

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Blumengasse 5/1/7 - 1170 Wien



SECHS NEUE ACTROS FÜR EASY DRIVERS

Gegen den Fahrermangel!

Seite 26



FRIENDS STARTEN DURCH Auf zu neuen Ufern

Dr. Christian Spendel ist neuer Präsident der Brancheninitiative LogCom „LKW – Friends on the Road“. Seite 14

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Zettelwirtschaft bald Geschichte?

Der elektronische Frachtbrief wird aufgrund gesetzlicher Bestrebungen und des technologischen Fortschritts ein immer aktuelleres Thema in der täglichen Transportpraxis.

In der jüngsten Vergangenheit wird verstärkt an der Durchsetzung des elektronischen Frachtbriefs gearbeitet. Dieser bringt nicht nur enorme Erleichterungen in der täglichen Verwaltung von Transportdokumenten, sondern sorgt für schnellere Information zwischen den in einen Transport involvierten Parteien und erleichtert die Beweissituation. Die derzeitige Entwicklung zum elektronischen Frachtbrief haben wir für Sie zusammengefasst.

Enorme Vorteile für Logistikketten

Durch die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs können Transportprozesse „live“ und somit ohne Verzögerungen verfolgt werden. Frachtführer, Verladener, Empfänger und Versicherungen können hierdurch ohne Verzögerung den aktuellen Fortschritt eines Transports verfolgen und es werden insbesondere Irrtümer und Betrugshandlungen im Zusammenhang mit dem Frachtbrief hintangehalten.

Darüber hinaus entfällt bei Transportunternehmen ein enormer Verwaltungsaufwand der mit der Ausstellung, Übermittlung und Archivierung von physischen Transportpapieren verbunden ist.

Ausschließlich Originalpapiere?

Ein Dorn im Auge von Transportunternehmen sind oft Vereinbarungen mit dem Auftraggeber, wonach ausschließlich Originalpapiere akzeptiert werden bzw. die Fracht erst nach Übermittlung sämtlicher Originalpapiere fällig ist. In der Praxis führen solche Vereinbarungen meistens zu enormen Verzögerungen bei der Bezahlung der Fracht und damit verbundenen Streitigkeiten. Mit einem elektronischen Frachtbrief hätten sämtliche in den Transport involvierten Parteien einen direkten Zugang zum originalen digitalen Frachtbrief und gebe es somit keine Probleme mehr mit der Aufbewahrung und Übermittlung von Originaldokumenten. Die Frachteinreibung würde damit auch um einiges leichter fallen, da die Bezahlung des Frachtentgelts nicht mehr von der Vorlage von Originalpapieren abhängen würde.

Die Vorteile des elektronischen Frachtbriefs sind daher offenkundig, die rechtlichen Rahmenbedingungen sind jedoch leider noch nicht abschließend geschaffen. Es besteht gegenwärtig noch Unsicherheit.

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
www.schaermer.com

eCMR

Bereits 2008 trat das Zusatzprotokoll zur CMR betreffend den elektronischen Frachtbrief (eCMR) in Kraft. Der wesentliche Zweck dieses Zusatzprotokolls ist die Gleichstellung elektronischer Frachtbriefe mit jenen in Papierform. Insbesondere sollen einem elektronischen Frachtbrief dieselben Beweiswirkungen zukommen.

Art. 5 CMR enthält ein Schriftformerfordernis und ist somit der Frachtbrief erst dann wirksam, wenn dieser vom Absender und Frachtführer unterzeichnet wurde. Mit dem elektronischen Frachtbrief soll es möglich sein, diese handschriftliche Unterschrift mit einer elektronischen Signatur zu ersetzen. Hierzu enthält das Zusatzprotokoll strenge Vorschriften und muss eine solche elektronische Signatur daher aus-

AUF EINEN BLICK

- Mit dem eCMR-Zusatzprotokoll wurde 2008 eine Grundlage für den elektronischen Frachtbrief geschaffen. Dieses Übereinkommen wurde jedoch von zahlreichen Staaten, wie zum Beispiel Österreich, bisher nicht ratifiziert.
- Gemäß § 17 Güterbeförderungsgesetz werden in Österreich elektronische Frachtbriefe von Behörden bereits akzeptiert.
- Im Hinblick auf das Verhältnis zum Auftraggeber, sollten bei der Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs, mangels gesetzlicher Bestimmungen, gesonderte Vereinbarungen getroffen werden.
- Aus rechtlicher Sicht ist der Fortschritt und die Digitalisierung des Frachtbriefs zu begrüßen. Das wird für klarere Verhältnisse und Beweissituationen sorgen.



AUSBLICK Mit der EU-Verordnung 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) ist zukünftig ein Fortschritt in der einheitlichen Verwendung von digitalen Frachtbriefen zu erwarten.

schließlich dem Unterzeichner zugeordnet und die Identifizierung des Unterzeichners möglich sein. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, so gilt auch ein elektronischer Frachtbrief als wirksam unterfertigt. Eine bereits in der Praxis weit verbre-

tete Methode zur Unterfertigung des elektronischen Frachtbriefs ist die Unterschrift auf einem elektronischen „Tablet“. Hierbei unterschreibt der Fahrer auf einem „Touchpad“ und wird diese Signatur in weiterer Folge elektronisch in den Frachtbrief eingesetzt.

Mangel an Einheitlichkeit

Das Zusatzprotokoll gibt jedoch nur einen groben Rahmen für die Verwendung elektronischer Frachtbriefe vor. Insbesondere hinsichtlich der hierfür verwendeten Software und anderen technischen Details müssen sich die am Transport beteiligten Personen über ein gemeinsames Verfahren einigen. Es gibt derzeit keine einheitliche Lösung zur Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs, allerdings ist aufgrund des technologischen Fortschritts davon auszugehen, dass solche Möglichkeiten bald verfügbar sein werden.

Auch bei der gemeinsamen Umsetzung des eCMR-Zusatzprotokolls mangelt es an Einheitlichkeit, da dieses Zusatzprotokoll bisher nicht von allen Vertragsstaaten des CMR-Übereinkommens unterzeichnet wurde. Zuletzt hat sich die deutsche Bundesregierung dazu entschlossen, dieses Zusatzprotokoll zu unterzeichnen. Österreich ist bis heute leider noch kein Vertragspartner. >



freemove / Malern

150 Jahre
1871–2021

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Voll ins
Schwarze.



Aus einer einfachen Schmiede ist in 150 Jahren einer der führenden europäischen Hersteller von Anhängern und Aufbauten geworden. Fünf Generationen der Familie Schwarzmüller haben mit Innovationsgeist, Konsequenz und Risikobereitschaft voll ins Schwarze getroffen.

schwarzmueller.com

Situation in Österreich

In Österreich sieht bereits § 17 Güterbeförderungsgesetz vor, dass der Frachtbrief in elektronischer Form mitgeführt werden kann. Obwohl Österreich das eCMR-Zusatzprotokoll nicht ratifiziert hat, welches Konkretisierungen im Hinblick auf die Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs mit sich bringen würde, besteht zumindest die gesetzliche Möglichkeit einen elektronischen Frachtbrief zu verwenden. § 17 Güterbeförderungsgesetz macht es möglich, bei einer Unterwegskontrolle einen elektronischen Frachtbrief vorzulegen. Dieser elektronische Frachtbrief ist dann von den Behörden zu akzeptieren. An dieser Stelle ist jedoch anzumerken,

Durch den elektronischen Frachtbrief wird der Verwaltungsaufwand enorm gesenkt und zahlreiche Logistikprozesse vereinfacht und beschleunigt.

dass das Güterbeförderungsgesetz im Hinblick auf den elektronischen Frachtbrief lediglich das Verhältnis des Transportunternehmers zu den Behörden regelt. Die Thematik, welche Beweiswirkungen einem elektronischen Frachtbrief bei Streitigkeiten zwischen dem Frachtführer und seinem Auftraggeber zukommen, ist daher auch vom Güterbeförderungsgesetz nicht geregelt.

Möchte man in Österreich einen digitalen Frachtbrief verwenden, so sind die Rahmenbedingungen dessen Einsatzes, mangels detaillierter gesetzlicher Grundlage, gesondert mit dem Auftraggeber bzw. Vertragspartner zu vereinbaren.

Fortschritt in Aussicht

2020 trat die EU-Verordnung 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungs-

informationen (eFTI) in Kraft. Diese Verordnung verpflichtet Behörden der Mitgliedstaaten dazu, gesetzlich vorgeschriebene Informationen im Rahmen der Güterbeförderung, in elektronischer Form zu akzeptieren. Mit dieser Verordnung wurde europaweit ein Grundstein für die Digitalisierung der Frachtdokumente gelegt. Die Verordnung zielt in erster Linie darauf ab, den erheblichen Verwaltungsaufwand für Logistikunternehmen und die mit ihnen verbundenen Wirtschaftszweige zu senken und negative Umweltauswirkungen zu reduzieren. Diese Verordnung bringt die große Hoffnung mit sich, dass der Frachtbrief schon bald europaweit digitalisiert wird. Anzumerken ist jedoch, dass zur endgültigen Umsetzung dieser Verordnung, einige Durchführungsakte und Präzisierungen notwendig sind. Die wirksame Umsetzung ist daher erst in den nächsten Jahren zu erwarten.

Fazit

Es existieren bereits Pilotprojekte, in denen Blockchain-Technologien dazu verwendet werden, um die digitalen Informationen zwischen Frachtführern, Absendern, Verladern und Versicherungen auszutauschen. Zusammen mit der Entwicklung und Umsetzung der rechtlichen Rahmenbedingungen, könnten diese technologischen Fortschritte bald dazu führen, dass elektronische Frachtbriefe unverfälscht und aktuell jederzeit für jede, am Transport beteiligte Partei, zugänglich sind.

BESSER RECHT ALS SCHLECHT
Wenn es sein muss – bis zur letzten Instanz!

KFG Dem Titel dieses Kommentars folgend, fochten wir eine Strafe, die zu Unrecht gegen einen unserer Mandanten verhängt wurde, über alle Instanzen bis zum Verwaltungsgerichtshof als Höchstgericht an. Vergangene Woche hob der Verwaltungsgerichtshof das Straferkenntnis auf und beendete das über zwei Jahre andauernde Verfahren!

Ausgangslage

Im Frühling 2019 erhielt einer unserer Mandanten eine Strafverfügung mit insgesamt 11 Vorwürfen im Zusammenhang mit Verstößen gegen das KFG. Beim Landesverwaltungsgericht konnten wir 9 Spruchpunkte zur Aufhebung bringen. Übrig blieben folgende zwei Vorwürfe:

- Es sei festgestellt worden, dass die größte zulässige Höhe des Anhängers von vier Metern um 22 cm überschritten worden sei.

- Es sei festgestellt worden, dass das Fahrzeug nicht mit geeigneten Rückblickspiegeln ausgerüstet gewesen sei. Die insgesamt übrig gebliebene „Reststrafe“ betrug zwar nur mehr 200 Euro. Da jedoch auch solche geringen Strafen eine negative Auswirkung auf das Risikoeinstufungssystem bzw. die Zuverlässigkeit des Güterbeförderers haben und die Bestrafung unseres Erachtens rechtswidrig erfolgte, fochten wir auch die übrig gebliebenen Strafen mit einer außerordentlichen Revision beim Höchstgericht mit Erfolg an.

dentlichen Revision beim Höchstgericht mit Erfolg an.

Das Haar in der Suppe

Wie bereits in zahlreichen Artikeln in der Vergangenheit beschrieben, hat der Spruch eines Straferkenntnisses gemäß § 44a Z VStG, wenn er nicht auf Einstellung lautet, die als erwiesen angenommene Tat zu enthalten. Die Umschreibung der Tat hat nach ständiger Rechtsprechung so präzise zu sein, dass der Beschuldigte seine Verteidigungsrechte wahren kann und er nicht der Gefahr einer Doppelbestrafung ausgesetzt ist. Die Beschreibung der Tat darf keinen Zweifel daran bestehen lassen, wofür der Täter bestraft worden ist. Gerade bei technischen Vorwürfen finden wir regelmäßig „ein Haar in der Suppe“. Der Verpflichtung zur Konkretisierung ist die Behörde nicht nachgekommen. Bei den fehlenden Rückspiegeln wurde nicht ausreichend konkretisiert, welcher Rückspiegel nun genau gefehlt habe. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass aus den Feststellungen keine Zuordnung des Fahrzeugs zu der Fahrzeugklasse N ersichtlich war. Dies wäre jedoch absolut notwendig gewesen.

Bei der vorgeworfenen Höhenüberschreitung wurde der Spruch ebenfalls nicht ausreichend konkretisiert. Unseren Mandanten wurde vorgeworfen, dass der Auf-

lieger zu hoch war. Tatsächlich war der Auflieger jedoch an und für sich nicht zu hoch gebaut, sondern ergab sich die Überhöhe aus der Fahrzeugkombination, da das Fahrzeug nach dem Aufsatteln nicht hinabgelassen wurde. Somit hätte richtigerweise vorgeworfen werden müssen, dass die Fahrzeugkombination um 22 cm zu hoch war und nicht der Anhänger.

Kämpfen bis zum Schluss

Wie diese Entscheidung zeigt, ist uns kein Weg zu weit und kein Aufwand zu hoch, wenn es um das Recht der heimischen Transporteure geht. Auch noch so geringe Strafen sollten bis zum Ende ausgefochten werden, da sich auch rechtswidrige Verurteilungen negativ auf das Risikoeinstufungssystem bzw. die Zuverlässigkeit auswirken und auf Dauer existenzbedrohende Folgen für Transportunternehmer haben können. Strafen, die auf den ersten Blick ordnungsgemäß aussehen, entlarven sich nach genauer Prüfung durch einen einschlägigen Experten sehr oft als rechtswidrig.

KOMMENTAR

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



Telematik von A bis Z
Von Abfahrtskontrolle bis Zustellbeleg

- Bequemes Fuhrparkmanagement**
 - Präzise Ortung und Restlenkzeiten
 - Remote-Tacho-Download
 - Digitale Abfahrtskontrolle
 - Automatisierter Spesenbericht
 - Fahrstilanalyse, Fahrerbewertung
- Transparente Lieferkette**
 - Sendungsstatus, Tourfortschritt, ETA
 - Digitale Frachtpapiere
 - Flexible Formulare zur Datenerfassung
- Trailer optimal angebunden**
 - Schnelle Nachrüstung
 - Temperatur und Türöffnungen
 - Setpoints + Status des Kühlaggregats
 - Einstellbare Alarmer
 - Bremsen, Reifendruck, Gewicht

Mehr Informationen auf trendfire.com

Mögliche Fallstricke?

Auch wenn es sich kaum einer vorstellen kann, aber als Unternehmer oder Geschäftsführer ist man näher einer strafrechtlichen Anzeige oder einem Strafverfahren als einem lieb ist.

Wer hier eine Rechtsschutzversicherung besitzt, ist gut beraten: Sind doch die Kosten der Verteidigung sowie sämtlicher Gerichts- und Gutachterkosten selbst zu tragen – auch wenn man letztendlich freigesprochen wird. Schauen wir uns deshalb die Abdeckung des Bereichs „Ermittlungsstrafverfahren“ in der Rechtsschutzversicherung genauer an.

In der Grunddeckung?

Bei den meisten Rechtsschutzversicherungen gilt in der Grunddeckung das „Ermittlungsstrafverfahren“ als mitversichert. Dieser unbedingt notwendige Baustein ist jedoch bei den jeweiligen Assekuranzen unterschiedlich gestaltet – mit daraus resultierenden erheblichen Deckungslücken im Schadenfall. Im Strafverfahren unterscheidet man zwischen dem Ermittlungsverfahren und dem Hauptverfahren – in ersterem wird gemeinsam von Staatsanwaltschaft und Polizei ermittelt und am Ende entschieden, ob eine Anklage erhoben wird und es in der Folge zum Hauptverfahren vor Gericht kommt. Äußerst wichtig für den Klienten in dieser Phase ist qualifizierter Rechtsbeistand, um schon im Ermittlungsverfahren eine deutlich bessere Ausgangsposition für die Hauptverhandlung zu schaffen bzw. das Verfahren ohne gerichtliche Verhandlung zu beenden.

Höchstgrenzen

Die Rechtsschutz Versicherer formulieren Ihre Leistungen unterschiedlich, es werden betragsliche Höchstgrenzen ein-

gezogen oder der Versicherungsschutz an den Status des Beteiligten im Ermittlungsverfahren gebunden. Es macht einen Unterschied, ob man als Verdächtiger oder Beschuldigter geführt wird: Denn ersterer ist von der Deckung ausgeschlossen – der Beschuldigte erhält Versicherungsschutz im vollen Umfang! Nachfolgend einige Beispiele unterschiedlicher Formulierungen:

- (...) in Ermittlungsverfahren gemäß der Strafprozessordnung ab Beginn der Ermittlungen gegen den VN als beschuldigter bis zur vertraglich vereinbarten Höhe (...)
- (...) in Ermittlungsverfahren wegen gerichtlicher Delikte übernimmt der Versicherer die notwendigen Kosten der Verteidigung und Verfahrenskosten bis zur vereinbarten Höchstgrenze.
- (...) im Ermittlungsverfahren umfasst der Versicherungsschutz die Verteidigung in Verfahren vor der Anklage gemäß Strafprozessordnung.

Prüfen Sie daher die Bedingungen im Vorfeld auf umfassende Deckung – unabhängig vom Status des Beteiligten – sowie die Höhe der vertraglich zugesagten Versicherungssumme. Der Baustein für das strafrechtliche Ermittlungsverfahren darf keinesfalls fehlen!

ZUM AUTOR

Michael Patocka
IRM Versicherungsmakler und -beratungs GmbH
Börsegasse 9, 1010 Wien
E-Mail m.patocka@irm-broker.com
www.irm-broker.com

