



ECG-IRU

Gemeinsame Erklärung zum
elektronischen Frachtbrief (e-CMR)

Januar 2017



Unser Ziel:

Schnellstmögliche Ratifizierung des Zusatzprotokolls über den elektronischen Frachtbrief durch alle europäischen Länder



Vorteile

- Eine digitalisierte Logistikkette benötigt weniger Papier und schont somit die Umwelt.
- Elektronische Frachtbriefe reduzieren die Druckkosten.
- Die elektronische App ist mehrsprachig und erleichtert den internationalen Güterverkehr und die Kontrolle durch nationale Behörden.
- Elektronische Dokumente lassen sich kostengünstig verarbeiten und archivieren.
- Derzeit werden Frachtpapiere erst bearbeitet, wenn der Fahrer sie im Büro abgibt. Elektronische Dokumente lassen sich in Echtzeit bearbeiten.
- Eine bessere Nachverfolgbarkeit der Lieferkette mit elektronischen Frachtbriefen erleichtert die Durchsetzung europäischer Rechtsvorschriften, z. B. zur Kabotage.

Konkrete Beispiele

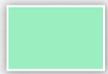
- BLG Automobile Logistics (ein großes deutsches Logistikunternehmen) transportiert jährlich eine Million Fahrzeuge und verbraucht dafür zwei Millionen Blätter Papier. Hochgerechnet auf Europa werden für die 16,5 Mio. beförderten Fahrzeuge rund 33 Mio. Blätter Papier verbraucht, was 135 Tonnen Holz entspricht. Dieser Rohstoff könnte eingespart werden, wenn alle Mitgliedstaaten der EU elektronische Frachtbriefe akzeptieren würden.
- Frachtbriefe in Papierform machen etwa 1,5 % der Gesamtkosten von BLG Automobile Logistics aus.
- Außerdem müssen Frachtbriefe in Papierform innerhalb des Unternehmens häufig zwischen einzelnen Abteilungen hin- und hergeschickt werden. Ein weiterer Kostenfaktor, der durch elektronische Frachtpapiere entfällt.
- Unabhängige Studien zeigen, dass die Verwaltungskosten pro CMR-Frachtbrief durch den Übergang zum elektronischen Frachtbrief in den Niederlanden um 4,50 Euro gesenkt werden könnten¹.
- Laut dem Verband Transport en Logistiek Nederland (TLN) werden in den Niederlanden im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr pro Jahr 40 Mio. CMR-Frachtbriefe in Papierform erstellt. Damit liegt das Einsparpotenzial durch elektronische Frachtbriefe bei bis zu 180 Mio. Euro jährlich.

¹ Quelle: SIRA Consulting

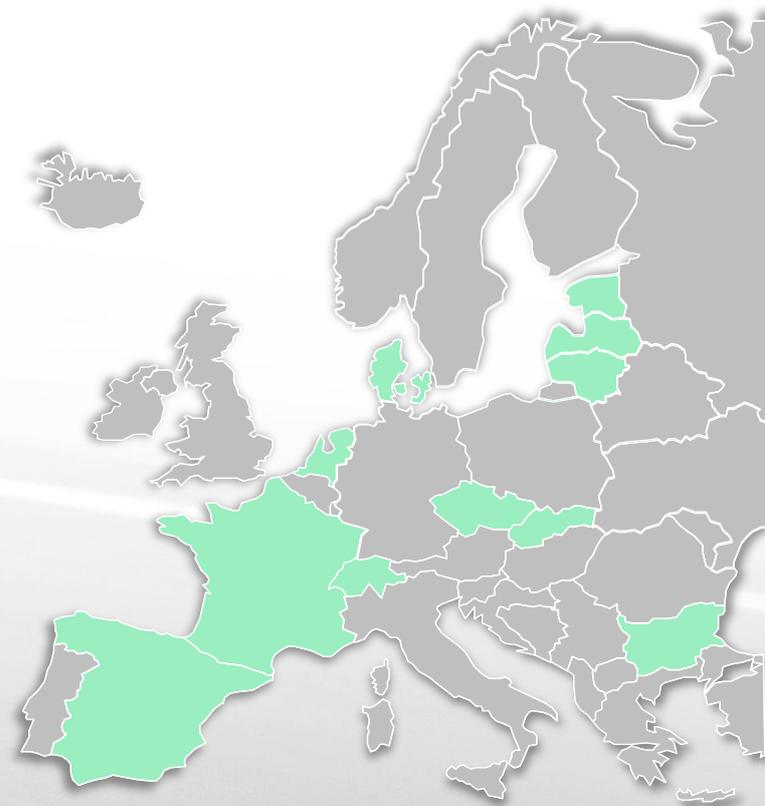




Zusatzprotokoll nicht ratifiziert



**Ratifizierung oder Beitritt zum
Zusatzprotokoll über den
elektronischen Frachtbrief**



Hintergrund

Zahlreiche rechtliche Aspekte des Güterkraftverkehrs unterliegen der Internationalen Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen, der CMR (*Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route*). Die CMR wurde im Mai 1956 unterzeichnet, trat 1961 in Kraft und wurde von 55 Vertragsparteien ratifiziert.

2008 wurde bei einem Treffen des Fachkomitees für Verkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) ein Zusatzprotokoll zum elektronischen Frachtbrief unterzeichnet. Dieses Zusatzprotokoll ist seit 2011 in Kraft; bisher sind ihm elf Staaten beigetreten. Im Oktober 2016 ist auch Frankreich dem Zusatzprotokoll beigetreten, wie zuvor Bulgarien, die Tschechische Republik, Dänemark, Estland, Lettland, Litauen, die Niederlande, die Slowakei, Spanien und die Schweiz. Belgien, Finnland, Norwegen, Schweden und weitere Länder haben das Protokoll 2008 unterzeichnet, bisher aber noch nicht ratifiziert.

Der CMR-Frachtbrief in Papierform ist ein offizielles Dokument über den Frachtvertrag zwischen Absender und Frachtführer. Er dient zum schriftlichen Nachweis der Beförderung und ist das einzige Dokument in Bezug auf die geladenen Güter, die LKW-Fahrer mit sich führen. Außerdem stellen die nationalen Behörden mit Hilfe dieses Dokuments fest, ob eine Kabotage vorliegt.

Zweck des elektronischen Frachtbriefs ist es, die Lieferkette in naher Zukunft papierlos bzw. digital zu machen und die Arbeit der Logistikbranche leichter nachverfolgbar, günstiger und effizienter. In Europa wird die Nutzung elektronischer Frachtbriefe derzeit noch dadurch behindert, dass elektronische Dokumente nicht für die gesamte Strecke verwendet werden können, wenn der LKW durch einen Staat fährt, der das Protokoll über elektronische Frachtbriefe noch nicht ratifiziert hat.

Das heißt, je mehr Mitgliedstaaten den elektronischen Frachtbrief verwenden, umso attraktiver wird es für andere Staaten, den elektronischen Frachtbrief zu akzeptieren und die Vorteile des Systems zu nutzen.

Allerdings muss vor der Umsetzung in der Regel der rechtliche Rahmen für den elektronischen Frachtbrief auf nationaler Ebene geklärt werden. In Deutschland müssen nach §7 des Güterkraftverkehrsgesetzes beispielsweise „Dokumente und Nachweise“, „eine beglaubigte Kopie“ und ein „Begleitpapier“ mitgeführt werden. Bevor das Verkehrsministerium handeln kann, muss die Justiz daher die rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen.

Begriffsbestimmungen

Beitritt: die Handlung, mit der ein Staat das Angebot oder die Möglichkeit wahrnimmt, einem Vertrag beizutreten, der von anderen Staaten bereits ausgehandelt und unterzeichnet wurde. Ein Beitritt hat dieselbe Rechtswirkung wie eine Ratifizierung.

Vertragspartei: ein Staat, der ausdrücklich zugestimmt hat, an den Vertrag gebunden zu sein. Diese ausdrückliche Zustimmung erfolgt in der Regel durch Ratifizierung oder Beitritt.

Ratifizierung: Eine Ratifizierung ist die völkerrechtliche Handlung, durch die ein Staat seine Zustimmung bekundet, an einen Vertrag gebunden zu sein, wenn die Vertragsparteien vorsehen, ihre Zustimmung durch Ratifizierung auszudrücken. Das Instrument der Ratifizierung bietet den Staaten die Möglichkeit, die nötige Zustimmung zu dem Vertrag auf nationaler Ebene zu erwirken und die erforderlichen Rechtsvorschriften zu erlassen, mit denen der Vertrag in dem Staat in Kraft tritt.

Unterzeichnung: wenn eine Unterzeichnung durch Ratifizierung, Annahme oder Genehmigung bestätigt werden muss, drückt die Unterzeichnung keine Zustimmung aus, an den Vertrag gebunden zu sein. Allerdings dient sie dazu, der Vertrag als authentisch festzulegen, und sie drückt den Willen des Unterzeichnerstaates aus, das Beitrittsverfahren fortzusetzen.

Anmerkung: Alle Begriffsbestimmungen gemäß dem Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge von 1969.

Über den ECG

Der ECG ist der Europäische Verband der Fertigfahrzeuglogistiker und wurde im Jahr 1997 gegründet. Der Verband vertritt die Interessen von fast 100 Mitgliedsunternehmen, zu denen kleine und mittlere Familienunternehmen und internationale Konzerne gehören. Er ist die wichtigste Interessenvertretung der europäischen Fahrzeugtransporteure. Die Mitglieder des ECG erbringen Dienstleistungen in den Bereichen Transport, Distribution, Lagerung, Vorbereitung und Postproduktion für Hersteller, Importunternehmen, Autoverleiher und Leasing-Anbieter in der Europäischen Union, Norwegen, der Schweiz, Serbien, der Russischen Föderation, der Ukraine, der Türkei und weiteren Ländern. Zusammen betreiben Sie über 22000 Spezialfahrzeuge für den Autotransport.

Über die IRU

Die International Road Transport Union (IRU) ist der Weltdachverband der Straßentransportwirtschaft; ihr Ziel ist eine nachhaltige Mobilität von Menschen und Gütern für mehr Wachstum, Wohlstand und Sicherheit. Sie wurde 1948 gegründet und ist in über 100 Ländern vertreten und aktiv. Ihre wichtigsten Mitglieder sind nationale Verbände der Speditions- und Logistikbranche und Logistikunternehmen, sie arbeitet aber auch eng mit der Wirtschaft, Regierungen, den Vereinten Nationen und internationalen Organisationen zusammen. Die IRU trägt durch Schulungsangebote und die IRU Academy zum Wissensaufbau bei, führt weltweit Veranstaltungen, Seminare und Workshops durch, in denen ihre Mitglieder Netzwerke aufbauen können, leistet Lobbyarbeit und erbringt weitere Dienstleistungen. Mit TIR, dem einzigen weltweiten Zollversandverfahren, der App TRANSPark für Fahrer, dem weltweiten Netzwerk „UpTop“ für Taxis, einem Bewertungssystem für Fahrzeuge und vielen weiteren Angeboten ist die IRU Vorreiter für Innovationen im Straßentransport.



Diamant Building
Bd. Reyers 80, B-1030 Brüssel, Belgien
Tel.: +32 2 706 82 80
info@ecgassociation.eu
www.ecgassociation.eu



La Voie-Creuse 16, CP 44
CH-1211 Genf 20, Schweiz
+41-22-918 27 00 (tel)
+41-22-918 27 41 (fax)
iru@iru.org iru.org