

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Eisenbahn-
recht

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

April 2019

04

109 – 144

Beiträge

Eisenbahnanlagen in der Praxis

Andreas Netzer ➔ 112

Bahnübergänge bei Museums- und Tourismuseisenbahnen

Martin Hoffer ➔ 117

Rechtsprechung

Schmerzensgeld und Verunstaltungsentschädigung bei besonders schwerer Gesichtsverletzung ➔ 127

Charity-Veranstaltung ohne Leistungsvergleich ist keine „kraftfahrtsportliche Veranstaltung“ Wolfgang Reisinger ➔ 131

Kein Mitverschulden eines Rodlers auf einer gesperrten Piste

Georg Kathrein ➔ 134

Judikaturübersicht Verwaltung

„Fahrbahn mit Gegenverkehr“, für Qualifikation als solche ist Fahrbahnbreite irrelevant ➔ 137

„Wheelie“ kann geeignet sein, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen ➔ 138

Kuratorium für Verkehrssicherheit

60 Jahre KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Othmar Thann ➔ 141

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Im Bereich Straßen- und Güterverkehr gibt es derzeit noch keine Einigung bei Details zu Vorschlägen im Rahmen der grundlegenden Mobilitätspakete der Kommission von 2017/2018. Auch im Hinblick auf die herannahenden Europawahlen ist unklar, was in diesem Jahr oder überhaupt abgeschlossen werden kann. Klarstellungen in Bezug auf die Kfz-Haftpflichtversicherung, zB zur Frage der Versicherungspflicht, lieferte indessen abermals der EuGH.

Von Othmar Thann¹⁾

Inhaltsübersicht:

- A. Entwicklungen bei den Vorschlägen zu den drei Mobilitätspaketen
 1. Mobilitätspaket I
 2. Mobilitätspaket II
 3. Mobilitätspaket III
- B. Weitere EuGH-Entscheidungen zur Kfz-Haftpflichtversicherung
 1. Schäden beim Öffnen der Fahrzeugtür
 2. Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung für nicht offiziell stillgelegtes, fahrbereites Fahrzeug verpflichtend

A. Entwicklungen bei den Vorschlägen zu den drei Mobilitätspaketen²⁾

Sowohl im Dezember 2018 im Rat als auch im Verkehrsausschuss des Parlaments im Frühjahr 2019 wurden Verkehrsthemen mit Schwerpunkt auf den Mobilitätspaketen behandelt. Zu den wesentlichen Ergebnissen zählen:

1. Mobilitätspaket I

Im Parlament scheiterten im Jänner 2019 sowohl die neuerlich ausgearbeiteten Kompromisse zur **RL zur Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor** als auch zu den Bestimmungen über die **Lenk- und Ruhezeiten**.

Letzterer Entwurf hätte vorgesehen, **digitale Fahrtenschreiber** mit Inkrafttreten der VO zur Bedingung zu machen, damit Spediteuren eine Gemeinschaftslicenz zur grenzüberschreitenden Beförderung erteilt werden kann. Ferner soll der Anwendungsbereich der VO bereits auf Kfz ab 2,4 t ausgedehnt werden. Damit sollte verhindert werden, dass die neuen Vorschriften durch den Einsatz von Kleintransportern nicht umgangen werden. Nach dem Standpunkt des Rats sollen digitale Fahrtenschreiber erst Ende 2024 zur Pflicht werden.

In Bezug auf die **Markt- und Berufszugangsregelungen** konnte sich der Verkehrsausschuss auf eine Begrenzung der **Kabotagefahrten** auf drei Tage, während derer eine unbegrenzte Anzahl an Fahrten durchgeführt werden darf, verständigen. Nach diesen Kabotagefahrten soll es eine „Cooling-off-Phase“ von 60 Stunden (2,5 Tagen) geben. Zudem soll das Fahrzeug einmal in sein Herkunftsland zurückkehren, bevor mit diesem zum zweiten Mal Kabotage in einem bereits bedienten EU-Mitgliedstaat durchgeführt wer-

den darf. Des Weiteren muss ein Lkw mindestens alle vier Wochen in dem Land be- bzw entladen werden, in dem dieser zugelassen wurde (Rückkehrklausel). Der Rat möchte hingegen die aktuelle Regelung beibehalten, wonach im Anschluss an einen internationalen Transport innerhalb von sieben Tagen höchstens drei Kabotagefahrten erlaubt sind. Danach sollen fünf Tage vergehen, bevor mit dem gleichen Fahrzeug Kabotage innerhalb des gleichen Landes angeboten werden darf.

Aktuell wird geprüft, wie mit den Dossiers nun weiter verfahren werden soll.

2. Mobilitätspaket II

Der Verkehrsausschuss des Parlaments stimmte für die neuen Regelungen zum grenzüberschreitenden Personenverkehrsmarkt und unterstützt damit die Kommission, den Marktzugang zu liberalisieren. Eine Auseinandersetzung und Positionierung im Rat stehen noch aus.

3. Mobilitätspaket III

Hinsichtlich der Änderung der RL 2008/96/EG über ein **Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur** stellten die Ausweitung des Anwendungsbereichs der RL auf Autobahnen und andere Hauptverkehrsstraßen, die nicht zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) gehören, und die Überarbeitung des derzeitigen Systems von Überprüfungen die größten Herausforderungen im Verkehrsrat bzw in den Vorbereitungsgruppen dar. Der Vorsitz arbeitete dazu einen Kompromiss aus;³⁾ die Zustimmung des Parlaments liegt inzwischen vor, nun können Trilogverhandlungen geführt werden.

In Sachen **automatisierte Mobilität** begrüßte das Parlament⁴⁾ die Mitteilung der Kommission,⁵⁾ forderte jedoch mehr Einsatz bei der Entwicklung der technischen Standards, der Fahrzeugsicherheit und der Setzung des rechtlichen Rahmens für alle Verkehrsarten.

1) Herzlichen Dank an Frau Dr. *Claudia Riccabona-Zecha* für die Unterstützung bei der Ausarbeitung des Beitrags.

2) Siehe dazu bereits *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2017/144, ZVR 2018/56 und zuletzt ZVR 2018/141.

3) Allgemeine Ausrichtung des Rates, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14109-2018-REV-1/de/pdf> (abgerufen am 7. 2. 2019).

4) Text der legislativen Entschließung v 15. 1. 2019 zum autonomen Fahren im europäischen Verkehrswesen, www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P8-TA-2019-0005+0+DOC+PDF+VO//DE (abgerufen am 7. 2. 2019).

5) *Thann*, ZVR 2018/141.

ZVR 2019/53

EuGH
15. 11. 2018,
C-648/17; EuGH
4. 9. 2018,
C-80/17

autonomes
Fahren;
Berufskraftfahrer;
Fahrtenschreiber;
Fahrzeugsicherheit;
Kabotage;
Lenk- und
Ruhezeiten

Dabei seien vor allem Fragen zur zivilrechtlichen Haftung und zum Schutz personenbezogener Daten sowie ethische Fragestellungen zu klären. Zudem müsse die Interoperabilität von Sicherheitssystemen gewährleistet werden, damit ein Nebeneinander von automatisierten und herkömmlichen Verkehrsmitteln möglich ist. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, im Rahmen der Wirtschaftskommission der UN für Europa (UNECE) und der Wiener Konvention eine aktivere Rolle bei der internationalen und technischen Harmonisierung automatisierter Fahrzeuge zu übernehmen.

Am 29. 11. 2018 legte der Rat seinen zustimmenden Standpunkt zum VO-Vorschlag über die **Fahrzeugsicherheit**⁶⁾ fest, mit der die Sicherheit von Straßenfahrzeugen sowie Fahrzeuginsassen, Fußgängern und Zweiradfahrern durch technische Vorgaben für Kraftfahrzeuge ab 2024 verbessert werden soll. Vans und Sport Utility Vehicles (SUV) wären nicht mehr von bestimmten Sicherheitsmerkmalen ausgenommen, die bislang nur für Pkw galten. Hierzu zählen ua Reifendrucküberwachungssysteme, intelligente Geschwindigkeitsassistenten, Rückwärtserkennungen, Systeme für Schläfrigkeits- und Ablenkungsüberwachung sowie Notfallhalte-systeme. Zudem sollen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge weitergehende Sicherheitsmaßnahmen, wie Datenschreiber zur Unfallaufzeichnung oder erweiterte Kopfaufprallschutzzonen für Fußgänger und Radfahrer, vorgeschrieben werden. Des Weiteren sind spezifische Sicherheitsvorschriften – wie zB Erkennungs- und Warnsysteme für ungeschützte Teilnehmer – für Lkw, Busse sowie wasserstoffbetriebene und automatisierte Fahrzeuge vorgesehen. An vielen Stellen soll der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte übertragen werden, um Verfahren, Prüfungen und technische Anforderungen zu regeln, so zB auch Vorgaben für den Betrieb selbstfahrender Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen, um den sicheren Betrieb zu gewährleisten.

B. Weitere EuGH-Entscheidungen zur Kfz-Haftpflichtversicherung⁷⁾

1. Schäden beim Öffnen der Fahrzeugtür⁸⁾

Nach der Rsp des EuGH ist der Begriff „**Benutzung eines Fahrzeugs**“ in Art 3 Abs 1 Erste RL 72/166/EWG nicht auf Situationen der Benutzung im Straßenverkehr

(Verkehr auf öffentlichen Straßen) beschränkt und umfasst jede Benutzung eines Fahrzeugs, die dessen gewöhnlicher Funktion entspricht. Ein Fall, in dem der Mitfahrer eines auf einem Parkplatz geparkten Fahrzeugs beim Öffnen der Tür das daneben geparkte Fahrzeug beschädigt, fällt daher darunter. Das Öffnen der Tür eines Fahrzeugs stellt nämlich eine Verwendung dieses Fahrzeugs dar, die dessen Funktion als Transportmittel entspricht, weil das Öffnen ua das Ein- und Aussteigen von Personen oder das Beladen mit und Entladen von Gütern ermöglicht, die mit diesem Fahrzeug befördert werden sollen oder befördert wurden.

2. Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung für nicht offiziell stillgelegtes fahrbereites Fahrzeug verpflichtend⁹⁾

Im Ausgangssachverhalt hatte eine Eigentümerin ein in Portugal zugelassenes Kfz, das sie nicht mehr nutzte, im Hof ihres Hauses abgestellt. Sie hatte keine Schritte zur offiziellen Stilllegung unternommen, hatte aber auch keine Kfz-Haftpflichtversicherung mehr. Als ihr Sohn ohne ihre Erlaubnis und ihr Wissen das Kfz benutzte, verunfallte er samt zwei Insassen.

Der EuGH bejahte, dass eine Kfz-Haftpflichtversicherung auch für ein Fahrzeug abgeschlossen werden muss, das weiterhin in einem Mitgliedstaat **zugelassen und fahrbereit** ist, das sein Eigentümer aber nicht mehr nutzen will und daher **auf einem Privatgrundstück abgestellt** hat. Entstehen durch ein derartiges nicht versichertes Fahrzeug bei einem Unfall Schäden, die von der nationalen Entschädigungsstelle ersetzt werden, kann diese daher nach den nationalen Vorschriften einen Rückgriffsanspruch nicht nur gegen den Verursacher des Unfalls haben, sondern auch gegen die Person, die für das Fahrzeug eine Haftpflichtversicherung hätte abschließen müssen, dies aber nicht getan hat. Von einer zivilrechtlichen Verantwortlichkeit dieser Person für den Unfall ist ein solcher Regressanspruch nicht abhängig.

6) COM(2018) 286.

7) RL 72/166/EWG („1. RL“) und RL 84/5/EWG („2. RL“).

8) EuGH 15. 11. 2018, C-648/17, *BTA Baltic Insurance Company*; zu einem lettischen Vorabentscheidungsersuchen.

9) EuGH 4. 9. 2018, C-80/17, *Juliana*; zu einem portugiesischen Vorabentscheidungsersuchen.