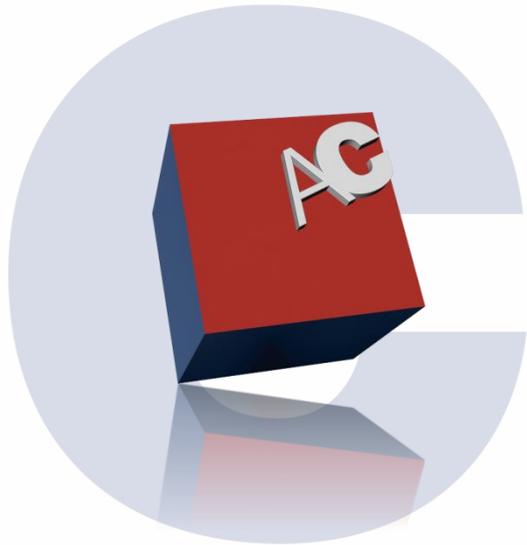


Update zum elektronischen Gefahrgutbeförderungsdokument

Josef Kaltwasser / Christian Lüpkes

AlbrechtConsult GmbH

IAA Transportation – Gefahrguttag 2024 – 19.09.2024



Überblick

- ▶ **Historie von eDGTI und Rechtlicher Stand**
- ▶ **Konzept von elektronische Frachtbeförderungsinformation (eFTI)**
- ▶ **Vorteile für die Logistikindustrie und Behörden**
- ▶ **Umsetzungspläne der Europäische Kommission**
- ▶ **Herausforderungen bei der Einführung von eFTI**

Historie

- 2007** Die informelle **Telematik Arbeitsgruppe** wurde durch die **Gemeinsame Tagung (UNECE WP.15/AC1)** mit dem Ziel mandatiert, den Einsatz von Telematik für die Beförderung gefährlicher Güter auszuarbeiten
- 2012** Gefahrgut-Datenmodell
- 2013** Architektur für den Austausch des elektronischen Beförderungspapiers
- 2019** Leitfaden für die Anwendung von RID/ADR/ADN 5.4.0.2 (elektronisches Gefahrgutbeförderungsdokument)
Die Gemeinsame Tagung nimmt den Leitfaden an, der nun angewendet werden kann
Veröffentlichung des Leitfadens auf den Websites der UNECE und der OTIF http://otif.org/de/?page_id=1103
http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_guidelines.html
In Deutschland: Bekanntmachung des Leitfadens für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 ADT/RID/ADN im Verkehrsblatt (2021) → Anwendung des elektronischen Gefahrgutbeförderungsdokuments in Deutschland möglich
- 2020** Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen

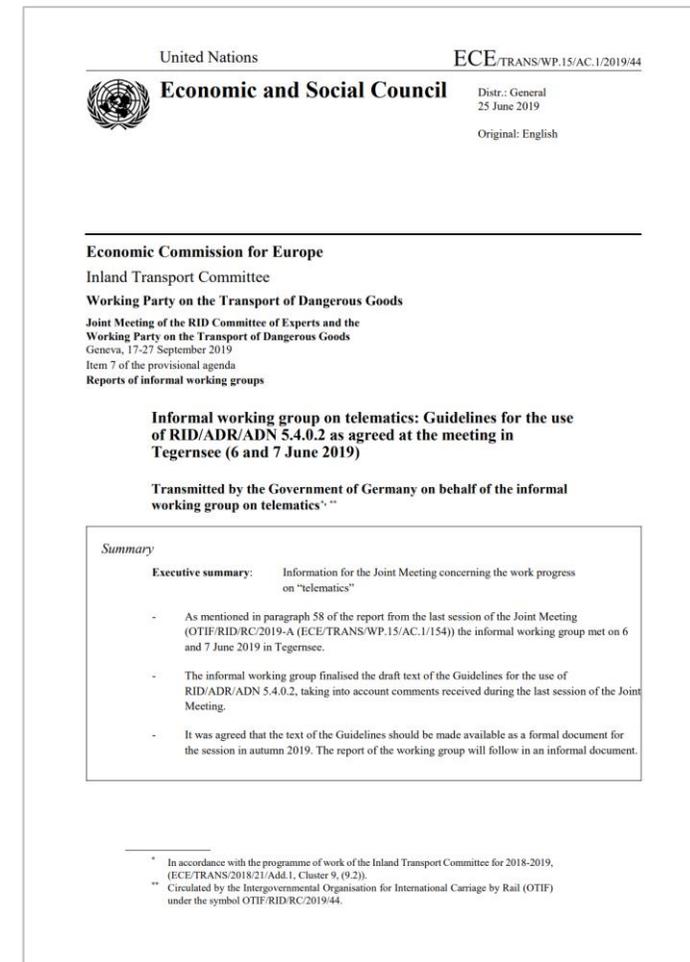
Rechtlicher Status Leitfaden

► 5.4.0.2 RID/ADR/ADN ...

- erlaubt elektronischen Datenaustausch, sofern das Verfahren den juristischen Anforderungen hinsichtlich der Beweiskraft und der Verfügbarkeit während der Beförderung mindestens dem Verfahren mit schriftlichen Dokumenten entspricht („Gleichwertigkeit“)

► Der Leitfaden ...

- definiert notwendige Elemente einer Datenkommunikation, um Gleichwertigkeit zu erreichen – Kommunikationsarchitektur, Webdienste, Schnittstellen (insgesamt als eDGTI bezeichnet)
- richtet sich an RID/ADR/ADN Staaten – die Staaten entscheiden über die Anwendbarkeit



Rechtlicher Status Bekanntmachung im Verkehrsblatt

► Bekanntmachung im Verkehrsblatt bewirkt Anwendbarkeit in Deutschland

- Unternehmen können ein elektronisches Beförderungsdokument verwenden, wenn sie dieses nach den Vorgaben des Leitfadens bereitstellen
- Behörden und Einsatzkräfte müssen ein elektronisches Gefahrgutdokument, das gemäß dem Leitfaden bereit gestellt wird, akzeptieren
- Status bis auf weiteres: „Übergangsphase“ gemäß Anlage A Nummer 4 des Leitfadens: Informationen an Bord auf Datenendgerät erforderlich – diese müssen akzeptiert werden
- „Übergangsphase“ = Zeit bis alle Behörden und Einsatzkräfte an das TP1/TP2 System angeschlossen sind – dann ist auch neuer Leitfaden erforderlich



Was ist eFTI?

- eFTI: Elektronische Frachtbeförderungsinformationen!
Und: Eine digitale Umgebung zum Austausch europaweit!
- Start: Dezember 2026! EU-Mitgliedsstaaten müssen über kompatible Systeme verfügen und elektronische Frachtbeförderungsinformationen akzeptieren (können).
- Verpflichtung für Behörden! Für die Wirtschaft freiwillig!
- Effizienter Güterverkehr ist für die Wirtschaftskraft der Union entscheidend!
ABER: Abhängigkeit von Papierdokumenten macht Prozesse ineffizient.
- EU-Verordnung 2020/1056 verpflichtet die EU-Mitgliedsstaaten, elektronische Informationen für den Nachweis der Einhaltung der Vorschriften zu akzeptieren;
- Rechtsakte regeln inhaltliche Anforderungen, Datensicherheit und Komponenten der Systemarchitektur.
- eFTI arbeitet mit Datenelementen (eFTI-Datensätze), die in der Verordnung definiert sind, und nicht mit ganzen Dokumenten. Data stays at source!
- eDGTI dient als ‚Blaupause‘ für Systemarchitektur und Gefahrgutdatensatz

31.7.2020 DE Amtsblatt der Europäischen Union L 249/33

VERORDNUNG (EU) 2020/1056 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 15. Juli 2020
über elektronische Frachtbeförderungsinformationen
(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 und Artikel 100 Absatz 2,
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,
nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,
in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Effizienz der Frachtbeförderung und der Logistikdienste ist von entscheidender Bedeutung für das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Union, das Funktionieren des Binnenmarkts und den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt aller Regionen der Union.

(2) Mit dieser Verordnung wird das Ziel verfolgt, die Digitalisierung der Frachtbeförderung und der Logistikdienste zu fördern, um die Verwaltungskosten zu senken, die Möglichkeiten der zuständigen Behörden zur Durchsetzung zu verbessern und die Effizienz und die Nachhaltigkeit des Verkehrs zu verbessern.

(3) Die Beförderung von Gütern, einschließlich Abfällen, wird von großen Mengen an Informationen begleitet, die von den Unternehmen untereinander sowie zwischen den Unternehmen und den zuständigen Behörden immer noch in Papierform ausgetauscht werden. Die Verwendung von Papierdokumenten bedeutet für Logistikunternehmen einen erheblichen Verwaltungsaufwand und ist für sie und die mit ihnen verbundenen Wirtschaftszweige (wie etwa Handel und verarbeitendes Gewerbe) — vor allem für KMU — mit zusätzlichen Kosten verbunden und wirkt sich negativ auf die Umwelt aus.

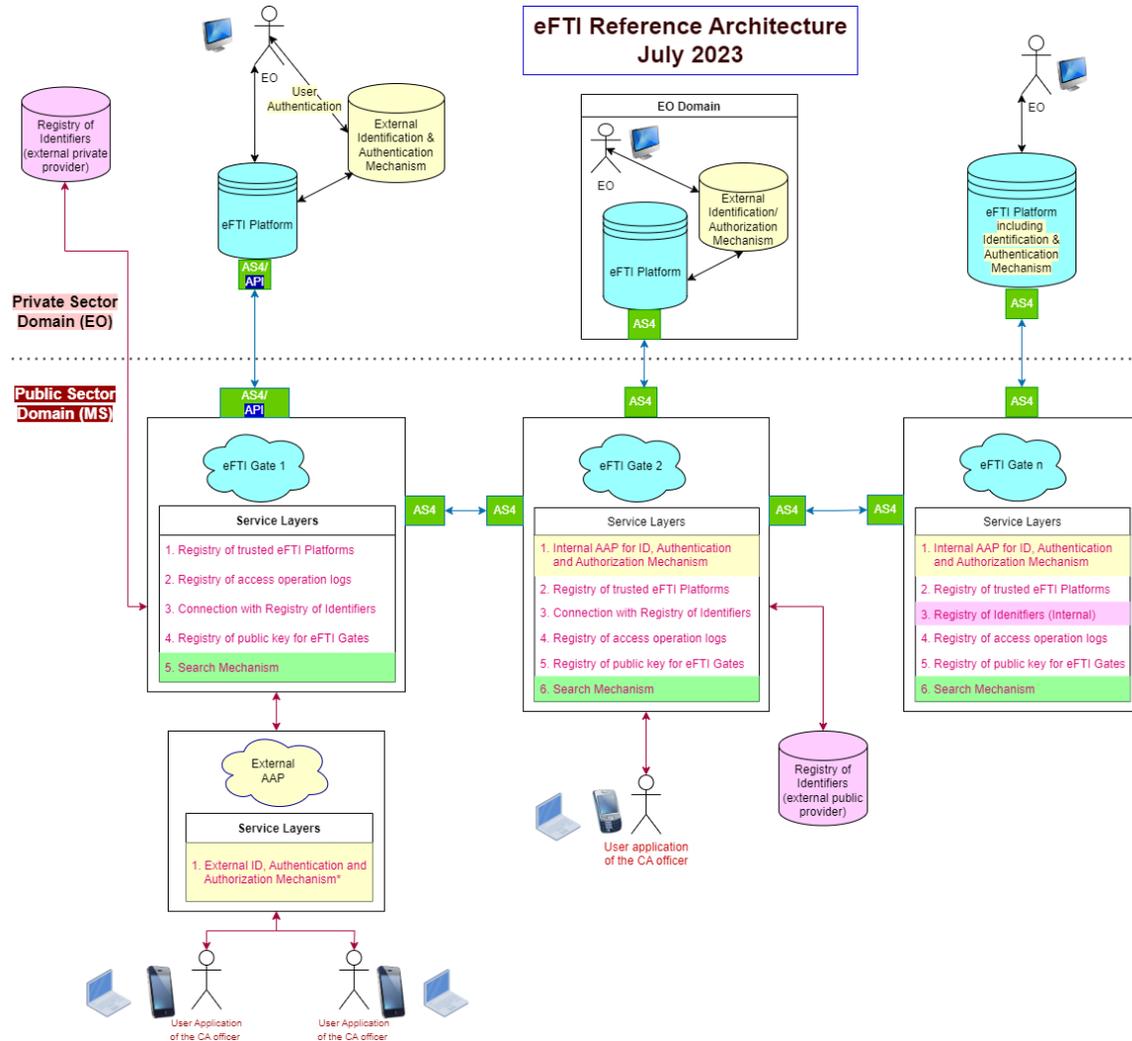
(4) Das Fehlen eines einheitlichen Rechtsrahmens auf Unionsebene, der die zuständigen Behörden verpflichtet, rechtsverbindlich vorgeschriebene Frachtbeförderungsinformationen in elektronischer Form zu akzeptieren, gilt als Hauptgrund dafür, dass die aufgrund der verfügbaren elektronischen Mittel mögliche Vereinfachung und Effizienzsteigerung noch nicht erreicht wurde. Die Akzeptanz von Informationen in elektronischer Form und mit gemeinsamen Spezifikationen seitens der zuständigen Behörden würde nicht nur die Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden und den Unternehmen vereinfachen, sondern indirekt auch die Entwicklung einer einheitlichen und vereinfachten elektronischen Kommunikation zwischen Unternehmen in der gesamten Union. Dies würde auch zu erheblichen Verwaltungskostenersparungen für die Unternehmen führen — insbesondere für die KMU, die die überwiegende Mehrheit der Verkehrs- und Logistikunternehmen in der Union ausmachen.

(5) In einigen Bereichen des Verkehrsrechts der Union sind die zuständigen Behörden gehalten, digitalisierte Informationen zu akzeptieren; dies ist jedoch bei Weitem nicht bei allen Unionsrechtsakten der Fall. Es sollte möglich sein, den zuständigen Behörden im gesamten Gebiet der Union die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen über den Güterverkehr für alle wichtigen Phasen der Beförderungen innerhalb der Union auf elektronischem Wege zur Verfügung zu stellen. Diese Möglichkeit sollte darüber hinaus für alle gesetzlich vorgeschriebenen Informationen und für alle Verkehrsträger bestehen.

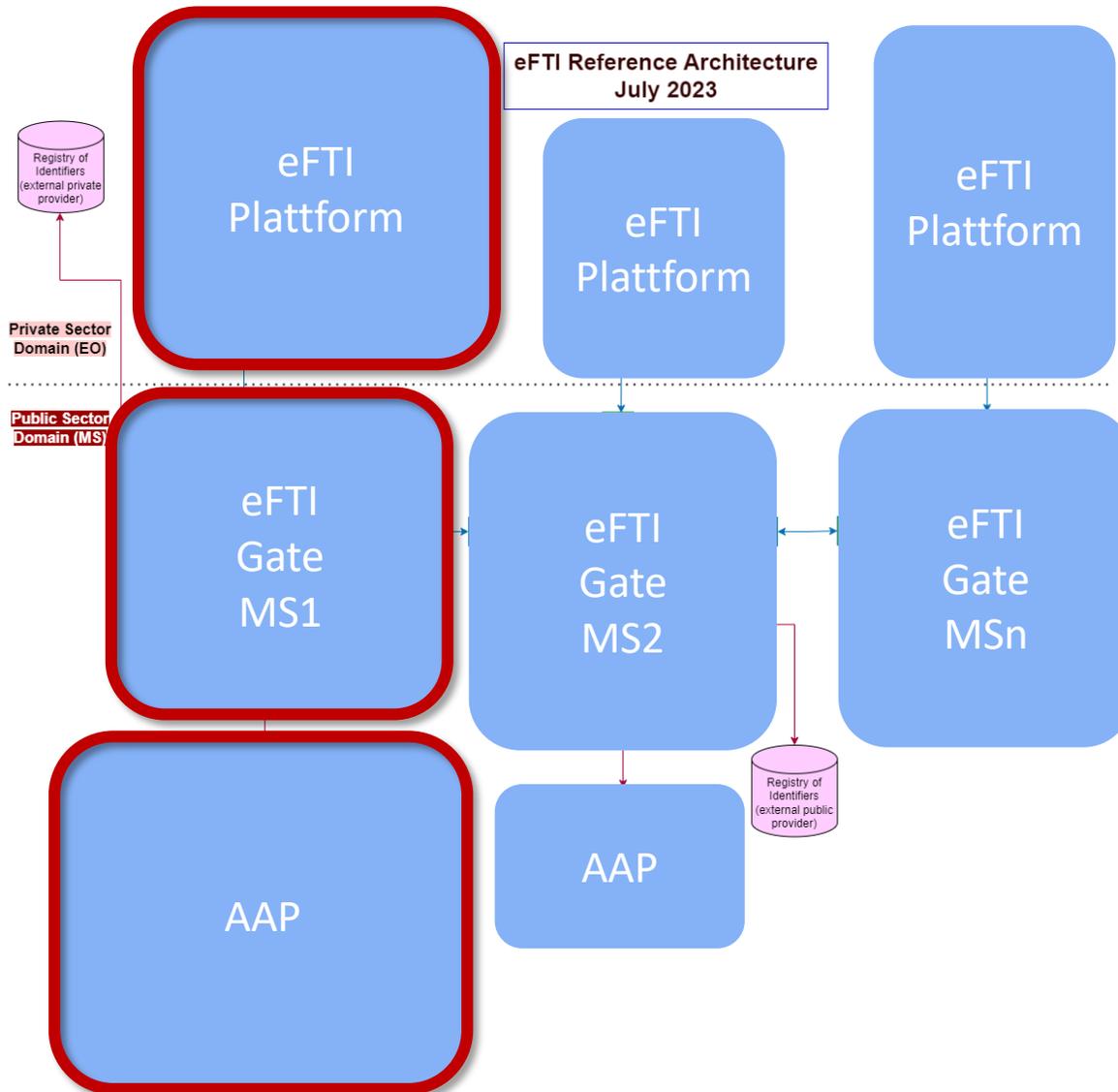


eFTI-Verordnung
EU 2020/1056

eFTI-Architektur und ihre Hauptkomponenten



eFTI-Architektur und ihre Hauptkomponenten



eFTI-Plattform (Privatsektor)

- eFTI-Datensätze zu einer Beförderung
- Adressierung digital oder über Identifikatoren
- Zertifizierung obligatorisch

eFTI-Gate (öffentlicher Sektor; je Mitgliedsstaat)

- Vermittler eFTI-Plattformen ↔ zuständige Behörden
- Keine Speicherung der inhaltlichen Daten
- Vernetzung mit allen anderen eFTI-Gates der EU (eFTI-Gates erbringen einen föderierten Dienst)
- Identifikatorenregister (z. B. Nummernschild, Wagenkennung usw.)

AAP (Behördenzugangspunkt; öffentlicher Sektor)

- Identifizierung, Authentifizierung und Autorisierung des Zugriffs

Vorteile für Wirtschaftsbeteiligte: Frachteeigentümer, Spediteure, Frachtführer

- ▶ **Vereinfacht den Austausch von beförderungsbezogenen Informationen:**
 - Keine Papierdokumente, Beförderungsdaten bleiben an der Quelle
 - Schnellere Behördenkontrollen und weniger unterbrochene Beförderungen
 - Schnellere Bearbeitungszeiten
 - Schnellerer Umschlag bei Frachtvorgängen
 - Verfolgung in Echtzeit und stets aktuelle Transportdatensätze
 - Nach Aussagen aus der Branche können die Einsparungen pro digitalem Frachtdokument bei über 10 € liegen*, wenn man den Prozess betrachtet.



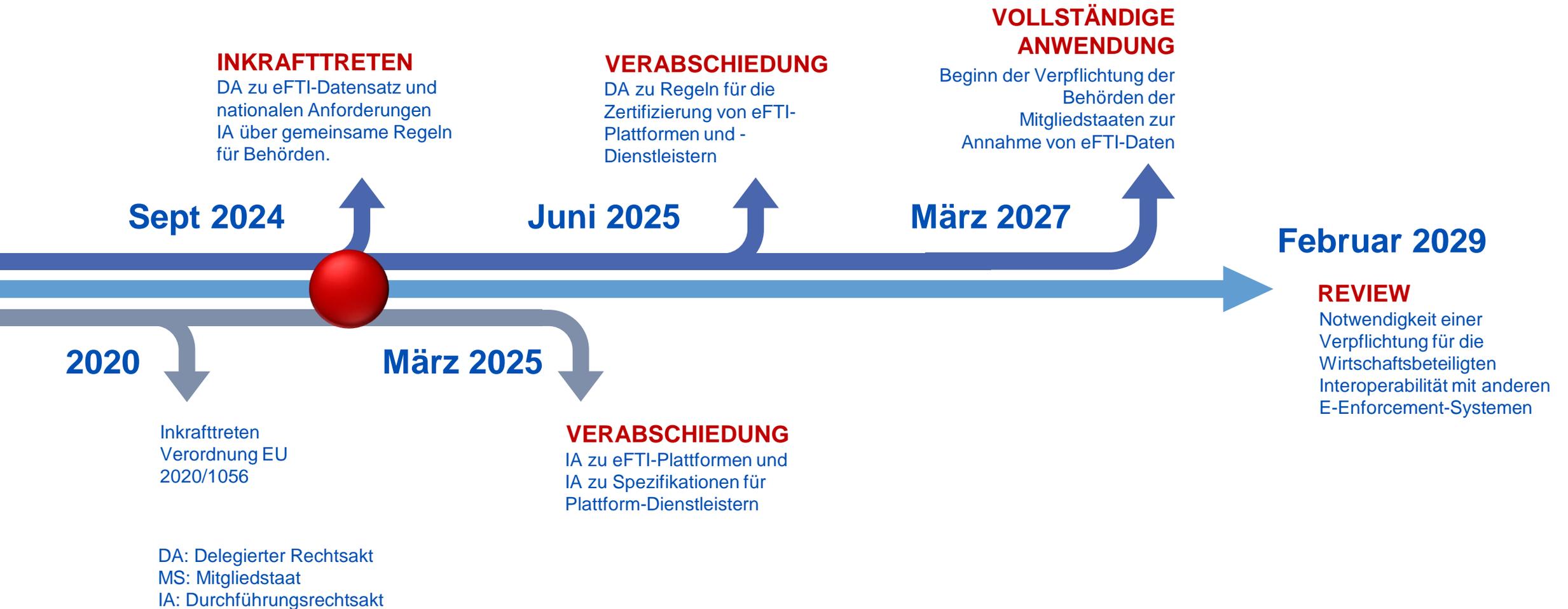
* Quelle: Open Logistics Foundation

Vorteile für die zuständigen Behörden

- ▶ **Vereinfacht den Austausch von beförderungsbezogenen Informationen:**
 - Verbesserte Kontrollen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs ohne bürokratischen Aufwand
 - Bessere Durchsetzung der nationalen und EU-Vorschriften
 - Schnellere und gezieltere Kontrollverfahren
 - Verringerung von Transportunterbrechungen und effizientere und zeitsparende Kontrollen
 - Weniger Sprachbarrieren durch mehrsprachige eFTI-Datensätze
 - Erhöhung der Sicherheit für Einsatzkräfte und effizientere Einsätze, z.B. bei Gefahrgutunfällen



eFTI Zeitplan der EU Kommission



Disclaimer: Aktuelle Einschätzung, teilweise abweichend von den Angaben der EU KOM (Stand Juli 2024)

Herausforderungen

eFTI Wirklichkeit werden lassen

- Harmonisierte, interoperable, europaweite eFTI-Austauschumgebung
- Systemarchitektur in verteilter Hoheit
- „Übersetzung“ der Rechtstexte in technische Spezifikationen
- Ambitionierter Zeitplan
- Akzeptanz bei den Wirtschaftsbeteiligten
- ...

eFTI Gefahrgutdaten – Unterschied zu eDGTI

- Unterschiedliche Modellierungsparadigmen
 - rechtsbasierter digitaler Zwilling (ADR/RID/ADN) vs. handelsorientiertem Modell (eFTI)
- Semantische Unterschiede, z.B. Sender und Empfänger
- Tiefe hierarchische Strukturierung mit (konditionalen) Abhängigkeiten zur Vermeidung von Fehlern vs. flachhierarchischer Struktur zur leichteren Implementierung
- eFTI berücksichtigt vorerst nur verpflichtende Elemente des ADR/RID/ADN

- ⇒ Planung für DE: Weitere Nutzung eDGTI (langjährig erprobt) bis der eFTI-Gefahrgutdatensatz gesichert anwendbar ist.



Elektronische Güterverkehrsinformationen für die EU

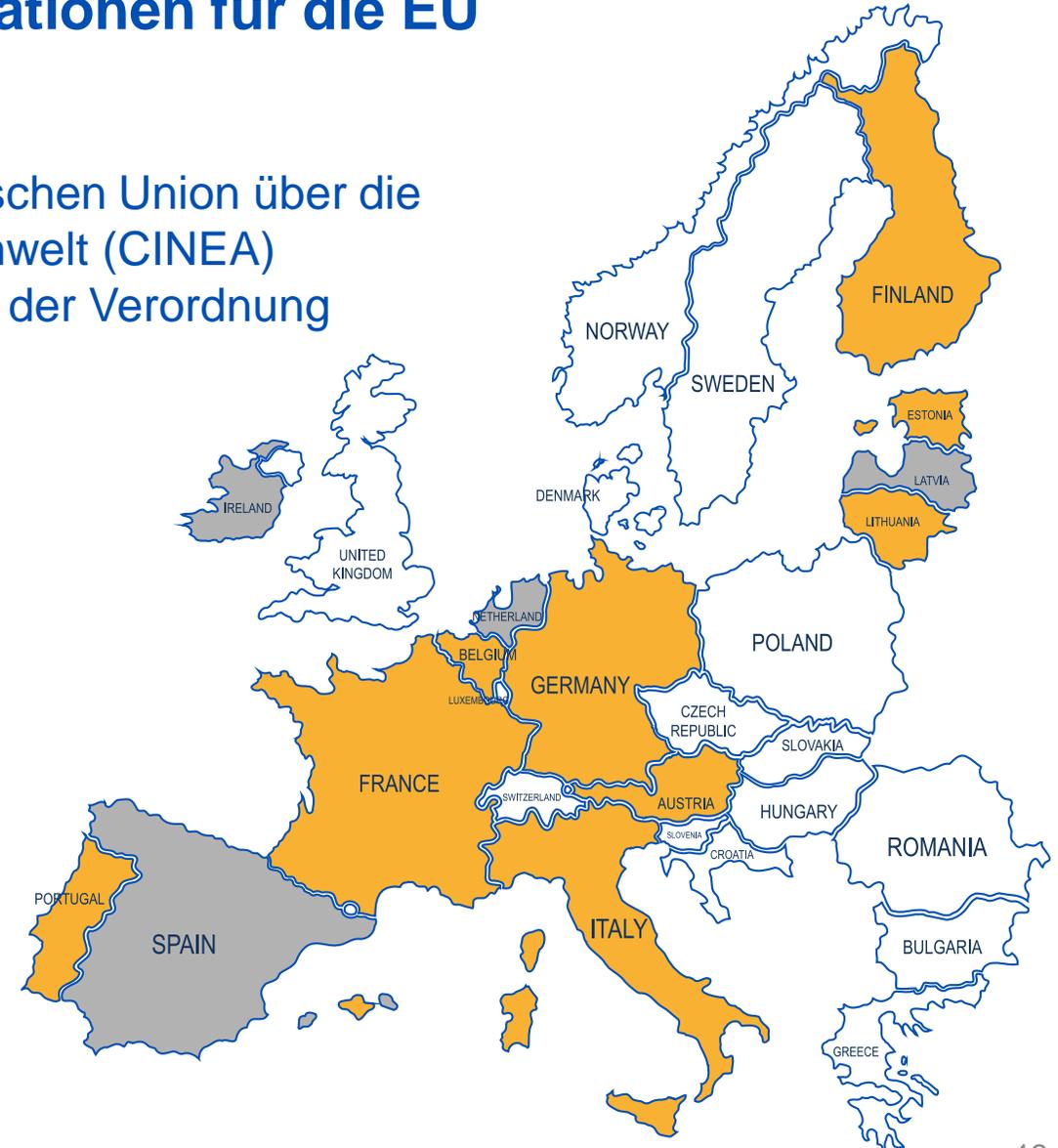
eFTI4EU wird durch das CEF-Förderprogramm der Europäischen Union über die Europäische Exekutivagentur für Klima, Infrastruktur und Umwelt (CINEA) kofinanziert. Es ist das erste Projekt, das auf die Umsetzung der Verordnung 2020/1056 abzielt.

- ▶ **23 Partner**
- ▶ **28,3 Millionen Euro**
- ▶ **36 Monate Laufzeit**
- ▶ **9 Mitgliedsstaaten**
- ▶ **4 Beobachter**

www.eFTI4eu.eu



@eFTI4EU Projekt #eFTI #eFTI4EU #eFTI4EUProjekt



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Josef Kaltwasser / Christian Lüpkes

AlbrechtConsult GmbH

Kontakt (Christian Lüpkes):

Tel: +49 241 446 89 708

Christian.Luepges@albrechtconsult.com

