten vóór de datum van inwerkingtreding van die verordeningen. Het antwoord van de gemachtigde luidde als volgt:

> "Zoals aangegeven in de memorie van toelichting, heeft de federale overheid deze verdragen ondertekend met miskenning van de procedures voorzien in het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen, en dus zonder betrokkenheid van de Vlaamse Regering bij de onderhandelingen. Deze verdragen worden nu, overeenkomstig artikel 16 van de

[1] Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

[2] Het betreft verordening (EG) nr. 1072/2009 van 21 oktober 2009 van het Europees Parlement en de Raad 'tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg''. Artikel 19, eerste en tweede lid, ervan bepaalt wat volgt:

"Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Zij is van toepassing met ingang van 4 december 2011, uitgezonderd de artikelen 8 en 9, die van toepassing zijn met ingang van14 mei 2010."

[3] Het betreft verordening (EG) nr. 1073/2009 van 21 oktober 2009 van het Europees Parlement en de Raad 'tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006'. Artikel 31, eerste en tweede lid, ervan bepaalt wat volgt:

"Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Zij is van toepassing met ingang van 4 december 2011, met uitzondering van artikel 29, dat van toepassing is met ingang van 4 juni 2010."

bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, alsnog aan het Vlaams Parlement voorgelegd zodat zij, in een aantal gevallen geruime tijd na de ondertekening, volkomen gevolg moeten hebben. De opportuniteit en legaliteit van de oorspronkelijke ondertekening kan dus uitsluitend aan de federale overheid worden toegeschreven.

Toch is de Vlaamse overheid van mening dat deze akkoorden conform het Europees recht zijn: er is o.i. een interpretatie mogelijk die conform is met het Europese recht. Voor de vergelijkbare problematiek van het sluiten van bilaterale investeringsakkoorden door individuele lidstaten acht de Europese Unie niet de bekrachtiging maar de ondertekening op de datum dat de Europese Unie bevoegd werd om het akkoord in kwestie te sluiten als doorslaggevend (zie art. 2 Verord. 1219/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 tot vaststelling van overgangsregelingen voor bilaterale investeringsbeschermingsovereenkomsten tussen lidstaten en derde landen). Verordeningen 1072/2009 en 1073/2009 zijn van toepassing sinds 4 december 2011 (art. 19 Verord. 1072/2009 en art. 31 Verord. 1073/2009), zodat zij ook in die zin zouden kunnen worden geïnterpreteerd dat de lidstaten tot dat ogenblik nog akkoorden konden sluiten.

Daaraan moet worden toegevoegd dat Verordening 1072/2009 tot vaststelling van de gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor het internationaal goederenvervoer over de weg tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort.

Wat Verordening 1073/2009 betreft, is in artikel 1, derde lid de tekst van artikel 1, derde lid van Verordening nr. 684/92 grotendeels hernomen.

Artikel 1, tweede lid van Verordening 1073/2009 stelt inderdaad dat de Verordening van toepassing is op het traject over het grondgebied van iedere lidstaat van doorvoer in geval van vervoer vanuit een lidstaat naar een derde land en omgekeerd. Deze regel gold niet op basis van artikel - 1, tweede lid van Verordening nr. 684/92."

Het is echter twijfelachtig of de overgangsregeling voorzien in de artikelen 2 en 3 van verordening (EU) nr. 1219/2012[4] zonder meer naar analogie kan worden getransponeerd op de thans voorliggende situatie, ermee rekening houdende dat, enerzijds, de uitzonderingen op de bevoegdheid van de Europese Unie restrictief dienen te worden geïnterpreteerd en, anderzijds, reeds geruime tijd is verstreken sedert de ondertekening van het Akkoord.[5] Rekening houdende

[4] Het betreft verordening (EU) nr. 1219/2012 van 12 december 2012 van het Europees Parlement en de Raad 'tot vaststelling van overgangsregelingen voor bilaterale investeringsbeschermingsovereenkomsten tussen lidstaten en derde landen'. Artikel 2 van deze verordening bepaalt wat volgt: "Uiterlijk op 8 februari 2013 of binnen dertig dagen na de inwerkingtreding van deze verordening of de datum van toetreding tot de Unie, stellen de lidstaten de Commissie in kennis van alle bilaterale investeringsbeschermingsovereenkomsten met derde landen die zij vóór 1 december 2009 of vóór de datum van toetreding, indien dit later is, hebben ondertekend en die zij krachtens dit hoofdstuk van kracht wensen te laten blijven of in werking wensen te laten treden. De kennisgeving gaat vergezeld van een kopie van die bilaterale investeringsbeschermingsovereenkomsten. De lidstaten stellen de Commissie eveneens in kennis van alle toekomstige wijzigingen in de status van die overeenkomsten." Artikel 3 ervan bepaalt: "Zonder afbreuk te doen aan andere verplichtingen van de lidstaten uit hoofde van het Unierecht, mogen bilaterale investeringsbeschermingsovereenkomsten die ingevolge artikel 2 van deze verordening zijn aangemeld, overeenkomstig het VWEU en deze verordening van kracht blijven of in werking treden totdat een bilaterale investeringsbeschermingsovereenkomst tussen de Unie en hetzelfde derde land in werking treedt."

[5] De vraag rijst of België niet veeleer, naar analogie van artikel 351, tweede lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), alle passende middelen had moeten gebruiken om de vastgestelde onverenigbaarheid op te heffen, zoals door het aanknopen van onderhandelingen om de akkoorden te amenderen of, zo nodig, door de interne goedkeuringsprocedure stop te zetten (zie bv. HvJ 19 november 2009, C-118/07, *Commissie t. Finland*; HvJ 3 maart 2009, C-249/06, *Commissie t. Zweden*; K. LENAERTS en E. DE SMIJTER, "The European Union as an Actor under International Law", *Y.E.L.* 1999-2000, (95), 114-115). Het Akkoord werd

met de verplichting tot loyale samenwerking,[6] zoals die volgt uit artikel 4, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie, zal de adviesaanvrager in elk geval contact dienen op te nemen met de instellingen van de Europese Unie om samen te onderzoeken of en, zo ja, onder welke voorwaarden de thans voorliggende goedkeuringsprocedure van het Akkoord nog doorgang kan vinden.

3.2. Om nadere toelichting gevraagd of België wel nog bevoegd is om regelingen inzake het ongeregeld vervoer op te nemen in de bilaterale akkoorden met de staten die partij zijn bij de Overeenkomst 'betreffende het ongeregeld internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen (Interbus-overeenkomst)'[7], met name Albanië, Macedonië, Moldavië, Montenegro en Oekraïne , antwoordde de gemachtigde:

> "Ook ongeregeld vervoer personenvervoer over de weg is een federale bevoegdheid.
>
> Volgens ons is er geen probleem aangezien de akkoorden een achterstellingsclausule bevatten waardoor de interbusovereenkomst voorrang heeft op de bepalingen van het akkoord: ". De Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarden de rechten en verplichtingen voortspruitend uit de akkoorden gesloten tussen de Europese Unie en (…) en uit andere internationale akkoorden die door beide Partijen ondertekend werden."
>
> - Art. 1.2 Akkoord met Macedonië
> - Art. 1.2 Akkoord met Moldavië
> - Art. 1.2 Akkoord met Montenegro
> - Art. 1.2 Akkoord met Oekraïne
> - Art. 1.2 Akkoord met Albanië".

Hierbij dient evenwel te worden opgemerkt dat het de Lidstaten niet langer toekomt internationale overeenkomsten te sluiten ten aanzien van onderwerpen die al gemeenschappelijk zijn geregeld, zelfs wanneer in de tekst van de overeenkomsten de gemeenschappelijke regels letterlijk zouden worden overgenomen of daarnaar zou worden verwezen.[8]

Opnieuw dient dan ook te worden vastgesteld dat omwille van dit knelpunt en rekening houdend met de verplichting tot loyale samenwerking,[9] zoals die volgt uit artikel 4, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie, de adviesaanvrager in elk geval contact dient op te nemen met de instellingen van de Europese Unie teneinde na te gaan of en, zo ja, onder welke voorwaarden de thans voorliggende goedkeuringsprocedure van het Akkoord nog doorgang kan vinden.

---

overigens ondertekend (op 18 juni 2010) nadat de beide verordeningen werden aangenomen (op 21 oktober 2009) en nadat deze in werking zijn getreden (op 4 december 2009, zijnde op de twintigste dag volgend op hun bekendmaking op 14 november 2009 in het Publicatieblad van de Europese Unie).

[6] K. LENAERTS en P. VAN NUFFEL, *European Union* Law, Londen, Sweet & Maxwell, 2011, 1045-1046.

[7] *Pb* 26 november 2002, nr. L 321, 3-43.

[8] Zie artikel 3, lid 2, en artikel 2, lid 1, VWEU; HvJ 7 februari 2006, advies 1/03, *Jur.* 2006, I-1150.

[9] K. LENAERTS en P. VAN NUFFEL, *l.c.*

4. Overeenkomstig artikel 8, lid 2, van het Akkoord wordt een Gemengde Commissie opgericht, die overeenkomstig artikel 8, lid 1, van het Akkoord alle vraagstukken met betrekking tot de implementatie van het Akkoord zal regelen. Daarnaast bepaalt het Akkoord onder meer dat de Gemengde Commissie:

- in uitvoering van artikel 3 van het Akkoord het model en het aantal vergunningen en machtigingen zal vaststellen, evenals de voorwaarden voor toegang tot de vervoermarkt (artikel 8, lid 5, eerste zin);

- onverminderd de bepalingen van artikel 12, paragraaf 5, van het Akkoord, de categorieën van vervoer kan uitbreiden waarvoor geen vergunning vereist is (artikel 8, lid 5, tweede zin);

- de contingenten, de soorten vergunningen (ritvergunningen en termijnvergunningen) en iedere andere voorwaarde betreffende het gebruik van de vergunningen betreffende het vervoer van goederen, kan bepalen (artikel 12, lid 4).

5. In dat verband dient eraan te worden herinnerd dat het noodzakelijk is om binnen België ook in de nodige procedures te voorzien om de Belgische standpuntbepaling en vertegenwoordiging in de voornoemde Gemengde Commissie te organiseren met respect voor de Belgische bevoegdheidverdelende regels. Het kaderakkoord van 30 juni 1994 'tot samenwerking tussen de Federale Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten over de vertegenwoordiging van het Koninkrijk België bij de Internationale Organisaties waarvan de werkzaamheden betrekking hebben op gemengde bevoegdheden' vindt geen toepassing op de vertegenwoordiging, de standpuntbepaling en het stemgedrag van België binnen de Gemengde Commissie. De betrokken overheden zullen derhalve op dit vlak in een specifieke regeling moeten voorzien.[10]

6. Voorts moet worden vastgesteld dat in het Akkoord machten worden overgedragen aan een supranationale instelling. Er is echter geen reden om aan te nemen dat daarbij de grenzen van artikel 34 van de Grondwet worden overschreden. Een dergelijke overdracht impliceert meteen ook aanvaarding van de bindende kracht van toekomstige besluiten die de Gemengde Commissie binnen de grenzen van het Akkoord zal nemen, zonder dat er nog mee moet worden ingestemd.

7.1. Er moet niettemin worden opgemerkt dat de Gemengde Commissie met toepassing van artikel 8, lid 5, tweede zin, van het Akkoord de categorieën van vervoer kan uitbreiden waarvoor geen machtiging of vergunning vereist is. Op die manier wordt echter aan de Gemengde Commissie de bevoegdheid verleend om het Akkoord zelf te wijzigen (met name artikel 12, lid 5, van het Akkoord), wat noopt tot het maken van de hierna volgende opmerking.

7.2. Zoals de afdeling Wetgeving van de Raad van State in het verleden al heeft opgemerkt, is het voor de wetgever weliswaar mogelijk om met toekomstige wijzigingen van een internationaal verdrag in te stemmen, mits evenwel aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Zo

[10] Zolang ervoor niet in een voldoende juridische basis bij samenwerkingsakkoord is voorzien, dienen de vertegenwoordiging en de standpuntbepaling namens België in de Gemengde Commissie overeenkomstig het bepaalde in artikel 92*bis*, § 4*bis*, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen' het voorwerp uit te maken van een overleg tussen de betrokken regeringen.

heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State in haar advies 44.028/AV van 29 januari 2008 in verband met het Verdrag van Lissabon in het bijzonder het volgende opgemerkt:[11]

> "Bij deze bepalingen wordt aan Europese organen de bevoegdheid opgedragen om een aantal bepalingen te wijzigen zonder goedkeuring van de lidstaten overeenkomstig hun respectieve grondwettelijke bepalingen. België en de deelentiteiten ervan zouden dus gebonden kunnen zijn door een wijziging van het Verdrag zonder dat de bevoegde wetgevende vergaderingen daar uitdrukkelijk mee hebben ingestemd[12]. De omstandigheid dat, desgevallend, de besluiten van de Europese Raad of van de Raad met eenparigheid van stemmen moeten worden genomen, doet niets af aan die vaststelling[13]. Zowel het Hof van Cassatie[14] als de afdeling Wetgeving van de Raad van State[15] aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: het is vereist dat de Wetgevende Kamers en, in voorkomend geval, de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen[16] en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen."

7.3. Artikel 8, lid 5, tweede zin, van het Akkoord lijkt voldoende specifiek opdat aan de eerste voorwaarde zou zijn voldaan. Niettemin moet de tekst van het ontwerp worden aangepast door erin een bepaling op te nemen waarin de decreetgever uitdrukkelijk instemt met de toekomstige wijzigingen die de Gemengde Commissie met toepassing van artikel 8, lid 5, tweede zin, van het Akkoord zal aannemen.

---

[11] Adv.RvS 44.028/AV van 29 januari 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 19 juni 2008 'houdende instemming met het Verdrag van Lissabon 'tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met de Slotakte, gedaan te Lissabon op 13 december 2007', opmerking 28, blz. 355 en 356 (*Parl.St.* Senaat 2007-08, nr. 568/1, 334-371); zie eveneens adv.RvS51.151/VR, op 3 april 2012 gegeven over een voorontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot de wet van 20 juni 2012 'houdende instemming met het Verdrag 'tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme (ESM), ondertekend te Brussel op 2 februari 2012', onder "Algemene opmerkingen", punt 1.2 (*Parl.St.* Senaat 2011-2012, nr. 5-1598/1, 38 tot 42).

[12] *Voetnoot 57 van het geciteerde advies*: Zie de toepasselijke teksten onder bovenvermeld nr. 24 […].

[13] *Voetnoot 58 van het geciteerde advies*: De meeste "overbruggingsclausules" bepalen dat de besluiten met eenparigheid van stemmen worden vastgesteld. Dit is echter niet het geval met de besluiten waarvan sprake is in de artikelen 98, 107, lid 2, c), 129, lid 3, 281, tweede alinea, en 300, lid 5, van het Verdrag 'betreffende de werking van de Europese Unie'.

[14] *Voetnoot 59 van het geciteerde advies*: Cass., 19 maart 1981, *Arr. Cass.*, 1980-1981, 808; *J.T.*, 1982, 565, en noot J. VERHOEVEN; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.

[15] *Voetnoot 60 van het geciteerde advies*: Zie o.m. advies 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 'houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998' (*Parl.St.* Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 'houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij' (*Parl.St.* W.G.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001' (*Parl.St.* Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

[16] *Voetnoot 61 van het geciteerde advies*: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

7.4. Teneinde evenwel het Vlaams Parlement de mogelijkheid te bieden aan de Vlaamse Regering te bekwamer tijd kenbaar te maken dat ze een bepaalde wijziging niet goedkeurt, moet het ontwerp ook nog worden aangevuld met een bepaling waarbij de Regering ertoe wordt verplicht om binnen een vastgestelde termijn aan het Vlaams Parlement de wijzigingen mee te delen waartoe zal worden beslist conform artikel 8, lid 5, tweede zin, van het Akkoord.[17]

8.1. De voorafgaande instemming met de hiervoor *sub* 6 geviseerde wijzigingen van het Akkoord houdt geen afwijking in van de verplichting, zoals die blijkt uit artikel 190 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 55 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen', en uit artikel 8, eerste lid, van de wet van 31 mei 1961 'betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen', om deze wijzigingen in het Belgisch Staatsblad bekend te maken opdat ze uitwerking hebben in het interne recht.

8.2. Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om de vorm te bepalen waarin de wetten en verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze verbindend worden. Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling naar analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.[18]

Dat geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad plaatsvindt, zou enkel geen bezwaar opleveren indien het Akkoord zelf de vorm had bepaald waarin de beslissingen van de Gemengde Commissie moeten worden bekendgemaakt[19] of indien de (bijzondere) wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien, wat hier niet het geval is.[20]

9. Het internationale verdrag waarmee beoogd wordt instemming te betuigen, is luidens het opschrift ervan een "Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Oekraïne over het wegvervoer".

Hoewel het een verplichting is het opschrift van het internationale verdrag letterlijk over te nemen in het opschrift en in artikel 2 van het ontwerp, wordt de gelegenheid

---

[17] Daartoe kan inspiratie worden gevonden in het mechanisme van voorwaardelijke, voorafgaande instemming waarin voorzien wordt in het voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest 'houdende instemming met het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), opgemaakt in Genève op 26 mei 2000, en met de geactualiseerde voorschriften ADN 2011', waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving, zitting houdend in verenigde kamers, op 20 november 2013 advies 54.352/VR heeft gegeven.

[18] Cass. 11 december 1953, *Arr.Verbr.* 1954, 252; Cass. 19 maart 1981, *Arr. Cass*. 1980-81, 808 en *JT* 1982, 565, noot J. VERHOEVEN.

[19] Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, "L'application du droit international par le juge administratif", *APT* 1998, 95).

[20] Wat betreft de tegenwerpbaarheid van bindende beslissingen van internationale organisaties aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, Heinrich. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145.819, n.v. Heli Service Belgium.

opnieuw te baat genomen om te onderstrepen dat verdragen weliswaar gesloten worden door de bevoegde regeringen, maar dat deze dit doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerende macht vormen of waarvoor ze optreden. In het onderhavige geval zijn de verdragsluitende partijen derhalve het Koninkrijk België en de Republiek Oekraïne.

10. Rekening houdende met het gegeven dat de onderhandelings- en ondertekeningsprocedure niet correct is gevolgd, zou België bij de schriftelijke mededeling aan de andere verdragspartij dat de interne wettelijke procedures noodzakelijk voor de inwerkingtreding van het Akkoord werden vervuld, dienen te verklaren dat deze mededeling, net als de ondertekening, gebeurt namens het Koninkrijk België, maar zowel voor de Belgische federale overheid, als voor het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van België.[21]

DE GRIFFIER	DE VOORZITTER
Greet VERBERCKMOES	Pierre LIÉNARDY

[21] Door analogie met de standaardtekst voor verklaring bij ondertekening van gemengde verdragen: "Door de ondertekening van dit verdrag in naam van het Koninkrijk België verbinden zich op internationaal vlak zowel de Belgische federale overheid als het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap en de Duitstalige Gemeenschap van België" (Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid 17 juni 1994).

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Zullen volkomen gevolg hebben:
1° het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Oekraine over het wegvervoer, ondertekend in Kiev op 28 juli 1997;
2° de wijzigingen aan de lijst met categorieën van vervoer waarvoor overeenkomstig artikel 12, tweede lid, van het akkoord geen machtiging of vergunning vereist is, waartoe de Gemengde Commissie, ingesteld bij artikel 8, tweede lid, van het akkoord zou besluiten.

Brussel, 31 januari 2014.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk,
Ruimtelijke Ordening en Sport,

Philippe MUYTERS

BIJLAGE:
Nederlandse tekst van het akkoord

AKKOORD

TUSSEN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE

EN

DE REGERING VAN OEKRAINE

OVER HET WEGVERVOER

AKKOORD
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE
EN
DE REGERING VAN OEKRAINE
OVER HET WEGVERVOER

De Regeringen
van het Koninkrijk België en van Oekraïne,
hierna aangeduid als de "Overeenkomstsluitende Partijen,"

verlangende de handelsrelaties tussen beide landen te bevorderen en bevredigende vervoersmogelijkheden voor personen en goederen te ontwikkelen;

gelet op het liberalisatieproces dat in Europa aan de gang is en dat bijdraagt tot de vrije uitwisseling van goederen en diensten en het vrije verkeer van personen;

overwegend het fundamenteel aspect van de milieubescherming en van de verkeersveiligheid;

zijn overeengekomen wat volgt :

1ste deel : Algemene bepalingen

ARTIKEL 1

Draagwijdte

1) De bepalingen van deze Overeenkomst zijn van toepassing op het wegvervoer van goederen en reizigers voor rekening van derden of voor eigen rekening, tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen, in doorvoer over hun grondgebieden of van en naar derde landen, verricht door vervoerders die op het grondgebied van één der Overeenkomstsluitende Partijen gevestigd zijn.

2) De Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarden de rechten en verplichtingen voortspruitend uit de akkoorden tussen de Europese Unie en Oekraïne en/of uit andere multilaterale akkoorden die door beide Partijen ondertekend werden.

ARTIKEL 2

Omschrijvingen

In deze Overeenkomst betekent :

1) het woord "vervoerder", een natuurlijke of rechtspersoon die overeenkomstig de wetten, reglementen en regels van de Overeenkomstsluitende Partij van vestiging, gemachtigd is reizigers en goederen te vervoeren;

2) het woord "voertuig", een motorvoertuig dat op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij ingeschreven is of een samenstel van voertuigen waarvan ten minste het motorvoertuig op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij ingeschreven is en dat uitsluitend gebruikt en uitgerust is voor het vervoer van goederen of reizigers;

3) het woord "autobus", een voertuig dat bestemd is voor het vervoer van reizigers en dat volgens zijn bouwtype en zijn uitrusting geschikt is om meer dan negen personen, de bestuurder inbegrepen, te vervoeren;

4) het woord "vervoer", de verplaatsing over de weg van een beladen of leeg voertuig, zelfs indien voor een gedeelte van de reis, het voertuig, de aanhangwagen of de oplegger van het spoor of van een waterweg gebruik maakt;

5) het woord "geregeld busvervoer", elk vervoer van reizigers met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers worden opgenomen of afgezet;

6) het woord "pendelvervoer", elk internationaal vervoer van vooraf samengestelde groepen reizigers in functie van de duur van hun verblijf, van een zelfde vertrekpunt naar een zelfde bestemmingspunt, met terugkeer naar hun vertrekpunt na het einde van een voorafbepaalde periode (de in groep reizende personen moeten allen terugkeren met dezelfde groep; de eerste terugreis en de laatste reis naar het bestemmingspunt gebeuren zonder passagiers);

7) het woord "ongeregeld vervoer", elk vervoer dat noch aan de definitie van geregeld vervoer, noch aan die van pendelvervoer beantwoordt;

Het omvat :

a) rondritten, dit wil zeggen vervoer waarbij met hetzelfde voertuig een of meer vooraf samengestelde groepen reizigers worden vervoerd en elke groep naar de plaats van vertrek wordt teruggebracht;

b) vervoer van reizigersgroepen waarbij de reizigers niet tijdens dezelfde reis naar de plaats van vertrek worden teruggebracht, en

c) vervoer dat niet beantwoordt aan de criteria van de bovenvermelde punten, zogenaamd resterend vervoer.

8) Het begrip "bevoegde autoriteiten" duidt aan voor het Koninkrijk België - het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur van het Koninkrijk België, voor Oekraïne -"het Ministerie van Transport van Oekraïne".

ARTIKEL 3

Toegang tot de markt

1) Elke Overeenkomstsluitende Partij machtigt elke op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij gevestigde vervoerder tot het verrichten van goederen- en reizigersvervoer :

a) tussen ieder punt van haar grondgebied en ieder punt buiten dat grondgebied;

b) in doorvoer over haar grondgebied

onderworpen aan vergunning of machtiging, afgegeven door de bevoegde instanties van iedere Overeenkomstsluitende Partij.

2) De op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij ingeschreven voertuigen mogen geen reizigers of goederen vervoeren tussen twee punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Tenzij een vervoerder van een Overeenkomstsluitende Partij een machtiging van de bevoegde overheid van de andere Overeenkomstsluitende Partij gekregen heeft, mag hij geen goederen vervoeren van het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij naar een derde land of vice-versa.

ARTIKEL 4

Massa's en afmetingen

1) De massa's en afmetingen moeten overeenstemmen met de officieel geregistreerde

karakteristieken van het voertuig en mogen de in het land van ontvangst vastgestelde limieten niet overschrijden.

2) Een speciale vergunning is vereist indien de massa en/of de afmetingen van een beladen of leeg voertuig dat een vervoer verricht dat onder de toepassing van deze Overeenkomst valt, de toegelaten maxima op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij overschrijden.

ARTIKEL 5

Naleving van de nationale wetgevingen

De vervoerders van een Overeenkomstsluitende Partij alsook de bemanningen van hun voertuigen moeten, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, de in die Staat in voege zijnde wetten en reglementen eerbiedigen.

ARTIKEL 6

Overtredingen

Bij overtreding van de bepalingen van dit Akkoord door een vervoerder van een Overeenkomstsluitende Partij betekent de Overeenkomstsluitende Partij, op wier grondgebied de overtreding werd begaan, onverminderd haar eigen wettelijke procedures, de overtreding aan de andere Overeenkomstsluitende Partij die de door haar nationale wetgeving vastgestelde maatregelen treft, met inbegrip van de intrekking van de vergunning of machtiging of het verbod vervoer op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te verrichten. De Overeenkomstsluitende Partijen lichten mekaar in over de genomen sancties.

ARTIKEL 7

Fiscale bepalingen

1) De in toepassing van deze Overeenkomst voor het vervoer gebruikte voertuigen, wisselstukken inbegrepen, worden wederkerig vrijgesteld van alle belastingen en lasten geheven op het bezit en de in verkeerstelling van voertuigen.

2) Deze vrijstelling slaat niet op belastingen en lasten op de brandstoffen, op de B.T.W. op de vervoerdiensten, op de tolgelden en op de taksen voor de afgifte van de in artikel 4 bedoelde speciale vergunning.

3) De brandstof in de normale tanks van de voertuigen alsmede de smeermiddelen in de voertuigen, die uitsluitend voor hun werking zijn bedoeld, zijn wederzijds van douanerechten en alle andere belastingen en betalingen vrijgesteld.

ARTIKEL 8

Gemengde Commissie

1) De bevoegde overheden van de Overeenkomstsluitende Partijen regelen alle vraagstukken met betrekking tot de uitvoering en toepassing van dit Akkoord.

2) Te dien einde richten de Overeenkomstsluitende Partijen een Gemengde Commissie op.

3) De Gemengde Commissie komt regelmatig bijeen op verzoek van één van de Overeenkomstsluitende Partijen en is samengesteld uit vertegenwoordigers van de bevoegde overheden van de Overeenkomstsluitende Partijen die vertegenwoordigers van de beroepsorganisaties inzake wegvervoer kunnen uitnodigen.

4) De Gemengde Commissie stelt haar eigen regels en procedures vast en vergadert beurtelings op het grondgebied van één van de Overeenkomstsluitende Partijen. De vergadering wordt afgesloten door het opstellen van notulen.

5) In uitvoering van artikel 3 stelt de Gemengde Commissie het model en het aantal vergunningen of machtigingen vast alsook de toegangsvoorwaarden tot de markt. Onverminderd de bepalingen van artikel 12, paragraaf 2, mag de Gemengde Commissie de categorieën van vervoer waarvoor geen machtiging of vergunning vereist is uitbreiden.

6) De Gemengde Commissie zal bijzonder aandacht schenken aan de volgende aspecten :

- de harmonieuze ontwikkeling van het transport tussen de Overeenkomstsluitende Partijen rekening houdend, onder andere, met de betrokken milieuaspecten;
- de coördinatie van het beleid inzake wegvervoer, van de vervoerswetgevingen en hun toepassing door de Overeenkomstsluitende Partijen op nationaal en internationaal vlak;
- het streven naar mogelijke oplossingen voor de respectieve nationale overheden ingeval problemen zouden rijzen, met name in materies inzake fiscaliteit, sociale wetgeving, douane en milieu met inbegrip van aangelegenheden van openbare orde;
- de uitwisseling van nuttige informatie;
- de wijze van vaststelling van afmetingen en gewichten;
- de aanmoediging van de samenwerking tussen de vervoerbedrijven en de instellingen;
- de bevordering van het gecombineerd vervoer, met inbegrip van de vraagstukken in verband met de toegang tot de markt.

2de deel : Vervoer van reizigers

ARTIKEL 9

Geregeld vervoer

1. Een vervoerder van een Overeenkomstsluitende Partij moet over een machtiging beschikken, afgeleverd door de bevoegde overheden van de andere Overeenkomstsluitende Partij om geregeld vervoer te verzekeren naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of in doorvoer over dat grondgebied.

2. De machtigingen voor geregeld vervoer dienen aangevraagd te worden bij de bevoegde overheden van de Staat waarin de vervoerder is gevestigd.

   De aanvragen moeten voorgelegd worden aan de andere Overeenkomstsluitende Partij en vermelden ten minste :

   - de naam van de vervoerder (firma);
   - de reisweg
   - de dienstregeling
   - het tarief
   - de stopplaatsen waar de passagiers opgenomen en afgezet zullen worden, alsook
   - het begin en de duur van de periode van geregeld vervoer.

3. De beslissing tot toekenning van de machtiging wordt gezamenlijk genomen door de overheden van de Overeenkomstsluitende Partijen; de machtigingen worden afgeleverd door de bevoegde overheid van beide Overeenkomstsluitende Partijen, elk voor haar eigen grondgebied.

4. De aanvraag tot machtiging kan worden afgewezen o.a. indien :

   - de aanvrager niet in staat is het vervoer waarvoor hij een aanvraag heeft ingediend, te verrichten met het materieel waarover hij rechtstreeks beschikt;

   - de aanvrager in het verleden niet heeft voldaan aan de nationale of internationale regels inzake het wegvervoer, meer bepaald aan de voorwaarden en vereisten betreffende machtigingen voor internationaal personenvervoer over de weg of ernstige inbreuken heeft gepleegd op de reglementering inzake de verkeersveiligheid, onder meer ten aanzien van de normen voor de voertuigen en de rij- en rusttijden van de bestuurders;

   - in het geval van een aanvraag voor verlenging van de machtiging de voorwaarden voor de machtiging niet zijn vervuld.

5. De beslissing tot afgifte van de machtiging moet door de bevoegde overheden genomen worden binnen drie maanden na de datum van ontvangst van de volledige aanvraag.

6. Een machtiging wordt afgeleverd voor een duur van maximaal 3 jaar; ze kan verlengd worden op aanvraag.

7. De machtiging of een voor echt verklaarde kopie moet zich steeds aan boord van het voertuig bevinden.

ARTIKEL 10

Pendelvervoer

1. Geen enkele machtiging is vereist voor pendelvervoer met logies verricht door Belgische of Oekraïense vervoerders wanneer het vertrekpunt respectievelijk in België of in Oekraïne gesitueerd is.

2. Pendelvervoer zonder logies wordt behandeld als geregeld vervoer.

3. Voor het in § 1 van dit artikel bedoeld pendelvervoer moet een behoorlijk ingevuld reisblad voor de passagiers gebruikt worden.

ARTIKEL 11

Ongeregeld vervoer

Geen enkele machtiging is vereist voor ongeregeld vervoer. Een behoorlijk ingevuld reisblad voor de passagiers moet zich aan boord van het voertuig bevinden.

3de deel : Vervoer van goederen

ARTIKEL 12

1. De vergunningen voor het vervoer van goederen worden afgeleverd in het kader van een contingent vergunningen dat jaarlijks door de bevoegde overheden van de Overeenkomstsluitende Partijen vastgesteld wordt. Elke vergunning is geldig voor 1 (één) reis (heen en terug) en voor een duur van 13 maanden die ingaat op 1 januari van elk kalenderjaar. De vergunning moet zich aan boord van het voertuig bevinden.

2. Geen enkele vergunning is vereist voor de volgende transporten of de lege verplaatsingen die daarmee gepaard gaan:

   a) het vervoer van persoonlijke bezittingen in het kader van een verhuizing;

   b) het vervoer van kunstvoorwerpen en kunstwerken bestemd voor tentoonstellingen of jaarbeurzen of van uitrustingen met een niet commercieel karakter op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

   c) het vervoer van voorwerpen en materieel uitsluitend bestemd voor reclame, voorlichting en opvoeding;

   d) vervoer van materieel, rekwisieten en dieren van of naar theatervoorstellingen, muziekuitvoeringen, filmvoorstellingen, sportmanifestaties, circusvoorstellingen, kermissen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

   e) het vervoer van beroepsmaterieel ten behoeve van radio-, film- en televisieopnamen;

f) het begrafenisvervoer;

g) het postvervoer in het kader van een openbare dienst;

h) het vervoer van onklare of beschadigde voertuigen;

i) het vervoer van bijen en pootvis;

j) goederenvervoer met motorvoertuigen waarvan het toegelaten totaal gewicht, met inbegrip van dat van de aanhangwagens niet meer dan 6 ton bedraagt of waarvan het toegelaten nuttig laadvermogen met inbegrip van dat van de aanhangwagens niet meer dan 3,5 ton bedraagt;

k) het voertuig van artikelen die nodig zijn voor medische zorgen bij eerstehulpverlening, met name in geval van natuurrampen en humanitaire hulp.

3. Elke vergunning moet vóór elke reis volledig ingevuld worden. De vergunning moet afgestempeld worden door de douane op het ogenblik dat het voertuig het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij binnenrijdt. In geval het voertuig de grens overschrijdt op een plaats waar geen bewaakte douanepost is, moet de bestuurder de datum, het uur en de plaats van overschrijding van de grens met inkt inschrijven op de plaats die voor de stempel van de douane voorzien is.

4. De in artikel 4 § 2 bedoelde aanvraag voor een speciale vergunning voor voertuigen die goederen vervoeren waarvan de massa en de afmetingen de op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij van onthaal vastgestelde limieten overschrijden, moet melding maken van :

1) de naam en het adres van de vervoerondernememing;

2) het merk, het type en het inschrijvingsnummer van het voertuig;

3) het aantal assen en de afstand tussen de assen;

4) het gewicht en de afmetingen van het voertuig;

5) het laadvermogen;

6) de massa en de afmetingen van de te vervoeren goederen;

7) indien nodig, een schets van het beladen voertuig;

8) de belasting op elke as;

9) het adres van de laad- en losplaats;

10) de voorziene plaats van grensoverschrijding alsook de datum en de reisweg.

4de deel : Slotbepalingen

ARTIKEL 13

Inwerkingtreding en geldigheidsduur

1) Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen stelt de andere ervan in kennis langs diplomatieke weg dat de voorwaarden en de interne wettelijke formaliteiten vervuld zijn voor de inwerkingtreding op hun grondgebied van dit Akkoord.

Het Akkoord treedt in werking de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum van de laatste kennisgeving.

2) Het Akkoord is geldig voor één jaar vanaf de datum van zijn inwerkingtreding. Het Akkoord wordt nadien stilzwijgend verlengd van jaar tot jaar tenzij schriftelijke opzegging tenminste zes maanden vóór het einde van de vervaltijd door één van de Overeenkomstsluitende Partijen.

GEDAAN in twee exemplaren te Kiev op 28 juli 1997 in het Nederlands, het Frans en het Oekraïens, alle teksten zijnde gelijkelijk rechtsgeldig.

VOOR DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE :

VOOR DE REGERING VAN OEKRAINE :