

Niederschrift

über die Sitzung der deutsch-lettischen Gemischten Kommission zum grenzüberschreitenden Straßenpersonen- und -güterverkehr am 20. und 21.10.2010 in Bonn

Am 20. und 21.10.2010 fand in Bonn ein bilaterales Gespräch zwischen Deutschland und Lettland zu aktuellen Fragen des nationalen und internationalen Straßengüterverkehrs statt.

Teilnehmer: siehe Anlage 1

Tagesordnung: siehe Anlage 2

Zum Beginn der Gespräche einigten sich die Teilnehmer auf die in Anlage 2 beigefügte Tagesordnung.

Zu TOP 1: Entwicklung des bilateralen Handels und Straßengüterverkehrs

Beide Seiten tauschten Daten über die Entwicklung des deutsch-lettischen Außenhandels und des Straßengüterverkehrs aus.

Die deutsche Seite informierte, dass Deutschland im Jahr 2009 mit einem Anteil von 10,3% am gesamten lettischen Außenhandel nach Litauen und Estland der dritt wichtigste Handelspartner Lettlands war. Der Anteil des deutsch-lettischen Außenhandels am gesamten deutschen Außenhandel lag im Jahr 2009 bei 0,1%. Im Jahr 2009 verzeichnete der deutsch-lettische Außenhandel auf Grund der Wirtschafts- und Finanzkrise einen Rückgang des ausgetauschten Warenwertes um 38% gegenüber dem Vorjahr. Die Beförderungsleistung deutscher Lkw im Jahr 2009 im Wechselverkehr zwischen beiden Staaten betrug 29% weniger als im Jahr 2008, die Beförderungsleistung der lettischen Lkw sank in 2009 um 33%.

In den ersten Monaten des Jahres 2010 ist gegenüber 2009 ein Anstieg des ausgetauschten Warenwertes zu verzeichnen.

Die Fahrleistungen mautpflichtiger lettischer Lkw in Deutschland gingen im Jahr 2009 um 24,9% im Vergleich zu 2008 zurück. Bezogen auf die Monate Januar – August ist 2010 eine Steigerung der Fahrleistungen lettischer Fahrzeuge von 7,8% gegenüber dem selben Zeitraum in 2009 zu verzeichnen. Eine Belebung des Außenhandels und des Straßengüterverkehrs ist somit zu erkennen.

Die deutsche Seite übergab der lettischen Seite die statistischen Daten zum Außenhandel und zum Güterverkehr zwischen Deutschland und Lettland.

Die lettische Seite erläuterte, dass sich ihre Angaben mit denen der deutschen Seite decken. Der Wert der importierten und exportierten Waren hat sich 2009 verringert. Deutschland ist einer der wichtigsten Handelspartner Lettlands. Im Jahr 2010 ist ein Aufschwung zu verzeichnen. Für diesen Zeitraum gibt es zwar noch keine offizielle Statistik, die inoffiziellen Angaben bestätigen jedoch den eingetretenen Aufschwung.

Die lettische Seite übergab der deutschen Seite die statistischen Daten zum Außenhandel und zum Güterverkehr zwischen Deutschland und Lettland.

Die deutsche Seite teilte das Ergebnis der vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) durchgeführten Straßenkontrollen in Bezug auf festgestellte Verstöße mit und übergab der lettischen Seite zu deren Information eine Aufstellung der Entwicklung der Beanstandungsquoten lettischer Fahrzeuge. Die Beanstandungsquoten lettischer Fahrzeuge sind in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken und liegen unter denen anderer Staaten.

Um bei eventuell auftretenden Fragen der deutschen Bußgeldbehörden im Zusammenhang mit der Erteilung von Bußgeldbescheiden an lettische Unternehmen bzw. Fahrer schnell reagieren zu können, bat die deutsche Seite um die Benennung einer Kontaktbehörde bzw. eines Ansprechpartners. Hierbei handelt es sich um Daten zu Adressen, Namen der Geschäftsleitung und Form des Unternehmens.

Die lettische Seite teilte mit, dass hierfür folgende Behörde zuständig ist:

Road Transport Administration

Brivibas Street 48/50

1011 Riga

Lettland

Tel. +371 67686450

Fax +371 67821107 oder +371 67686490

www.atd.lv

Für die Aufgaben und Zuständigkeiten, wie sie beim BAG anfallen, ist folgende Behörde zu nennen:

Road Transport Inspectorate
Firsa Sadovnikova Str. 39
1003 Riga
Lettland
Tel. +371 67 216445
Fax +371 67216446 oder +371 67 216464
e-mail ati@ati.gov.lv
www.ati.gov.lv

Auf Nachfrage erläuterte die deutsche Seite das Verfahren der Erhebung von Sicherheitsleistungen bei Beanstandungen in Deutschland.

Zu TOP 2: Umsetzung EU-Road Package

Die deutsche Seite informierte über die beabsichtigte nationale Umsetzung des Road Package. Deutschland hat zur Umsetzung zwei Arbeitsgruppen, die AG Recht und die AG Register, eingerichtet. Im Zuge der nationalen Umsetzung wird beabsichtigt, so wenig wie möglich zu ändern und von den möglichen Einschränkungen keinen Gebrauch zu machen. Ferner informierte die deutsche Seite über die Arbeiten zur Einführung des Registers.

Die lettische Seite informierte über ihre bisherigen Tätigkeiten zur Umsetzung des Road Package. Im Zuge des EU-Beitritts hatte Lettland bereits eine Vielzahl von EU-Vorschriften in nationales Recht umgesetzt. Lettland sieht keine größeren Probleme bei der Einführung des Registers, es soll auf das vorhandene Register aufgebaut werden. Als problematisch wird die Finanzierung des Registers gesehen.

Die deutsche Seite bat die lettische Seite um Erläuterung, wie diese Artikel 13 Abs. 1 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 auslegt (Fristen). Die lettische Seite erläuterte, dass die lettische Übersetzung der EU-Verordnung nur den Schluss zulässt, dass sich an die Frist des Abs. 1 (6 Monate) keine weiteren Fristen anschließen.

Beide Seiten tauschten sich zu Fragen der Kabotageregelung aus. Die deutsche Seite bat die lettische Seite um Auskunft, welche Erfahrungen diese im Zusammenhang mit Kabotagebeförderungen von Teilladungen gemacht habe. Für Deutschland ist die Festlegung im Frachtbrief entscheidend, es seien mehrere Beladungs- und Entladepunkte zulässig. In anderen Ländern (Dänemark, Frankreich) wird dieser Sachverhalt anders ausgelegt. Die lettische Seite äußerte, dass zur Frage der deutschen Seite in Lettland noch keine Auslegung vorliegt, begrüßte aber, dass auf EU-Ebene hierzu weitere Abstimmungen vorgenommen werden. In Lettland bestehen bisher keine Probleme mit den Kabotageregelungen.

Ferner bat die lettische Seite um Auskunft zur Kabotage im Personenverkehr. Die deutsche Seite teilte mit, dass die Kabotagerelationen im Linienverkehr nach den nationalen Vorschriften zu prüfen sind. Deutschland hat damit gute Erfahrungen gemacht. Im Gelegenheitsverkehr ist wegen des geringen Aufkommens keine besondere Regelung notwendig.

Zu TOP 3: Umsetzung des AETR-Übereinkommens

Die deutsche Seite teilte mit, dass gegenwärtig das Verfahren zur nationalen Umsetzung durchgeführt wird.

Die lettische Seite bat um Auskunft, ob die Regelungen für Fahrzeuge zwischen 2,8 t und 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht (Fahrpersonalverordnung - FPersV) auch für Kfz angewandt werden, die in anderen Staaten zugelassen sind. Die deutsche Seite erläuterte, dass die Regelungen der FPersV für Fahrzeuge unabhängig vom Zulassungsstaat gelten. Für Fahrzeuge zwischen 2,8 t und 3,5 t, die der Güterbeförderung dienen, besteht keine Verpflichtung zur Ausstattung mit einem digitalen Kontrollgerät. Falls in solchen Fahrzeugen ein digitales Kontrollgerät eingebaut ist, muss dieses benutzt werden. Für weitere Informationen wurde auf die Internetseiten des BAG und des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) verwiesen.

Zu TOP 4: Weiterentwicklung des CEMT-Genehmigungssystems

Es wurden aktuelle Probleme des CEMT-Regimes erörtert und hierüber ein Meinungsaustausch durchgeführt. Beide Seiten stellten ihre Positionen bezogen auf die Weiterentwicklung des CEMT-Kontingentes dar und hielten die von russischer Seite eingeführten Restriktionen für nicht förderlich. Die lettische Seite ist an einer langfristigen Entwicklung des CEMT-Systems interessiert. Für sie spielen die CEMT-Genehmigungen eine sehr wichtige Rolle im Verkehr mit den Drittstaaten..

Die deutsche Seite informierte über die Arbeit der High Level Group.

Beide Seiten stimmten überein, bei Fragen im Rahmen von CEMT weiterhin einen engen Meinungsaustausch zu führen.

Zu TOP 5: Straßenpersonenverkehr

5.1 Linienverkehr

Beide Seiten stellten eingangs fest, dass der deutsch – lettische Omnibusverkehr ohne Probleme durchgeführt wird. Sie erörterten allgemein interessierende Fragen zum grenzüberschreitenden Omnibuslinienverkehr. Deutschland hat derzeit Kenntnis über 29 Linienverkehre. Davon sind 14 Linien bilateral, 8 Linien verlaufen im Transit durch Deutschland und 7 Linien im Transit durch Lettland.

Die deutsche Seite übergab eine Liste mit genehmigten und beantragten Linienverkehren. Die lettische Seite sagte zu, die Sachstände zu vergleichen und noch fehlende Informationen zu übermitteln.

Beide Seiten führten einen Meinungsaustausch zum UN ECE – Projekt **OmniBUS** und dem zugehörigen Schriftwechsel der Europäischen Kommission mit den Mitgliedstaaten vom 26.07.2010 durch.

5.2 Gelegenheitsverkehr

Beide Seiten stellten fest, dass es im deutsch – lettischen Omnibus-Gelegenheitsverkehr keine Probleme gibt. Sie erörterten die von der Europäischen Kommission in Aussicht gestellte Änderung und Erweiterung des Interbus – Übereinkommens auf den grenzüberschreitenden Omnibus – Linienverkehr. Beide Seiten sind sich einig, dass eine derartige Änderung des Interbus – Übereinkommens ebenso wie das UN ECE – Projekt **OmniBUS** im Ergebnis inhaltliche den grundsätzlichen Regeln der Verordnung (EG) 1073/2009 gleichen würde.

5.3 Fahrgastrechte im Omnibusverkehr

Beide Seiten erörterten die aktuelle Entwicklung im Trilog in der 2. Lesung des Rates zum Vorschlag der Europäischen Kommission zu Fahrgastrechte im Omnibusverkehr.

Deutschland werde voraussichtlich an folgenden Eckpunkten festhalten:

I. Artikel 2 Anwendungsbereich

Der von der Präsidentschaft neu hinzugefügte Abs. 1a bezieht „Nicht“ – Fernverkehre, also Nah- und Regionalverkehre, wieder in den Anwendungsbereich der Verordnung ein. Die darin erwähnten Rechte gemäß Artikel 4 (2), 9 und 10 (1) gehen auf den Gemeinsamen Standpunkt vom 11. März 2010 zurück. In den weiteren Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament ist damit zu rechnen, dass an dieser Stelle auf Grund der Position, welche der Rat bereits am 23.06.2010 hatte, die „Basisrechte“ z. B. um den Artikel 7 erweitert werden. In Artikel 7 ist jedoch in Absatz 2b die Haftungsgrenze für Gepäck für den Nahverkehr (=500 € - Regelung) gestrichen worden. Es ist also darauf zu achten, dass diese Haftungsgrenze wieder aufgenommen wird, denn sonst würden die höheren Entschädigungsregeln des Fernverkehrs (=1200 € - Regelung) für den Nah- und Regionalverkehr gelten.

II. Artikel 19 Abs. 1 Punkt b a (neu) “Straf – Kompensation“

Es ist nicht gerechtfertigt, dem Fahrgast neben dem Anspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises einen Straf-Schadenersatz von 50% des Fahrpreises zuzugestehen. Schadenersatzansprüche müssen der Regelung durch nationales Recht nach Artikel 22 vorbehalten bleiben. Die Regelung steht nicht im Einklang zum entsprechenden Eisenbahnrecht (Verordnung 1371/2007 Artikel 17).

III: Artikel 27 Abs. 3 Satz 2 – Nationale Durchsetzungsstelle

Es muss genügend Spielraum für das in Deutschland bestehende System der privatrechtlichen Durchsetzung von Verbraucherrechten bleiben. Der entsprechende Änderungsantrag des EP sieht eine behördliche Bearbeitung von individuellen Verbraucherbeschwerden vor. Dem kann nicht zugestimmt werden.

Die lettische Seite nahm dies zustimmend zur Kenntnis und sagte grundsätzlich ihre Unterstützung unter Beachtung des lettischen nationalen Rechtes zu.

Zu TOP 6: Verschiedenes

- Einführung einer Lkw-Maut in Lettland

Auf Nachfrage erläuterte die lettische Seite, dass die Einführung zum 01.01.2012 geplant sei. In Kürze wird ein Entwurf dem lettischen Ministerkabinett vorgelegt. Es ist davon auszugehen, dass die Einführung wegen der technischen Anforderungen nicht vor 2013/2014 erfolgen wird.

- Änderungen bei der Lkw-Maut in Deutschland

Die deutsche Seite informierte, dass die zum 01.01.2011 geplante Änderung der Mautsätze nach jetzigem Stand nicht erfolgen wird. Die Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung befindet sich derzeit im parlamentarischen Abstimmungsverfahren.

- Dreiländerverkehrsgenehmigungen

Beide Seiten vereinbarten für 2011 eine Quote von 200 Dreiländerverkehrsgenehmigungen ohne Durchfahren des Heimatstaates auszutauschen und die Gültigkeit dieser Genehmigungen bis zum 31.01.2012 festzulegen. Gleichzeitig wurde vereinbart, die Gültigkeit der Genehmigungen 2010 bis zum 31.01.2011 festzulegen.

- Liberalisierung Dreiländerverkehre

Die lettische Seite regte eine weitere Liberalisierung der Dreiländerverkehre an. Die deutsche Seite verwies auf ihr Schreiben vom 04.12.2009, mit der die Gemeinschaftslizenz – beschränkt auf den Ro-Ro-Verkehr – beim Dreiländerverkehr mit Durchfahren Lettlands zwischen Deutschland und anderen Gebieten – über die nördlichen Regionen Russlands hinausgehend – anerkannt wird. Einer darüber hinausgehenden Liberalisierung kann die deutsche Seite nicht zustimmen.

- Allgemeine Steuerfragen

Die deutsche Seite informierte über die Möglichkeit, dass in Deutschland auch ausländische Omnibusunternehmen Umsatzsteuererklärungen elektronisch erledigen können.

Die Gespräche verliefen in freundschaftlicher und konstruktiver Atmosphäre.

Die lettische Seite sprach eine Einladung für das nächste bilaterale Gespräch 2011 aus. Der Termin wird zwischen beiden Seiten auf schriftlichen Weg abgestimmt.

Die Niederschrift wurde in deutscher und lettischer Sprache erstellt, wobei die deutsche Fassung maßgeblich ist.

Bonn, den 21.10.2010

Für die deutsche Delegation



Dr. Siegrid Penndorf

Für die lettische Delegation



Māris Pēkalis

**Deutsch-lettische Gemischte Kommission zum grenzüberschreitenden
Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr
am 20./21. Oktober 2010 in Bonn**

TOP 1: Entwicklung des bilateralen Handels und Straßengüterverkehrs

- Informationsaustausch

TOP 2: Umsetzung EU-Road Package

- Informationsaustausch

TOP 3: Umsetzung AETR-Übereinkommen

- Informationsaustausch

TOP 4: Weiterentwicklung des CEMT-Genehmigungssystems

- Fragen der Kriterien für die Basisgenehmigungen
- Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen

TOP 5: Straßenpersonenverkehr

- Linienverkehr
- Gelegenheitsverkehr
- Fahrgastrechte im Omnibusverkehr

TOP 6: Verschiedenes

- Einführung einer Lkw-Maut in Lettland
- Änderungen bei der Lkw-Maut in Deutschland
- Dreiländerverkehrsgenehmigungen
- Liberalisierung Dreiländerverkehre
- Allgemeine Steuerfragen