

ZfPC

Zeitschrift für Product Compliance
3/2022 | Seiten 97–148

Elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI-VO) – Das Ende der analogen Frachtpapiere in der internationalen Logistik

Editorial



Die Welt eines modernen Kunden ist digital. Er kann sperrige Güter, etwa den maßgefertigten Kleiderschrank, bei einem kleinen Auftragsfertiger in Andalusien online bestellen und bezahlen und den Transportweg auf dem Smartphone verfolgen. Anders als beim Paketdienstleister unterschreibt der Empfänger beim Fahrer einer Spedition die Empfangsbestätigung jedoch fast ausnahmslos auf Papier; denn die Welt der am Logistikprozess Beteiligten ist

analog und auf Papierdokumente angewiesen. Die Lkw-Fahrer liefern nach dem Ende ihrer Tour die Frachtpapiere in ihrer Niederlassung ab, und nach Vorlage der Originaldokumente erstellt die Buchhaltung die Rechnung für den erfüllten Transportauftrag. Allerdings ist es durchaus üblich, dass die Fahrer unterwegs mit Anschlussaufträgen versorgt werden, so dass die Papiere unter Umständen erst nach mehreren Wochen in der Verwaltung eintreffen.

Warum ist es so schwierig, bei diesem Vorgang auf Papier zu verzichten? Bei allen grenzüberschreitenden Transporten muss der Fahrer ein Beförderungsdokument für einen internationalen Transport mit sich führen, das auf Basis der CMR („Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route“) erstellt wurde. Diese Frachtpapiere werden in über 50 CMR-Staaten akzeptiert, wobei es zahlreiche Variationen bei Layout und Handhabung gibt. Auch die rechtlichen Vorgaben zur Akzeptanz von elektronischen Informationen unterscheiden sich in den Mitgliedstaaten zum Teil erheblich, was eine einheitliche Digitalisierung der Papierdokumente bisher verhinderte. Als Höchstmaß an Digitalisierung gilt derzeit meist der Versand eingescannter Dokumente per E-Mail.

Dabei sind die Einsparpotenziale durch die Digitalisierung der Lkw-Frachtbriefe, häufig kurz nur „der CMR“ genannt, enorm. Berücksichtigt man administrative Tätigkeiten wie das Ausfüllen des CMR, die Ineffizienzen durch den verzögerten Liefernachweis, die teilweise schlechte Datenqualität aufgrund handschriftlicher Eintragungen, das Risiko von Betrug oder Diebstahl sowie die Archivierungskosten, belaufen sich die Kosten für einen Papier-CMR auf etwa 23 EUR. Das elektronische Pendant hingegen würde nur noch etwa 10 EUR kosten. Bei knapp 400 Millionen CMR in der Europäischen Union ergibt sich daraus ein Einsparpotenzial von über vier Milliarden EUR – pro Jahr.

Dank der bereits im Juli 2020 in Kraft getretenen Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI – Electronic Freight Transport Information) kann der CMR nun vollständig digitalisiert werden. Mit der Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens für die Akzeptanz des eCMR und der vorgesehenen Interoperabilität der IT-Systeme ist der Weg zu einem papierlosen eCMR frei.

Gemäß Art. 2 Abs. 1 eFTI-VO sind die zuständigen Behörden mit Wirksamwerden der eFTI-VO am 21.8.2024 (Art. 18 Abs. 2 eFTI-VO) zur Entgegennahme der eFrachtbriefe über zertifizierte eFTI-Plattformen verpflichtet, während betroffene Unternehmen das Recht haben, eFTI-Plattformen zu nutzen. Diese müssen interoperabel sein und ua den zuständigen Behörden die Daten zur Verfügung stellen können. Damit wird die Schaffung von Datenstandards gefördert und die Komplexität der zu schaffenden technischen Lösungen reduziert. Darüber hinaus können Verlager, Transporteur und Empfänger den eCMR jederzeit mit einer mobilen Smartphone-App einsehen oder bearbeiten – je nach individuell vergebener Berechtigung.

2022 haben sich Unternehmen aus Logistik, Industrie, Handel und Software in der Open Logistics Foundation (OLF) zusammengeschlossen, um gemeinsam mit Forschungseinrichtungen Open-Source-Software für die Logistik zu entwickeln. Das erste Projekt der OLF ist die Entwicklung einer eCMR-Anwendung, die den Mitgliedern kostenlos zur Verfügung stehen wird. Damit haben alle am Transport beteiligten Parteien die Chance ergriffen, gemeinsam die Zukunft des Transportwesens zu gestalten.

Im Mai 2022 beschlossen die Digital-Minister der G7-Staaten, die weltweite Digitalisierung von Transportdokumenten zu unterstützen, indem sie sich für die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens und für die globale Akzeptanz elektronischer Transportdokumente einsetzen. Jetzt bleibt nur noch zu hoffen, dass die Behörden ihre IT-Systeme in der verbleibenden Zeit entsprechend ihrer ab August 2024 unmittelbar in allen CMR-Mitgliedstaaten bestehenden Pflicht auf den notwendigen Stand bringen, um die eFrachtbriefe mit den gesetzlich vorgeschriebenen Informationen (Art. 2 eFTI-VO) entgegenzunehmen, damit die betroffenen Unternehmen von ihrem Recht Gebrauch machen und diese Digitalisierungschance vom ersten Tag an nutzen können.

Dieter Sellner
Head of Digital Transformation, DB Schenker