

Stellungnahme

August 2024

Herabstufung der Form des Frachtbriefs und der anderen fracht- und lagerrechtlichen Dokumente zur Textform

Praktische Bedeutung der im HGB definierten Logistikdokumente

- 1. In welchem Umfang nutzen Sie bzw. Ihre Mitgliedsunternehmen die im HGB definierten Logistikdokumente?**
- 2. In welchem Umfang verwenden Sie andere Verfahren und Dokumente? Aus welchen**

Antwort zu Frage 1 & 2: Bitkom-Mitgliedsunternehmen verwenden die im HGB definierten Frachtbriefe und die international vereinbarte Dokumentation - den CMR-Frachtbrief - sowohl für die Einhaltung von Vorschriften (z. B. für Zoll oder grenzüberschreitende Transporte) als auch für geschäftliche Zwecke (z. B. für Versicherungen). Einzelne Unternehmen bevorzugen mit der zunehmenden Einführung des elektronischen Frachtbriefs (eCMR) in der gesamten Europäischen Union (EU), einschließlich Deutschland, die Verwendung des eCMR.

Nutzeffekt der Änderung der Form für die Ausstellung der Logistikdokumente

- 1. Würde Ihnen der Verzicht auf das Erfordernis, die eigenhändige Unterschrift eines Mitarbeiters/einer Mitarbeiterin im Dokument nachzubilden oder per Stempel anzubringen, die Ausstellung der Logistikdokumente erleichtern? Wenn ja, inwiefern?**

Ja. Der Grad der Vereinfachung bei der Ausstellung von Logistikdokumenten, hängt jedoch davon ab, ob die Dokumente von allen Behörden und Unternehmen akzeptiert werden. Wenn nur einige Behörden oder Unternehmen ein vereinfachtes Dokument (d.h. zum Beispiel ohne Unterschrift) akzeptieren, würden sich die Vorteile auf den „kleinsten gemeinsamen Nenner“ beschränken. Wenn beispielsweise Behörden keine handschriftliche Unterschrift auf Logistikdokumenten mehr verlangen, die Versicherungsgesellschaften aber an dieser Anforderung festhalten, um Schadensfälle bearbeiten zu können, wäre es die beste Lösung, weiterhin eine handschriftliche Unterschrift zu verlangen. Daher ist es wichtig, dass alle Reformen für alle Beteiligten im öffentlichen und privaten Sektor einheitlich sind.

2. Setzen Sie zum Anbringen der nachgebildeten Unterschrift bereits heute digitale Mittel ein (z. B. Ausdruck eines Formulars, das die Unterschrift als Bild bereits enthält)?

Ja, in einzelnen Bitkom-Unternehmen.

3. Würde der Verzicht auf das Erfordernis, ggf. zusammen mit weiteren Maßnahmen (dazu unten 4.), aus Ihrer Sicht die Digitalisierung der Prozesse in der Logistik erleichtern oder gar erst ermöglichen?

Die Abschaffung dieser Anforderung würde – in Verbindung mit anderen Digitalisierungsmaßnahmen – die Digitalisierung von Prozessen verbessern. Auch hier ist es wichtig, sicherzustellen, dass diese Anforderungen für alle Anwendungsfälle (öffentlich und privat) standardisiert werden.

Einzelne Unternehmen bringen die Frage auf, wie eine Quittierung des Erhalts von Sendungen anders vorzunehmen wäre als mit einer Unterschrift, die entweder handschriftlich erfolgt oder aber in digitaler Weise.

4. Betrachten Sie die derzeit geltende Form, ggf. zusammen mit weiteren Umständen (siehe unten 4.), als Hindernis für eine verstärkte Digitalisierung?

Die derzeitige Regelung, wonach ein digitales Faksimile der Unterschrift zulässig ist, ist kein nennenswertes Hindernis für Digitalisierung. Gleichzeitig wird angeregt, dass das Bundesministerium der Justiz, im Einvernehmen mit den weiteren zuständigen Stellen des Bundes, einen fortlaufenden Branchendialog zur Entwicklung und Implementierung zukünftiger Technologien für digitale Logistikdokumente etabliert.

5. Die derzeit geltende Formvorschrift ist an die des Frachtbriefs für internationale Güterbeförderungen auf der Straße (Artikel 5 Absatz 1 des CMR-Übereinkommens) angelehnt. Die Form für den CMR-Frachtbrief bliebe von einer Änderung des deutschen Rechts unberührt. Für wie schwerwiegend halten Sie es, wenn sich die Formvorschriften für nationale Gütertransporte und für internationale Gütertransporte auf der Straße unterscheiden?

Dies würde insbesondere für Unternehmen, die international und grenzüberschreitend tätig sind, operative und technische Herausforderungen mit sich bringen. Unterschiedliche Dokumentenanforderungen für nationale und internationale Transporte würden die betrieblichen und technischen Abläufe erschweren. Daher ist eine Harmonisierung und Interoperabilität der nationalen und internationalen Formularvorschriften, einschließlich der erforderlichen Informationen, der Unterschriften (digital oder handschriftlich) und der Datenstandards/Formatierung, soweit wie möglich anzustreben.

6. Wäre die Textform auch dann eine wesentliche Erleichterung, wenn die derzeit für die Übertragung der begebaren Logistikdokumente (Ladeschein, Konnossement, Lagerschein und Transportversicherungspolice) per Indossament geltende Schriftform unverändert bliebe? Sehen Sie auch für die Form des Indossaments die Notwendigkeit von Erleichterungen?

Wie bereits erwähnt, hängt das Ausmaß, in dem die vorgeschlagene Vereinfachung den Prozess verbessern oder die Komplexität verringern würde, von der Harmonisierung und der Akzeptanz der vereinfachten Dokumente durch alle beteiligten Behörden ab. In ähnlicher Weise wird empfohlen, dass diese Reformen die erforderlichen Dokumente (für nationale oder internationale Bewegungen) als Ganzes betrachten, d.h. dass die Reform nicht einzelne Formulare oder Anforderungen stückweise ändern sollte, sondern versuchen sollte, alle erforderlichen Dokumente und Unterlagen zu harmonisieren und zu digitalisieren.

Angemessenheit der Änderung

Wir möchten auch diese Zielrichtung hinterfragen und Sie um Stellungnahme bitten, ob Sie die bisherige Begründung auch weiterhin für angemessen halten

- 1. in Anbetracht der Funktionen der Logistikdokumente (erhöhte Beweiskraft für den Inhalt des Beförderungsvertrags und den Zustand des Gutes, bei den begebaren Dokumenten Verbriefung von Ansprüchen) und**
- 2. unter Berücksichtigung der betroffenen Interessen (z. B. Schutzbedürftigkeit des Transportunternehmers, Schutzbedürftigkeit des Rechtsverkehrs)?**

Antwort auf Frage 1 & 2: Digitale Mechanismen haben ein großes Potenzial zur Aufdeckung und Verhinderung von Betrug, z. B. durch verbesserte Möglichkeiten zum Abgleich von Datensätzen zwischen den Parteien und zur Aufdeckung von Unregelmäßigkeiten. Gleichzeitig bleibt die Notwendigkeit eines verlässlichen Nachweises des Erhalts der Waren per Unterschrift (inkl. digitalem Faksimile) oder anderen Authentifizierungsformen, die denselben Anforderungen entsprechen, bestehen, um hohen Sicherheitsanforderungen zu entsprechen.

Digitalisierungspotenzial für Papierdokumente

- 1. Leiten Sie aus den gesetzlichen Regelungen ab, dass die Logistikdokumente weiterhin aus Papier sein müssen, auch wenn für die Unterzeichnung die Textform eingeführt würde?**

Nein, wir sind der Auffassung, dass Logistikdokumente auch in elektronischer Form vorliegen können.

Regelungen für elektronische Varianten der Logistikdokumente

- 1. Halten Sie Änderungen der gesetzlichen Grundlagen für die elektronischen Varianten der Logistikdokumente für erforderlich? Wenn ja, welche und aus welchen Gründen?**
- 2. Sollte künftig bereits die Textform ausreichen oder sollte weiterhin die Wahrung von Authentizität und Integrität gefordert werden?**

Antwort zu Frage 1 & 2: Nein, die derzeitigen Regeln sind gut und erfüllen ihren Zweck. Es wird keine Notwendigkeit für eine Änderung gesehen. Angesichts der dynamischen Entwicklung der Branche und den kurzen Innovationszyklen insbesondere bei digitalen Anwendungen in der Logistik sollte das Bundesministerium der Justiz regelmäßig den Dialog mit der Branche suchen, um ggf. notwendige Anpassungen des Rechtsrahmens schnell umsetzen zu können.

- 3. Welche Fragen sollte eine Rechtsverordnung des BMJ unbedingt regeln, um Rechtssicherheit für die Unternehmen zu schaffen?**

Jede Verordnung des BMJ sollte darauf abzielen, die Akzeptanz und Legitimität bei den relevanten Stakeholdern (sowohl im öffentlichen als auch im privaten Sektor) zu harmonisieren, um den Nutzen auch digitalisierter Prozesse zu maximieren und Rechts-, Regulierungs- und Geschäftssicherheit für Unternehmen zu schaffen, die vollständig digitalisierte Lösungen einführen möchten.

Bitkom vertritt mehr als 2.200 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie erzielen allein mit IT- und Telekommunikationsleistungen jährlich Umsätze von 190 Milliarden Euro, darunter Exporte in Höhe von 50 Milliarden Euro. Die Bitkom-Mitglieder beschäftigen in Deutschland mehr als 2 Millionen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig oder in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 80 Prozent der Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, jeweils 8 Prozent kommen aus Europa und den USA, 4 Prozent aus anderen Regionen. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem weltweit führenden Digitalstandort zu machen.

Herausgeber

Bitkom e.V.
Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

Ansprechpartner

Paul Hannappel | Bereichsleiter Mobility & Logistics
T 030 27576-130 | p.hannapel@bitkom.org

Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK E-Logistics & Digital Supply Chain

Copyright

Bitkom 2024

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.