

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Beiträge

Mobilitätswende

Judith Fitz

Elektromobilität nach der WEG-Nov 2022

Philipp Fidler

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Othmar Thann

Rechtsprechung

Kein Verschutz bei Unfall auf Motorsport-Trainingsstrecke

Kein Verschutz bei Unfall auf vom öff Verkehr abgesondertem Verbindungsweg zu „Rennstrecke“

Wolfgang Reisinger

Unfallaufnahmen durch Dash-Cam – zulässig oder doch nicht?

Rainer Knyrim

Judikaturübersicht Verwaltung

Geschwindigkeitsexzess, erschwerende Begleitumstände können Rücksichtslosigkeit ausmachen

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Der Beitrag schnell gelesen

Im Mittelpunkt der schwedischen Ratspräsidentschaft stehen die weiteren Verhandlungen zum „Fit-for-55“-Paket (s ZVR 2022/44 und ZVR 2022/124). Bereits im März 2023 konnte zudem ein weiteres Straßenverkehrssicherheitspaket präsentiert werden, ua mit Überarbeitung der Führerscheinvorschriften und der RL zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verkehrsvorschriften. Noch Ende 2022 stellte die Kommission ihre Vision für die Weiterentwicklung des EU-Drohnenmarktes vor. Indessen hat sich der EuGH er-

neut zur Unzulässigkeit der sog Thermofenster bei Dieselfahrzeugen und gleichzeitig zur Klagebefugnis von Umweltvereinen geäußert.¹

Europarecht; Verkehrsrecht

RL 2006/126/EG

EuGH 8. 11. 2022, C-873/19

ZVR 2023/63



Dr. OTHMAR THANN ist Geschäftsführer des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV).

Inhaltsübersicht:

- A. Kommission schnürt ein umfangreiches Paket für den Straßenverkehr
 1. Vorschlag für eine Überarbeitung der 3. FührerscheinRL 2006/126/EG
 2. Vorschlag für eine RL zur Änderung der RL 2015/413/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte („Cross-Border-Enforcement“-RL)
 3. Vorschlag für eine RL über „driving disqualification“ mit EU-weiter Wirkung
- B. Kommission nimmt Drohnenstrategie 2.0 an
- C. Neukodifizierung von Rechtsakten
 1. BerufskraftfahrerRL
 2. Gefahrgut-KontrollRL
- D. Weitere EuGH-Entscheidungen im „Dieselabgasskandal“ nach den Software-Updates

A. Kommission schnürt ein umfangreiches Paket für den Straßenverkehr

Die vorgeschlagene Modernisierung und Vereinheitlichung der Verkehrsvorschriften verfolgt viele Ziele, insb aber die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit („Vision Zero“) und die Erleichterung des freien Personenverkehrs. Dazu liegen drei RL-Entwürfe vor:

1. Vorschlag für eine Überarbeitung der 3. FührerscheinRL 2006/126/EG^{2, 3}

Die geplanten Maßnahmen reichen von der verstärkten Digitalisierung inkl Einführung digitaler Führerscheine⁴ (angezeigt zB am Mobiltelefon) bis hin zur Berücksichtigung des technologischen Fortschritts in Bereichen wie automatisiertes und emissionsfreies Fahren sowie Klimaschutz und Risikobewusstsein, vor allem gegenüber ungeschützten Verkehrsteilnehmern. Dies geht Hand in Hand mit einer Aktualisierung der Prüfanforderungen für Fahrschüler und Fahrprüfer. Da es sich in mehreren Mitgliedstaaten bereits in der Praxis gut bewährt hat, wird eine mind zweijährige Probezeit für Fahranfänger und Nulltoleranz

bei Alkohol am Steuer in diesem Zeitraum sowie die Einführung eines Ausbildungsprogramms, das für Klassen B und C den Führerscheinerwerb ab dem Alter von 17 Jahren und anschließendes begleitetes Fahren vorsieht,⁵ vorgeschlagen. Als weitere Neuerungen stechen hervor: die Erweiterung des Umfangs der Lenkberechtigung der Klasse B bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben auf 4,25 t hzG ohne Anhänger (wegen des höheren Gewichts der Batterien) nach Ablauf von 2 Jahren, eine Möglichkeit der Streichung bzw Nichteintragung des Code 78 (Automatikbeschränkung) nach Absolvierung einer Prüfung oder eines Schulungspakets mit Pflichtfahrstunden, die Einführung einer Selbstbeurteilung bei der gesundheitlichen Eignung für Lenker der Klassen A, A1, A2, B, B1 und BE, eine generelle administrative Gültigkeitsdauer von 15 Jahren für die Klassen A und B sowie auf höchstens fünf Jahre befristete Lenkberechtigungen ab dem 70. Lebensjahr in Verbindung mit der Möglichkeit, die Vorlage eines ärztlichen Attests oder die Absolvierung von Auffrischkursen udgl zu verlangen.

Im vergangenen Jahr kamen in der EU mehr als 20.000 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Ziel der EU ist „Vision null Straßenverkehrstote bis 2050“.

2. Vorschlag für eine RL zur Änderung der RL 2015/413/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte („Cross-Border-Enforcement“-RL)⁶ Damit grenzüberschreitende Delikte nicht ungestraft bleiben, sollen Strafverfolgungsbehörden künftig Zugang zu nationalen Führerscheinregistern erhalten (Art 4c). Außerdem soll der Geltungsbereich der Vorschriften über die bisher acht Delikte⁷ (zB

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

² COM (2023) 127 final. Zur zusammenfassenden Evaluierung der 3. FührerscheinRL s SWD (2022) 18 final.

³ Vgl den in den Anfängen dieser Rubrik vor 20 Jahren präsentierten Entwurf zur 3. FührerscheinRL v 21. 10. 2003, dazu Thann, Neues aus Brüssel, ZVR 2004/22.

⁴ In Österreich bereits im Oktober 2022 eingeführt (BGBl I 2020/169) und seither bereits von mehr als 200.000 Personen aktiviert, bis dato jedoch nur innerhalb Österreichs gültig.

⁵ Vorbild: deutsches Modell.

⁶ COM (2023) 126 final.

⁷ Siehe Thann, ZVR 2014/150.

Geschwindigkeitsübertretungen und Trunkenheit im Straßenverkehr) hinaus auf weitere Delikte ausgeweitet werden, wie zB Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes, Überfahren von Sperrlinien, Fahren in verbotener Fahrtrichtung, Nichteinhaltung der Rettungsgasse, Fahren mit überladenen Fahrzeug. Ein spezielles IT-Portal soll zur Information über nationale Verkehrsvorschriften und zur Abwicklung der Bezahlung der Geldstrafen eingerichtet werden.

Verkehrssünder aus anderen Mitgliedsstaaten besser ahnden.

3. Vorschlag für eine RL über „driving disqualification“ mit EU-weiter Wirkung⁸

Sämtliche Sicherungsmaßnahmen bzgl Lenkberechtigung (Erlöschen und Entziehung der Lenkberechtigung sowie sonstige Einschränkungen, Lenkverbot) aufgrund von bestimmten schweren Straßenverkehrsdelikten (wie zB Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 50 km/h, Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss sowie Verkehrsdelikte mit Todesfolge oder schwerer Körperverletzung) sollen künftig der zuständigen Behörde des Staates, in dem der Führerschein ausgestellt wurde, gemeldet und nach deren Prüfung EU-weit durchgesetzt werden.

B. Kommission nimmt Drohnenstrategie 2.0⁹ an

Mit diesem Fahrplan möchte die Kommission aufzeigen, wie Europa den kommerziellen Drohnenbetrieb in großem Maßstab weiterverfolgen kann: Bis 2030 sollen **Drohnen als etablierter und akzeptierter Verkehrsträger** in der EU unterwegs sein. Konkret sollen bis zu diesem Zeitpunkt **Drohnendienste** wie Notfalldienste, Kartierungen, Bildgebungen, Überwachungen, dringende Arzneimitteltransporte sowie bemannte Flugtaxi (zunächst noch mit Piloten, später automatisiert) in der EU eingeführt werden. Dazu umfasst die Strategie **19 Maßnahmen**, zB die Festlegung der Ausbildungsanforderungen für Piloten von ferngesteuerten und bemannten eVTOL-Luftfahrzeugen (elektrische Luftfahrzeuge mit senkrechter Start- und Landefähigkeit), gemeinsame Vorschriften für die Lufttüchtigkeit dieser Luftfahrzeuge, die Einrichtung einer Online-Plattform zur Koordinierung der Akteure, die Entwicklung eines Drohnen-Technologiefahrplans und Kriterien zur freiwilligen Kennzeichnung der Cybersicherheit von Drohnen. Daneben sollen **Synergien zwischen zivilen und militärischen Drohnen** geschaffen werden sowie die Drohnenabwehrfähigkeit und Resilienz gestärkt werden.

C. Neukodifizierung von Rechtsakten

1. BerufskraftfahrerRL

Die RL 2003/59/EG wurde zuletzt mehrfach und erheblich geändert.¹⁰ Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit wurde nun mit der **RL (EU) 2022/2561 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr**¹¹ eine Kodifizierung vorgenommen, wobei der Inhalt der kodifizierten Rechtsakte vollständig beibehalten wurde.

2. Gefahrgut-KontrollRL

Ebenso wurden die über Jahrzehnte angefallenen Änderungen der RL 95/50/EG in der neuen **RL (EU) 2022/1999 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße**¹² zusammengefasst. Die RL soll weiterhin ein hinreichendes

Maß an Kontrollen durch die Mitgliedstaaten in ihrem gesamten Gebiet sicherstellen, wobei gleichzeitig mehrfache Kontrollen der betreffenden Fahrzeuge vermieden werden sollen. Eine Checkliste in Anhang I soll für Kontrollen des Gefahrguttransports in der gesamten Union eingesetzt werden. Anhang II definiert die Verstöße in drei Gefahrenkategorien und in Anhang III wird das Muster eines Formulars (Standardformular) für den Bericht an die Kommission über Verstöße und Sanktionen bereitgestellt.

D. Weitere EuGH-Entscheidungen im „Dieselabgas-skandal“ nach den Software-Updates¹³

In mehreren Entscheidungen im Juli und November 2022¹⁴ machte der EuGH abermals deutlich, dass eine Funktion bei Dieselfahrzeugen, die die Einhaltung der Grenzwerte für den Emissionsausstoß nur gewährleistet, wenn die Außentemperaturen zwischen 15 und 33 Grad liegen und der Fahrbetrieb unterhalb von 1.000 Höhenmetern erfolgt („Thermofenster“), eine **unzulässige Abschalt-einrichtung iSd Art 3 Nr 10 VO (EG) 715/2007** darstellt. Ausnahmen könne es nur in engen Grenzen geben, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten (Art 5 Abs 2 lit a). Eine solche „Notwendigkeit“ sei aber nur dann gegeben, wenn es zum Zeitpunkt der EG-Typengenehmigung keine anderen technischen Möglichkeiten gab, um die Risiken abzuwenden. Doch selbst wenn eine solche Notwendigkeit vorliege, sei eine Abschalt-einrichtung immer noch unzulässig, wenn sie den Großteil des Jahres unter normalen Betriebsbedingungen aktiv ist, betonte der EuGH. Liefse man nämlich eine solche Einrichtung zu, würde dies dazu führen, dass die Ausnahme häufiger zur Anwendung käme als das Verbot, wodurch der Grundsatz der Begrenzung der Stickstoffoxid (NO_x)-Emissionen unverhältnismäßig beeinträchtigt würde.

Der EuGH bestätigte außerdem die **Klagebefugnis von (nach nationalem Recht) anerkannten Umweltvereinen** in Verwaltungsangelegenheiten¹⁵ und verpflichtete die Mitgliedstaaten, im nationalen Recht eine Klagemöglichkeit gegen eine erteilte Fahrzeug-Typengenehmigung vorzusehen.

Mit Spannung erwartet wird noch für Ende März 2023 eine Entscheidung in der **Rs C-100/21**,¹⁶ bei der es um die Frage geht, ob Fahrzeughalter **Schadenersatzansprüche** wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschalt-einrichtung schon dann haben, wenn der Fahrzeughersteller nur **fahrlässig** gehandelt hat.¹⁷

⁸ COM (2023) 128 final.

⁹ COM (2022) 652 final.

¹⁰ Vgl *Thann*, ZVR 2017/129; Änderung zuletzt durch VO 2019/1243.

¹¹ ABl L 2022/330 (COM [2021] 34 final).

¹² ABl L 374/1 (COM [2021] 483 final), Änderung zuletzt durch VO 2019/1243.

¹³ Siehe bereits *Thann*, ZVR 2021/62 (zu EuGH 17. 12. 2020, C-693/18) und zuletzt ZVR 2022/124.

¹⁴ EuGH 8. 11. 2022, C-873/19, *Deutsche Umwelthilfe eV/Bundesrepublik Deutschland*, Vorabentscheidungsersuchen des Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgerichts (Deutschland); EuGH 14. 7. 2022, C-128/20, *GSMB Invest GmbH & Co KG/Auto Krainer*, Vorabentscheidungsersuchen des LG Klagenfurt (Österreich), C-134/20, *IR/Volkswagen AG*, Vorabentscheidungsersuchen des LG Eisenstadt (Österreich) und C-145/20, *DS/Porsche Inter Auto GmbH & Co KG und Volkswagen AG*, Vorabentscheidungsersuchen des OGH (Österreich). Im Detail s zB *Brenn*, Diesel-Skandal: Umweltverband kann Typengenehmigung anfechten, ÖJZ 2023/16; *Müller/Keskin*, Dieselskandal: Zur (Un-)Zulässigkeit eines Thermofensters und zur Frage des Schutzgesetzcharakters einschlägiger europarechtlicher Normen, ZBR 2023/1.

¹⁵ Wegen des Verstoßes gegen Umweltbedingungen (Art 9 Abs 3 Aarhus-Konvention, ABl L 2005/124, 1).

¹⁶ *QB/Mercedes-Benz Group AG (vormals Daimler AG)*, Vorabentscheidungsersuchen des LG Ravensburg (D).

¹⁷ IdS s die Schlussanträge des GA Rantos v 2. 6. 2022.

ÜBER DEN AUTOR

Die Berichte von *Othmar Thann* über Highlights der Neuigkeiten zu EU-Verkehrsvorschriften und Judikatur erscheinen zweimal jährlich, und zwar bereits seit 2003. Kontaktadresse: KFV, Schleiergasse 18, 1100 Wien. E-Mail: kfv@kfv.at, Internet: www.kfv.at

HINWEIS

Ab Herbst wird diese Rubrik von *Christian Schimanofsky*, dem Nachfolger von *Othmar Thann* beim KFV, betreut werden (s auch das Editorial in diesem Heft, ZVR 2023, 181).
