

Niederschrift
über die Sitzung der deutsch-lettischen
Gemischten Kommission zum grenzüberschreitenden Straßenpersonen- und
-güterverkehr am 15. und 16.02.2016 in Bonn

Am 15. und 16.02.2016 fand in Bonn ein bilaterales Gespräch zwischen Deutschland und Lettland zu aktuellen Fragen des nationalen und internationalen Straßenverkehrs statt. Die Liste der Teilnehmer ist als Anlage beigefügt.

Zu Beginn der Gespräche einigten sich die Teilnehmer auf folgende

Tagesordnung

1. Entwicklung des bilateralen Handels und Straßengüterverkehr

2. EU

- regelmäßige wöchentliche Ruhezeit
- Road Package
- EU-Richtlinie 96/71/EG und Mindestlohn in Deutschland

3. Weiterentwicklung des CEMT-Genehmigungssystems

4. Straßengüterverkehr

5. Straßenpersonenverkehr

- Linienverkehr
- Gelegenheitsverkehr
- Fahrgastrechte im Omnibusverkehr

6. Verschiedenes

- Austausch über Mautsysteme
- Transport von Kindern während der Nachtstunden
- UBER-Taxi

...

Zu TOP 1: Entwicklung des bilateralen Handels und Straßengüterverkehrs

Beide Seiten hatten im Vorfeld die entsprechenden Daten ausgetauscht und festgestellt, dass keine wesentlichen Unterschiede zu verzeichnen sind.

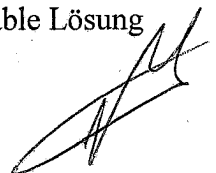
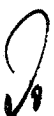
Die lettische Seite übergab aktuelle Informationen zur Handelsentwicklung (Aktualisierung der Zahlen vom Juli 2015 auf den Stand Ende 2015). Bedingt durch die politischen Entwicklungen ist Deutschland mittlerweile der dritt wichtigste Handelspartner Lettlands. Ebenso wurden die Informationen zum Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr überarbeitet (Darstellung Schadstoffklassen).

Zu TOP 2: EU

- Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit

Die deutsche Seite schilderte die Motivation der deutschen Seite und die Diskussionen auf EU-Ebene. Es wurde dabei Bezug auf die Regelungen in Frankreich und Belgien genommen (Verbot des Verbringens der regulären Wochenruhezeit im Fahrzeug bzw. das Erheben eines Bußgeldes bei derartigem Verbringen). Dies führt dazu, dass Fahrer aus Belgien oder Frankreich nach Deutschland mit dem Zugfahrzeug (unter Zurücklassung des Anhängers/Trailers) kommen, um hier die reguläre Wochenruhezeit verbringen. Aus deutscher Sicht sind teilweise menschenunwürdige Zustände zu beobachten („Nomadentum“).

Die lettische Seite informierte über die auf ihrer Seite bestehenden Probleme. Die Probleme sind rechtlicher Natur, so wurden in Belgien für lettische Unternehmer Strafen verhängt, die nach lettischer Ansicht nicht verhältnismäßig sind. Ebenso wird die Kontrolle der EU-Regelung als problematisch angesehen. Die lettische Seite äußerte die Ansicht, dass die EU-Verordnung (Artikel 8 Absatz 8 Verordnung (EG) Nr. 561/2006) verbesserungsbedürftig ist. Ein Verbot allein oder einengende Regelungen im nationalen Recht seien aber keine Lösung. Es wurde der Vorschlag gemacht, eine reduzierte Wochenruhezeit in größerem Umfang zuzulassen und damit mehr Flexibilität zu ermöglichen. Als praktikable Lösung erscheine eine Novellierung des Artikels 8 Absatz 8 Verordnung (EG) Nr. 561/2006, mit der die Übernahme der 12-Tage-Regelung aus dem Straßenpersonenverkehr auch für den Straßengüterverkehr erfolge. Die lettische Seite äußerte die Auffassung, dass das Verbringen der regulären Wochenruhezeit im Fahrzeug auch eine akzeptable Lösung



...

sein könne. Es gebe neue Kraftfahrzeuge, die im Vergleich zu bestimmten Hotels eine gute Unterkunftsmöglichkeit darstellten. Angeregt wurde ein schrittweises Vorgehen, um unter Berücksichtigung der Besonderheiten und Interessen einen Kompromiss der Beteiligten zu ermöglichen. Die lettische Delegation machte auf die Sicherheitsrisiken aufmerksam, die wegen des Mangels an gesicherten und preislich vertretbaren Rastplätzen entstehen und die durch die aktuell veränderte Sicherheitslage im Zusammenhang mit der Flüchtlingskrise im grenzüberschreitenden Verkehr verstärkt werden. Ein weiterer Aspekt ist die Haftung des Fahrers für den Betrieb der beförderungsspezifischen Einrichtungen des Fahrzeugs wie z. B. Kühlanlagen.

- Road Package

Die deutsche Seite äußerte sich zu den Absichten der Europäischen Kommission zu Überarbeitung des Road Packages. Konkrete Regelungsabsichten der EU-KOM liegen noch nicht vor. Für den Bereich Maut und den Markt-/Berufszugang erfolgte 2015 eine Evaluierung mittels einer Umfrage/Fragebogen durch ein von der Europäischen Kommission beauftragtes Unternehmen. Dieses hat mittlerweile eine Auswertung erstellt, die in die Entscheidung bezüglich zu ändernder Vorschriften mit einfließt. Am 19.04.2016 wird eine Stakeholder-Konferenz stattfinden. Deutschland wird keiner weiteren Liberalisierung der Kabotage zustimmen, ehe nicht eine weitere Angleichung der Sozialstandards erreicht ist. Ebenso ist aus Sicht der deutschen Seite eine bessere Kontrolle der Kabotagevorschriften notwendig.

Die lettische Seite informierte, dass im Jahr 2014 ein Vignettensystem eingeführt wurde und dass die Systemkosten im Verhältnis zu den Mauteinnahmen stehen müssen. Die Vorschriften der Kabotage sollten schrittweise liberalisiert werden. Ein Zusammenhang zwischen der Liberalisierung und der Harmonisierung der Sozialvorschriften wird nicht gesehen. Bezüglich des Berufszugangs befürwortet die lettische Seite eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in Bezug auf eine Verknüpfung der verhängten Strafen mit der Anzahl der gültigen beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz und eine Erweiterung der Lizenzpflicht für Fahrzeuge kleiner/gleich 3,5 t. Bezüglich der Richtlinie 2006/1/EG wird für eine Beibehaltung der Regelung plädiert.



- Entsenderichtlinie 96/71/EG und die Vorschriften über den Mindestlohn in Deutschland
Die lettische Seite bedankte sich für die im Vorfeld übersandten ausführlichen Antworten zu den von lettischer Seite gestellten Fragen.

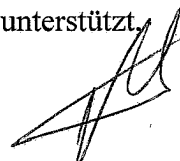
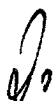
Die lettische Seite bat um Auskunft zum aktuellen Stand, inwieweit die Anwendung des Mindestlohns auf Transit- bzw. bilaterale Verkehre erfolgt. Hierzu wurde von deutscher Seite mitgeteilt, dass aktuell ein Vertragsverletzungsverfahren läuft. Das zuständige Ministerium für Arbeit und Soziales führt Gespräche mit der Europäischen Kommission, um zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen. Nächster Verfahrensschritt wäre die sogenannte begründete Stellungnahme der Europäischen Kommission an Deutschland. Für Transitverkehre gilt nach wie vor die Interims-Lösung, d. h., der Transitverkehr ist vom Mindestlohn ausgenommen.

Ferner wurde um Auskunft gebeten, ob es Erleichterungen im Registrierungsverfahren gibt (Übersendung von Unterlagen auch in anderer Form als per Fax möglich?). Hierzu informierte die deutsche Seite, dass der Zoll an einer Lösung arbeitet, mit der die betreffenden Unterlagen auch in anderer Form als per Fax übersendet werden können.

Zu TOP 3: Weiterentwicklung des CEMT-Genehmigungssystems

Die deutsche Seite nahm Bezug auf das Qualitätskapitel und deren Einführung. Mit Sorge wird die Diskussion zur Verknüpfung zwischen dem Qualitätskapitel und dem Genehmigungskontingent (Boni, Mali) gesehen. Erforderlich ist, dass das Qualitätskapitel auf eine ausreichende völkerrechtliche Grundlage gestellt wird. Die Anzahl der Basisgenehmigungen sollte aus deutscher Sicht nicht erhöht werden. Ebenso wird die Verknüpfung zwischen dem Qualitätskapitel und den eingelegten Vorbehalten (z. B. eingelegt durch Russland, Österreich) kritisch gesehen. Gehofft wird auf eine inhaltliche Diskussion zu diesen Punkten bei der nächsten Sitzung der Road Transport Group (31.03.-01.04.2016).

Die lettische Seite sieht die Einführung des Qualitätskapitels als großen Schritt und bedauert, dass keine Verbindung zum Genehmigungskontingent hergestellt wurde. Von Seiten Russlands gebe es eine neue Einschränkung im Zusammenhang mit der Nutzung von CEMT-Genehmigungen in Russland. Die Anzahl der Basisgenehmigungen sollte wegen der Einführung von Boni/Mali neu verhandelt werden. Lettland verfolgt die Arbeiten in der Unterarbeitsgruppe zum elektronischen Datenaustausch. Diese Initiative wird unterstützt.



...

wichtig ist ein ausgewogenes Verhältnis zu den Kosten. Die lettische Delegation betonte wiederholt, dass das System effizient sei und die Arbeit für die künftige Aufrechterhaltung dieses Systems fortgeführt werden muss.

Zu TOP 4: Straßengüterverkehr

Für 2016 erfolgte bereits der Austausch von 200 Dreiländerverkehrsgenehmigungen. Beide Seiten vereinbarten die Verlängerung der Gültigkeit der Genehmigungen bis zum 31.01.2017.

Die lettische Seite regte eine Liberalisierung der Dreiländerverkehre an.

Die deutsche Seite verwies auf die Sitzungen am 05./06.06.2013 (Bonn) und 15.07.-17.07.2014 (Riga). Dort bat die deutsche Seite hinsichtlich des vorgetragenen Wunschs der lettischen Seite nach Liberalisierung um eine Beifügung von Textbeispielen und sagte nach Eingang des betreffenden Schreibens eine Prüfung zu. Die lettische Seite sagte bei diesen Sitzungen eine diesbezügliche schriftliche Anfrage zu.

Hierzu vertrat die lettische Seite die Auffassung, dass die Gemischte Kommission derartige Sachverhalte besprechen und entsprechende Regelungen treffen könne. Solche Verkehre hätten nur eine geringe Relevanz. Angeregt wurde eine Aufhebung des regionalen Bezugs des Einsatzes der Gemeinschaftslizenz durch lettische Unternehmen in Deutschland (beispielsweise für Verkehre nach Kasachstan). Per Schreiben vom 04.12.2009 wurde der lettischen Seite mitgeteilt, dass die Gemeinschaftslizenz in Deutschland durch lettische Unternehmer im Landverkehr mit Durchfahren Lettlands zwischen Deutschland und den nördlichen Gebieten Russlands unter Einschluss des Großraums Moskau und im Ro-Ro-Verkehr mit Durchfahren Lettlands zwischen Deutschland und anderen Gebieten Russlands eingesetzt werden kann.

Die deutsche Seite schlug vor, schriftlich auf die Anregung zu antworten. Die lettische Seite stimmte dem Vorschlag zu.

Beide Seiten stimmten darüber ein, dass ein Austausch der 200 Dreiländerverkehrsgenehmigungen 2017 erfolgen wird, sofern die deutsche Seite der Bitte nach Liberalisierung der Dreiländerverkehre nicht folgen sollte.

Zu TOP 5: Straßenpersonenverkehr

5.1 Linienverkehr

Beide Seiten stellten fest, dass die Abwicklung der Linienverkehre auf der Basis der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 sowie der Verordnung (EU) Nr. 361/2014 ohne Probleme erfolgt.

Das Bundesamt für Güterverkehr hat derzeit Kenntnis über 29 aktuelle Linienverkehre. Diese werden unterteilt in:

- 14 Verkehre zwischen Deutschland und Lettland sowie 15 Verkehre im Transit durch eines der beiden Länder:

- 4 Verkehre im Transit durch Deutschland nach Lettland mit Halt in Deutschland
- 1 Verkehr im Transit durch Deutschland nach Lettland ohne Halt in Deutschland
- 5 Verkehre mit Start in Deutschland im Transit durch Lettland
- 5 Verkehre im Transit durch Deutschland und Lettland mit Halt in Deutschland

Die lettische Seite informierte darüber, dass die Linie des Unternehmens Nordeka von Riga nach Berlin geschlossen werde und dass es zur Linie Riga – Berlin des Unternehmens Dautrans keinen Antrag auf Wiedererteilung geben werde. Danach gibt es noch 12 bilaterale Linienverkehre. Weiterhin bat die lettische Seite um den Sachstand zur Linie Baden Baden – Nischni Nowgorod. Die deutsche Seite wird diese Frage schriftlich beantworten.

Auf Nachfrage der deutschen Seite schlug die lettische Seite vor, die sogenannte Weihnachtsregelung wie in den vergangenen Jahren fortzusetzen.

5.2 Gelegenheitsverkehr

Beide Seiten stellten auch zum Gelegenheitsverkehr fest, dass die Abwicklung auf der Basis der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 sowie der Verordnung (EU) Nr. 361/2014 ohne Probleme erfolgt.

Die lettische Seite bat um Auskunft, wie die derzeitige Regelung zum Mindestlohn im Falle eines Gelegenheitsverkehrs mit Übernachtung und örtlichen Ausflügen in Deutschland sei. Die deutsche Seite wird diese Frage mit dem zuständigen Bundesministerium für Arbeit und Soziales erörtern und schriftlich beantworten.



...

5.3 Fahrgastrechte im Omnibusverkehr

Die deutsche Seite informierte darüber, dass sie die Ausnahmeregelung für Drittstaatenverkehre nach Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 nach dem 01.03.2017 voraussichtlich nicht verlängern werde. Dies erfolge einerseits deshalb, weil viele benachbarte Mitgliedstaaten keine solche Ausnahmeregelung hätten und dort die Verordnung auch für Drittstaatenverkehre gelte. Andererseits sei fraglich, ob überhaupt bei einer nennenswerten Zahl von Linien ein erheblicher Teil der Linienlänge außerhalb der EU liege und daher die Ausnahmeregelung zur Anwendung kommen könne.

Die lettische Seite informierte darüber, dass sie erwägt, diese Ausnahmeregelung nochmals um vier Jahre zu verlängern, um bilaterale Verträge anpassen zu können. Beide Seiten erörterten Fragen zur Verantwortlichkeit gegenüber dem Reisenden bei Konsortien. Die deutsche Seite erläuterte die Verantwortlichkeit des Hauptunternehmers. Es gebe bereits entsprechende Klagen. Die Gerichtsentscheidungen würden mit Interesse erwartet.

Zur Frage der zukünftigen Entwicklung des europäischen Rechtes der Fahrgäste waren sich beide Seiten einig, dass auf die besonderen Verhältnisse des Omnibusverkehrs auch weiterhin Rücksicht genommen werden müsse.

Die lettische Seite fragte, ob eine europäische Regelung zur Gestaltung von Busbahnhöfen sinnvoll sei. Die deutsche Seite ist der Auffassung, dass die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 keinerlei Regelungen zur Infrastruktur enthalte und das auch so bleiben sollte. Die Buslinien des Fernverkehrs würden rein kommerziell betrieben und es werde kein staatlicher Einfluss auf deren Weiterentwicklung genommen.



...

Zu TOP 6: Verschiedenes

- Austausch über Mautsysteme

Die deutsche Seite erläuterte anhand einer Präsentation das System der Lkw-Maut in Deutschland. Die Präsentation wurde bereits an die lettische Seite übersandt.

Die lettische Seite informierte, in welchem Umfang deutsche Unternehmer die Vignette in Lettland erworben haben (2. HJ 2014: 2.480 Vignetten, 29.279 €, 1.037 Kfz; 2015: 3.381 Vignetten, 39.843 €, 1.287 Kfz).

Die deutsche Seite sicherte zu, Informationen zu erhobenen Bußgeldern gegenüber lettischen Unternehmern zu übermitteln.

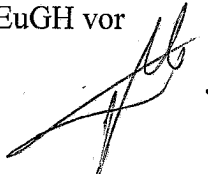
Auf Wunsch der lettischen Seite informierte die deutsche Seite über die beabsichtigte Erhebung der Infrastrukturabgabe in Deutschland.

- Transport von Kindern in Reisebussen zu Nachtstunden

Die lettische Seite äußerte die Frage, ob es zulässig ist, nachts Kinder durch bzw. in Deutschland zu befördern. Die deutsche Seite antwortete, dass ihr im nationalen und internationalen Beförderungsrecht keine Vorschriften bekannt seien, welche solche Beförderungen beschränken. In Lettland sind Vorkehrungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Markierung von Bussen, mit denen Kinder befördert werden) vorgesehen. Die deutsche Seite empfahl, die Frage an die IRU heranzutragen.

- UBER-Taxi

Auf Bitte der lettischen Seite informierte die deutsche Seite über Erfahrungen mit der Firma UBER. Die deutsche Seite verwies darauf, dass hierzu ein Pilotverfahren der Europäischen Kommission gegen Deutschland laufe. Hintergrund seien die Entscheidungen deutscher Behörden bzw. Gerichte im Zusammenhang mit dem Unternehmen. Nach deutscher Auffassung sind die Vorschriften des Taxen-/Mietwagenrechts anzuwenden, d. h., es ist eine Genehmigung erforderlich. Für die weitere Entwicklung ist entscheidend, wie sich die Europäische Kommission positioniert und wie der Europäische Gerichtshof in den betreffenden Verfahren zur Auslegung des bereits geltenden Europarechts entscheiden wird. Es liege z.B. ein Vorabentscheidungsersuchen eines spanischen Gerichtes an den EuGH vor

 ...



(Rechtssache C 434/15). Aufgrund der Verfahrensreife sei ggf. noch im Jahr 2016 eine Entscheidung des EuGH zu erwarten. Auf Wunsch der lettischen Seite gab die deutsche Seite eine rechtliche Einschätzung zur Frage der Genehmigungspflicht solcher Verkehre. Derzeit läuft eine von der Europäischen Kommission beauftragte Umfrage („Grimaldi - Umfrage“) in den Mitgliedstaaten.

Die lettische Seite informierte über die Aktivitäten eines Unternehmens in Lettland, das ebenfalls private Fahrer einsetzt.

Die deutsche Seite erläuterte die Abgrenzung zwischen einer Mitfahrgemeinschaft und einer gewerblichen Beförderung. Mitfahrgemeinschaften haben den Charakter, dass der Fahrer die Route ohnehin fahren würde und für das Mitnehmen anderer Personen lediglich einen Anteil an den Benzinkosten erhält. Was darüber hinausgeht, ist gewerblich.

Die deutsche Seite informierte über das Anruf – Sammeltaxi – System.

Die Gespräche verliefen in freundschaftlicher und konstruktiver Atmosphäre.

Die lettische Seite sprach eine Einladung für das nächste bilaterale Gespräch nach Lettland (Riga) aus. Der Termin wird zwischen beiden Seiten auf schriftlichem Weg abgestimmt.

Die Niederschrift wurde in deutscher Sprache erstellt und paraphiert. Eine Version in lettischer Sprache wird nachträglich übersandt. Die Feststellung der Authentizität der Sprachversionen erfolgt auf dem Schriftweg.

Bonn, den 16.02.2016

Für die deutsche Delegation

Wolfgang Doose

Für die lettische Delegation

Tāivaldis Vectirāns

