

# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

DER ÖSTERREICHISCHE  
*transporteur*  
DAS NEUE  
OFFIZIELLE  
ORGAN

Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Blumengasse 5/17 - 1170 Wien



**SONDERTHEMA:  
LEICHTE NUTZFAHRZEUGE**

## Elektrifizierend!

Seite 26



**AKTUELLES INTERVIEW**  
**Neues Jahr, neues Glück?**

Fachverbandsobmann Günther Reder:  
Was erwartet das Güterbeförderungsgewerbe 2021?

Seite 16

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

## Vorsicht, Neutralisierungsfalle!

Die Neutralisierung von Frachtbriefen ist eine häufige Praxis in der Transportbranche. Zu beachten ist, dass sich daraus zahlreiche Probleme ergeben können, die zu einer unerwünschten Haftung führen.

Bei der Neutralisierung von Frachtbriefen, handelt es sich um ein Verfahren, bei dem entweder der Versender oder der Empfänger bzw. deren Adressen im Frachtbrief nicht aufscheinen (neutralisiert werden), um wichtige Handelsinformationen nicht weiterzugeben. Bei einem Streckengeschäft werden somit beispielsweise Ladepapiere und Frachtbriefe ausgetauscht, damit ein Zwischenhändler die Aufdeckung seiner Bezugsquellen und Einkaufskonditionen gegenüber dem Endabnehmer verhindern kann (vgl. 7 Ob 219/13a; 7 Ob 89/08a = SZ 2008/54).

Das Neutralisieren von Frachtbriefen stellt eine übliche und jedenfalls nicht sittenwidrige Vereinbarung dar, bei der jedoch eine Schadenersatzpflicht des Spediteurs bestehen kann. Eine Neutralisierungsvereinbarung mit dem Spediteur stellt auch keinen unüblichen sittenwid-

rigen Vertrag dar (OGH 7 Ob 219/13a). In diesem Zusammenhang wird dem beauftragten Spediteur bzw. dem Aussteller des Frachtbriefs aufgetragen, gewisse Informationen im Frachtbrief nicht aufscheinen zu lassen.

### Fahrer oft überfordert

Obwohl die Neutralisierung (in rechtlicher Hinsicht) an sich zulässig ist und kein sittenwidriges gesetzwidriges Geschäft darstellt, entstehen vielfältige Probleme in der täglichen Praxis, die aber auf die unrichtige Handhabung des Frachtbriefs, auf unklare Instruktionen gegenüber dem Unterfrachtführer und auf Schlampereien bzw. Überforderung durch die ausführenden Lkw-Fahrer zurückzuführen sind – derartige Umstände sind aber aufgrund des Einsatzes von mehreren (meist ausländischen und schwach ausgebildeten) Unterfrachtführern bzw. Lkw-Fahrern sehr schwer verhinderbar.

Das weit größere Problem bei Neutralisierungsaufträgen liegt somit in der Transportpraxis selbst, da es bei neutralisierten und somit nicht der Realität entsprechenden Frachtbriefen oft zu behördlichen Zwangsmaßnahmen bei der Kontrolle der Lkw bis hin zu Beschlagnahmen kommen kann.

### Aus Sicht der CMR

Art. 4 CMR normiert zwar, dass ein Frachtbrief auszustellen ist, jedoch regelt die CMR nicht, wer verpflichtet sein soll, den Frachtbrief auszustellen und entspricht es somit der herrschenden

Ansicht, dass auch nach den Vorschriften der CMR keine Pflicht zur Ausstellung eines Frachtbriefs besteht (OGH 7 Ob 219/13a). Ein Beförderungsvertrag kommt nämlich auch dann wirksam zustande, wenn kein Frachtbrief ausgestellt wurde!

Die wesentlichen Funktionen des Frachtbriefs liegen einerseits in der Information über die beteiligten Parteien, sowie über die beförderten Güter und andererseits in der Beweiswirkung in Hinblick auf die Übernahme der Güter durch den Frachtführer und deren Ablieferung.

Obwohl Art. 5 und 6 CMR umfangreiche inhaltliche Voraussetzungen für den Frachtbrief vorsehen, wie insbesondere Name und Anschrift des Absenders, Frachtführers und Empfängers, sowie Ort und Tag der Übernahme der Güter und den vorgesehenen Ablieferort etc., führt ein Fehlen dieser Informationen nicht zu einer Unwirksamkeit des Frachtbriefs, sondern verhindert nur die Entstehung bestimmter Beweiswirkungen. Die einzige tatsächliche Wirksamkeitsvoraussetzung ist die Unterzeichnung des Frachtbriefs durch den Absender und den Frachtführer.

### Wer ist der Absender?

Die CMR sieht grundsätzlich zwei Parteien des Frachtvertrags vor, nämlich den Absender und den Frachtführer. Als Absender ist somit immer der Vertragspartner (Auftraggeber) des Frachtführers anzusehen. In der Praxis entstehen jedoch beim Ausfüllen des Frachtbriefs oft Schwierigkeiten, da der Transportauftrag mehrmals an Subunternehmer weitergegeben wird. Wird somit von einem Versender ein Spediteur beauftragt, welcher den Transportauftrag wiederum an einen Hauptfrachtführer weitergibt und dieser schließlich den ausführenden Frachtführer beauftragt, so entsteht die Frage, wer nun im Frachtbrief als Absender anzuführen ist.

### Ein zusätzlicher Frachtbrief?

Diese Konstellation ist mit einem einzigen Frachtbrief auf korrekte Weise in der

Praxis tatsächlich nicht zu lösen. Vielmehr müsste in jedem einzelnen Vertragsverhältnis ein gesonderter Frachtbrief ausgestellt werden, in dem der Auftraggeber als Absender aufscheint und der Auftragnehmer als Frachtführer. In Bezug auf den obigen Fall, müsste somit ein Frachtbrief für den Transportauftrag zwischen dem Versender (Absender) und dem Spediteur (Frachtführer) ausgestellt werden. In weiterer Folge ein zusätzlicher Frachtbrief zwischen dem Spediteur (in Bezug auf seinen Auftragnehmer nun Absender) und dem Hauptfrachtführer (Frachtführer) und so weiter. Eine solche Dokumentation wäre der einzige Weg, um die tatsächliche Vertragslage und Auftragssituation in Frachtbriefen zu belegen – ein solches Vorgehen ist jedoch aus praktischer Sicht mit einem immensen Aufwand verbunden und de facto nicht zu bewerkstelligen und somit als praxisfremd zu beurteilen.

Aus diesem Grund wird üblicherweise lediglich ein Frachtbrief ausgestellt, der die Auftragslage zwischen dem Aussteller und seinem Vertragspartner darstellt.

### Absender-Eingaben prüfen?

Doch wie sieht es mit der unbeschränkten und verschuldensunabhängigen Haftung des Frachtbriefausstellers bzw. Absenders aus? Absender im Sinne der CMR ist immer derjenige, der Vertragspartner des Frachtführers ist. Dieser Umstand wird in der Praxis oft verkannt. Absender ist nämlich nicht der tatsächliche Verloader, sondern der Vertragspartner und Auftraggeber des Frachtführers. In der Praxis werden Frachtbriefe unrichtig erstellt, da die Absenderposition (formalrechtlich) oft nicht richtig behandelt wird. Meist wird als Absender nämlich jenes Unternehmen eingetragen, dass die Ware verladen hat. Art. 7 CMR regelt die Folgen unvollstän-

diger oder unrichtiger Angaben im Frachtbrief. Demnach haftet der Absender dem Frachtführer gegenüber insbesondere für die unrichtigen oder unvollständigen Angaben von Absender und Empfänger, Tag und Ort der Übernahme des Gutes, Bezeichnung, Anzahl und Gewicht des Gutes, sofern hieraus ein Schaden entsteht.

Hinzu kommt die Verschärfung, dass die Haftung des Absenders verschuldensunabhängig ist. Den Frachtführer trifft im Übrigen keine Pflicht, die Eingaben des Absenders im Frachtbrief zu überprüfen. Nur bei ganz offenkundig falschen Angaben könnte ein Mitverschulden des Frachtführers in Betracht kommen.

### Unbegrenzte Haftung

Die Haftung des Absenders ist im Übrigen betraglich unbegrenzt, sodass wegen unrichtigen und unvollständigen Eintragungen im Frachtbrief sämtliche Güter-



Foto: feilimage / Matern

### ZUM AUTOR

#### Rechtsanwalt

**Dr. Dominik Schärmer,**

Transportrecht

Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

Tel.: +43 1 310 02 46

Fax: +43 1 310 02 46-18

E-Mail: [kanzlei@schaermer.com](mailto:kanzlei@schaermer.com)

[www.schaermer.com](http://www.schaermer.com)



## Die neue Leichtigkeit im Fernverkehr

Die Fahrzeuge der neuen POWER LINE schaffen das Unmögliche: Sie leisten mehr und wiegen weniger.\* Der Fernverkehr hat einen völlig neuen Standard! [www.schwarzmueller.com/powerline](http://www.schwarzmueller.com/powerline)

\*Zum Beispiel POWER LINE Cargo: Plus 1.700 Kilo Staplerlast bei 800 Kilo weniger Eigengewicht als ein marktübliches Standardfahrzeug.

und Vermögensschäden, einschließlich entgangenen Gewinns an den Frachtführer zu bezahlen wäre.

In den vergangenen Monaten hatten wir mehrere Fälle in Italien im Zusammenhang mit neutralisierten oder unrichtigen Frachtbriefen: dort hat die italienische Exekutive den Lkw für mehrere Wochen abgestellt, ein Strafverfahren eingeleitet und eine hohe Strafe über den

Transporteur verhängt (Verhängung einer Zwangsmaßnahme), da der Frachtbrief vom beauftragenden Spediteur falsch ausgestellt wurde. In derartigen Fällen haftet der Spediteur (als Absender) unbegrenzt gegenüber dem Frachtführer für sämtliche Schäden (hier: Stehzeiten, entgangener Gewinn, Strafen, Rechtsvertretungskosten etc.).

Darüber hinaus gibt es immer wieder

Fälle von behördlichen Beschlagnahmungen, wenn Frachtbriefe nicht den tatsächlichen Gegebenheiten des Transports entsprechen und beispielsweise der Absender ausgetauscht wird (Neutralisierung).

#### Verwaltungsstrafrechtliche Sicht

Unrichtige und unvollständige Angaben in den Frachtbriefen sind auch aus ver-

waltungsstrafrechtlicher Sicht problematisch: § 17 GütbefG normiert, dass in jedem zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern verwendeten Kraftfahrzeug während der gesamten Beförderung Belege mitzuführen sind, aus denen das beförderte Gut, der Be- und Entladeort und der Auftraggeber ersichtlich sind. Aus dieser Vorschrift ergibt sich zwar keine Verpflichtung zur Mitführung eines Frachtbriefs (auch jedes sonstige Dokument wäre zulässig), jedoch bildet der Frachtbrief häufig das einzige Dokument das als Beleg dienen kann. Werden somit keine zusätzlichen Lieferscheine mitgeführt, aus denen die oben genannten Informationen hervorgehen und ist der Frachtbrief neutralisiert bzw. unrichtig ausgestellt, sind verwaltungsstrafrechtliche Sanktionen zu erwarten.

Die in § 17 GütbefG angeführten Belege müssen nämlich den tatsächlichen Be- und Entladeort sowie den tatsächlichen Auftraggeber enthalten. Bei einem neutralisierten Frachtbrief, fehlen eben diese Angaben, bzw. sind diese unrichtig und stellen nicht die tatsächliche Situation dar. Ein neutralisierter Frachtbrief stellt somit keinen ordnungsgemäßen Beleg im Sinne des § 17 GütbefG dar.

#### Lieferscheine mitführen

Eine verwaltungsstrafrechtliche Bestrafung kann bei einem Transport mit einem neutralisierten Frachtbrief dadurch umgangen werden, dass dem Frachtführer zusätzliche Dokumente wie etwa Lieferscheine, welche die korrekten, vollständigen Angaben über den Transport enthalten, mitgegeben werden. Der Frachtführer hätte diese Belege dann nur zum Zwecke der Verkehrskontrollen mit sich und dürfte diese dem Empfänger nicht übergeben, da die Neutralisierung andernfalls zwecklos wäre.

#### Theorie und Praxis

Theorie und Praxis klaffen aber oftmals weit auseinander. Die Praxis zeigt uns auch hier laufend, dass die Lkw-Fahrer meist nicht richtig instruiert werden und oft dann nicht in der Lage sind, von mehreren Transportdokumenten (ausschließlich) das richtige Dokument der Exekutive vorzulegen. Eine Polizeikontrolle läuft in der Regel so ab, dass ein Polizist den Lkw-Fahrer auffordert, „den CMR“ vorzulegen. Der Fahrer, der meist der deutschen oder der Sprache des Kontrollorgans nicht mächtig ist, greift dann direkt zum neutralisierten CMR oder übergibt sämtliche Transportdokumente dem Polizisten – Kontrollen sind schließ-



**ZUGABE** Bei einem Transport mit neutralisiertem Frachtbrief empfiehlt es sich z.B. Lieferscheine mitzugeben.

lich immer eine Stresssituation für den Lkw-Fahrer. Dies sind dann jene Fälle, aus denen die immer wieder vorkommenden Zwangsmaßnahmen, Strafen oder Beschlagnahmen resultieren.

#### Steuerrechtliche Sicht

Grenzüberschreitende Lieferungen in Mitgliedstaaten der EU (innergemeinschaftliche Lieferungen) sind unter gewissen Voraussetzungen von der Umsatzsteuer befreit. Diese Steuerbefreiung ist jedoch an strenge Voraussetzungen geknüpft, welche von dem liefernden Unternehmer gegenüber der Finanzverwaltung nachgewiesen werden müssen. Um somit bei einer innergemeinschaftlichen Lieferung von der Umsatzsteuer befreit zu sein, müssen entsprechende Belege erbracht werden: In der Praxis wird der Frachtbrief häufig als Beleg für eine innergemeinschaftliche Lieferung benutzt. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass der Frachtbrief nur dann einen tauglichen und wirksamen Beleg für eine innergemeinschaftliche Lieferung darstellt, wenn dieser ordnungsgemäß ausgestellt wurde.

Bei der Beurteilung, ob ein Frachtbrief ordnungsgemäß ausgestellt wurde, wird auch von den Steuerbehörden die CMR herangezogen. Gerade bei neutralisierten Frachtbriefen fehlen wesentliche Angaben bzw. sind diese oft unrichtig (anstatt des Absenders wird das verladende Unternehmen eingetragen). Obwohl die CMR das Fehlen solcher Angaben selbst nicht sanktioniert, können negative Auswirkungen entstehen, wenn ein neutralisierter Frachtbrief als Nachweis für innergemeinschaftliche Lieferungen verwendet wird.

#### Keine Belegfunktion

Die Rechtsprechung hat bereits in zahlreichen Fällen einem Frachtbrief, in dem beispielsweise der falsche Absender angeführt wurde, keine Belegfunktion für innergemeinschaftliche Lieferungen zuerkannt und diesen für unwirksam erklärt (BFH, Urteil vom 22. Juli 2015, V R 38/14). In einem solchen Fall wird die Steuerbefreiung versagt und muss die Umsatzsteuer entrichtet werden, da kein entsprechender Nachweis für das Vorliegen einer innergemeinschaftlichen Lieferung erbracht wurde. Darüber hinaus ist auch festzuhalten, dass im „worst case“ die Verwendung eines nicht ordnungsgemäßen Frachtbriefs für die Steuerbefreiung finanzstrafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen kann. Die strafrechtliche Konsequenz ist daraus abzuleiten, dass die Steuerfreiheit durch das Vorlegen einer unrichtigen und ungeeigneten Urkunde (neutralisierter Frachtbrief) erlangt wird. Diese Probleme werden aber meist nur den Käufer oder Verkäufer der Ware betreffen.

#### Fazit

Da jedoch, wie bereits oben ausgeführt, auch andere Dokumente, wie insbesondere Lieferscheine als Nachweis für das Vorliegen einer innergemeinschaftlichen Lieferung verwendet werden können, empfiehlt es sich, einen neutralisierten Frachtbrief gar nicht erst als Beleg vorzulegen, sondern eben solche anderweitigen Dokumente zu verwenden, die die tatsächliche Auftragslage widerspiegeln. Würde man neutralisierte Frachtbriefe als Nachweis für innergemeinschaftliche Lieferungen verwenden, so bestünde immer die Gefahr, dass dieser Nachweis als unwirksam erklärt wird, und die Steuerbefreiung entfällt. <

## ALLES WAS RECHT IST

### Doppelt und dreifach bestraft

In einem aktuellen Verfahren wurde unser Mandant bei einem Transport in zwei verschiedenen Straferkenntnissen mit insgesamt drei Punkten, wegen mangelhafter Ladungssicherung dreifach bestraft. Dieses Vorgehen der Behörde ist rechtswidrig und verstößt gegen das grundrechtliche Prinzip des Doppelstrafungsverbots.

#### Doppelbestrafungsverbot

Das Verbot der Doppelbestrafung bzw. Doppelverfolgung ist ein historisch altes Prinzip und in einer Vielzahl von Rechtsordnungen bestehendes Grundrecht. Artikel 4 des 7. Zusatzprotokolls der Europäischen Menschenrechtskonvention (kurz Art 4 7. ZPMRK) sieht ein solches Doppelbestrafungsverbot und Doppelverfolgungsverbot vor. Dies bedeutet, dass man wegen derselben Sache von einem Staat nicht zweimal bestraft und auch nicht zweimal, also in zwei verschiedenen Verfahren, verfolgt werden darf. Die Notwendigkeit dieses Prinzips ergibt sich aus dem Bedürfnis nach Rechtssicherheit. Einerseits soll es den Rechtsunterworfenen davor schützen, in einer erledigten Sache später nochmals verfolgt zu werden und andererseits davor, wegen der gleichen Sache in zwei verschiedenen Verfahren gleichzeitig verfolgt zu werden.

#### Kumulationsprinzip

In der Praxis sorgt oft das Kumulationsprinzip für Verwirrung, demzufolge mehrere Strafen nebeneinander zu verhängen sind, wenn jemand durch verschiedene selbständige Taten mehrere Verwaltungsübertretungen begangen hat oder eine Tat unter mehrere einander nicht ausschließende Strafdrohungen fällt.

Auch für das Verwaltungsstrafverfahren ist gemäß § 22 Abs. 1 Verwaltungsstrafgesetz (VStG) das Kumulationsprinzip angeordnet, wobei grundsätzlich mehrere Strafen nebeneinander zu verhängen sind, wenn der Täter durch ein- und dieselbe Tat mehrere verschiedene Delikte verwirklicht.

Die Kumulierung von Strafen ist somit von der Doppelbestrafung zu unterscheiden. Bei der Doppelbestrafung wird ein und dasselbe Verhalten, das gegen ein und dieselbe Norm verstößt, mehrfach bestraft. Dies ist unzulässig. Beim Kumulationsprinzip darf der Beschuldigte jedoch für ein und dieselbe Tat mehrfach bestraft werden, wenn durch diese Tat mehrere Delikte verwirklicht werden.

#### Konkreter Fall

Im gegenständlichen Fall unseres Mandanten liegt jedoch jedenfalls eine unzulässige Doppelbestrafung vor. Unser Mandant transportierte Stahlkonstruktionen und wurde in zwei getrennten Verfahren wegen der gleichen Tat insgesamt dreimal unter Vorwurf derselben Norm belangt. Der Tatbestand der mangelhaften Ladungssicherung gemäß § 101 Abs. 1 lit. e KFG kann bei einem Transport nur einmal verwirklicht werden. Dennoch wurden unserem Mandanten, aus ein und demselben Transport, in zwei getrennten Verfahren folgende Vorwürfe gemacht:

- Mangelhafte Ladungssicherung, da die vorhandenen Zurrgurte durch die Ladung in Mitleidenschaft gezogen worden seien.
- Mangelhafte Ladungssicherung, da zu wenige Zurrgurte verwendet worden seien.
- Mangelhafte Ladungssicherung, da die

Zurrhacken nicht in den Zurrösen eingehängt gewesen seien.

In allen Vorwürfen wurde unserem Mandanten ein Verstoß gegen § 101 Abs. 1 lit. e KFG vorgeworfen.

#### Fazit

Abgesehen davon, dass gar keine mangelhafte Ladungssicherung vorlag, da die Ware in alle Richtungen formschlüssig verladen war, stellt das Vorgehen der Behörde eine enorme Verletzung des Doppelstrafungsverbots dar. Die Ladungssicherung eines Fahrzeugs ist als Gesamtheit anzusehen und kann somit nicht jedes einzelne Ladungssicherungsmanöver bzw. unterlassene Ladungssicherungsmanöver einzeln bestraft werden. Allenfalls könnte die Behörde beispielsweise für jeden fehlenden Zurrgurt und für jede einzelne ungesicherte Palette eine gesonderte Strafe verhängen. Dies wäre völlig absurd. Der Verstoß gegen das Doppelstrafungsverbot ergibt sich somit einerseits daraus, dass unser Mandant in einem Verfahren zweimal wegen derselben Tat bestraft wird und andererseits daraus, dass unser Mandant wegen derselben Tat in zwei getrennten Verfahren verfolgt wird.

Der obige Fall zeigt erneut, dass die Behörden weiterhin schlampig und willkürlich gegen Transportunternehmen vorgehen und dabei selbst grundrechtliche Prinzipien außer Acht lassen.

#### KOMMENTAR

Von **Mag. Alexej Miskovez**,  
Rechtsanwaltskanzlei Dr. Schärmer

