

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

#### Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Mit dem vorliegenden Entwurf eines Bundesgesetzes zur Digitalisierung der CEMT-Genehmigungen (CEMT-Digitalisierungsgesetz – CEMT-DigiG) wird ein wesentlicher Schritt zur Modernisierung und Digitalisierung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs gesetzt. Die bisherige Papierform der CEMT-Genehmigungen wird durch eine elektronische Lösung ersetzt, um eine effizientere Zuteilung, Kontrolle und Verwaltung dieser Genehmigungen zu ermöglichen.

Der Entwurf fügt sich in den Kontext der bestehenden Rechtslage ein, insbesondere der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Vergabe von CEMT-Genehmigungen (CEMT-VV), BGBl. II Nr. 207/2016, und des Güterbeförderungsgesetzes 1995 (GütbefG), BGBl. Nr. 593/1995. Die CEMT-VV bleibt demgemäß weitgehend unberührt und gilt weiterhin, soweit dieses Gesetz keine spezifisch abweichenden Regelungen trifft. Auf diese Weise wird das durch die CEMT-VV etablierte Vergabesystem rechtssicher in eine digitale Umgebung überführt.

Zentrale Neuerung ist die Einführung einer „CEMT-Plattform“ samt „CEMT-Mobilapplikation“ durch die OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung), über die CEMT-Genehmigungen zukünftig elektronisch verwaltet werden. Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur ist für die Verarbeitung der Daten verantwortlich. Den in § 3 Abs. 2 genannten Stellen wird dabei eine Abfragebefugnis eingeräumt. Daneben schafft das Gesetz Rechtssicherheit für die Verwendung der elektronischen Dokumente (Genehmigungsinformationsdokument und Fahrteninformationsdokument), die die bisherige CEMT-Genehmigung und das „Fahrtenberichtsheft“ ersetzen. Die behördlichen Kontrollen werden dadurch vereinheitlicht und vereinfacht: So können die Aufsichtsorgane über QR-Codes oder Fahrtidentifizierungsnummern auf die relevanten Daten zugreifen.

Insgesamt verfolgt das Gesetz das Ziel, den Verwaltungsaufwand für die beteiligten Behörden und Unternehmen zu reduzieren, die Verarbeitungssicherheit zu erhöhen, eine effektivere Kontrolle sicherzustellen und nicht zuletzt die unions- und völkerrechtlichen Vorgaben im Bereich Datenschutz sowie im Güterbeförderungswesen zu erfüllen.

#### Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung des vorgeschlagenen Bundesgesetzes gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG („Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie“).

### Besonderer Teil

#### Zu § 1:

Diese Bestimmung regelt den Anwendungsbereich des Gesetzes und stellt klar, dass die Digitalisierung der CEMT-Genehmigungen Gegenstand des Regelungsinhalts ist. Gleichzeitig wird klargestellt, dass sämtliche Bestimmungen der bestehenden CEMT-VV unverändert weiterhin gelten, sofern dieses Gesetz nicht abweichende Regelungen trifft. Abweichende Regelungen gibt es dabei lediglich dahingehend, dass die Eintragungen im Fahrtenberichtsheft gemäß § 10 CEMT-VV nicht mehr analog im Fahrtenberichtsheft stattfinden, sondern digital durchgeführt werden und die Fahrtenberichtshefte nicht mehr gemäß § 10 Abs. 4 CEMT-VV an die Genehmigungsbehörde übermittelt werden müssen. Diese Norm soll die Kontinuität der bereits etablierten Vergabepaxis nach der CEMT-VV gewährleisten, zugleich aber den neuen, digitalen Rechtsrahmen festlegen.

#### Zu § 2:

Diese Vorschrift enthält zentrale Definitionen und Erläuterungen zum CEMT-System. Insbesondere werden die Genehmigungsbehörde, das CEMT-Gebiet, der Begriff „CEMT-Genehmigungen“ sowie die daran anknüpfende Fahrtenformel näher beschrieben. Ein wesentliches Novum stellt die Einführung der „CEMT-Plattform“ und der „CEMT-Mobilapplikation“ dar, über welche die elektronische Verwaltung und Kontrolle der CEMT-Genehmigungen erfolgt.

#### Zu § 3:

Die Umsetzung und Entwicklung dieses Systems erfolgte durch die OECD. Diese betreibt und administriert die technischen Systeme. Die CEMT-Mitgliedstaaten waren dabei involviert und seitens der OECD wurde

die Setzung geeigneter Datensicherheitsmaßnahmen sowie die Wahrung der betroffenen Rechte zugesichert. Die einzelnen CEMT-Mitgliedstaaten haben keinen Einfluss auf die technische Ausgestaltung des Systems. Es besteht kein Weisungsrecht gegenüber der OECD. Aufgrund dieser Gegebenheiten ist die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur als für die Datenverarbeitung Verantwortliche bzw. Verantwortlicher anzusehen. In Abs. 2 ist eine Abfragebefugnis normiert, welche den darin aufgezählten Stellen Abfragerechte einräumt, um gesetzlich vorgeschriebene Verfahren rechtmäßig durchführen zu können. Die aufgezählten Stellen werden hierbei als eigenständige Verantwortliche im Sinne des Art. 4 Z 7 der Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung – DSGVO), ABl. Nr. L 119 vom 4.5.2016 S. 1, tätig.

#### **Zu § 4:**

Hier wird eine Sonderform der CEMT-Genehmigung für grenzüberschreitende Umzüge normiert. Diese Genehmigung ist vom allgemeinen Digitalisierungsprozess ausgenommen und soll weiterhin in Papierform bestehen, da sie ohne Eintragung im Fahrtenberichtsheft gemäß der CEMT-VV verwendet wird.

#### **Zu § 5:**

Diese Norm soll den elektronischen Datenaustausch zwischen der Genehmigungsbehörde und der CEMT-Plattform regeln. Die Genehmigungsbehörde wird verpflichtet, für die zu bedienenden Unternehmen Konten in der Plattform einzurichten und die relevanten Daten einzupflegen, damit das System die elektronische Genehmigung generieren kann und diese sodann den betroffenen Unternehmen zugewiesen werden kann. Die Zulässigkeit der Übermittlung der Daten an die von der OECD betriebene CEMT-Plattform liegt in der Wahrung wichtiger öffentlicher Interessen. Die CEMT-Genehmigungen basieren auf einem internationalen Abkommen, welches unter anderem von allen Mitgliedstaaten der EU ratifiziert wurde und im europäischen Straßengüterverkehr von wichtiger Bedeutung sind. Eine Übermittlung von Daten ist sohin gemäß Art. 49 Abs. 1 lit. d DSGVO gerechtfertigt.

#### **Zu § 6:**

Der vorgeschlagene § 6 normiert die Pflichten der Unternehmen, die Genehmigungsinhaber sind, bei der Verwendung der CEMT-Plattform. Insbesondere sollen die nach CEMT-VV erforderlichen Eintragungen im Fahrtenberichtsheft nunmehr elektronisch in der Plattform vorzunehmen sein. Nach Eintragung erzeugt die Plattform die digitalen Dokumente (Genehmigungsinformationsdokument und Fahrteninformationsdokument). Diese Dokumente müssen den Lenkerinnen bzw. Lenkern vor Antritt der Fahrt übermittelt werden und sind von diesen – wahlweise in elektronischer oder Papierform – bei der Fahrt mitzuführen und bei Kontrollen den zuständigen Organen vorzuweisen. Während der Fahrt können im System Änderungen bei den eingetragenen Daten zu der Fahrt vorgenommen werden, sodass sich die digitalen Dokumente, insbesondere die QR-Codes und die Fahrtidentifizierungsnummer, ändern. Es sind immer die für die Fahrt aktuell gültigen Dokumente von den Lenkerinnen bzw. Lenkern vorzuweisen.

#### **Zu § 7:**

Hier werden die Kontrollbefugnisse und -abläufe der Aufsichtsorgane dargestellt. Die Aufsichtsorgane haben die Möglichkeit, mittels QR-Code oder Fahrtidentifizierungsnummer die Echtheit und Gültigkeit der Dokumente zu überprüfen. Ist eine digitale Kontrolle nicht möglich, kann eine Prüfung der Papierdokumente erfolgen. Die Speicherung von Kontrollergebnissen in der CEMT-Plattform ist den Aufsichtsorganen nicht gestattet, um einem Übermaß an Datenspeicherung entgegenzuwirken und auch die datenschutzrechtlichen Aspekte betreffend Daten zu Strafen bzw. Verwaltungsstrafen einzuhalten.

#### **Zu § 8:**

Hier wird festgelegt, wie lange die verschiedenen Datenkategorien (Genehmigungsdaten, Fahrtenberichtshefte, Unternehmensdaten usw.) aufzubewahren sind. Nach Ablauf dieser Fristen werden die Daten automatisiert unter der Verantwortung der Bundesministerin bzw. des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur gelöscht. Damit wird den datenschutzrechtlichen Vorgaben (insbesondere Grundsatz der Speicherbegrenzung, Art. 5 Abs. 1 lit. e DSGVO) Rechnung getragen.

#### **Zu § 9:**

Diese Bestimmung regelt, welche Personen/Rollen Zugriff auf welche Daten haben sollen. Die Genehmigungsbehörde erstellt für das Bundesministerium für Inneres (BMI) und für das Bundesministerium für Finanzen (BMF) zur Einführung des digitalen Systems einmalig ein Konto in der CEMT-Plattform. Nach dieser Erstellung bestehen die Konten der Genehmigungsbehörde, des Bundesministeriums für Inneres und des Bundesministeriums für Finanzen völlig unabhängig voneinander und bieten keine gegenseitigen Zugriffsrechte. Die Genehmigungsbehörde erstellt Konten für die Unternehmen. Die Unternehmen, das BMI und das BMF können dann weitere Accounts für weitere

Dienststellen bzw. für die Lenkerinnen und Lenker erstellen. Grundsätzlich gilt das Prinzip, dass die OECD keinen Zugriff auf diese Inhalte und Konten und insbesondere keinen Zugriff auf Daten hat, welche Rückschlüsse auf die unternehmerischen Tätigkeiten, insbesondere die Ziele der Beförderungen, ziehen lassen. Ausnahmen sind ausschließlich in besonderen Gefahrensituationen oder zu Wartungszwecken vorgesehen.

**Zu § 10:**

§ 10 definiert die verwaltungsstrafrechtlichen Tatbestände und stellt klar, unter welchen Voraussetzungen eine Sanktion (Geldstrafe) droht. Damit wird gewährleistet, dass Verstöße gegen die neu geschaffenen oder bestehenden Pflichten effektiv geahndet werden können. Die Strafhöhe entspricht den Strafen gemäß § 23 Abs. 1 und 2 GütbefG. In Abs. 3 wird ausdrücklich festgestellt, dass Verstöße nach Abs. 1 auch dann in Österreich geahndet werden können, wenn diese Verpflichtungen im Ausland verletzt wurden. Die örtlich zuständige Behörde für die Bestrafung ergibt sich aus Abs. 3 zweiter Satz. Die Regelung des Abs. 4 ist der Bestimmung des § 9 Abs. 7 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52/1991, nachgebildet. Die Haftung der Unternehmerin bzw. des Unternehmers besteht hinsichtlich aller Lenkerinnen bzw. Lenker, die in ihrem bzw. seinem Interesse tätig werden und ist durch das wirtschaftliche Interesse der Unternehmerin bzw. des Unternehmers gerechtfertigt.

**Zu § 11:**

Diese Norm ermöglicht die Einhebung einer vorläufigen Sicherheit unter bestimmten Umständen. Dabei wird die Lenkerin bzw. der Lenker als Vertreterin bzw. Vertreter der Unternehmerin bzw. Unternehmers angesehen, wenn diese bzw. dieser selbst nicht anwesend ist.

**Zu § 12:**

Hier wird normiert, wer mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes betraut ist.

**Zu § 13:**

§ 13 soll klarstellen, dass die Aufsichtsorgane an der Vollziehung des Gesetzes mitzuwirken haben. Durch diesen Verweis wird das Zusammenwirken aller zuständigen Behörden sichergestellt. Zuständig für die Erteilung der CEMT-Genehmigungen ist die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Die Zuständigkeiten der Verwaltungsstrafbehörden richten sich nach den §§ 26 ff. VStG.

**Zu § 14:**

Hier soll klargestellt werden, dass es sich bei Verweisungen auf andere Bundesgesetze um dynamische Verweisungen handelt.

**Zu § 15:**

In dieser Bestimmung werden die zeitlichen Anwendungsstufen festgelegt. Die gestaffelten Inkrafttretenszeiträume sollen eine angemessene Umstellungsphase für Behörden und Unternehmen gewährleisten, um die erforderlichen technischen und organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen.