

Vorblatt

Ziele

Ziel 1: Ergänzung des Rechtsrahmens für die Digitalisierung von Transportdokumenten
Ziel 2: Verbesserung der Rechtssicherheit für Transportunternehmer in Österreich
Ziel 3: Reduktion des Papierverbrauchs für Frachtdokumente sowie des Verwaltungsaufwands bei Unternehmen

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme:

Maßnahme 1: Beitritt Österreichs zum Zusatzprotokoll zur CMR betreffend den elektronischen Frachtbrief

Wesentliche Auswirkungen

In den Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Aus der gegenständlichen Maßnahme ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine

Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung

WFA Beitritt zur e-CMR

Einbringende Stelle: BMEIA

Titel des Vorhabens: Beitritt zum Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief

Vorhabensart: Über- oder zwischenstaatliche Vereinbarung Inkrafttreten/ 2024

Erstellungsjahr: 2023

Wirksamwerden:

Letzte Aktualisierung: 15. November 2023

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2023)

Problemanalyse

Problemdefinition

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR; Abkürzung des französischen Titels Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) ist ein multilaterales völkerrechtliches Übereinkommen zur Vereinheitlichung der zivilrechtlichen Vorschriften im internationalen Straßengütertransport. Das Übereinkommen wurde 1956 in Genf abgeschlossen, von Österreich 1960 ratifiziert und ist 1961 in Kraft getreten (BGBl. Nr. 138/1961).

Die zunehmende technologische Entwicklung offenbarte Handlungsbedarf, da die Verwendung elektronischer Kommunikationsmittel für die Ausstellung des Frachtbriefs und von Dokumenten im Zusammenhang mit der Ausführung eines Beförderungsvertrags nicht mit den Bestimmungen der CMR kompatibel erschien. Dies führte im Rahmen der Vereinten Nationen zu Arbeiten an einer Anpassung der CMR, um auch im Lichte der Entwicklungen der Transportpraxis Rechtssicherheit zu gewährleisten. Als Ergebnis dieser Bemühungen wurde am 20. Februar 2008 in Genf ein Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief (im Folgenden: Zusatzprotokoll) abgeschlossen.

Das Zusatzprotokoll zielt darauf ab, die CMR um die Möglichkeit der Ausstellung eines elektronischen Frachtbriefs zu ergänzen und regelt, welche Anforderungen zu erfüllen sind, damit ein elektronischer Frachtbrief dieselbe Beweiskraft hat und dieselben Wirkungen entfaltet, wie ein Frachtbrief in Papierform. Österreich hat das Zusatzprotokoll bisher weder unterzeichnet noch ratifiziert, kann diesem als CMR-Vertragsstaat aber beitreten.

Seit dem Inkrafttreten des Zusatzprotokolls in anderen CMR-Vertragsstaaten wurde vonseiten der österreichischen Transportwirtschaft die Bedeutung des Zusatzprotokolls hervorgehoben und für eine Anpassung des geltenden Rechtsrahmens plädiert. Die Akzeptanz des Zusatzprotokolls zeigt sich anhand von mittlerweile bereits 34 Vertragsstaaten. Im Jahr 2020 wurde zudem auf Unionsebene die Verordnung (EU) Nr. 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen erlassen, die Behörden ab voraussichtlich August 2026 dazu verpflichtet, über zertifizierte Plattformen übermittelte, digitale Frachtdokumente, die von betroffenen Unternehmen zur Erfüllung gesetzlicher Informationspflichten bereitgestellt werden, zu akzeptieren. Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung und der Ziele der genannten Verordnung, Verwaltungsaufwand zu vermindern, Kosten einzusparen und negative Umwelteinflüsse zu verringern, erscheint auch eine Anpassung der Rahmenbedingungen im Bereich des Zivilrechts angezeigt, um nunmehr einen Gleichklang zwischen den Bereichen Unternehmer–Behörde und Unternehmer–Unternehmer herzustellen. Dies soll durch den Beitritt zum Zusatzprotokoll geschehen. Zudem würde ein

Festhalten an der bestehenden Rechtslage den durch die Verordnung (EU) Nr. 2020/1056 verfolgten Zielen entgegenstehen. Dadurch wird die Digitalisierung von Frachtdokumenten in den unterschiedlichen Rechtsgebieten ermöglicht. Darüber hinaus sind jedoch keine unmittelbaren Auswirkungen des Beitritts zum Zusatzprotokoll auf die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 2020/1056 verbunden.

Ziele

Ziel 1: Ergänzung des Rechtsrahmens für die Digitalisierung von Transportdokumenten

Beschreibung des Ziels:

Im öffentlich-rechtlichen Bereich wurde auf Unionsebene die Verordnung (EU) Nr. 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.07.2020 S. 33) erlassen, die Behörden ab voraussichtlich August 2026 dazu verpflichtet, über zertifizierte Plattformen übermittelte, digitale Frachtdokumente der betroffenen Unternehmen zu akzeptieren.

Um auch zwischen Unternehmern die rechtssichere Verwendung elektronischer Frachtdokumente zu gewährleisten, sollen mit dem Beitritt zum Zusatzprotokoll auch die Rahmenbedingungen im Bereich des Zivilrechts für die Verwendung elektronischer Frachtbriefe geschaffen werden.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Beitritt Österreichs zum Zusatzprotokoll zur CMR betreffend den elektronischen Frachtbrief

Ziel 2: Verbesserung der Rechtssicherheit für Transportunternehmer in Österreich

Beschreibung des Ziels:

Der Einsatz elektronischer Frachtdokumente kann für Unternehmer unter der aktuellen Rechtslage in Österreich aus zivilrechtlicher Perspektive nur unter Inkaufnahme von Rechtsunsicherheit erfolgen.

Unklar erscheint beispielsweise das Zusammenwirken mit der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.08.2014 S. 73).

Auch die Frage nach den Wirkungen eines in einem Vertragsstaat des Zusatzprotokolls ausgestellten elektronischen Frachtbriefs, dessen Wirkungen von österreichischen Gerichten zu klären sind, erscheint nicht ohne Zweifel.

Der Beitritt Österreichs zum Zusatzprotokoll ermöglicht es, diese Unklarheiten zu beseitigen und elektronische Frachtdokumente mit derselben Rechtswirkung wie Papierdokumente einzusetzen.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Beitritt Österreichs zum Zusatzprotokoll zur CMR betreffend den elektronischen Frachtbrief

Ziel 3: Reduktion des Papierverbrauchs für Frachtdokumente sowie des Verwaltungsaufwands bei Unternehmen

Beschreibung des Ziels:

Die Ausstellung analoger Frachtbriefe bedingt die Bereitstellung des dazu erforderlichen Papiers und verursacht Abfall. Dieser Ressourceneinsatz lässt sich bei einer Digitalisierung der Prozesse einsparen.

Darüber hinaus lässt sich der mit der Handhabung der Papierdokumente einhergehende Aufwand vermeiden, weshalb ein Rahmen für die rechtssichere Verwendung elektronischer Dokumente auch eine Reduktion des Verwaltungsaufwands aufseiten der Unternehmen ermöglicht.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Beitritt Österreichs zum Zusatzprotokoll zur CMR betreffend den elektronischen Frachtbrief

Maßnahmen

Maßnahme 1: Beitritt Österreichs zum Zusatzprotokoll zur CMR betreffend den elektronischen Frachtbrief

Beschreibung der Maßnahme:

Durch den Beitritt Österreichs zum Zusatzprotokoll tritt dieses 90 Tage nach Hinterlegung der Beitrittsurkunde für Österreich in Kraft.

Einer weiteren Umsetzung durch nationale Rechtsakte bedarf es nicht. Durch den dynamischen Verweis in § 439a Abs 1 UGB gilt das Zusatzprotokoll auch unmittelbar für Binnentransporte.

Durch den Beitritt wird unmittelbar der Rechtsrahmen in Hinblick auf die zivilrechtliche Handhabung elektronischer Frachtdokumente geschaffen und gleichzeitig die Rechtssicherheit für den Einsatz digitaler Dokumente erhöht.

Dadurch ermöglicht es der Beitritt, die Akzeptanz digitaler Frachtdokumente aufseiten der Unternehmer zu erhöhen und schafft einen Anreiz dafür, weniger Papierdokumente zu verwenden. Zudem schafft der Beitritt eine wichtige Voraussetzung für eine weitere Optimierung der Verwaltungsprozesse von Unternehmen.

Umsetzung von:

Ziel 1: Ergänzung des Rechtsrahmens für die Digitalisierung von Transportdokumenten

Ziel 2: Verbesserung der Rechtssicherheit für Transportunternehmer in Österreich

Ziel 3: Reduktion des Papierverbrauchs für Frachtdokumente sowie des Verwaltungsaufwands bei Unternehmen

Abschätzung der Auswirkungen

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Unternehmen

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen.

Erläuterung:

Informationsverpflichtungen betreffen vorwiegend öffentlich-rechtliche Bestimmungen. Demgegenüber betrifft das Zusatzprotokoll die zivilrechtlichen Bestimmungen für die Verwendung elektronischer Dokumente zwischen Unternehmen. Bereits jetzt knüpfen vereinzelt öffentlich-rechtliche Bestimmungen an den elektronischen Frachtbrief an (zB § 21a Abs. 2 Z 1 LSD-BG). Die elektronische Übermittlung von öffentlich-rechtlichen Informationsverpflichtungen wird nicht durch den Beitritt zum Zusatzprotokoll, sondern durch die Verordnung (EU) Nr. 2020/1056 festgelegt.

Unternehmen

Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen insbesondere KMU

Das Vorhaben hat keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen auf Unternehmen.

Erläuterung:

Der Beitritt zum Zusatzprotokoll schafft die Rahmenbedingungen für Unternehmen, elektronische Dokumente im Straßengütertransport rechtssicher zu verwenden. Allein im Güterbeförderungsgewerbe verfügten im Jahr 2021 in Österreich 13 089 Unternehmer über eine aufrechte Gewerbeberechtigung. Diese hohe Zahl abstrakt betroffener Unternehmen ist jedoch aus mehreren Gründen zu relativieren: Es besteht keine Pflicht zur Verwendung eines CMR-Frachtbriefes. Zwar dient dieser sowohl als Nachweis der Einhaltung bestimmter öffentlich-rechtlicher Bestimmungen als auch um einzelne Rechtsfolgen im Bereich des Zivilrechts herbeizuführen. Diese bereits bisher mögliche freiwillige Verwendung eines analogen CMR-Frachtbriefes soll nunmehr um eine weitere freiwillige Möglichkeit ergänzt werden, statt des Frachtbriefes in Papierform einen digitalen Frachtbrief zu verwenden. Trotz der hohen Zahl potenziell betroffener Unternehmen als Normadressaten ist bei der geplanten Änderung der Rechtslage somit aufgrund der Freiwilligkeit von keinem Erreichen der Erheblichkeitsschwellen auszugehen. Hinsichtlich der finanziellen Belastung steht es den Unternehmen offen, ihre Prozesse zu digitalisieren oder Papierdokumente beizubehalten. Möglichen Kosten zur Beschaffung und zum Betrieb der nötigen Infrastruktur stehen Einsparungsmöglichkeiten durch die Digitalisierung gegenüber.

Auswirkungen auf einzelne Phasen des Unternehmenszyklus, die Innovationsfähigkeit oder die Internationalisierung von Unternehmen

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Phasen des Unternehmenszyklus.

Erläuterung:

Der Beitritt zum Zusatzprotokoll schafft die Rahmenbedingungen für Unternehmen, elektronische Dokumente im Straßengütertransport rechtssicher zu verwenden. Es steht den Unternehmen offen, ihre Prozesse zu digitalisieren oder Papierdokumente beizubehalten. Wie sehr Unternehmen diese Rahmenbedingungen nutzen, um ihre Prozesse innovativer zu gestalten und international zu agieren, obliegt den einzelnen Unternehmen und lässt sich durch das Regelungsvorhaben selbst nicht quantifizieren.

Auswirkungen auf die Umwelt

Auswirkungen auf Energie oder Abfall

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Energie oder Abfall.

Erläuterung:

Der Beitritt zum Zusatzprotokoll schafft die Rahmenbedingungen für Unternehmen, elektronische Dokumente im Straßengütertransport rechtssicher zu verwenden. Es steht den Unternehmen offen, ihre Prozesse zu digitalisieren oder Papierdokumente beizubehalten. Die eingesparte Energie für Herstellung von Papier und Druck sowie der eingesparte Papierabfall steht dem von der eingesetzten Technologie abhängigen Energiebedarf der digitalen Lösungen gegenüber. Eine Quantifizierung der Auswirkungen ist aufgrund der möglichen digitalen Lösungen und insbesondere der Freiwilligkeit der Verwendung digitaler Frachtdokumente nicht möglich.

ENTWURF

Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatzverordnung.

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Unternehmen	Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen	Mindestens 10 000 betroffene Unternehmen oder 2,5 Mio. € Gesamtbe- bzw. entlastung pro Jahr
Unternehmen	Auswirkungen auf die Phasen des Unternehmenszyklus	Mindestens 500 betroffene Unternehmen
Umwelt	Energie oder Abfall	<ul style="list-style-type: none"> - Änderung des Energieverbrauchs um mehr als 100 TJ pro Jahr oder - Änderung des Ausmaßes an gefährlichen Abfällen von mehr als 1 000 Tonnen pro Jahr oder des Ausmaßes an nicht gefährlichen Abfällen, die einer Beseitigung (Deponierung) zuzuführen sind, von mehr als 10 000 Tonnen pro Jahr

Dokumentinformationen

Vorlagenversion: V2.012
Schema: BMF-S-WFA-v.1.9
Deploy: 2.7.11.RELEASE
Datum und Uhrzeit: 15.11.2023 13:53:32
WFA Version: 0.0
OID: 643
A0|B0|D0|G0|H0|I0|J0

ENTWURF