

Transportrechtliche Probleme beim Palettentausch *

1. Einleitung

Der Palettenschwund, i.e. der Rückersatz für nicht getauschte Paletten, ist neben der zunehmenden Schadensentwicklung im Transportrecht das kostenträchtigste Problem vieler Spediteure und Frachtführer. Um so erstaunlicher ist es, daß das objektive Recht - wenn überhaupt - nur punktuelle Regelungen dafür bereithält.¹ Ein eigentliches "Palettenrecht" als Teil des Lademittelrechtes gibt es nicht.² Erfahrungsgemäß besteht daher in diesem Bereich eine Vielzahl von Regelungen durch Formularverträge und allgemeine Geschäftsbedingungen,³ wobei ein geschlossenes System des Palettenrechts nicht festzustellen ist.

Soweit ersichtlich, gibt es in Österreich kaum höchstgerichtliche Rechtsprechung zum Verkehr mit Euro- und Gitterboxpaletten.⁴ Die nachfolgende Darstellung soll die Grundlagen des Palettenverkehrs erörtern und einige Standardprobleme herausarbeiten.⁵

2. Technische und wirtschaftliche Grundlagen

Der Transport von Gütern auf sogenannten Flach- und Gitterboxpaletten stellt betriebswirtschaftlich eine enorme Rationalisierung für den Logistikbereich dar, da er die Bildung von größeren Ladeeinheiten ermöglicht, die geschlossen umgeschlagen, befördert und gelagert werden und die den Einsatz von Arbeit durch Kapitaleinsatz (zB Gabelstapler) rechtfertigen. Der optimale Erfolg der Paletten konnte betriebs- und volkswirtschaftlich aber erst mit der Herstellung geschlossener Transportketten erzielt werden, die von den Produktionsstätten über die innerbetrieblichen Transporte und Lager der Absender, über den gegebenenfalls mehrstufigen Handel bis zum Empfänger und dessen Lager reichen.

Schon vor dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union wurde die Teilnahme am europäischen Palettenpool für österreichische Transporteure Realität. Ausgangspunkt für den europäischen Standard war die Bundesrepublik Deutschland, wo Flachpaletten nach der DIN 15146 und Gitterboxen nach DIN 15144 einheitlich geregelt sind. Diese Abmessungen setzten sich daraufhin in ganz Europa standardmäßig durch. Die "EURO-Palette" war entstanden.⁶ Letztlich weiß heute jeder Spediteur oder Frachtführer, was mit Euro-, Flach- oder Poolpaletten gemeint ist.⁷ Dementsprechend beschränkt sich die vorliegende Untersuchung auf den Verkehr mit standardisierten Euro- und Gitterboxpaletten.

3. Rechtsgrundlagen

3.1 Sachenrechtliche Aspekte

Paletten zählen gemäß § 293 ABGB zu den bewegliche Sachen (im wahrsten Sinne des Wortes). Sie stellen ferner unverbrauchbare Sachen nach § 301 ABGB dar. Von besonderem Interesse ist jedoch ihre Eigenschaft als vertretbare Sachen,⁸ da sie im Verkehr nach Zahl, Maß oder Gewicht bestimmt werden können. Es handelt sich

* RAA Mag. Dr. *Clemens Thiele*, LL.M. Tax (GGU) ist Rechtsanwaltsanwarter in Salzburg bei Dres. Zumtobel & Kronberger und Absolvent des *Master of Tax Laws* Postgraduate der *Golden Gate University, Class of 1996*.

¹ Vgl. insbes. § 2 Abs.2 VerpackVO und den Pkt. „Tauschgeräte“ des Österreichischen Bahngütertarifs (ÖGT) nach dem Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG), BGBl 1988/180 idGF.

² Technische Entwicklungen im Wirtschaftsleben haben zu Systemen im Dienstleistungsverkehr geführt, die vom historischen Gesetzgeber des HGB nicht bedacht werden konnten (*K. Schmidt, Handelsrecht*⁴, 765).

³ Im einzelnen siehe dazu unten Pkt. 3.2.1.

⁴ OGH RdW 1997, 135 = SZ 69/60; die einschlägige österr. Kommentarliteratur (*Schütz* in *Straube HGB*² § 425) schweigt zum Palettentausch, sodaß auf dt. Literatur und Judikatur zurückgegriffen werden muß, die man aber nicht unbesehen übernehmen kann; empfehlenswert *Koller, Transportrecht*³ § 425 HGB Rz 14; *MüKo* zum HGB, § 425 Rz 85ff.

⁵ Außer Betracht bleiben die Rechtsfragen zur Einwegpalette, die im internationalen Verkehr nach wie vor häufig zum Einsatz gelangt, jedoch kaum rechtliche Schwierigkeiten bereitet.

⁶ Zu ihren Merkmalen zählen: EUR als Kennzeichen des europäischen Palettenpools auf dem rechten Eck jeder Palettenlängsseite; ein Kennzeichen der jeweiligen nationalen Eisenbahnverwaltung auf dem linken Eckklotz jeder Längsseite (zB ÖBB); Gütezeichen RAL-RG 993 mit Betriebsnummer des Herstellers und Herstelldatum auf dem mittleren Distanzklotz jeder Längsseite, auf dem die Signierklammer der Kontroll-Co. mit RAL 993 eingeschlagen sein soll.

⁷ Im europäischen Bereich ist dies durch die Güternorm für eine europäische Vierwege-Flachpalette aus Holz mit den Abmessungen 800 mm x 1200 mm lt. UIC-Merkblatt 435-2V genauestens definiert.

⁸ Diese sachenrechtliche Qualifikation hängt allein von der Verkehrsauffassung ab und ist mit der Unterscheidung in verbrauchbare und unverbrauchbare Sachen nicht unbedingt deckungsgleich.

um serienmäßig hergestellte Waren mit europaweiter Standardisierung. Sie werden auf Lieferscheinen, Frachtbriefen, Speditionsaufträgen, Frachtaufträgen, Palettenscheinen und dgl. nur mit ihrer jeweiligen Stückzahl angegeben. Auf die Individualität der Paletten kommt es keinem der Beteiligten an. Es war gerade das Ziel der Standardisierung, geschlossene Transportketten zu erreichen. Von Anfang an war die beliebige Austauschbarkeit angestrebt, damit eine wechselseitige Verrechnung wie etwa im Bankwesen ermöglicht wird.⁹

3.2 Schuldrechtliche Aspekte

3.2.1 Rechtliche Qualifikation des Palettenvertrages

Bei der rechtlichen Einordnung des „Palettenvertrages“ kommt der individuellen Vereinbarung überragende Bedeutung zu.¹⁰ Es bleibt nämlich in erster Linie den Parteien überlassen, welche Pflichten und Risiken sie übernehmen wollen.¹¹ Zunächst war die Gestellung und Rückführung von Transport- und Lademitteln (z.B. Container, Paletten) eine typische Nebenpflicht des Spediteurs. Nachdem sich aber das Speditions- und Frachtgewerbe zusehends zur Erbringung von umfangreichen Logistikdienstleistungen entwickelte („full-service-Spedition“), erlangten sog. Paletten-Rückgabevereinbarungen zunehmend eigenständige Bedeutung.¹² Die Rechtsbeziehungen, die sich aus der Beistellung von Verpackungsmitteln iWf für gelieferte Waren, insbes. beim Handelskauf durch den Verkäufer, ergeben, sind nicht neuartig. Sie werden von der Lehre meist unter dem Schlagwort von der „Sackleihe“ behandelt. Vereinbarungen über solche einseitig zur Verfügung gestellte Lieferbehältnisse sind nach hM *grundsätzlich* nicht als selbständiges Rechtsgeschäft, sondern als *Nebenabreden zum Hauptvertrag* zu verstehen, insbes. wenn sie als Teil des Beförderungsvertrages geregelt werden.¹³ Derartige Nebenabreden unterliegen der privatautonomen Gestaltungsfreiheit, deren inhaltliche Bestimmung durch ausdrückliche oder stillschweigende Vereinbarung, Handelsbrauch und Handelssitte und letztlich durch die jeweils nächstverwandten Dispositivnormen des Gesetzes erfolgt.¹⁴

3.2.1.1 Tausch

Es besteht kein Grund den Palettenvertrag für etwas anderes zu halten als rechtlich einen Tausch iSd §§ 1045 ff ABGB, wird er doch von den Parteien ausdrücklich so bezeichnet.¹⁵ Die Einordnung erfolgt gem §§ 865, 914 ABGB nach dem wirklichen Willen der Parteien mit Rücksicht auf die Verkehrssitte. Die Beteiligten nennen ihr Handeln übereinstimmend *Palettentausch*. Der Einwand, daß es auf die von den Parteien gewählte Bezeichnung des Vertrages nicht ankommt, greift dort nicht, wo bereits aus den Umständen nichts dagegen spricht, daß die (der deutschen Sprache mächtigen) Parteien ernsthaft etwas anderes meinen, als sie erklärt haben. Beim Tausch werden Waren durch Gegenforderungen abgegolten. Die Einordnung unter den Tauschvertrag trifft daher auch die tatsächlichen Interessen der Beteiligten: Der Palettenpool ist ein zirkulierendes System. Fließen gegen das Vollgut keine Leerpaletten zurück, ist der Betroffene laufend zu Deckungskäufen genötigt. Niemand erwartet die Rückgabe der eigenen Paletten (was ein sofortiges Abladen erfordern würde), da sie vertretbare Sachen darstellen. Insgesamt scheint die grundsätzliche Qualifikation des Palettenrückgabevertrages unter die Normen der §§ 1045 ff ABGB mE nach am sachgerechtesten.¹⁶

3.2.1.2 Kauf

⁹ Zu den Parallelen beim Kontokorrent siehe unten Pkt. 3.2.2.

¹⁰ Häufig finden sich (in Frachtaufträgen) Formulierungen wie z.B. „*Lademitteltausch gilt als vereinbart. Lademittel, die bei den Ladestellen nicht getauscht werden, werden [Ihnen] umgehend in Rechnung gestellt (EUR-Pal. ATS 200, --). Lademitteltausch muß auf den Frachtpapieren bzw. auf einem eigenen Palettenschein mit Unterschrift bestätigt werden.*“ oder „*Lademittel sind an der Be- und Entladestelle zu tauschen. Lademittel, die nicht getauscht werden, sind spätestens innerhalb von 14 Tagen gebührenfrei zu retournieren.*“

¹¹ Zutreffend Koller, Transportrecht³, § 425 HGB Rz 14.

¹² Eine vom Beförderungsvertrag völlig isolierte Betrachtung des Palettenservice erscheint aber mE nach nicht zweckmäßig, kommt es doch stets auf die jeweilige Interessenlage der am Transport Beteiligten (Absender, Empfänger, Spediteure, Fracht- und Unterfrachtführer) an der Palettennutzung an.

¹³ SZ 52/59; Stanzl in Klang² IV/1, 679 f zu § 971; Ehrenzweig, System² II/1, 180 und 394.

¹⁴ SZ 23/29, 31/50, HS VI Nr. 30; Mayr-Maly in Klang² IV/2, 712 zu § 1067 und Bydlinski in Klang² V, 12 f zu § 1090 mwH.

¹⁵ ZB „...*Lademitteltausch gilt als vereinbart* ...“

¹⁶ Dies wird auch durch die subsidiäre Anwendbarkeit der kurzen Verjährung nach § 1486 Z.1 ABGB (siehe unten Pkt. 3.2.3) und die Abweichungen zum Handelskauf bestätigt (vgl. Mayer-Maly in Klang IV/2, 238 ff).

Die Qualifikation als Kaufvertrag iSd §§ 1053 ff ABGB ist abzulehnen, da die Frage nach dem Kaufpreis nicht hinreichend beantwortet werden kann.¹⁷ Tatsächlich ist auch stillschweigend kein Kaufpreis vereinbart, weil die Rückerstattung in natura gewollt ist.

3.2.1.3 Darlehen

Nachdem das Darlehen im österreichischen Recht nach wie vor als Realkontrakt ausgestaltet ist,¹⁸ läßt sich die (tatsächliche) Hin- und Rückgabe vertretbarer Sachen unter §§ 983 ff ABGB subsummieren.¹⁹ Für die Qualifikation als unentgeltliches Darlehen spricht die Pflicht des Palettenschuldners, tantundem eiusdem generis zurückzugeben.²⁰ Gegen eine Einordnung der Palettenvereinbarung unter den Darlehensvertrag spricht aber mE nach, daß dem Darlehensnehmer gem § 1413 ABGB kein Recht zur vorzeitigen Rückzahlung zusteht.²¹ Diese Regelung ist im Palettenverkehr völlig unpraktisch, da dem Palettenempfänger nicht ein (zeitlich begrenztes) Nutzungsrecht gesichert werden soll.

Davon abgesehen gibt es wirtschaftlich keinen Grund, unter Kaufleuten ein unentgeltliches Sachdarlehen anzunehmen. Eine solche Annahme würde auch prima facie dem gesetzlichen Vergütungsanspruch des § 354 Abs.1 HGB widersprechen. Für das Zurverfügungstellen der Paletten wird idR kein zusätzliches Entgelt gefordert. Der Vorteil für den Gläubiger liegt vielmehr im Funktionieren des Palettenpools als zirkulierendes System. Dem Anliegen nach Schnelligkeit des Palettenverkehrs entspricht daher der Tausch mit den nach § 904 Satz 1 ABGB sofort fälligen beiderseitigen Leistungen besser. Nur so läßt sich das branchenübliche Führen von gegenseitigen Palettenkonten mit laufender Saldierung unter Beachtung von § 1438 ABGB rechtfertigen.²² Entgegen der Ansicht des OLG Linz²³ sollten Palettenvereinbarungen idR schon deshalb nicht als Darlehensverträge eingeordnet werden, da sonst der Palettenrückgabeanspruch gem § 1478 ABGB verjähren würde.²⁴ Es kann den am Transportgeschäft Beteiligten nicht zugemutet werden, 30 Jahre hindurch Palettenvorsorge - gegebenenfalls durch Deckungskäufe - zu treffen.²⁵ Damit wären die Vorteile des Einsatzes von Europaletten konterkariert.²⁶

3.2.1.4 Miete/Leihe

Zum Teil wird der „Palettentausch“ als Miete oder Leihe konstruiert.²⁷ Beide Vertragstypen setzen jedoch die Rückgabe der individuellen Paletten voraus, die in Gebrauch gegeben wurden. Da aber, wie erwähnt, Europaletten vertretbar sind, kommt es auf deren Individualität gerade nicht an,²⁸ sondern auf die Rückstellung einer entsprechenden Zahl von Leerpaletten gleicher Art und Güte.²⁹

3.2.2 Palettenkontokorrent

Auf sog. Palettenscheinen wird regelmäßig von den LKW-Fahrern vor Ort vermerkt und quittiert, wieviel Paletten wo getauscht und retourniert worden sind. Im kaufmännischen Verkehr führen die beteiligten Spediteure und Frachtführer dann auf Basis der Palettenscheine in der Regel sog. Palettenbewegungslisten bzw. Palettenkonten, auf denen die wechselseitigen Palettenbewegungen laufend verbucht und saldiert werden.

¹⁷ Ein *einheitlicher* Börsen- oder Marktpreis besteht für Europaletten nämlich nicht.

¹⁸ Kritisch dazu *Harrer-Hörzinger*, Zur Rechtsnatur des Darlehens, ÖJZ 1990, 623 ff.

¹⁹ § 983 ABGB spricht fälschlich von „verbrauchbaren“ Sachen.

²⁰ Vgl. OGH EvBl 1993/90 zu „ausgeliehenen“ Autoreifen.

²¹ OGH in SZ 51/103.

²² Siehe unten Pkt. 3.2.2.

²³ E v 30.11.1995, 6 R 138/95, veröffentlicht in RdW 1997, 135, 136, wobei jedoch zu Recht betont wird, daß *primär* die Absprachen der Parteien maßgebend sind.

²⁴ Zum Verjährungsbeginn vgl. RdW 1994, 351 sowie GIU 2167 beim unbefristeten Darlehen.

²⁵ Zur dreijährigen Verjährung des Ersatzanspruches in Geld gem § 1486 Z.1 ABGB siehe unten Pkt. 3.2.3.

²⁶ Siehe oben Pkt. 2.

²⁷ Wird der in Geld berechnete Palettenschwund als „Mietzins“ eingeklagt und handelt es sich dabei um den einzig geltend gemachten Rechtsgrund, ist nach einem Teil der Rsp auf jeden Fall abzuweisen (SZ 37/145).

²⁸ Der Palettenvertrag schafft regelmäßig eine Gattungsschuld, da die Parteien den Leistungsgegenstand mit generellen (objektiven, abstrakten) Merkmalen umschrieben haben, es daher dem Gläubiger nicht auf ein bestimmtes Exemplar aus dem vorhandenen Vorrat, sondern auf bestimmte Eigenschaften ankommt.

²⁹ Für die Qualifikation als Leihe iSd §§ 971 ff ABGB fehlt es an der Unentgeltlichkeit, denn es ist eine anerkannte Selbstverständlichkeit des Handelsverkehrs (vgl. § 354 HGB), daß niemand, weder der Versender oder Empfänger, noch der Spediteur oder Frachtführer Paletten „verschenkt“, vor allem da sie im System gebraucht werden.

Ob damit aber gleichzeitig ein Palettenkontokorrent³⁰ vorliegt, muß anhand der allgemeinen Kontokorrentvoraussetzungen³¹ im Einzelfall geprüft werden. Entscheidend ist wohl die Kontokorrent-Abrede.³² Sie beinhaltet die Inrechnungstellung (sog. Differenzvermerk auf den Palettenscheinen), die Verrechnung (Überführen der Differenz in laufende Konten) und die Saldierung (Ermittlung des Überschusses für eine der Parteien) *in regelmäßigen Zeitabständen*.³³ Die Rechtsfolgen des Palettenkontorrents richten sich nach den §§ 355 ff HGB und bestehen va darin, daß die Einzelforderungen nicht abtretbar, nicht aufrechenbar, unverpfändbar und unpfändbar sind.³⁴

3.2.3 Verjährung

Der Anspruch auf Palettenrückerstattung gegenüber dem Spediteur unterliegt der Verjährungsvorschrift des § 64 AÖSp.³⁵ Bei der Fixkostenspedition oder gegenüber Frächtern gilt Art. 32 CMR. Diese Bestimmung stellt auf den Fall ab, daß ein Beförderungsvertrag abgeschlossen wurde, aus dem oder im Zusammenhang mit dem sich Ansprüche ergeben. Nach wohl hM unterliegen *sämtliche* Ansprüche aus einer CMR-Beförderung der Verjährung nach Art. 32 leg.cit., insbesondere auch Herausgabeansprüche bezüglich des Gutes oder der Paletten.³⁶

Wird eine Ersatzforderung nicht ausdrücklich auf einen bestimmten Transport oder CMR-Beförderungsvertrag gestützt (sog. fehlender „CMR-Konnex“), geht die Rsp³⁷ von der Möglichkeit aus, daß die Rückgabe von Paletten gleicher Anzahl, Art und Güte jeweils *zum nächstmöglichen Zeitpunkt* erfolgen sollte. Bei Beendigung der Geschäftsbeziehung würde sich der Rückgabeanspruch - allerdings erst nach furchtlosem Ablauf einer Nachfrist (§ 918 ABGB) - in Geldersatz umwandeln. Dieser finanzielle Entschädigungsanspruch für nicht retournierte Paletten würde gemäß § 1489 ABGB in drei Jahren verjähren.³⁸

Die *Verjährungsfrist beginnt jedenfalls* nicht mit der Ablieferung des Gutes und/oder der Übergabe der Paletten, sondern mit der Fälligkeit des Palettenrückerstattungsanspruches. Dies folgt schon aus der allgemeinen Verjährungsregel des § 1478 ABGB, wonach der Verjährungsbeginn erst mit der Einforderung der Palettenschuld, also idR mit Rechnungslegung oder deren objektiver Möglichkeit³⁹ anzusetzen ist. Nehmen die Parteien die Palettenbewegungen unter wechselseitiger Verrechnung in laufende Konten auf, so ist die Verjährung der einzelnen Palettenrückerstattungsforderungen gehemmt, solange die Bindung an das Kontokorrent⁴⁰ besteht.⁴¹

³⁰ Dessen Zulässigkeit ausdrücklich bejahend OGH SZ 69/60 unter Bezugnahme auf SZ 52/59 und Thume, Kommentar zur CMR Anh IV Palettenverkehr Rz 59.

³¹ Dauernde Geschäftsbeziehung, einseitiges Handelsgeschäft und Kontokorrent-Abrede; zur Definition dieser „laufenden Rechnung“ (italienisch: conto corrente) unter Kaufleuten vgl. *Schuhmacher* in Straube HGB², § 355 Rz 4 ff.

³² Ein Handelsbrauch dahingehend, daß mit Hingabe von Paletten(begleit)scheinen durch die Spedition und deren Annahme und Unterzeichnung durch Fahrer des Frachtführers, bereits eine Palettenkontokorrent-Abrede begründet wird, besteht nämlich nicht (OLG Düsseldorf, VersR 1994, 501).

³³ Darunter versteht die hM (*Schuhmacher* in Straube, aaO Rz 7 mwN zur Rsp) nur solche von gleicher Dauer, z.B. quartalsmäßige Palettenabstimmung.

³⁴ Dies gilt freilich nicht für das Staffelkontokorrent. Im einzelnen dazu *Schuhmacher* in Straube, aaO Rz 23.

³⁵ *Wiesbauer/Zetter*, Transporthaftung (MGA 56), E.5 zu § 64 AÖSp.

³⁶ SZ 58/146 = EvBl 1986/93; *Demuth/Seltmann* in Thume, Kommentar zur CMR, Rz 3 zu Art 32; OGH in SZ 69/60 ausdrücklich bejahend für den Fall, daß der Palettenherausgabeanspruch im Zusammenhang mit der Ausführung eines *bestimmten* Beförderungsvertrages steht.

³⁷ OGH in SZ 69/60 unter Zitierung von Thume, Kommentar zur CMR Anh IV Palettenverkehr Rz 24 und OLG Frankfurt, TranpR 1986, 354, 356.

³⁸ Der Oberste Gerichtshof läßt in SZ 69/60 noch (bewußt) offen, ob eine Palettensatzforderung ohne CMR-Konnex gem. Art. 32 CMR oder § 1489 ABGB bzw. der Palettenrückerstattungsanspruch nach § 1486 Z.1 oder § 1478 ABGB verjährt.

³⁹ Insoweit unterstützenswert OGH in SZ 69/60 aE.

⁴⁰ Siehe oben Pkt. 3.2.2.

⁴¹ OLG Frankfurt VersR 1983, 1164 = ZIP 1982, 1332.

3.2.4 Rückgabeverpflichtung

Die Rückgabepflicht ist die Hauptpflicht des Palettenempfängers aus dem Palettenvertrag. Der Rückgabeort ergibt sich aus § 905 ABGB.⁴² Der Wohnsitz (Niederlassung) des Schuldners ist demnach nur dann Erfüllungsort, wenn weder Parteienabrede, Geschäftsnatur (Verkehrssitte⁴³) noch Geschäftszweck Rückschlüsse auf den Erfüllungsort zulassen. Enthält der Palettenvertrag keine ausdrückliche Regelung, ergibt sich bereits aus den Interessen des Palettengabers,⁴⁴ daß idR die vom Palettenempfänger getauschten Lademittel zu retournieren sind. Eine *Rückbeförderungspflicht* des Empfängers besteht jedoch *nicht*.⁴⁵ Die Palettenschuld ist daher regelmäßig Holschuld. Der Palettenschuldner hat die Paletten am Ort seiner Niederlassung bereitzustellen, der Gläubiger hat sie abzuholen. Der Palettenschuldner kann sich auch durch Übergabe der Paletten an einen Pool-Partner von der Rückgabeverpflichtung befreien, wenn sichergestellt ist, daß auf diese Weise die Transportkette wieder geschlossen wird.⁴⁶

4. Palettentausch und Palettenpool

4.1 Allgemeines

Bei der geschlossenen Transportkette gibt es zwei Grundtypen, den Palettenverkehr rechtlich zu bewältigen:

- entweder wird die Weitergabe zwischen den jeweils beteiligten Kettengliedern rechtlich abgewickelt ("Palettentausch") oder
- der gesamte Vorgang wird zwischen dem ersten und dem letzten Glied der Transportkette geregelt ("Kaufvertragsebene").

Die jeweilige Abgrenzung ist am Einzelfall orientiert, wobei das Verhalten der Beteiligten zu deuten und die getroffenen Vereinbarungen auszulegen sind. Im allgemeinen wird man von einem Palettentausch ausgehen können, also einer Art „Pfandsystem“ für standardisierte Lademittel. Diese Auffassung trägt auch den Intentionen der beteiligten Verkehrskreise bei der Schaffung des Euro-Palettenpools am besten Rechnung. Zunächst wurde in Deutschland versucht, eine sachgerechte Lösung für die Palettenproblematik durch deren Verlagerung auf die Kaufvertragsebene zu finden. Dies scheiterte jedoch an den zwingenden Tarifbestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes, wonach Vereinbarungen, die dem Transporteur Zahlungspflichten für den Fall der nicht fristgerechten Rückgabe von Austauschpaletten auferlegen, ohne daß er für deren Vorhaltung eine angemessene Vergütung erhält, nichtig sind.⁴⁷ Letztlich konnte aber aufgrund der fortgeschrittenen technischen und wirtschaftlichen Bedeutung der Euro-Palette eine entsprechende Lademittelvereinbarung zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages rechtsdogmatisch allein mit der kaufvertraglichen Lösung nicht mehr ausreichend erfaßt werden, sodaß sich innerhalb des Palettenpools wohl die Tauschvariante als herrschend durchgesetzt hat.⁴⁸

4.2 Arten des Palettentausches

4.2.1 Der deckungsgleiche Palettentausch

Dabei wird tatsächlich jede Übergabe voller Palette durch gleichzeitige Rückgabe von Leerpaletten gleicher Anzahl sofort ausgeglichen. Es werden zwar nicht individuell bestimmte Gegenstände ausgetauscht, sondern eben vertretbare Sachen von gleicher Qualität und Quantität. Die Individualität der Palette ist dabei völlig ohne Belang und in der Praxis vom Empfänger mangels Unterscheidungsmerkmal gar nicht zu erkennen. Dieser durch die Übergabe der beladenen Palette durch die gesamte Transportkette gekennzeichnete Vorgang ist juristisch zunächst ohne Probleme als "Tausch" iSd §§ 1045 ff ABGB zu qualifizieren.⁴⁹

⁴² Danach ist, wenn der Erfüllungsort weder aus der Verabredung noch aus der Natur (Verkehrssitte) oder Zweck des Geschäftes bestimmt werden kann, an dem Ort zu erfüllen, wo der Schuldner zur Zeit des Vertragsabschlusses seinen Wohnsitz hatte.

⁴³ Es besteht kein Handelsbrauch dahingehend, daß übernommene Paletten und Gitterboxen von dem übernehmenden Frachtführer zurückzuführen sind (OLG Düsseldorf, TranspR 1984, 17, 19 und 250).

⁴⁴ Zum Rationalisierungseffekt der geschlossenen Transportkette siehe oben Pkt. 2.

⁴⁵ Treffend MüKo zum HGB, § 425 Rz 88.

⁴⁶ ZB dadurch, daß die Paletten von diesem Dritten wieder zum Palettengaber gelangen.

⁴⁷ BGH NJW 1987, 1641 ff.

⁴⁸ Zur Entwicklung in Deutschland näher *Tunn*, Rechtsfragen zum Verkehr mit Euro- und Gitterboxpaletten, TranspR 1992, 263 ff.

⁴⁹ Siehe oben Pkt. 3.2.1.1.

4.2.2 Der verzögerte Palettentausch

Häufig kann der Palettentausch nicht uno acto erledigt werden, zB weil der Partner keine Paletten vorrätig hat oder weil der Transportunternehmer wegen einer Rückladung beim nächsten Kunden den Wagen leerhalten muß. Der tatsächliche Ablauf ist in diesen Fällen dem deckungsgleichen Palettentausch zwar vergleichbar, jedoch erfolgt die Kompensation durch Tauschpaletten erst später.⁵⁰ Auch für diesen Fall paßt mE nach die Einordnung als Tauschvertrag besser als die Darlehenskonstruktion.⁵¹

4.3 Der gestörte Palettentausch

Den häufigsten Streitgegenstand in "Palettenprozessen" bildet die unterlassene Rückgabe von Paletten, vornehmlich am Ende einer Abrechnungsperiode oder einer längeren Geschäftsbeziehung. Bei derartigen Leistungsstörungen kommt es wiederum hauptsächlich auf die zwischen den Parteien getroffenen vertraglichen Vereinbarungen an.⁵² Die Zahlungspflicht von Palettengebühren im Fall nicht fristgerechter Rückgabe kann sich bereits unmittelbar aus dem Palettenvertrag ergeben.⁵³

Wächst der Saldo zu stark an, kann die Gegenseite unter Beachtung der Vorschrift des § 918 Abs.1 ABGB, d.h. unter Fristsetzung mit Ablehnungsandrohung, von der Palettenforderung zur Schadenersatzforderung in Geld übergehen. Eine Pflicht zum Saldoausgleich aus dem Rahmenvertrag über ein Palettenkontokorrent wird nämlich idR von den Parteien als so wesentlich erachtet, daß im Nichterfüllungsfall die §§ 918 ff ABGB anzuwenden sind.⁵⁴

Die zum Teil anzutreffende Argumentation mit Palettenmiete für die nicht rechtzeitige Rückgabe entbehrt - abgesehen von ausdrücklichen Vereinbarungen - jeder Rechtsgrundlage.⁵⁵

5. Zusammenfassung

Für den modernen Güterbeförderungsverkehr auf der Straße spielt die technische Entwicklung der Flach- und Gitterboxpaletten eine erhebliche Rolle. Es ist systemimmanent, daß im Frachtverkehr Colli europaweit auf standardisierten EURO-Paletten transportiert werden. Ein reibungsloses Be- und Entladen von Waren ist nur dann garantiert, wenn dem Absender eine ausreichende Anzahl von Europaletten (vom Empfänger) durch den Transporteur zur Verfügung gestellt werden. Zu diesem Zweck kennt die Praxis sog. Paletten-Rückgabevereinbarungen.

Demgegenüber gibt es in Österreich kein geschlossenes System des Palettenrechts. Die vereinzelte Judikatur zum Lademittelrecht läßt eine klare Linie vermissen und ist z.T. noch unentschieden. Treten Störungen im Palettenpool auf, stellt sich die Frage nach den haftungsrechtlichen Konsequenzen für den Palettenschwund. Der juristischen Einordnung des Palettenvertrages kommt die entscheidende Bedeutung zu. Diese und andere zweifellos auftretenden Rechtsprobleme des Palettenverkehrs werden daher auf absehbare Zeit zunehmend zivilgerichtliche Bedeutung erlangen. Bedauerlich ist weiters, daß die Verpackungsverordnung⁵⁶ keine verbindliche Regelung hinsichtlich der Kosten der Palettenrückführung getroffen hat, sodaß die privatautonome Vereinbarung zwischen den Beteiligten stets voll zum Tragen kommt.

⁵⁰ *Tunn*, TranspR 1992, 263 ff verwendet das Begriffspaar „koinzident - retardiert“ ohne damit inhaltlich von den oben dargestellten Tauschvarianten abzuweichen.

⁵¹ Siehe oben Pkt. 3.2.1.1 und 3.2.1.3.

⁵² So treffend *Koller*, Transportrecht³, § 425 HGB Rz 14.

⁵³ ZB „... nicht rechtzeitig getauschte Lademittel werden in Rechnung gestellt (EUR-Pal. ATS 200, -) ...“

⁵⁴ Dies gilt auch bei fehlendem CMR-Konnex des Palettengeschäfts nach SZ 69/60; zur vergleichbaren Rechtslage in Deutschland OLG Frankfurt TranspR 1993, 145 mwN.

⁵⁵ Siehe oben Pkt. 3.2.1.4.

⁵⁶ BGBl 1992/645 idF 1995/775, ergangen gem. § 8 AWG.