

NIEDERSCHRIFT

über die Sitzung der deutsch – lettischen gemeinsamen Kommission zum grenzüberschreitenden Straßenpersonen- und –güterverkehr vom 15.07.2014 bis 17.07.2014 in Riga

Vom 15. bis 17. Juli 2014 fand in Riga die Sitzung der deutsch - lettischen gemeinsamen Kommission zu Fragen des internationalen Straßenpersonen – und - güterverkehrs statt.

Zum Beginn der Gespräche einigten sich die Teilnehmer auf folgende Tagesordnung:

1. Informationsaustausch über das Handelsvolumen und die Entwicklung des deutsch – lettischen Straßengüterverkehrs;
2. Straßengüterverkehr, einschl. Liberalisierungsmöglichkeiten des Straßengüterverkehrs nach/aus Drittländern;
3. Internationaler Straßenpersonenverkehr, einschl. Meinungsaustausch über die Ausarbeitung von internationalen Regelungen betreffend den regulären Straßenpersonenverkehr nach/aus Drittländern (Varianten von OmniBUS/Interbus-Übereinkommen);
4. Meinungsaustausch über das CEMT Genehmigungssystem im Jahr 2016 und seine Weiterentwicklung;
5. Informationsaustausch über verschiedene Fragen bezüglich Straßenverkehr.

Teilnehmer: siehe Anlage 1.

1. Informationsaustausch über das Handelsvolumen und die Entwicklung des deutsch – lettischen Straßengüterverkehrs

Eingangs tauschten die Delegationen Informationen über das Handelsvolumen und die Entwicklung des Straßengüterverkehrs zwischen beiden Ländern aus.

Die lettische Delegation bemerkte, dass Deutschland für Lettland in Bezug aufs Handelsvolumen das viertgrößte Partnerland ist.

Die lettische Delegation teilte mit, dass 2013 im Vergleich zu 2012 eine kleine Senkung des Handelsvolumens zu verzeichnen war. Bei Betrachtung des Warenwertes (in EUR) sind die Warenimporte aus Deutschland um 0,2% und Warenexporte nach Deutschland um 0,5% gesunken. Der Gesamtwarenumsatz zwischen den beiden Ländern hat 2,3




Mrd EUR erreicht. Nach der Tonnage ist die Warenausfuhr nach Deutschland um 15,3% gesunken, wobei die Wareneinfuhr aus Deutschland um 9,7% gestiegen ist.

Die lettische Seite fügte hinzu, dass – bezogen auf den Warenwert – die Wareneinfuhr aus Deutschland nach Lettland die Warenausfuhr aus Lettland nach Deutschland um das 2-fache überstiegen hat, wobei nach der Tonnage die Warenausfuhr aus Lettland nach Deutschland die Wareneinfuhr aus Deutschland nach Lettland um das 2,7 – fache überstiegen hat. Die erhaltenen Daten zeugen davon, dass für die aus Lettland nach Deutschland ausgeführten Waren ein höherer Materialwert, z. B. Rohstoffe und Vorprodukte, hingegen für die Importe aus Deutschland – ein höherer Verarbeitungswert typisch sind.

Zu den wichtigsten lettischen Exportwaren gehören: Holz und Holzprodukte (23%), Naturprodukte (16%), Metalle und Metallprodukte (13%); zu den Importgütern zählen mechanische Produkte, Elektroanlagen (26%), Transportmittel (22%), Plastik und Plastikprodukte (9%).

Die deutsche Delegation anerkannte, dass diese Angaben grundsätzlich mit den deutschen Zahlen übereinstimmen und überreichte der lettischen Seite die statistischen Informationen. Im Jahr 2013 ist der Umfang an Straßenbenutzungsgebühren (LkW-Maut), welche lettische Kraftverkehrsunternehmen bezahlt haben, um 3% im Vergleich zum Jahr 2011 gestiegen, was auf eine Aufwärtsentwicklung des Straßengüterverkehrs zwischen den beiden Ländern deutet.

Die lettische Seite übergab der deutschen Seite Informationen über die Entwicklung von Straßentransporten in Lettland für die Periode von 2002 – 2013, wobei darauf hingewiesen wurde, dass eine Stabilisierung der Straßengüterverkehrsbranche in Lettland zu erkennen ist. Trotz des kleinen Rückgangs der Anzahl von Kraftverkehrsunternehmen ist die Zahl der in den internationalen Straßengüterverkehr involvierten lettischen LKWs im Jahr 2013 gegenüber dem Vorjahr um 6% gestiegen.

Die deutsche Delegation sah die Notwendigkeit, der Diskussion über typische Kennzahlen des Straßenverkehrs mehr Aufmerksamkeit zu widmen.

Beide Seiten einigten sich darauf, künftig einen Monat vor der Sitzung der gemeinsamen Kommission die Statistiken über den Handelsvolumen

auszutauschen und nur bei wesentlichen Unterschieden bei diesen zurückzukommen.

Beide Delegationen bestätigten, dass der internationale Straßengüterverkehr zwischen beiden Ländern unterstützt und weiterentwickelt wird.

2. Straßengüterverkehr, einschl. Liberalisierungsmöglichkeiten des Straßengüterverkehrs nach/aus Drittländern.

Die Delegationen diskutierten über die mögliche Liberalisierung des Straßengüterverkehrs nach/aus Drittländern in der Zukunft, sowie über Genehmigungsquoten für einen solchen Drittländerverkehr.

Die deutsche Seite teilte der lettischen Seite mit, dass sie von ihr keine eingehende Fragestellung hierzu erhalten hat. Die lettische Seite wird weitere Erläuterungen schriftlich übermitteln, die in Deutschland geprüft werden.

Die Delegationen haben die Information über den Drittländerverkehr und den diesbezüglichen Genehmigungsverbrauch im Jahr 2013 und im ersten Halbjahr 2014 ausgetauscht. Nach der Angabenanalyse stimmten beide Seiten zu, dass die anfängliche Quote von 200 Genehmigungen den Straßengüterverkehr bis zum Ende des Jahres sicherstellen wird.

Die Delegationen haben sich betreffend der Genehmigungsquoten im Drittländerverkehr für 2015 geeinigt: deren Anzahl bleibt gegenüber dem Jahr 2014 unverändert. Die 200 Genehmigungen werden bis zum 15. Dezember 2014 zwischen beiden Ländern ausgetauscht. Die Genehmigungen sind jeweils bis 31. Januar des Folgejahres gültig.

Bezüglich der Frage zum Straßengüterverkehr nach/aus Drittländern bestätigte die deutsche Delegation, dass auch weiterhin die bisherigen Liberalisierungsbestimmungen in Kraft bleiben.

3. Internationaler Straßenpersonenverkehr, einschl. Meinungsaustausch über die Ausarbeitung von internationalen Regelungen betreffend regulären Straßenpersonenverkehr nach/aus Drittländern (Varianten von OmniBUS/Interbus-Übereinkommen)

Die Delegationen tauschten Informationen über die Entwicklung des gewerblichen Straßenpersonenverkehrs zwischen den beiden Ländern aus

und stellten fest, dass sich sowohl der Linienverkehr als auch der Gelegenheitsverkehr erfolgreich entwickelt haben und beim grenzüberschreitenden Omnibusverkehr keine wesentlichen Probleme zu vermerken sind.

Beide Delegationen bestätigten, dass der Gelegenheitsverkehr und Transitverkehr zwischen beiden Ländern den internationalen Rechtsvorschriften entsprechen.

Die lettische Delegation teilte mit, dass der größte Anteil der lettischen Personenbeförderung durch Europa mit der Personenbeförderung nach Deutschland verbunden ist. In der letzten Zeit haben die Personenbeförderungsunternehmen ihre Routen mit einer größeren Anzahl von Haltestellen geplant und mit anderen Verkehrsmitteln abgestimmt. Von der kontinuierlichen Entwicklung der Personenbeförderung zeugen 15 von lettischen Personenbeförderungsunternehmen eingegangene Anträge über Änderungen vorhandener Routen und Eröffnung neuer Routen, die in nächster Zukunft der deutschen Seite zwecks Auswertung zugeschickt werden.

Die lettische Seite betonte, dass auch die an den Interessen der Passagiere orientierte Beförderungslogistik sich geändert hat.

Die lettische Seite äußerte sich darüber, dass der größte Personenbeförderer in Lettland „Norma-A“ GmbH (ECOLINES) ist, der zur Zeit in Zusammenarbeit mit seinen Partnerunternehmen 15 zweiseitige Routen aus Riga mit Haltestellen in verschiedenen deutschen Städten einbaut. Im Wege des Transits durch Deutschland mit Haltestellen werden 3 Routen aus Riga nach Bern, London und Rotterdam geführt. Gleichfalls im Transitweg durch Deutschland ohne Haltestellen zum Einsteigen oder Aussteigen von Passagieren besteht eine Route nach Paris. Die Passagiere aus Lettland können nach und aus Deutschland 7 Routen benutzen, deren Ausgangspunkt in Estland liegt, zum Beispiel die Routen von Tallinn nach Paris, London, München und Berlin.

Die lettische Seite informierte, dass die Auswertung von Genehmigungsanträgen für die Routen des regulären Straßenpersonenverkehrs, sowie auch die Ausstellung von diesen Genehmigungen der Kompetenz der Direktion für Straßentransport unterliegt. Kontakte: Staatliche GmbH „Autotransporta direkcija“, Valnu Strasse 30, LV – 1050, Riga, Telefon: +371 67686493, Fax: +371 67686490, e-Mail: daiga.ancane@atd.lv

Die deutsche Delegation überreichte der lettischen Seite ein Routenverzeichnis des regulären Straßenpersonenverkehrs und fragte nach Genehmigungsfristen und Ausstellung neuer Genehmigungen. Sie betonte auch, dass in Deutschland Änderungen bei der Umsatzsteuer in Kraft getreten sind und informierte über den Kern dieser Änderungen.

In Fragen der Passagierrechte wurde laut EU Verordnung Nr. 181/2011, Paragraph 12, der Rigaer internationale Busbahnhof nominiert. Deutschland hat seinerseits zwei Busbahnhöfe in Hamburg und in Mannheim nominiert. Die Fragen der Passagierrechte unterliegen der Kompetenz des Eisenbahn-Bundesamtes. Die deutsche Seite hat betont, dass es wichtig ist, Kriterien auszuwerten, nach denen in jedem einzelnen Land die Busbahnhöfe entsprechend der vorher genannten Verordnung nominiert werden. Sie überreichte dazu ihre Übersicht die Kriterien und bat auch um eine Stellungnahme zur Beurteilung der „Erheblichkeit“ nach Artikel 2 Absatz 5 dieser Verordnung.

Die Delegationen informierten einander über die EU Verordnung Nr. 361/2014 und den Verlauf der Einführung des EU Straßentransportpakets in ihrem Land. Gleichzeitig waren beide Seiten darüber einig, dass die neuen Verordnungen den Straßenpersonenverkehr positiv beeinflussen und faire Wettbewerbsbedingungen herbeiführen sollten.

Beide Seiten tauschten ihre Meinungen aus und besprachen Probleme, die mit den Möglichkeiten des erweiterten Interbus-Übereinkommen und Abfassung des OmniBUS-Übereinkommen und seiner weiteren Entwicklung verbunden sind. Darüber wird in der Arbeitsgruppe des Landverkehrs am 18. Juli in Brüssel diskutiert. Die lettische Seite betonte, dass es wichtig sei, dass die Gesetze ebenfalls den regulären Straßenpersonenverkehr nach Russland und Weißrußland umfassen. Die deutsche Seite erläuterte, dass in diesem Zusammenhang die Frage nach der Erfüllung der Berufszugangskriterien durch die Vertragsparteien von besonderer Bedeutung sei.

Die lettische Seite informierte, dass angesichts der großen Routenanzahl in die russische Föderation die Frage betreffend die Forderung der Russischen Föderation auf Zustellung von Personendaten, welche den Passagierrechten widerspricht, aktuell wird. In diesem Zusammenhang betonte die deutsche Seite, dass sie diese Forderung der Russischen Föderation aus rechtlichen und praktischen Gründen scharf ablehnt.



4. Meinungsaustausch über das CEMT Genehmigungssystem im Jahr 2016 und seine Weiterentwicklung.

Beide Seiten haben die neueste Entwicklung im Bereich der mehrseitigen CEMT Quotensysteme besprochen und ihre Meinungen diesbezüglich ausgetauscht.

Die lettische Seite hat die wesentliche Bedeutung der mehrseitigen CEMT-Quoten in der Entwicklung des internationalen Straßengüterverkehrs betont. Die Entwicklungspolitik bezüglich dieser Genehmigungsquoten hat einen wesentlichen Beitrag zur Erneuerung des Fahrzeugbestandes und zum Übergang zu umweltfreundlicheren Fahrzeugen geleistet.

Beide Seiten waren über die Ausarbeitung der neuen ITF-Satzung besorgt. Die deutsche Delegation betonte, dass der neue Satzungsentwurf eine Einbindung von Privatkapital vorsieht. ITF ist im Gegensatz zu CEMT keine internationale Organisation. Die Einbindung von Privatkapital wäre nicht möglich, wenn ITF als eine internationale Organisation gebildet würde. Die deutsche Seite unterstützt die Möglichkeit, ITF im jetzigen Format zu erhalten und keine internationale Organisation daraus zu machen.

Die lettische Seite bemerkte, dass sie an einer Aufhebung vorhandener Einschränkungen in der Anwendung der CEMT Genehmigungen, welche in einzelnen Ländern bestehen, interessiert ist.

Die deutsche Delegation informierte, dass die Russische Föderation 16 CEMT Genehmigungen von den Grundquoten als gültig für den Straßengüterverkehr nach Russland erklärt hat. Beide Seiten tauschten ihre Meinungen über die Aktivitäten der Russischen Föderation und deren Standpunkt in Fragen der CEMT Quotenentwicklung aus. Sie bemerkten, dass die russische Position in der Anwendung der CEMT Genehmigungsquoten nicht den bestehenden Grundprinzipien entspricht. Die lettische Seite fügte hinzu, dass diese Erklärung fest mit der Frage betreffend Genehmigungen der Russischen Föderation für den Straßengüterverkehr aus/nach Drittländern verbunden ist, welche sie Lettland schon etliche Jahre verweigert.

Die lettische Seite informierte, dass in nächster Zukunft ein Beschluß über die Stellungnahme und Reaktion zu dieser Frage gefasst wird. Beide Seiten betonten, dass eine konzeptionelle Einigung über die Quoten bis Ende 2015 bereits erreicht wurde. Für die weitere Perspektive – wie auch



bisher - ist die Einigung zwischen den Verkehrsministern der Mitgliedstaaten notwendig. Beide Delegationen einigten sich über die Zusammenarbeit bei der Lösung dieses Problems im ITF.

5. Informationsaustausch über verschiedene Fragen bezüglich Straßenverkehr.

Als Antwort auf die Frage der deutschen Delegation berichtete die lettische Delegation über die Anstellung von Kraftfahrern aus Drittländern aufgrund des großen Mangels an Berufskraftfahrern im Land. Im einzigen Betrieb mit derartigen Praktiken - "DINOTRANS" GmbH - werden 109 Kraftfahrer von den Philippinen beschäftigt, was bereits etwas mehr als 8% aller hier beschäftigten Berufskraftfahrer aus Drittländern beträgt. Etwa die Hälfte bilden Berufskraftfahrer aus Weißrussland.

Ein Teil der Kraftfahrer von den Philippinen besitzen bereits einen lettischen Führerschein mit der Kennziffer 95, die anderen werden für den Erwerb eines solchen Führerscheins geschult, damit bis 14. September die diesbezüglichen EU Vorschriften in dieser Frage erfüllt werden.

Die lettische Delegation ergänzte hierzu, dass ein neues Projekt laut Richtlinie des Europaparlaments vom 15. Juli 2003 und laut Richtlinie der EU Rates 2003/59/EK ausgearbeitet wurde. Es sieht vor, Qualifikationskarten für Berufskraftfahrer aus Drittländern auszustellen. Diese Qualifikationskarten werden zusätzlich zum nationalen Führerschein ausgestellt und ihr Sicherheitsstandard wird laut der vorher erwähnten Richtlinie nicht niedriger als der Sicherheitsstandard des Führerscheins sein.

Die deutsche Seite bedankte sich für die ausführliche Information und betonte, dass die Einhaltung von EU Vorschriften das wichtigste ist.

Die lettische Delegation berichtete, dass laut Richtlinie 2006/38/EG des Europaparlaments vom 17. Mai 2006 und laut Richtlinie der EU Rates, die die Richtlinie 1999/62/EG ergänzen, in Lettland für die Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugzüge, deren Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt und die für Güterbeförderung vorgesehen sind, die Landeshauptstrassenabgabe (Vignette) eingeführt wurde.



Die lettische Seite betonte, dass die Vignette eine elektronische Form hat und mittels Bankkarte im Internet unter <http://lvvignette.eu/> oder gegen Bar an der Tankstelle zu erwerben ist. Der Verkehrsunternehmer kann eine Tages -, Wochen -, Monats - oder Jahresvignette ausgehend von Schadstoffklasse, dem Gewicht und Achsenanzahl des Fahrzeuges/ Fahrzeugzuges erwerben. Detaillierte Information ist unter www.lvivignette.eu verfügbar. Die Gebührenentrichtung wird von der Staatspolizei kontrolliert, die für die Kontrolle eine elektronische Datenbank benutzt. Eine Mitführungspflicht über Nachweisen besteht nicht.

Ob ein Fahrzeug einem bestimmten Ökostandard entspricht, ergibt sich aus der Eintragung in den Fahrzeugpapieren oder aus dem CEMT Zertifikat, das vom Hersteller ausgestellt wird.

Ebenso teilte die lettische Delegation mit, dass der Name und die Kontakte der Ansprechstelle für die Straßenkontrolle in Lettland geändert wurden. In Fragen der Straßenverkehrskontrolle wendet man sich an die Staatspolizei, Hauptabteilung Ordnungspolizei, Abteilung für Verkehrssicherheit, Büro für Verkehrsaufsicht und Koordinierung (Valsts policijas Galvenās Kārtības policijas pārvaldes Satiksmes drošības pārvaldes Satiksmes uzraudzības un koordinācijas birojs), Stabu Straße 89, Riga, LV-1009, Tel.: +371 67208377, Fax: +371 67274789, e-Mail: kanceleja.cpp@vp.gov.lv

Die deutsche Seite informierte, dass die Verordnung (EU) Nr. 561/2006, Paragraph 8, Punkt 8, keine klare Definition enthält, wie der Schlafplatz eingerichtet sein soll.

Auch steht keinesfalls fest, dass die reguläre wöchentliche Ruhezeit vom 45 Stunden nicht im Verkehrsmittel verbracht werden darf.

Mangels eines hinreichend bestimmten Verbotes gibt es dazu in der Konsequenz auch keine Strafmaßnahmen. Die deutsche Seite ist interessiert, Vorschläge und eine Stellungnahme zu diesen Fragen von der lettischen Seite zu erhalten. Die lettische Seite unterstreicht die Notwendigkeit, über diese Fragen zu diskutieren, um objektive und begründete Beschlüsse zu fassen. Beide Seiten waren sich einig, dass der einseitige Beschluß Belgiens über Strafmaßnahmen wegen nicht eingehaltenen Aufenthaltsverbot im Fahrzeug noch nicht abschließend beurteilt werden kann.



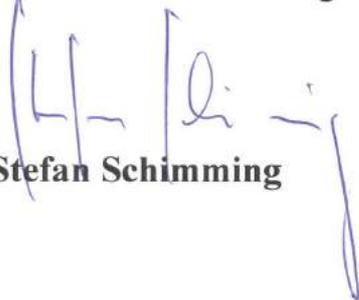
Die beiden Seiten haben ihre Meinungen über die neue Einigung mit den westlichen Balkanländern und Informationen über die Anwendung des Carnet-TIR Systems in der Russischer Föderation ausgetauscht.

Die Gespräche verliefen in einer freundlichen und konstruktiven Atmosphäre.

Die deutsche Delegation hat die Vertreter Lettlands zum nächsten Treffen der gemischten Kommission nach Deutschland eingeladen. Diese Einladung wurde angenommen. Sitzungstermine und Ort werden auf schriftlichem Weg abgestimmt.

Die Niederschrift wurde am 17. Juli 2014 in Riga in zwei Ausfertigungen in deutscher und lettischer Sprache erstellt.

Für die deutsche Delegation



Stefan Schimming

Für die lettische Delegation



Annija Novikova