

Niederschrift

der lettisch – deutschen Gemischten Kommission für den internationalen Strassenpersonen- und -güterverkehr

6. – 8. Oktober 2009 in Riga

Vom 6. bis 8. Oktober 2009 fand in Riga die Sitzung der lettisch – deutschen Gemischten Kommission für den internationalen Strassenpersonen- und -güterverkehr statt.

Die Teilnehmerliste ist als Anhang beigefügt.

Zu Beginn der Gespräche einigten sich die Teilnehmer auf folgende

Tagesordnung:

1. Handelsvolumen und Entwicklung des deutsch-lettischen Strassengüterverkehrs.
2. Strassentransport zu/aus Drittländern, einschl. Transitverkehr über das eigene Hoheitsgebiet in beliebige Nicht-EU-Länder. Festlegung der Erlaubnisquote für 2009 und der vorläufigen Quote 2010.
3. Informationsaustausch zu regelmäßigen und gelegentlichen Personenverkehr. System der Berechnung und Zahlung der Mehrwertsteuer für Unternehmen des Strassenpersonenverkehrs in Deutschland.
4. Erfahrungsaustausch zum Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zu den Fahrgastrechten im Omnibusverkehr.
5. Anwendung der Vorschriften des Strassentransportpakets (Road Transport Package) nach seiner Annahme, einschl. Strassentransport als Teil des kombinierten Transports in Verbindung der Kabotage.
6. Meinungsaustausch zur Entwicklung des Quotensystems der CEMT (Europäische Verkehrsministerkonferenz).
7. Verschiedenes (Einführung von Strassennutzungsgebühren in Lettland, Änderungen im Mautsystem in Deutschland etc.).

1. Handelsvolumen und Entwicklung des deutsch-lettischen Strassengüterverkehrs

Beide Delegationen tauschten Informationen über die Entwicklung des Außenhandels aus unter besonderer Berücksichtigung des Strassengüterverkehrs.

Die lettische Seite hat Informationen über die Entwicklung des Handelsvolumens zwischen den beiden Ländern während der letzten 10 Jahre präsentiert und vermerkt, dass Deutschland der zweitgrößte Handelspartner Lettlands ist.

Laut Angaben der lettischen Delegation übersteigt der Wert des Warenimports den Warenexport, aber sowohl Import, als auch Export waren bis 2007 zunehmend.

Im Vergleich zu 2007 sind die Importe aus Deutschland im Jahr 2008 um 15,6% gesunken. Der Export in Tonnen dagegen hat den Import ca. zweimal überstiegen und ist im Vergleich zum Vorjahr um 24,8% gestiegen.

Die lettische Seite hat über die im internationalen Strassengüterverkehr involvierten Unternehmen und ihren Bestand an Transportmitteln informiert und vermerkt, dass sich dieser seit Beitritt zur EU verdoppelt hat.

Zufolge der gegenwärtigen Krise ist die Anzahl der im internationalen Strassengüterverkehr involvierten Unternehmen und deren Bestand an Transportmitteln um 30% gesunken. Zum größten Teil ist dies auf das reduzierte Volumen an Warenlieferungen nach Russland zurückzuführen, da doch Warenlieferungen dorthin – historisch betrachtet – einen wesentlichen Teil aller von lettischen Transportunternehmern erbrachten Transportleistungen ausmachen.

Die deutsche Delegation vermerkte, dass die Statistik im Durchschnitt der von der lettischen Seite zur Verfügung gestellten Information entspricht.

Auch der deutsche Strassengüterverkehr ist von der gegenwärtigen Krise betroffen. Infolge dessen sind nach Angaben des deutschen Gewerbes ca. 20% aller Strassengüterverkehrsunternehmen zahlungsunfähig.

Die deutsche Seite vermerkte, dass das Handelsvolumen zwischen Lettland und Deutschland im Jahr 2008 im Vergleich zu 2007 wertbezogen um 14% und nach der Tonnage um 20 % gesunken ist. Gleichzeitig wurde die lettische Seite informiert, dass aufgrund der Statistik für das erste Halbjahr 2009 das Handelsvolumen voraussichtlich um 32% (wertbezogen) und um 22% (gewichtbezogen) sinken wird.

Die deutsche Seite hat die lettische Seite informiert, dass in den ersten sechs Monaten 2009 die Gesamtanzahl der in Deutschland zurückgelegten Kilometer mit lettischen (in Lettland zugelassenen) LKW um 29% gesunken ist.

Ebenfalls ist im Jahr 2009 auch der Ro-Ro Güterverkehr zwischen deutschen und lettischen Häfen spürbar gesunken.

Beide Seiten waren der Meinung, dass trotz der Krise in beiden Ländern Handel und Güterverkehr im Durchschnitt stabil sind.

Beide Seiten haben ihre Bereitschaft erklärt, auch in Zukunft die Güterverkehrsentwicklung zwischen den beiden Ländern zu fördern.

2. Strassentransport nach / aus Drittländern, einschl. Transitverkehr über das eigene Hoheitsgebiet in beliebige Nicht-EU-Länder. Festlegung der Erlaubnisquote für 2009 und der vorläufigen Quote 2010

Im Hinblick auf die geographische Lage Lettlands hob die lettische Delegation die Frage betreffend den Strassengüterverkehr nach und aus Drittländern hervor. Laut Niederschrift der Gemischten Kommission 2004 wurde eine Einigung erzielt, dass der Strassengüterverkehr aus Deutschland über lettisches Hoheitsgebiet in die Nordregionen Russlands und die Region Moskau aufgrund einer EG Lizenz erlaubt wird.

Die lettische Delegation informierte, dass seit dem lettischen EU Beitritt hier die Terminalwirtschaft entwickelt wurde und für Drittländer bestimmte Güter u.a. (Russland, Kasachstan) dort bearbeitet, neu zusammengestellt und umgeladen werden.

Davon ausgehend hat die lettische Seite vorgeschlagen, dass der Gütertransport aus Deutschland nach Drittländern über lettisches Hoheitsgebiet aufgrund der EG Lizenz genehmigt wird und als Routenbescheinigung der CMR Schein verwendet wird.

Die deutsche Seite informierte, dass Deutschland über bilaterale Verträge betreffend den Güterverkehr mit Russland, Kasachstan und andere Länder aus dieser Region verfügt.

Die deutsche Seite fühlt sich weiter an die Niederschrift aus dem Jahr 2004 gebunden und hat zugesagt, eine weitergehende Liberalisierung zu prüfen.

Die lettische Seite hat gebeten, ihren Vorschlag auch im Kontext des Fährverkehrs und des Güterverkehrs ins russische Territorium zu behandeln.

Zur Gewährleistung des Güterverkehrs in Drittländer ohne Durchfahren des Heimatlandes schlug die lettische Seite vor, die Genehmigungsquoten auf 250 pro Jahr zu erhöhen.

Die deutsche Seite hat Verständnis geäußert, jedoch den Vorschlag abgelehnt und darauf hingewiesen, dass es Länder gibt, mit denen Deutschland keinen Quotenaustausch hat. Soweit Deutschland einen Quotenaustausch macht, beschränkt sich dieser auf 200 Genehmigungen nach/aus Drittländern.

Die lettische Seite hat vorgeschlagen, einheitliche Gültigkeitsfristen für die Quoten bis zum 31. Dezember 2010 zu bestimmen, denn die deutschen Genehmigungen sind bis 31. Dezember des laufenden Jahres gültig. Die deutsche Seite hat bestätigt, dass die in Deutschland ausgestellten Genehmigungen bis 31. Januar 2010 gültig sind. Eine pauschale Verlängerung zum darauffolgenden Jahr wird jährlich neu vereinbart.

Die lettische Seite hat vorgeschlagen, bestehende Unstimmigkeiten in der Übersetzung von deutschen Genehmigungen zu beseitigen. Die deutsche Seite hat diesem Vorschlag zugestimmt.

Beide Delegationen einigten sich auf die endgültige Quote für 2009 und die vorläufige Quote für 2010 mit einer Anzahl von 200 Genehmigungen.

3. Informationsaustausch zum regelmäßigen und gelegentlichen Personenverkehr. System der Berechnung und Zahlung der Mehrwertsteuer für Unternehmen des Strassenpersonenverkehrs in Deutschland

Beide Seiten haben Informationen über die regelmäßigen internationalen Routen ausgetauscht.

Die deutsche Seite hat betont, dass es momentan 17 Genehmigungen für den bilateralen Verkehr zwischen Lettland und Deutschland, 9 Transitgenehmigungen durch deutsches Gebiet und 10 Transitgenehmigungen durch lettisches Gebiet bestehen. Zwei Routen verlaufen sowohl durch Lettland, als auch durch Deutschland.

Die deutsche Seite hat vermerkt, dass keine besondere Probleme im gelegentlichen Fahrgastverkehr bestehen. Ausnahmefälle bestehen bei der Personenbeförderung in Kleinbussen mit 9 Plätzen, incl. Fahrer. Da diese Beförderungen weder seitens der EU noch durch bilaterale Abkommen geregelt werden, ist für solche kommerzielle Beförderungen mit den obengenannten Kleinbussen eine bei Bundesamt für Güterverkehr an den Transportunternehmer ausgestellte Genehmigung erforderlich.

Die lettische Delegation informierte, dass seit dem lettischen EU Beitritt fünf Jahre vergangen und die Gültigkeitsfristen der ersten ausgestellten Genehmigungen für den regelmäßigen Linienverkehr abgelaufen sind. Die Genehmigungsverlängerung wird in nächster Zeit erfolgen. Die lettische Seite wird Fragen zur Verlängerung der Routengenehmigung mit den Unternehmern klären und die deutsche Seite entsprechend informieren.

Die lettische Seite bat um Klärung über den gelegentlichen Personen-Kabotageverkehr in Deutschland. Die deutsche Seite erklärte, dass der Begriff "kurzfristiger" Kabotageverkehr nirgends erörtert wird und solche Beförderungen geringfügig sind. Betreffend Fälle, wo ein lettischer Transportunternehmer Fahrgäste in einem deutschen Flughafen aufnimmt, durch Deutschland befördert

und sie wieder zu einem deutschen Flughafen bringt, hat die deutsche Delegation informiert, dass solche Beförderungen liberalisiert sind. Der Beförderer muß jedoch eine beglaubigte Kopie der EU Gemeinschaftslizenz und ein ausgefülltes Fahrtenblatt mitführen.

Die lettische Delegation vermerkte, dass es nach wie vor Probleme mit der Anmeldung im MWSt-Register in Deutschland gibt. Es gibt in Lettland viele kleine Transportunternehmen, die die Anmeldung für gelegentliche Personenbeförderung kurzfristig erlangen. Für die erforderliche Registrierung bleibt dann keine Zeit. Um dieses Problem zu lösen, schlägt die lettische Seite vor, die elektronische MWSt-Registrierung einzuführen. Die deutsche Seite hat zugesagt, diesen Vorschlag an die zuständigen deutschen Finanzbehörden zur Erörterung weiterzuleiten.

4. Erfahrungsaustausch zum Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zu den Fahrgastrechten im Omnibusverkehr

Beide Delegationen tauschten ihre Meinungen über den Anwendungsbereich des Verordnungsvorschlages zu den Fahrgastrechten im Omnibusverkehr aus.

Die lettische Seite ersuchte die deutsche Seite um Interpretation einzelner in der Verordnung genannter Begriffe.

Wegen der Subsidiarität ist die deutsche Seite der Auffassung, dass der Nah- und Regionalverkehr nicht in den Anwendungsbereich fallen sollte. Das entspricht auch dem mehrheitlichen Votum des Verkehrsministerrates vom Juni 2009.

Die lettische Delegation war der Meinung, dass sich die Bestimmungen dieser Verordnung nur auf internationale Linienverkehre beziehen sollte.

Die Einführungszeit sollte sich mindestens bis 2015 erstrecken und als minimale Distanz für Fernstrecken sollten mindestens 100 km festgelegt werden.

Die deutsche Seite informierte hierzu, dass sie offen für eine Definition für Fernstrecken ist. Hierfür könne eine Strecke von 100 – 200 km unterstützt werden. Beide Seiten wollen sich in ihren Positionen gegenseitig unterstützen.

5. Anwendung der Vorschriften des Strassentransportpakets (Road Transport Package) nach seiner Annahme, einschl. Strassentransport als Teil des kombinierten Transports in Verbindung mit Kabotage

Beide Seiten vermerkten, dass die Annahme des Strassentransportpakets im Endstadium liegt. Die lettische Seite betonte die Wichtigkeit der Kabotageverkehrsfragen im Rahmen des kombinierten Verkehrs, welche das Strassentransportpaket nicht einschliesst. Die deutsche Delegation wurde um ihre Meinung über den Kabotageverkehr als Teil des kombinierten Verkehrs ersucht. Ein Beispiel wäre, dass ein lettischer Transporteur Anhänger oder Auflieger von einem deutschen Hafen zum Gütereempfänger in Deutschland liefert, weil er bereits Anhänger oder Auflieger zu einem Hafen in Lettland befördert hat, oder umgekehrt.

Die deutsche Delegation erklärte, dass ein solcher Verkehr in Deutschland als Kabotageverkehr betrachtet wird.

Unter den Bedingungen des nationalen Rechts wird diese Beförderung als kombinierter Verkehr angesehen:

- Die Luftlinie der Seeroute muß länger als 100 km sein;
- Die Beförderung vom Hafen bis zum Gütereempfänger darf nicht länger als 150 km sein.

Unter diesen Voraussetzungen wird ein solcher Verkehr nicht als Kabotageverkehr betrachtet und man benötigt für seine Durchführung eine beglaubigte Kopie der EU Gemeinschaftslizenz und Dokumente, welche die Beförderung mit der Fähre bestätigen (Fährticket oder Reservierungsbestätigung). Die deutsche Seite betonte, dass sich diese Bestimmungen nur auf den innergemeinschaftlichen Güterverkehr beziehen.

Auf Anregung der deutschen Seite tauschten beide Delegationen ihre Meinungen über die Gültigkeitsfristen der EG Lizenz und über die Ausarbeitung und Einführung des Nationalregisters aus.

6. Meinungsaustausch zur Entwicklung des Quotensystems im Rahmen des CEMT (Europäische Verkehrsministerkonferenz)

Die lettische Delegation merkte an, dass CEMT Genehmigungen eine wesentliche Bedeutung für lettische Verkehrsunternehmen haben, insbesondere wegen des erheblichen Strassengüterverkehrs in Richtung Osten (Russland, Weißrussland u.a.).

In der letzten CEMT Sitzung in Lissabon wurde die Absicht zum Einfrieren der Genehmigungsquoten bis 2012 geäußert.

Momentan werde es lettischerseits als sehr wichtig erachtet, die früher bestätigten Genehmigungsquoten beizubehalten, nachdem Russland ihre Meinung über die Quoten in Höhe von 67 Genehmigungen angekündigt hat, welche dann für die Beförderung nach Russland gültig sind.

Die lettische Seite betonte, dass sie mit einer derartigen, einseitigen Erklärung Russlands nicht einverstanden sei, weil die Genehmigungsquoten für das Jahr 2010 schon bestätigt worden sind.

Die deutsche Seite stimmte der lettischen Meinung im Bezug auf die russische Position zu und wies darauf hin, dass eine derartige, einseitige Erklärung Russlands nicht erklärbar sei, da die CEMT Quoten anfangs auch von Russland unterstützt wurden. Die deutsche Seite äußerte ihre Absicht, einen Brief zu dem bestehenden Problem an Russland zu verfassen.

Die deutsche Seite äußerte Bedenken über ein Einfrieren der Koeffizienten und Boni bis 2012, da diese Entscheidung unter Umweltaspekten nicht die beste moderne Technik entsprechend der Zielsetzung des CEMT Systems fördert.

7. Verschiedenes (Einführung von Strassennutzungsgebühren in Lettland, Änderungen im Mautsystem in Deutschland, etc.)

Die lettische Delegation wies darauf hin, dass Fahrer, welche LKWs mit einem Gesamtgewicht von 2,8 bis 3,5 t fahren (ausgenommen, zum Beispiel private oder Wohltätigkeitsbeförderungen), in der Bundesrepublik Deutschland ihre Arbeits- und Ruhezeiten notieren müssen. Dies wird aufgrund der Verordnung 561/2006 (EG) vom 15. März 2006 verlangt, obwohl nach dieser Verordnung solche Aufzeichnungen für obengenannte Transportmittel im internationalem Güterverkehr nicht vorgesehen sind.

Die deutsche Seite erklärte, dass solche Aufzeichnungen in der nationalen Gesetzgebung vorgesehen sind. Die Arbeitszeit ist vom Fahrer laut speziellem Formular (in der Homepage des "BAG" erhältlich) festzuhalten. Das bezeichnete Formular ist für die Zeit auszufüllen, die der Fahrer in Deutschland verbracht hat. Für die vorangegangenen Tage innerhalb eines 28-tägigen Zeitraums wäre ein ausgefülltes, einheitliches EU Formular vorzulegen. Da ein solches Formular vor dem Beförderungsbeginn ausgestellt werden kann, wäre für die Fahrtzeit bis

Deutschland ein entsprechend dem in der "BAG" Homepage erhältlichen, eigenes Formular ausfüllen. Auf Bitte der lettischen Seite sagte die deutsche Seite zu, zusätzliche Information elektronisch zu übermitteln.

Die lettische Delegation machte darauf aufmerksam, dass Kopien von EG Genehmigungen für ein Jahr oder für kürzere Zeiträume (z.B. ein oder drei Monate) ausgestellt werden und diese an ein konkretes Fahrzeug und dessen technischem Überprüfungsgutachten gebunden sind. Eine solche Anbindung steht nicht im Gegensatz zu den Forderungen der Europäischen Kommission. Dennoch waren lettische Fahrer häufig mit diesbezüglichen Problemen in Deutschland konfrontiert. Die deutsche Seite sagte zu, die entsprechenden deutschen Kontrollbehörden zu informieren, um künftig Missverständnisse zu vermeiden.

Die lettische Delegation informierte, dass seit dem Beitritt Lettlands zum Schengener Abkommen am 21. Dezember 2007 die Grenzkontrollen an den lettischen Grenzen mit anderen Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens (darunter auch Litauen und Estland) aufgehoben wurden. Seit dem 1. Januar 2008 sind die Fahrer ausländischer Transportmittel (Dreiländerverkehr), die eine lettische internationale Transportverkehrsgenehmigung haben, verpflichtet, den Vermerk über den Tag und Ort im entsprechenden Feld der Genehmigung machen und signieren, wenn sie die lettisch-litauische oder die lettisch-estnische Grenze überschreiten. Genehmigungen ohne Eintragung solcher Vermerke werden ungültig.

Ebenfalls teilte die lettische Seite mit, dass ab dem Jahr 2010 anders gestaltete Genehmigungsformulare aufgelegt werden. Alte Formulare bleiben bis zum Ablauf bestehender Genehmigungen in Kraft.

Weiter informierte die lettische Seite darüber, dass mit 1. Januar 2011 das Gesetz "Über die Strassennutzungsgebühren" in Kraft tritt. Die Strassennutzungsgebühren werden für die für den Güterverkehr vorgesehen Fahrzeuge und deren Anhänger entrichtet, deren Gesamtgewicht mehr als 12 000 kg beträgt. Dies entspricht der Verordnung 2006/38/ EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 17. Mai 2006, welche die Verordnung 1999/62/EG über die LKW Gebühren (abhängig von Achsenanzahl und auf Hauptstrassen vorgesehener Zeit) für die Nutzung der Infrastruktur ändert.

Die deutsche Seite informierte über die Strassennutzungsgebühren in Deutschland.

Die Gespräche fanden in einer freundlichen und konstruktiven Atmosphäre statt.

Beide Delegationen betonten die Nützlichkeit solcher Gespräche und einigten sich über die Notwendigkeit, diese auch weiterhin zu organisieren.

Die deutsche Delegation lud die lettische Delegation zur nächsten Sitzung der Gemischten Kommission ein, die im Jahr 2010 in Deutschland stattfinden wird. Die Sitzungstermine werden schriftlich vereinbart.

Diese Niederschrift wurde am 8 Oktober 2009 in Riga unterzeichnet.

Für die lettische Delegation:



Māris Pēkalis

Für die deutsche Delegation:



Siegrid Penndorf