

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

TRP PARTS

30 Jahre Teilekompetenz

Seite 42



POSITIVE SIGNALE SETZEN

Raus aus dem Jammertal!

Damit die Transportwirtschaft jene Wertschätzung bekommt, die sie verdient, müssen wir sie positiv ins Gespräch bringen, meint Kärntens Fachgruppenobmann Bruno Urschitz.

Seite 8

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Der bessere Frachtbrief?

Der digitale Frachtbrief wird das Handling des Gütertransports verändern. Die Frage ist, in welche Richtung?



KOMFORT Wird eFTI den Transportalltag tatsächlich deutlich verbessern?

Obwohl die EU-Verordnung 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (Electronic Freight Transport Information, kurz eFTI) bereits seit fast vier Jahren in Kraft ist und bis 21. August 2024 umzusetzen wäre, hinkt Österreich massiv hinterher. Offensichtlich nicht nur Österreich, sondern auch eine Vielzahl anderer EU-Staaten, weshalb die verpflichtende Umsetzung (Akzeptanz zur Annahme von eFTI-Daten) auf Dezember 2026 verschoben wurde.

Die EU verpflichtet die Kontrollbehörden der Mitgliedstaaten mittelfristig, gesetz-

lich vorgeschriebene Informationen im Güterverkehr in elektronischer Form zu akzeptieren. Voraussetzung dafür ist die Bereitstellung der Daten in bestimmten Formaten über zertifizierte Plattformen. eFTI gilt nicht nur als Ersatz für den klassischen CMR-Frachtbrief auf der Straße, sondern für alle Verkehrsträger und -modi, also auch für den Schienen-güterverkehr, die See- und Binnenschiff-fahrt sowie den Luftfrachtverkehr.

Zwischenlösung

Österreich hat – und das erinnert mich wieder an das ewige Hin und Her beim Rauchverbot in der Gastronomie – eine Zwischenlösung im § 17 Güterbeförderungsgesetz eingeführt. Obwohl Österreich das eCMR Zusatzprotokoll noch nicht ratifiziert hat, gibt es trotzdem die Möglichkeit, einen elektronischen Frachtbrief zu verwenden, welcher auch

bei Kontrollen von den Behörden zu akzeptieren ist.

Das Verkehrsministerium (BMK) ist derzeit als Partner im EU-Projekt eFTI4EU mit Behörden aus dem skandinavischen Raum, dem Baltikum, Deutschland, Frankreich und Italien in der Umsetzung aktiv. Unter anderem soll eine grenzüberschreitende Pilotanwendung zwischen Österreich und Italien initiiert werden. Die EU formuliert das Ziel der Einführung von eFTI u.a. in einer Reduktion von Verwaltungskosten bei gleichzeitiger Verbesserung der Kontrollmöglichkeiten durch die zuständigen Behörden dank erhöhter Transparenz und Rückverfolgbarkeit. Also noch mehr Überwachung, kurz gesagt.

Keine Verpflichtung

Die Unternehmer sollten vorerst die Möglichkeit haben, ihre Beförderungsdo-

kumente zu digitalisieren und im eFTI-Format zur Verfügung zu stellen. Eine Verpflichtung ergibt sich daraus (noch) nicht. Bis Februar 2029 wird die EU prüfen, ob anschließend auch Unternehmen das System zur digitalen Dokumentation verpflichtend einführen müssen.

Die Verpflichtung besteht vorerst nur für die Behörden, die erstens eine einheitliche Plattform zur Verfügung stellen müssen und zweitens in der Lage sein müssen, die Daten auch zu lesen. Die EU sagt aber bereits, dass sie sich von der neuen digitalen Transparenz im Güterverkehr automatisierte Kontrollsysteme für öffentliche Einnahmen – vulgo Strafgehälter – und die Verhinderung von Steuerbetrug verspricht. Darüber hinaus soll diese Transparenz die nationale und öffentliche Sicherheit erhöhen, indem sie Echtzeit-Einblicke in die Lieferketten und schnelle Reaktionen auf potenzielle Bedrohungen und Störungen ermöglicht.

Kürzere Bearbeitungszeiten

Neben den Vorteilen aus Sicht der Kontrollbehörden sieht die EU auch Vorteile für Verlager, Spediteure und Frachtführer. Kürzere Bearbeitungszeiten für transportbezogene Informationen und Frachtvorgänge. Echtzeit-Verfolgung und Sichtbarkeit in der gesamten Lieferkette. Es wird sogar eine Kostenersparnis von zehn Euro pro digitalem Frachtdokument aus Prozesssicht kolportiert.

Knackpunkt wird aber sicherlich die Datensicherheit sein, die durch eigene Zertifizierungsstellen gewährleistet werden muss. Die Überwachung der Ausstel-

SO SEHE ICH DAS!

KOMMENTAR Unser Leben wird immer mehr digitalisiert. Interne Logistikprozesse – von der Auftragserfassung bis zur Warenauslieferung – werden durch IT-gestützte Helfer abgebildet. GPS-Tracking gibt es seit Jahrzehnten, heute arbeiten wir mit telematikgestützten Rückmeldungen von Lenk- und Ruhezeiten, Tankinhalt, Reifendruck und Bremsverschleiß. Alles transparent und nachvollziehbar für diejenigen, die Zugriff auf die Daten haben. „Daten sind das neue Gold des 21. Jahrhunderts“ – ein Zitat, dessen Tragweite uns wahrscheinlich noch gar nicht bewusst ist. Ich sage nur: Künstliche Intelligenz! Stellen wir uns einen solchen digitalen E-CMR-Prozess vor. Ein Warenproduzent erstellt einen Transportauftrag für seine Ware von A nach B. Dieser Auftrag wird digital an den Spediteur oder Frachtführer seines Vertrauens übermittelt, woraus in der dortigen Logistiksoftware sofort ein Transportauftrag mit genauem Abhol- und Lieferdatum, Menge und Gewicht der zu transportierenden Ware erstellt wird. Diese Informationen werden dann in die Dispositionsplattform übertragen und vom zuständigen Disponenten an einen bestimmten Lkw und gleichzeitig zurück zum Warensender zur digitalen Nachverfolgung weitergeleitet. Wird die Ware mit dem eigenen Lkw transportiert, so wird der eCMR von der dahinterstehenden Firma generiert und dem Lkw-Fahrer auf seinem mobilen Tablet im Fahrzeug zur eventuellen Kontrolle bzw. zur Gegenbestätigung der Anlieferung beim Empfänger angezeigt. Wird der Auftrag aber an einen Subun-

ternehmer weitergegeben, dann muss auch der eCMR entlang der Subunternehmerkette weitergegeben werden. Und hier sehe ich das Problem auf die Anwender zukommen: Wenn die digitale Informationskette unterbrochen wird, kommt das ganze System zum Stillstand! Ein weiteres Problem sehe ich in der Datensicherheit bzw. Manipulations-sicherheit. Wir wissen ja, dass beim digitalen Tachographen das Thema Manipulation besonders weit verbreitet ist und zu gravierenden Wettbewerbsverzerrungen führt. Ich befürchte daher, dass der eCMR ein ähnliches Schicksal erleiden könnte. Wenn sich irgendwo in der digitalen Informationskette gefälschte Daten einschleichen, dann ist schnell das Ladungsgewicht geändert, die Beladestelle bei einem Kabotage-Transport zu einem internationalen Transport manipuliert und vieles mehr. Und ganz begabte Datenfischer könnten die digitalen Frachtdokumente illegal abgreifen und an noch begabtere Warendiebe weitergeben, die dann genau wissen, welcher Lkw wann und wo mit „heißer“ Ware unterwegs ist. Aus Sicht der kontrollierenden Beamten wäre das natürlich eine schöne Sache, denn durch die Einführung des eCMR könnte die längst überfällige Kontrolle der Kabotagefahrten bzw. auch der Entsendungsthematik endlich einfach und lückenlos überprüft werden. Die Betonung liegt auf „könnte“!



ZUM AUTOR

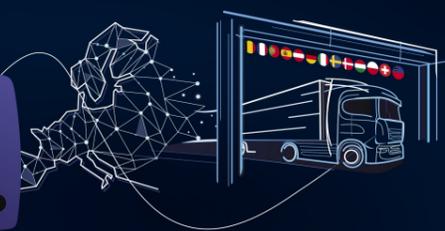
Mag. Dr. Christian Spindel

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Transportwesen
TRANSPORT COMPETENCE CENTER
Dr. Neumann-Gasse 7 | 1230 Wien | Tel.: +43 664 5455 077
Mail: office@sv-spendel.at | Web: www.sv-spendel.at



GRENZENLOS MAUTEN MIT AXXÈS

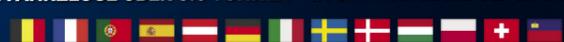
DER EXPERTE FÜR DIGITALE DIENSTE
UND MAUTLÖSUNGEN FÜR TRANSPORTPROFIS

AUCH FÜR FAHRZEUGE ÜBER 3.5 TONNEN - IN DEUTSCHLAND AB 1. JULI 2024.



WWW.AXXES.EU




TAKE THE LEAD

ELECTRONIC FREIGHT TRANSPORT INFORMATION (eFTI)

lung und Validierung der digitalen Zertifikate muss lückenlos und manipulationsicher erfolgen. Die EU selbst stellt fest, dass „die Förderung von Vertrauenswürdigkeit, Sicherheit und Interoperabilität des eFTI-Umfelds von entscheidender Bedeutung ist, um die Einführung von eFTI zu erleichtern“.

Welche Staaten sind dabei?

Der elektronische Frachtbrief ist ja nichts Neues, weil schon seit 2008 existent, wird aber noch nicht von allen CMR-

„Wenn die digitale Informationskette unterbrochen wird, kommt das ganze System zum Stillstand.“

■ Christian Spendel

Mitgliedstaaten anerkannt. Deutschland akzeptiert den e-CMR z.B. seit 5. Jänner 2022. Neben Deutschland läuft das z.B. bereits in Aserbaidschan (2022), Kirgistan (2022), Polen (2019), Slowenien (2017), und somit insgesamt 27 von 59

CMR-Mitgliedstaaten. Österreich hat den e-CMR Zusatz im CMR-Abkommen noch nicht einmal unterschrieben, geschweige denn ratifiziert. Ob das für uns gut oder schlecht ist, muss an anderer Stelle beurteilt werden. <

FAKTEN, BITTE!



LISTE Durch Scannen des QR-Codes finden Sie die Liste jener Staaten, die dem e-CMR bereits zugestimmt haben.

UMFRAGE Eine Umfrage (Bitkom) in Deutschland hat ergeben, dass die Mehrheit der Logistikunternehmen (77 Prozent) bereits den e-CMR verwenden. Allerdings setzt erst jedes 20. Unternehmen (fünf Prozent) ausschließlich auf die digitale Variante des Lieferdokuments und hat die Papierform gänzlich aufgegeben. 31 Prozent nutzen E-Frachtbriefe überwiegend, aber die meisten (41 Prozent) nutzen sie erst vereinzelt oder nur zum Teil. Hinsichtlich der Akzeptanz der neuen digitalen Möglichkeiten gab die Mehrheit der befragten Unternehmen an, dass der Einsatz digitaler Frachtbriefe den Informationsaustausch beschleunigt (74 Prozent), die Lieferketten transparenter macht (71 Prozent) sowie Kosten reduziert (64 Prozent). Wird die Beladung auf einem zu dem Transport der geladenen Waren nicht geeigneten Fahrzeug vorgenommen, so haftet der Anordnungsbefugte für den Schaden, der bei einem hierdurch verursachten Unfall entsteht. Dies gilt auch gegenüber dem Lenker des Kraftfahrzeugs. Trifft diesen ein Mitverschulden, so ist dem nur im Rahmen der Verschuldensabwägung Rechnung zu tragen (OGH 11.9.2014, 2 Ob 13/14x).



DER NEUE MAN eTRUCK. LÖWENSTARK. VIELSEITIG. NACHHALTIG.



Dank jahrelanger Erfahrung und Kompetenz in der eMobilität stehen wir unseren Kunden als verlässlicher Partner zur Seite. MAN bietet, neben einem vielseitigen Batteriekonzept für jedes Einsatzgebiet, vor allem ein maßgeschneidertes 360° Beratungsangebot für Einsatzanalyse, Ladeinfrastruktur und Strombezug. Alle weiteren Informationen erhalten Sie bei Ihrem MAN Ansprechpartner oder unter www.man.at

