

Niederschrift

der Sitzung der Gemischten Kommission für den internationalen deutsch-slowenischen Straßenpersonen- und –güterverkehr

Ljubljana, 28. und 29. Juni 2016

Am 28. und 29. Juni 2016 kamen in Ljubljana Delegationen des Infrastrukturministeriums der Republik Slowenien und des Ministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland zur einer Sitzung der gemischten Kommission für den internationalen Straßenpersonen- und –güterverkehr zusammen.

Die Zusammensetzung der Delegationen ist dem Anhang zur Niederschrift zu entnehmen.

Die Delegationsleiter einigten sich nach den Grußworten und der Vorstellung der Teilnehmer auf folgende Tagesordnung:

1. Austausch von Statistiken über den Warenaustausch zwischen Deutschland und Slowenien

2. Personenbeförderung

- 2.1. Linien- und Gelegenheitsverkehr
- 2.2. Fahrgastrechte
- 2.3. Interbus-Übereinkommen (Ist-Zustand, Meinungsaustausch)
- 2.4. Steuerfragen (informell)

3. Güterbeförderung

- 3.1. Bilaterale Beziehungen und der Straßengüterverkehr
- 3.2. CEMT-Genehmigungen
- 3.3. Kommende EU-Initiative zur Abänderung der Vorschriften im Bereich des Straßenverkehrs
 - Kabotage (und kombinierter Verkehr)
 - Transporte mit Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse unter 3,5 t
 - Regelung des Unternehmenssitzes
 - Lenk- und Ruhezeiten
 - Verschiedenes

4. Verschiedenes

- 4.1. Gegenseitige Anerkennung von Berufsbefähigungsnachweisen in Zusammenhang mit Richtlinie 2003/59/EG
- 4.2. Durchführung von Straßensicherheitskontrollen

Zu 1. Austausch von Statistiken und Informationen zum deutsch-slowenischen Straßenverkehr

Die Delegationen informierten einander über die Statistiken zum Wert und Umfang des zwischenstaatlichen Warenaustausches. Beide Seiten begrüßen die intensiven Wirtschaftsbeziehungen beider Staaten, ihr Wachstum und Weiterentwicklung.

Es wurde vereinbart, diese Übersichten zukünftig vor den Sitzungen auszutauschen, um sich dann auf die wichtigsten Punkte konzentrieren zu können.

Die deutsche Seite informierte die slowenische Seite über festgestellte Verstöße durch slowenische Personen- und Gütertransportunternehmer, die bis auf einige Bereiche im

europäischen Durchschnitt liegen.

Zu 2. Personenbeförderung

Die slowenische Seite informierte die deutsche Seite über die Umstrukturierung innerhalb des Infrastrukturministeriums im Bereich Personenbeförderung.

2.1. Linien- und Gelegenheitsverkehr

Beide Seiten tauschten Daten über ausgestellte Genehmigungen für den Personenlinienverkehr aus. Ca. 100 Genehmigungen wurden insgesamt ausgestellt, internationale Transitgenehmigungen eingeschlossen.

Es gibt keine Probleme im Bereich der des Personenlinien- und –gelegenheitsverkehrs.

Die slowenische Seite stellte zwei Fragen zur Kabotage im Bereich des Linien- und des Gelegenheitsverkehrs. Die erste Frage betrifft die Durchführung der zeitweiligen Kabotage im Gelegenheitsverkehr gemäß den EU-Vorschriften und zwar die Auslegung des Begriffes der zeitweiligen Kabotage durch die deutsche Seite. Diese meint diesbezüglich, dass die Verordnung 1073/2009/EG die Frage der Kabotage regelt, die im Gelegenheitsverkehr erlaubt ist. Der Begriff der zeitweiligen Kabotage wird aber nicht näher in Art. 2 Nr. 7 geregelt. Daher stellen beide Seiten fest, dass die Kabotage im Gelegenheitsverkehr erlaubt ist und dass durch die Verordnung 1073/2009/EG keine zeitliche Begrenzung definiert wird. Die deutsche Seite stellt fest, dass einige Staaten nicht zwischen der Durchführung von örtlichen Ausflügen aus Art. 13 und der Durchführung von Kabotage aus Kapitel 5 der genannten Verordnung unterscheiden.

Zum Linienverkehr fragte die slowenische Seite nach den Kriterien für die Durchführung der Kabotage im internationalen Linienverkehr bzw. nach der Möglichkeit, eine Genehmigung für das Aufnehmen und Absetzen von Fahrgästen auf dem Gebiet der Bundesrepublik zu bekommen. Die slowenische Seite war vor allem an Kriterien bzw. Voraussetzungen für die Erlangung einer solchen Genehmigung interessiert. Die deutsche Seite erläuterte, dass die Kabotage im Linienverkehr durch Art. 16 der Verordnung 1073/2009/EG geregelt wird (Vorschriften aus der nationalen Gesetzgebung sind zu befolgen). Deutschland hat diesen Bereich nach dem 1.1.2013 teilweise liberalisiert. Zum Schutz der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienste gilt in Deutschland die Regel, dass die Durchführung der Kabotage im Fernlinienverkehr dann genehmigt werden kann, wenn die Haltestellen im Fahrplan für das Aufnehmen und Absetzen von Fahrgästen mindestens 50 km voneinander entfernt sind, bzw. wenn die Fahrzeit zwischen den Haltestellen mindestens eine Stunde dauert.

Im Fernbusverkehr kommt es in Deutschland zum Kapazitätsproblem bei bestehenden Busbahnhöfen. Deshalb verlegt man in Deutschland in größeren Städten internationale Buserminals an den Stadtrand. Die deutsche Seite hat ein Rundschreiben aus Stuttgart an andere Staaten verschickt und es in der Sitzung der slowenischen Seite vorgelegt.

Die deutsche Seite schlug vor, in der Zeit der Feiertage zu Weihnachten und Neujahr den Transportunternehmern mit genehmigtem Linienverkehr ohne besondere Anträge bzw. Genehmigungen bei Bedarf zusätzliche Fahrten zu ermöglichen. Die slowenische Seite ist damit einverstanden, wenn die zusätzlichen Fahrten nach demselben Fahrplan, Transporte auch an anderen Tagen, die in der Genehmigung sonst nicht vorgesehen sind, vornehmen. Mit anderen Worten, solche zusätzlichen Personenbeförderungen sollten nicht sanktioniert werden. Beide Seiten werden ihre Kontrollbehörden davon in Kenntnis setzen. Die deutsche Seite wird dazu ein entsprechendes Rundschreiben im Herbst, vor der jeweiligen Weihnachtssaison, versenden.

Die deutsche Seite stellte Überlegungen zur Abschaffung des EU-Fahrtenblattes im Gelegenheitsverkehr vor und interessierte sich für den Standpunkt der slowenischen Delegation zu diesem Thema. Die slowenische Seite erklärte der anderen Seite, dazu noch keinen offiziellen Standpunkt zu haben und grundsätzlich nichts gegen eine solche Lösung einzuwenden.

2.2. Fahrgastrechte

Die deutsche Seite erklärte, dass sie Ausnahmeregelungen aus Art. 5 der Fahrgastrechteverordnung geltend gemacht habe, aber eine zweite Verlängerung nicht in Betracht ziehe. Nach dem 1.3. 2017 werden aus deutscher Sicht Linienverkehrsregeln aus der genannten Verordnung auch für Transportunternehmen aus Drittstaaten anzuwenden sein.

Die slowenische Seite hat diesbezüglich noch keine offizielle Entscheidung getroffen und wird ihren Standpunkt der deutschen Seite nachträglich übermitteln.

2.3. Interbus-Übereinkommen (Ist-Zustand, Meinungs austausch)

Die deutsche Seite erläuterte ihre Position, die im Dokument des Rates Nr. 10571/16 vom 23.6.2016 allen Mitgliedstaaten bekannt gegeben wurde. Die Delegationen tauschten ihre Meinungen und Ansichten zu den Änderungsvorschlägen zum internationalen Interbus-Übereinkommen aus.

2.4 Steuerfragen im Bereich der Personenbeförderung

Die slowenische Seite (Gewerbekammer Sloweniens) erläuterte die großen Probleme der Transportunternehmer mit den uneinheitlichen Steuersätzen in den EU-Mitgliedsstaaten und die Bemühungen der slowenischen Transportunternehmer um eine Harmonisierung der Steuerpolitik und der administrativen Verfahren im Bereich der Steuerpolitik. Dazu hat die slowenische Transportunternehmervereinigung der Europäischen Kommission ein besonderes Schreiben übermittelt und bittet die deutsche Seite um Unterstützung. Die deutsche Seite hat Verständnis für die Bedenken der slowenischen Transportunternehmer, doch gehört diese Frage zum Zuständigkeitsbereich des deutschen Finanzministeriums.

Die deutsche Delegation teilte mit, sie habe 2014 ein Merkblatt für ausländische Transportunternehmen zur Mehrwertsteuer zusammengestellt und bittet, die Unternehmen erneut darüber zu informieren. Die Vereinheitlichung der Mehrwertsteuersätze ist ein schwieriges Unterfangen und bisher sind alle Initiativen innerhalb der EU gescheitert.

Die deutsche Seite stellte die Bitte des Bundesverbandes der Omnibusunternehmer zur Vereinfachung der Mehrwertsteuerregistrierung für deutsche Transportunternehmen in Slowenien vor und äußerte den Wunsch nach Weiterleitung dieser Bitte an die zuständigen slowenischen Behörden.

Die deutsche Seite legte der slowenischen Seite Erläuterungen des deutschen Finanzministeriums zu Steuerfragen in Zusammenhang mit Personenbeförderungsleistungen vor.

Zu 3. Güterbeförderung

3.1. Bilaterale Beziehungen und der Straßengüterverkehr

Die Delegationen stellten fest, dass durch den großen Warenaustausch zwischen den Staaten auch der Sektor Straßengüterverkehr wächst.

Die deutsche Seite stellte Statistiken zu den an slowenischen Gütertransportunternehmen in Deutschland vorgenommenen Kontrollen vor.

Die Delegationen tauschen auch Meinungen zur Einführung des elektronischen CMR-Frachtbriefes aus. Diese Initiative ist zwar positiv, es gibt allerdings viele offene Fragen, vor allem in Zusammenhang mit dem Datenschutz, dem Datenaustausch u.ä.

Hinsichtlich der Berufsgruppe der Kraftfahrer wiesen beide Seiten auf einen Berufskraftfahrermangel in beiden Staaten hin. Sloweniens Schätzungen zufolge braucht Slowenien zusätzliche 2.000 bis 3.000 Berufskraftfahrer. Deutschland benötigt im Augenblick weitere 60.000 Berufskraftfahrer. Die Delegationen stimmten überein, dass das Problem in der mangelnden Attraktivität bzw. Ansehen dieses Berufes unter den Jugendlichen und im Verhältnis zu anderen Verkehrsteilnehmern liegt. Die Delegationen stimmten überein, dass in Zukunft in jeder Hinsicht mehr für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Berufskraftfahrer getan werden muss.

Die Delegationen tauschten auch Stellungnahmen zu möglichen Vereinfachungen und zur möglichen Beseitigung von Straßengüterverkehrshindernissen aus.

3.2. Initiative der Europäischen Kommission zur Abänderung der Vorschriften im Bereich des Straßenverkehrs

a) Kabotage

Die Stellungnahme hinsichtlich der Kabotage umfasst in Deutschland drei Punkte:

- Deutschland ist gegen eine weitere Kabotage-Liberalisierung, solange keine weiteren Schritte bei der Harmonisierung der sozialen Standards europaweit umgesetzt worden sind,
- Deutschland ist der Meinung, dass die Definition der grenzüberschreitenden Beförderung bzw. der Beendigung der vorhergehenden internationalen Beförderung unklar ist,
- innerhalb der 3-in-7-Kabotage-Regel gibt es noch genug Unklarheiten, genauso gibt es Probleme bei der Durchführung der Kontrolle.

Die slowenische Seite hat nichts gegen eine weitere Kabotage-Liberalisierung einzuwenden, ist aber mit zusätzlichen Maßnahmen zur Gewährleistung einer effizienten Kabotage-Kontrolle einverstanden.

b) Transporte mit Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse unter 3,5 t

Die slowenische Seite setzt sich für eine Lizenzpflicht in der Europäischen Gemeinschaft und den Einbau von Fahrtenschreibern auch für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse unter 3,5 t ein, denn diese Fahrzeuge können unter Umständen in einem unfairen Wettbewerb zu Unternehmen mit größeren Fahrzeugen stehen. Da sie gewisse soziale Standards nicht berücksichtigen müssen, gefährden sie auch andere Verkehrsteilnehmer.

Die deutsche Delegation erklärte, einen ähnlichen Standpunkt zu vertreten, und stellte die besondere Regelung in Deutschland vor, wonach für diese Transporte bei einer zulässigen Gesamtmasse zwischen 2,8 t und 3,5 t die Vorschriften im Sozialbereich eingehalten werden müssen.

Die Delegationen stimmten überein, dass die Europäische Kommission auf dieses Problem

aufmerksam gemacht werden muss, damit sie einen Vorschlag dazu unterbreitet und so die Gespräche innerhalb der EU in diese Richtung lenkt.

c) Regelung des Unternehmenssitzes

Die Delegationen stimmten überein, dass in der Praxis Probleme mit Briefkastenfirmen auftreten und dass daher Regeln zum Unternehmenssitz in einem Staat genauer definiert werden müssen. Ebenso müssen Regeln und Voraussetzungen für den Linzenzzug genauer bestimmt werden.

Der Standpunkt Deutschlands ist in dieser Frage ähnlich, jedoch müssen die Vorschläge der Kommission abgewartet werden.

3.4 Lenk- und Ruhezeiten

Die deutsche Seite wies darauf hin, dass die Behandlung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit gegenwärtig rechtlich und tatsächlich nicht zufriedenstellt. Es muss klargestellt werden, auf welche Weise sicherzustellen ist, dass der Fahrer diese Ruhezeit nicht im Fahrzeug verbringen muss.

3.5 Deutsche Gesetzgebung zum Mindestlohn

Die slowenische Seite brachte ihre Besorgnis in Zusammenhang mit diesem Gesetz zum Ausdruck und bat die deutsche Seite um zusätzliche Erläuterungen. Sie erklärte, dass die Lohnberechnung in Slowenien anders erfolge als beispielsweise in Deutschland. Wenn es einen einheitlichen Stundensatz bei den Löhnen gebe, müsse es auch Mindestpreise für Beförderungsleistungen geben, um unfairen Wettbewerb auszuschließen. Unter den gegenwärtigen Voraussetzungen seien diese Maßnahmen für Slowenien nicht annehmbar. Slowenien versteht jedoch, dass Deutschland Gründe für die Einführung dieser Regelung hatte.

Die deutsche Delegation erklärte, dass die Einführung dieser Regelung notwendig war wegen der politischen Situation in Deutschland und der Zusammensetzung der Regierungskoalition. Die Einführung des Mindestlohns war die Forderung einer Koalitionspartei. Daher sei eine Diskussion in dieser Kommission sinnlos. Auch in Deutschland gehen die Meinungen auseinander. Die Gespräche mit der Europäischen Kommission waren anstrengend, und zum Schluss überwog die Meinung, dass es am besten wäre, die endgültige Entscheidung dem EuGH zu überlassen. Im Augenblick hat die Kommission Deutschland einen zweiten Mahnbrief geschickt, was die deutsche Seite überrascht hatte. Zurzeit sind weite Kreise in Deutschland eher geneigt, dieses Gesetz zu unterstützen, als abzulehnen.

Zur Entsenderichtlinie erklärte die deutsche Seite, dass es vermutlich nicht möglich sein wird die Kraftfahrer gänzlich vom Geltungsbereich auszunehmen, sie würde jedoch versuchen, Bestimmungen durchzusetzen, die die Verschlechterung der Lage der Kraftfahrer im Vergleich zu anderen Berufsgruppen verhindern.

4. Verschiedenes

4.1. Gegenseitige Anerkennung von Berufsbefähigungsnachweisen in Zusammenhang mit Richtlinie 2003/59/EG

Zur Grundqualifikation der Berufskraftfahrer und ihrer regelmäßigen Weiterbildung (Gemeinschaftscode 95) gemäß Richtlinie 2003/59/EG schlug die slowenische Delegation die Anerkennung dieser Ausbildung und der Nachweise über die regelmäßige Weiterbildung

(35 Stunden) auch im Fällen vor, wo diese Qualifikation im anderen Staat erlangt wurde. Beide Seiten würden dazu zu gegebener Zeit Muster der relevanten Zeugnisse austauschen. Es erlangen viele slowenische Kraftfahrer diese Zeugnisse in Deutschland und umgekehrt; dadurch wäre eine einheitliche Praxis bei allen Behörden sichergestellt.

Die deutsche Delegation erklärte, dass sie für diese Fragen nicht zuständig sei, und verpflichtete sich, zuständige Kollegen davon in Kenntnis zu setzen, die den slowenischen Kollegen ihre Stellungnahme dazu binnen kürzester Zeit bzw. spätestens binnen eines Monats zukommen werden lassen.

4.2. Durchführung der Straßensicherheitskontrollen

a) Die slowenische Seite hob die Probleme der slowenischen Transportunternehmen hervor, die bei Straßensicherheitskontrollen und festgestellten technischen Mängeln von den Kontrollbehörden zur Mängelbeseitigung immer auf dieselben Werkstätten verwiesen werden. Es wird ihnen nicht gestattet, die Mängel selbst zu beheben, manchmal wird ein Abschleppdienst angefordert, obwohl der Mangel am Fahrzeug nicht so kritisch ist.

Die deutsche Delegation erklärte, über diese Informationen nicht zu verfügen und bittet die slowenische Seite, sie im Fall von konkreten Meldungen durch die Transportunternehmer zu informieren, denn ohne konkrete Daten ist die Überprüfung des Sachverhalts nicht möglich.

b) Die deutsche Delegation informierte die slowenische Seite, dass bei den Kontrollen das slowenische Unternehmen Teamsped d.o.o., Celovška cesta 228, Ljubljana, negativ aufgefallen ist, weil innerhalb eines Monats mehr als 30 Verstöße gegen Vorschriften aus dem sozialen Bereich und über die Genehmigungspflicht festgestellt wurden. Sie bittet die slowenische Seite, ihr die slowenischen Erkenntnisse zu diesem Unternehmen zu übermitteln. Die slowenische Seite bestätigte die Absicht, dieses Unternehmen hinsichtlich der Erfüllung der Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmens zu prüfen und im Falle einer größeren Anzahl rechtskräftig festgestellter Verstöße Maßnahmen gegen dieses Unternehmen zu ergreifen (nationale Vorschriften).

c) Die slowenische Seite informierte die deutsche Seite über das Kontrollsystem und die Kontrollbehörden in Slowenien. Die meisten Verstöße werden bei den Vorschriften im sozialen Bereich festgestellt; Berufskraftfahrer sind im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern nur selten Verursacher von schweren Verkehrsunfällen.

Die Delegationen stimmten überein, dass es bei den Verstößen im Bereich der Verkehrssicherheit zu einer besorgniserregenden Entwicklung gekommen ist und daher bestimmte Maßnahmen, wie Änderung der Kontrollvorschriften, Weiterbildung der Kontrolleure u.ä. zu ergreifen sind.

Die Delegationen tauschten des Weiteren Informationen und Standpunkte zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Kontrollbereich aus und besprachen weitere Kooperationsmöglichkeiten.

4.3 Benutzung slowenischer Kurzzeitkennzeichen (Ausfuhrkennzeichen)

Auf die Frage der slowenischen Seite hin erläuterte die deutsche Delegation, dass in Deutschland Überführungsfahrten von Güterfahrzeugen mit slowenischen Kurzzeitkennzeichen (Ausfuhrkennzeichen) erlaubt sind.

4.4 Regelung saisoneller Transporte

Auf die Frage der slowenischen Delegation erklärte die deutsche Seite, dass im Fall von

saisonellen Transporten (der Transportunternehmer ist vertraglich an einen Auftraggeber gebunden und führt die Transporte nicht das ganze Jahr durch) Vereinbarungen zwischen Auftraggebern und Transportunternehmern über eine Pauschalzahlung für das ganze Jahr existieren. Dieser Bereich wird in der Bundesrepublik Deutschland nicht mit Vorschriften geregelt, sondern ist Gegenstand freier Vertragsgestaltung zwischen dem Auftraggeber und dem Transportunternehmen.

4.5 Fahrerbescheinigungen für Drittstaatsangehörige

Die Delegationen stimmten überein, dass die Kraftfahrer aus Drittstaaten keine Fahrerbescheinigungen gemäß Art. 5 der Verordnung 1072/2009/EG benötigen, wenn sie eine langfristige Aufenthaltsberechtigung haben.

4.6 Förderung des Ankaufs von Neufahrzeugen

Auf die Frage der slowenischen Seite hin, erklärte die deutsche Delegation, dass es im Augenblick keine Förderung des Ankaufs von neuen umweltfreundlichen Fahrzeugen gebe (z.B. EURO 6). Eine Förderung für solche Fahrzeuge ist für das kommende Jahr geplant, wobei die Art und Weise der Förderung noch nicht feststeht.

4.7 Einbau von elektronischen Mautentrichtungsgeräten in Slowenien

Die slowenische Seite fragte, wieso der Einbau von e-Mautgeräten in Slowenien nicht gestattet sei. Die deutsche Delegation erklärte, dass hierfür eine andere Abteilung zuständig sei, sie sich aber informieren und die slowenische Delegation auf eine geeignete Art und Weise davon in Kenntnis setzen wolle.


Die Gespräche fanden in einer freundschaftlichen und konstruktiven Atmosphäre statt.

Die deutsche Seite lud die slowenische Seite zur nächsten Sitzung der gemischten deutsch-slowenischen Kommission für den Straßenpersonen- und -güterverkehr nach Deutschland ein. Der Zeitpunkt wird schriftlich vereinbart.

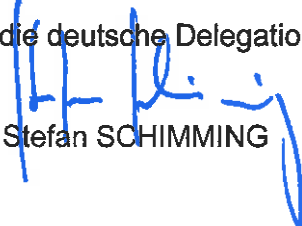
Die Niederschrift wird in zwei Ausfertigungen in jeweils deutscher und slowenischer Sprache verfasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Ljubljana, den 29. Juni 2016

Für die slowenische Delegation:


Bogdan POTOČAR

Für die deutsche Delegation:


Stefan SCHIMMING

**Delegationsmitglieder
in der gemischten Kommission für den internationalen deutsch-slowenischen
Straßenpersonen- und –güterverkehr**

LJUBLJANA, 28. UND 29. JUNI 2016

Slowenische Delegation:

1. Bogdan POTOKAR, Infrastrukturministerium, Leiter des Sektors Straßenverkehr und Logistik, Delegationsleiter
2. Mag. Marjan NAHTIGAL, Infrastrukturministerium, Sektor Straßenverkehr und Logistik
3. Velja PETERNELJ, Infrastrukturministerium, Rechtsdienst
4. Zdenka HAFNER ČELAN, Dolmetscherin

Technische Unterstützung:

1. Igor SEP, Slowenische Wirtschaftskammer
2. Roberto VIDONI, Slowenische Wirtschaftskammer
3. Branko OBERČ, Slowenische Gewerbechamber
4. Natalija REPANŠEK, Slowenische Gewerbechamber
5. Aleksander BIZJAK, Slowenische Gewerbechamber

Deutsche Delegation:

1. Stefan SCHIMMING, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Delegationsleiter
2. Werner GEISLER, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
3. Dr. Jakob HASELHUBER, Botschaft der Bundesrepublik Deutschland
4. Frank FASSBENDER, Bundesamt für Güterverkehr
5. Lea BURJAN, Dolmetscherin