

**PROTOKOLL
DER TAGUNG DER SLOWENISCHEN UND ÖSTERREICHISCHEN
EXPERTENGRUPPE FÜR INTERNATIONALEN STRASSENPERSONEN-
UND GÜTERVERKEHR**

Moravske Toplice, 30. November 2006 und 1. Dezember 2006

Am 30. November und 1. Dezember 2006 trat in Moravske Toplice die Expertengruppe für Straßenverkehr zusammen. Die Zusammensetzung der Expertengruppe ist im Anhang angegeben.

Die Delegationsleiter haben nach dem Austausch der Grußworte und der Vorstellung der Teilnehmer folgende Tagesordnung der heutigen Sitzung vereinbart:

1. Gütertransport im internationalen Straßenverkehr
 - a) Vereinbarung über den internationalen Straßenverkehr zwischen den Staaten
 - b) Durchführung von Kabotage
 - c) Transporte in/aus Drittstaaten
 - d) Transporte nach den Regeln der CEMT
 - e) Anwendung von EU-Vorschriften bei der Durchführung von Transporten
 - f) Sondertransporte
2. Personenbeförderungen
3. Kombiniertes Verkehr
4. Sonstiges

Der Leiter der slowenischen Delegation übermittelte einleitend Informationen und eine Entschuldigung anlässlich der Tatsache, dass es zu dem zuvor vereinbarten Treffen in Österreich in der Stadt Graz nicht gekommen ist.

Beide Seiten haben ein paar statistische Daten über den Warenaustausch für den vergangenen Zeitraum ausgetauscht. Es wurde festgestellt, dass der Warenaustausch sowohl beim Export als auch beim Import steigt. Österreich ist hinsichtlich der Investitionen einer der größten slowenischen Partner. Beide Seiten stimmten überein, sich auch in Zukunft um die Verringerung der Hindernisse, die beim Waren- und Personentransport auftreten, zu bemühen.

P.B.



Ad/1

a)

Die slowenische Seite setzte die österreichische Seite über die Tatsache in Kenntnis, dass die bilaterale Vereinbarung über den Straßentransport von Waren, die im Jahr 1993 unterzeichnet worden ist, nicht in Kraft gesetzt wurde und deshalb nicht gültig ist. Sie schlug vor, darüber nachzudenken, ob es notwendig ist über weitere Aktivitäten in Richtung eines Inkrafttretens der bestehenden Vereinbarung bzw. über die Vorbereitung einer neuen nachzudenken. Die österreichische Seite war der Meinung, dass die Vorbereitung einer neuen bzw. das Inkrafttreten der bestehenden Vereinbarung nicht notwendig seien. Sie meinte, dass der europäische Rechtsrahmen im Bereich des Straßentransports eine ausreichende Grundlage für die Regelung der gegenseitigen Beziehungen darstelle.

Die Delegationen stimmten überein, dass sie eventuelle bilaterale Probleme auf Experteneben der für Verkehr zuständigen Ministerien beider Staaten lösen werden.

b)

Die österreichische Seite informierte die slowenische über die Frage der Kabotage. Es wurde festgestellt, dass die EU-Vorschriften diesbezüglich ziemlich unklar sind. Vor allem geht es hier um den unklaren Begriff "zeitweilig" in der Verordnung 3118/93. Die österreichische Seite setzt sich für eine Änderung der EU-Verordnung ein. Diese sollte klarer sein und diese Frage für alle EU-Staaten einheitlich regeln. Das wurde auch von der slowenischen Seite unterstützt.

Grundlage für die Regelung der Kabotage in Österreich ist das Güterbeförderungsgesetz. Die Überprüfung der Kabotage erfolgt durch Kontrollblätter, was in einer Verordnung geregelt wird, die in Vorbereitung steht.

Es ist vereinbart worden, dass die österreichische Seite nach Inkrafttreten dieser Verordnung der slowenischen Seite erläuternde Informationen geben wird.

Die österreichische Seite übermittelte der slowenischen Seite einen Auszug aus der die Kabotage regelnden Gesetzestext (Art. 7 Abs. 2 des Güterbeförderungsgesetzes).

Die slowenische Seite erklärte, dass sie die Vorschriften bezüglich der Ausübung der Kabotage noch nicht verabschiedet hat. Sie wird die österreichische Seite über eventuell verabschiedete Maßnahmen in diesem Bereich in Kenntnis setzen.

c)

Die slowenische Seite schlug der österreichischen Seite im Sinne einer vollkommenen Liberalisierung des Straßentransports die Aufhebung der Genehmigungen für Transporte in und aus Drittstaaten vor. Sollte dieser Vorschlag nicht angenommen werden, wird im Falle eines Mangels die Möglichkeit der Vergrößerung des Kontingents vorgeschlagen.

P.R.

K

Die österreichische Seite kann zur Zeit die Anregung für eine vollkommene Abschaffung der Genehmigungen für Transporte in und aus Drittstaaten nicht annehmen. Sollte aber Bedarf nach derartigen Transporten bestehen, kann eine begrenzte Anzahl von zusätzlichen Genehmigungen ausgestellt werden.

d)

Beide Seiten stellten fest, dass die Frage des Multilateralen Kontingentes der CEMT nunmehr einer befriedigenden, langfristigen Lösung zugeführt wurde.

e)

Bezüglich der Problematik der Auslegung einzelner Bestimmungen der EU-Regelungen vermittelte die slowenische Seite Informationen bezüglich deren Verständnis und der Vereinheitlichung einzelner EU-Verordnungen und Richtlinien. Slowenien wünscht ein einheitliches Verständnis, einheitliche Prüfung und einheitliche Sanktionen im Falle von Verstößen in allen Staaten, vor allem erwartet es eine abgestimmte Arbeit zwischen den Nachbarstaaten.

In Anbetracht dessen, dass die Richtlinie 2006/22 einen Erfahrungs- und Datenaustausch zwischen den Staaten vorsieht, möchte die slowenische Seite die Art und Weise des Erfahrungs- und Datenaustauschs zwischen beiden Staaten vereinbaren. Es ist auch eine elektronische Datenübertragung vorgesehen. Es wäre auch notwendig die Frage bezüglich der Nachweise der Abwesenheit für Fahrer, wenn dieser in Krankenstand oder auf Urlaub ist, wie es in Artikel 11 dieser Richtlinie vorgesehen ist, zu klären.

Im Hinblick der oben genannten Koordination ist der österreichischen Seite noch nicht bekannt, wer diese ausüben wird, denn es sind mehrere Organe für die Kontrolle zuständig.

Beide Seiten haben festgestellt, dass die Zuständigkeit für die Koordination der Kontrolle derzeit bei den Verkehrsministerien liegt, während die Kontrolle selbst auch in die Zuständigkeit anderer Ministerien fällt.

Die österreichische Seite vermittelte der slowenischen eine Liste slowenischer Fahrer, die Verstöße auf dem Hoheitsgebiet Österreichs begangen haben. Diese Liste ist in diesem Jahr bereits dem slowenischen Verkehrsministerium übermittelt worden und die Rechtsverfahren sind abgeschlossen. Aus diesen Daten geht hervor, dass gewisse Fahrer wiederholt gegen die Vorschriften verstoßen haben. Nach EU-Recht müssen die Transportunternehmer bei wiederholten Verstößen auch mit dem Entzug der EU-Lizenz rechnen.

Die slowenische Seite wies darauf hin, dass es notwendig wäre, das Formblatt für die Mitteilung über die Verstöße ausländischer Fahrer zu ändern, vor allem aufgrund der Tatsache, dass die Fälle bei Gericht noch nicht abgeschlossen sind. Es ist festgelegt worden, dass die Berichte über die Verstöße seitens slowenischen Fahrer direkt an die Verkehrsinspektion der Republik Slowenien übermittelt werden. Diese wird die österreichische Seite über die verhängten Maßnahmen unterrichten.

PR

h

Die slowenische Seite betonte die Problematik in Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung 3821/85 seitens der Kontrollorgane in Österreich. Diese verlangen nämlich von den slowenischen Fahrern eine seitens des Transportunternehmers ausgestellte Bestätigung für lenkfreie Tage, die unter die Bestimmungen der Verordnung 3820/85 (561/2006) fallen. Die slowenische Seite ist der Meinung, dass das Handeln der österreichischen Kontrollorgane nicht richtig ist und im Gegensatz zu EU-Vorschriften steht.

Die österreichische Seite fragte nach, ob die Transportunternehmer in irgend einem Fall Berufung eingelegt haben. Auch österreichische Transportunternehmer sind mit dem gleichen Problem konfrontiert.

Da die Europäische Kommission noch kein einheitliches Formblatt festgelegt hat (April 2007), brachte die slowenische Seite ihren Standpunkt zum Ausdruck, dass es nicht gerechtfertigt sei, die Transportunternehmer zu sanktionieren, wenn sie keine Abwesenheitsbestätigung wegen Krankheit oder Urlaub haben.

Da die österreichische Seite eine andere Meinung vertritt, wird sie der slowenischen Seite darüber eine schriftliche Erklärung übermitteln.

f)

Die österreichische Seite erläuterte die Art und Weise der Durchführung von Sondertransporten in Österreich und die von den Organisatoren und Begleitern zu erfüllenden Anforderungen. Das Begleitpersonal für Sondertransporte benötigt eine besondere Schulung sowie ein Zertifikat. In Slowenien benötigen neben dem Begleitpersonal auch die Fahrer ein besonderes Zertifikat. Die österreichische Seite wies darauf hin, dass es unberechtigt sei von ausländischen Fahrern ein Zertifikat für die Durchführung von Sondertransporten zu verlangen, da es nicht in Einklang mit den geltenden EU-Vorschriften sei.

Die slowenische Seite erläuterte die Vorschriften in Bezug auf die Durchführung von Sondertransporten in der Republik Slowenien, die in der Phase der Änderungen sind, und zwar in der Richtung, dass weder slowenische noch ausländische Fahrer ein besonderes Zertifikat und Bestätigungen für die Durchführung von Sondertransporten benötigen werden.

Slowenien wird versuchen in Kürze dieses Problem zu lösen und zwar anhand einer Änderung der Durchführungsvorschriften des Gesetzes über die Sicherheit des Straßenverkehrs und wird die österreichische Seite unverzüglich darüber in Kenntnis setzen.

P.B.

Ad/2

Die slowenische Seite schlug die Behandlung der Problematik des Personentransports im internationalen Verkehr sowohl im Linientransport als auch im gelegentlichen Transport vor. Der Linienverkehr ist nicht endgültig geregelt worden, da die Verhandlungen über diese Vereinbarung nicht abgeschlossen worden sind. Die österreichische Seite bestätigte, dass aufgrund der Tatsache, dass beide Staaten EU-Mitglieder sind, eine Vereinbarung über den Gelegenheits- und Linienverkehr nicht mehr notwendig sei.

Es ist festgestellt worden, dass mit Sloweniens EU-Beitritt die europäischen Verordnungen den Bereich dieser Transporte abdecken.

Gelegentlich gab es beim Grenzübertritt nach Österreich das Problem der Anerkennung der Genehmigungen für internationale Linientransporte slowenischer Transportunternehmer, die in slowenischer Sprache verfasst waren. Deshalb ist es vorgekommen, dass in einzelnen Fällen slowenische Busse mit Fahrgästen unberechtigt an der Grenze warten mussten. Damit wurde der Transport verhindert, was zu Unannehmlichkeiten sowohl bei den Transportunternehmern als auch bei den Fahrgästen führte.

Mit Hinblick auf die Komplikationen beim Überschreiten der Grenze hat die österreichische Seite empfohlen, in solchen Fällen sofort das österreichische Verkehrsministerium zu informieren, denn die EU-Verordnungen legen diese Transporte und die dafür benötigten Genehmigungen exakt genug fest.

Beide Seiten erwarten, dass es zu solchen und ähnlichen Vorfällen nicht mehr kommen wird, und dass die Grenzorgane fachgerecht und in Einklang mit den ihnen vermittelten Informationen handeln werden.

Die slowenische Seite erklärte auch die zwischen beiden Staaten vereinbarte Art der Durchführung von Taxi-Transporten. Anhand von vereinbarten Grundsätzen ist der Taxitransport zwischen den beiden Staaten teilweise liberalisiert. Es wurden Fälle von Behinderungen der Transporte slowenischer Taxifahrer, die ihre Fahrgäste nach Österreich brachten, genannt. Diese Fälle sind nur an einzelnen Grenzübergängen vorgefallen.

Die Einfahrt mit Fahrgästen in das andere Land ist liberalisiert. Bei Leereinfahrten in das andere Land sind Genehmigungen erforderlich, die von den zuständigen Behörden des jeweiligen Staates erteilt werden. Beide Seiten kamen überein, einen Kontingentaustausch in einer im Korrespondenzweg festzulegenden Höhe (Form) zu prüfen. In der Zwischenzeit können slowenische Unternehmen bei der zuständigen österreichischen Behörde eine Genehmigung erhalten, und österreichische Unternehmen können auf der Grundlage einer Bestätigung seitens des slowenischen Verkehrsministeriums ihre Fahrten weiterhin ausüben. Im Falle von weiteren Behinderungen werden beide Ministerien in Verbindung stehen, so dass sie diese sogleich beseitigen können.

Die österreichische Seite erläuterte auf Antrag der slowenischen Seite die Regelung in Bezug auf die notwendige Winterausstattung für Busse und LKWs in der Winterzeit oder bei Winterverhältnissen. Es ist Winterausrüstung (Reifen) auf einer der

P.B

4

Antriebsachsen sowie Schneeketten im Fahrzeug notwendig und zwar in der Zeit vom 15. November bis zum 15. März.

Ad/3

Die rollende Landstraße ist weiterhin bedeutend und interessant für Straßentransportunternehmer. Der Vertreter von ÖKOMBI stellte die Arbeit und Organisation dieses Unternehmens in Österreich vor. Analysen weisen darauf hin, dass diese Transportart aus Sicht der Kosten weiterhin interessant für LKWs ist. Die Anzahl der LKWs, die derartige Züge anwenden, wächst, denn die Preise sind günstig, ebenso können LKWs auf die Züge ohne Begleitung des Fahrers gestellt werden. Man hat auch schnell auf die Hindernisse auf der Straße bzw. Engpässe, die aufgrund von verschiedenen Ursachen entstehen und die eine Begrenzung des Straßenverkehrs verursachen, reagiert. Da die Kontrolle über die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer verschärft wird, kann die rollende Landstraße ein Vorteil auch für slowenische Fahrer sein. Die Vertreter der ÖKOMBI haben der slowenischen Seite Unterlagen überreicht, die detailliert das Angebot dieser Transportart präsentieren.

Die slowenische Seite ist an der Entwicklung dieser Transportart interessiert, betont jedoch, dass auch die Interessen slowenischer Straßentransportunternehmer Einfluss auf die Nutzung dieser Transportart haben.

Der Vertreter der AdriaKombi betonte die guten Beziehungen mit den österreichischen Partnern. Die Daten deuten auf einen Anstieg dieser Transportart hin. Es besteht auch Interesse an der Einführung von Transitverkehr über Slowenien, so ist konkret der Verkehr zwischen Spačva und Ljubljana eingeführt worden, der in einer annehmbaren Reisezeit durchgeführt wird.

Der Vertreter des slowenischen Unternehmens unterstützt die Einführung der rollenden Landstraße auf einer Strecke, die Slowenien in Gänze transitieren würde.

Der Vertreter der Transportunternehmer interessierte sich auch für die Regelung des Schadensersatzes bei derartigen Transporten. Im Falle von Streitfällen bei Schäden gab es keinen Schaden, der vom Betreiber verursacht worden wäre.

Der Vertreter des unbegleiteten kombinierten Verkehrs aus Österreich (ICA) stellte die Tätigkeit sowie die steigende Zusammenarbeit mit AdriaKombi vor. Der Transport über Slowenien ist in diesem Jahr um 50 % gestiegen. Bedeutend ist vor allem die Verbindung zum Hafen Koper, die für diese Transportart genutzt wird. Sollte es Probleme geben, wurde der Wunsch nach Zusammenarbeit bzw. Unterstützung bei der Durchführung dieser Transportart geäußert.

Die österreichische Seite hat bereits in der Vergangenheit und jetzt erneut gefragt, wie es in Slowenien mit der 44 t-Regelung für LKW und Container im Vor- und Nachlauf zu und von einem Kombiterminal stehe. Die slowenische Seite wird eine Antwort in möglichst kurzer Zeit vermitteln.

P.B.

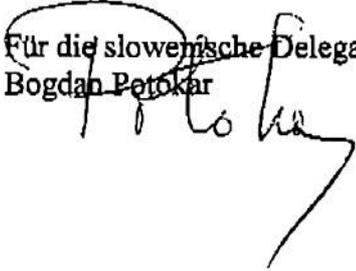
Ad/4

Die slowenische Seite fragte die österreichische, wann die Sanierung der Brücke auf der A-10 beendet sein werde. Es wird die Eröffnung dieses Straßenabschnitts Mitte Dezember erwartet.

Das Treffen verlief in konstruktiver Atmosphäre und war in das Lösen der aktuellen Problematik gerichtet. Es wird in Zukunft eine Fortsetzung der Gespräche erwartet, die zur Lösung der aktuellen Probleme im Bereich des Straßenverkehrs zwischen den Staaten beitragen.

Die österreichische Seite sprach eine Einladung zur nächsten Tagung der Expertengruppe aus. Ort und Zeitpunkt dieses Treffens werden noch abgestimmt.

Für die slowenische Delegation
Bogdan Potokar



Für die österreichische Delegation
Reinhard Kentmeister



Moravske Toplice, den 1. Dezember 2006

Slowenische Delegation:

Bogdan Potokar, Verkehrsministerium RS, Delegationsleiter,
Marjan Krasnič, Verkehrsministerium RS
Velja Peternelj, Verkehrsministerium RS
Zdravko Igličar, Verkehrsministerium RS, DRSC
Ervin Tomšič, Verkehrsministerium RS, PIRS
Bojan Pečnik, Handwerkskammer RS
Andrej Klobasa, Handwerkskammer RS
Peter Mirt, Handwerkskammer RS
Igor Sep, Wirtschaftskammer RS
Jože Baškovič, Wirtschaftskammer RS
Milena Jontes, Wirtschaftskammer RS
Rok Svetek, AdriaKombi

Österreichische Delegation:

Reinhard Rentmeister, Bundesministerium für Verkehr, Innovationen und Technologie,
Delegationsleiter
Sylvia Janus, Bundesministerium für Verkehr, Innovationen und Technologie
Regina Vondracek, Bundesministerium für Verkehr, Innovationen und Technologie
Günther Schwarz, Bundesministerium für Verkehr, Innovationen und Technologie
Peter Tropper, Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe
Thomas Ernst, ÖKOMBI
Hermann Ungersbäck, ICA