Verein
Bremer Spediteure e.V.

Bahnhofstraße 28-31
28195 Bremen
Tel.: 0421 321169
Fax: 0421 327838
E-mail : service@vbsp.de
Internet : www.vbsp.de

Rundschreiben Nr. 67 / 19
Bremen, den 13.03.2019

Quelle: DSLV 48/19
Helmut Große

Internationales Rundschreiben

Spanien	Verbot des Verbringens der WRZ im Fahrzeug (Update)
Großbritannien	Einführung einer Ultra Low Emission Zone (ULEZ) in der Londoner City
Osteuropa	Östliches Europa bleibt Wachstumsmotor für den deutschen Handel

Spanien
Verbot des Verbringens der WRZ im Fahrzeug (Update)

Der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLV) hatte bereits darüber berichtet, dass mit der Veröffentlichung der Verordnung zum „Road Transport Act (ROTT)“ im spanischen Amtsblatt auch in Spanien das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit (WRZ) im Fahrzeug verboten ist. Nach Angaben der spanischen Gewerbeorganisation ASTIC werden festgestellte Verstöße ab sofort mit 2.000 Euro sanktioniert.

Informationen darüber, wie die spanischen Kontrollbehörden entsprechende Verstöße kontrollieren und feststellen wollen, sind bislang nicht bekannt. Auch gibt es keine Hinweise darauf, ob der Fahrer Nachweisdokumente, wie Hotelrechnungen etc., als Belege für das Nichtverbringen der WRZ im Fahrzeug mitzuführen und bei Kontrollen vorzulegen hat.

Großbritannien
Einführung einer Ultra Low Emission Zone (ULEZ) in der Londoner City

Nach Angaben der Transportbehörde von London (TfL) wird am 8. April 2019 im Londoner Stadtzentrum die London Ultra Low Emission Zone (ULEZ) neu eingeführt. Dies hat zur Folge, dass ab diesem Zeitpunkt in das Stadtzentrum von London nur noch Fahrzeuge einfahren dürfen, die mindestens den Emissionsstandard Euro VI erfüllen. Im Ausland zugelassene Fahrzeuge müssen vorab für die ULEZ registriert werden. Die ULEZ ist rund um die Uhr an allen Wochentagen in Kraft.

Für Fahrzeuge, die den Emissionsstandard Euro VI nicht erfüllen, besteht die Möglichkeit, mit einer Voranmeldung gegen eine Tagesgebühr von 100 Britischen Pfund in die Ultra Low Emission Zone einzufahren.

Für Fahrzeuge, die nicht den geforderten Emissionsstandard erfüllen oder nicht vorab für die ULEZ registriert wurden, wird ein Bußgeld in Höhe von jeweils 1.000 Britischen Pfund fällig. Wird die Registrierung für die ULEZ versäumt und ein Fahrzeug verwendet, das nicht dem Emissionsstandard Euro VI entspricht, wird sogar ein Bußgeld von insgesamt 2.000 Britischen Pfund pro Tag erhoben.

Weitere Informationen über die ULEZ, zur Registrierung und einer Karte des Gebietes der ULEZ, das deckungsgleich mit dem Gebiet der seit vielen Jahren erhobenen Congestion Charge (City-Maut) ist, sind auf der Website der Transportbehörde von London zu finden.

Die Stadtverwaltung von London weist darauf hin, dass das Gebiet der ULEZ ab 25. Oktober 2021 auf das Gebiet innerhalb der North Circular Road and South Circular Road ausgeweitet werden soll.

Darüber hinaus sollen auch bei der im Jahr 2008 eingeführten Low Emission Zone (LEZ) für den Großraum London die Bedingungen für die Fahrzeuge, die in die LEZ einfahren dürfen, verschärft werden. Vorgesehen ist, dass ab dem 26. Oktober 2020 nur noch Lkw über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht der Euroklasse VI in die LEZ einfahren dürfen. Die LEZ umfasst den gesamten Großraum London inklusive einer Vielzahl von Autobahnen.

Osteuropa
Östliches Europa bleibt Wachstumsmotor für den deutschen Handel

Nach den Daten des Statistischen Bundesamts für das Gesamtjahr 2018 gehört das östliche Europa weiterhin zu den wichtigsten Wachstumsmotoren des deutschen Außenhandels. Wie der Ost-Ausschuss – Osteuropaverein der Deutschen Wirtschaft (OAOEV) aktuell informiert, stieg der deutsche Außenhandel mit den 29 Ländern der Region, die von Tschechien bis an die russische Pazifikküste reicht, im vergangenen Jahr um 6,5 Prozent und damit erneut kräftiger als der deutsche Handel insgesamt (+4,2 Prozent). Insgesamt stieg der deutsche Handelsumsatz mit den 29 OAOEV-Ländern 2018 um 27,8 Milliarden auf 453,4 Milliarden Euro. Auf die Region entfielen knapp 20 Prozent des deutschen Außenhandels und somit deutlich mehr als auf den deutschen Güteraustausch mit China und den USA. Die deutschen Exporte kletterten dabei um 5,6 Prozent auf 225,2 Milliarden Euro, die Einfuhren legten sogar um 7,5 Prozent auf 228,2 Milliarden Euro zu. Die deutsche Handelsbilanz mit dem östlichen Europa ist damit leicht negativ, was vor allem auf den 2018 stark gestiegenen Importüberschuss im Handel mit Russland in Höhe von 10,5 Milliarden Euro zurückzuführen ist (Handelszahlen 2018).

Mit Polen (Platz 7) und der Tschechischen Republik (Platz 10) finden sich zwei mittelosteuropäische Länder unter den Top Ten der deutschen Handelspartner – mit weiter soliden Zuwachsraten. Allein der Handel mit Polen, dem mit Abstand größten deutschen Handelspartner im östlichen Europa, stieg 2018 um 7,5 Prozent auf 118 Milliarden Euro. Deutschland wies dabei mit Exporten in Höhe von 63,1 Milliarden Euro (+6,4 Prozent) weiter einen deutlichen Handelsüberschuss aus (acht Milliarden Euro). Die deutschen Exporte dorthin haben sich somit seit dem EU-Beitritt Polens im Jahr 2004 fast vervierfacht. In der Rangfolge der deutschen Außenhandelspartner liegt Polen beim Umsatz inzwischen nahezu gleichauf mit Großbritannien. Kräftig steigern konnten die deutschen Exporteure auch ihre Ausfuhren in die Tschechische Republik (+6,1 Prozent), nach Ungarn und in die Slowakei (jeweils +5,4 Prozent) sowie nach Estland (+11,4 Prozent). Auch die deutschen Einfuhren aus Mittelosteuropa zogen erneut spürbar an.

Die deutschen Wirtschaftsbeziehungen mit Südosteuropa entwickeln sich ebenfalls sehr positiv. Die Lieferungen nach Rumänien, dem fünftgrößten deutschen Absatzmarkt in Osteuropa, stiegen um 7,3 Prozent auf 16,2 Milliarden Euro. Kräftige Zuwächse gab es insbesondere bei den Exporten nach Serbien (+12,2 Prozent), Kosovo (+19 Prozent), Montenegro (+17,4 Prozent) und Nordmazedonien (+16,2 Prozent).

Licht und Schatten gibt es im deutschen Außenhandel mit Russland: Durch den zeitweise kräftigen Anstieg der Ölpreise und steigende Volumen beim Import von Erdgas stieg der Wert der deutschen Importe aus Russland um 14,6 Prozent auf nun 36 Milliarden Euro. Die deutschen Lieferungen nach Russland stagnierten dagegen nahezu bei knapp 26 Milliarden Euro (+0,8 Prozent). In der deutschen Exportstatistik belegt Russland inzwischen weltweit nur mehr Platz 15 und ist 2018 sogar hinter Ungarn zurückgefallen. Im Jahr 2012, als die deutschen Exporte nach Russland einen Rekordwert von 38 Milliarden Euro erreichen konnten, rangierte Russland noch auf Platz elf. Auch die Exportaussichten für 2019 sind getrübt: In einer Ende 2018 von OAOEV und der Außenhandelskammer Russland gemeinsam durchgeführten Geschäftsklima-Umfrage rechnen 70 Prozent der befragten deutschen Unternehmen in Russland mit stagnierenden oder sogar rückläufigen Exporten.

Eine ähnliche Diskrepanz zwischen der Ex- und Importentwicklung gibt es auch im deutschen Handel mit der Ukraine: Die deutschen Exporte in das Land legten 2018 mit 3,3 Prozent auf 4,5 Milliarden Euro nur unterdurchschnittlich zu. Die Importe aus der Ukraine wuchsen dagegen erneut kräftig um 17,4 Prozent auf 2,6 Milliarden Euro. Die Ukraine profitiert hier einerseits von verbesserten Absatzmöglichkeiten in der EU im Rahmen des Assoziierungsabkommens, Binnennachfrage und Rahmenbedingungen sind aber noch nicht gut genug, um einen nachhaltigen Anstieg der deutschen Ausfuhren zu ermöglichen.

Erfolgreicher als in Russland und der Ukraine waren deutsche Exporteure auf anderen GUS-Märkten: Besonders kräftige Exportzuwächse gab es in Armenien (+31,5 Prozent), Aserbaidschan (+26,7 Prozent) und in Usbekistan (+17,4 Prozent).

Mit freundlichen Grüßen

Verein Bremer Spediteure e.V.

Robert Völkl