

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Beiträge

Die 34. StVO-Novelle – wirksames Mittel gegen Raser?

Brigitte Nedbal-Bures

Hackerangriff und Haftung nach EKHG

Florian Laher

Rechtsprechung

„Hill-Holdsystem“ und Leistungsfreiheit des KaskoVers

Benjamin Dobler

Lkw-Brand in Straßentunnel – erfolglose Löschversuche

Wolfgang Reisinger

Gewerbsmäßiges Abmahnwesen bei Besitzstörungen

Martin Hoffer

Judikaturübersicht Verwaltung

**Gewaltsame Entfernung einer Zusatztafel,
gesetzwidrige Verordnung**

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Verbesserung der Ladungssicherung auf Lkw

Martin Winkelbauer

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Der Beitrag schnell gelesen

Die belgische Ratspräsidentschaft bewegt sich bereits im Licht der kommenden EU-Wahl, welche Anfang Juni 2024 abgehalten wird. Deshalb bleibt nur wenig Zeit, um Verhandlungslösungen mit dem Europäischen Parlament für noch offene Dossiers vorzulegen. Kernprioritäten im Verkehrsbereich bleiben die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und der „grüne und digitale Übergang“, wobei sich sowohl bei der Gesetzgebung als auch in der Rechtsprechung vielfach eine Stärkung der Verbraucherrechte abzeichnet, bspw durch ein Aufbrechen des

bisherigen Datenmonopols der Fahrzeughersteller. Hervorzuheben sind der EU Data Act und der aktualisierte Rechtsrahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr als besonders wegweisende neue Rechtsakte.¹

Europarecht; Verkehrsrecht

ZVR 2024/66



Mag. CHRISTIAN SCHIMANOFSKY ist Geschäftsführer des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV). Die Berichte über Highlights der Neuigkeiten zu EU-Verkehrsvorschriften und Judikatur erscheinen zweimal jährlich.

Inhaltsübersicht:

A. Neue Vorschläge der Kommission

1. RL-Vorschlag für nachhaltigeren Güterverkehr
2. Kommission plant Stärkung der Passagierrechte
3. Kommission schlägt Aktualisierung der RL 2005/44/EG über Binnenschiffahrtinformationsdienste vor

B. Voranschreiten ausgewählter Vorschläge

C. Bedeutende Kundmachungen

1. RL 2023/2661/EU zur Änderung der RL 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern
2. VO (EU) 2023/2854 über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung sowie zur Änderung der VO (EU) 2017/2394 und der RL 2020/1828/EU (Datenverordnung)

D. EuGH-Entscheidungen

1. Bestätigung für uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Fahrzeugdatenzugang an Werkstätten (Art 61 VO [EU] 2018/858)
2. Fahrrad mit Elektrounterstützung fällt nicht unter die Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht
3. Auslegung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr
4. Parkzeitbeschränkung auf Autobahnrastplätzen ist möglich
5. Kein Extra-Gesundheitszeugnis für Berufskraftfahrer

A. Neue Vorschläge der Kommission

1. RL-Vorschlag für nachhaltigeren Güterverkehr

Nach zwei gescheiterten Versuchen, die veraltete **RL 92/106/EWG über den kombinierten Verkehr** zu aktualisieren, bietet der Vorschlag COM(2023) 702 final – in Ergänzung zu den kürzlich vorgeschlagenen Maßnahmen zur Ökologisierung² – einen **Unterstützungsrahmen für Beförderungen im intermodalen und kombinierten Verkehr**.³ Die Überarbeitung soll diesen Verkehr gegenüber dem reinen Straßenverkehr effizienter und wettbewerbsfähiger machen. Allgemein ist vorgesehen, dass der intermodale und kombinierte Verkehr EU-weit unabhängig von

Genehmigungen und Kontingenten wird. Als zusätzliche Förderungsmaßnahmen sind Ausnahmen von Wochenend-, Feiertags- und Nachtfahrverboten vorgesehen. Nationale Rechtsrahmen sollen die Einführung multimodaler Verkehrswege erleichtern.

2. Kommission plant Stärkung der Passagierrechte

Am 29. 11. 2023 hat die Kommission ein **Mobilitätspaket für verbesserte Rechte und Informationen für Reisende** vorgelegt,⁴ das aus folgenden Teilen besteht:

- **Überarbeitung der VO über Fahr- und Fluggastrechte**⁵ – mit Stärkung der Durchsetzungsmechanismen und besonderen Vorschriften bei Flugbuchungen über Vermittler
- **Vorschlag zu Fahr- bzw Fluggastrechten im multimodalen Verkehr**⁶
- **Überarbeitung der PauschalreiseRL 2015/2302/EU**⁷ – zB mit klarer Definition des Begriffs „Pauschalreise“, neuen Bestimmungen für Gutscheine, Begrenzungen von Vorauszahlungen
- **Überarbeitung der delegierten VO über EU-weite multimodale Reiseinformationsdienste**⁸ – mit Live-Aktualisierung der Beförderungsoptionen (zB Verspätungen, Ausfälle), Verpflichtung zur Bereitstellung zusätzlicher Daten (zB Barrierefreiheit, Fahrradmitnahme)
- Mitteilung zur **Schaffung eines gemeinsamen EU-Mobilitätsdatenraums (EMDS)**⁹

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

² Vgl. „Greening Freight Package“, Details s. *Schimanofsky*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2023/146.

³ Beim intermodalen Verkehr werden Güter innerhalb einer geschlossenen Ladeinheit (zB Container) befördert und auf diese Weise zwischen verschiedenen Verkehrsträgern umgeladen, ohne dass ein Umschlag der Güter selbst erfolgt. Beim kombinierten Verkehr wird der Großteil des Transportweges auf emissionsärmere Verkehrsmittel wie Zug oder Schiff umgeleitet; nur der erste und letzte Streckenabschnitt des Transports erfolgen per Lkw.

⁴ Siehe auch https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_23_6110 (abgefragt am 15. 2. 2024).

⁵ COM(2023) 753 final.

⁶ COM(2023) 752 final.

⁷ COM(2023) 905 final.

⁸ COM(2023) 8105 final.

⁹ COM(2023) 751 final. Durch Öffnung und Zusammenführung vorhandener und neu geschaffener Mobilitätsdatenquellen können sowohl Reisende, aber auch zB Behörden oder Marktteilnehmer auf dem neuesten Stand über Verkehrsbedingungen gehalten werden; schließlich werden daraus noch weitere, verbesserte Dienste entwickelt werden können.

3. Kommission schlägt Aktualisierung der RL 2005/44/EG über Binnenschiffahrtswegdienste vor¹⁰

Harmonisierte und vermehrte Datenbereitstellung können die Kommunikation untereinander erleichtern und damit das Verkehrsmanagement auf europäischen Flüssen und Kanälen verbessern; auch im Hinblick darauf, dass der Güterverkehr stärker auf das Wasser verlagert werden soll, zielt der Vorschlag auf die **Modernisierung der Bestimmungen über Verkehrsinformationen und Verkehrsmanagement**, Zustandsinformationen der Wasserstraßen und der Infrastruktur, Reiseplanung für Schiffsführer und die Berichterstattung an Behörden ab.

B. Voranschreiten ausgewählter Vorschläge

- ▶ Auf dem Weg zur **4. FührerscheineRL**¹¹ gibt es derzeit folgenden Zwischenstand: Die finale Positionierung des Parlamentsplenums wird noch für Frühjahr 2024 erwartet, der Trilog selbst beginnt voraussichtlich erst unter ungarischer Ratspräsidentschaft im September, ein Abschluss erscheint daher mit Ende 2024 realistisch zu sein. Die großen offenen Punkte betreffen die Entscheidung darüber, ob Selbsteinschätzung (Rat) oder ärztliche Untersuchung (Parlamentsausschuss) bei Erteilung und Erneuerung des Führerscheins maßgeblich sein sollen, die Festlegung von Untersuchungen bei Erneuerung – für alle oder nur für Ältere, die Möglichkeit des begleiteten Fahrens ab 17 Jahren für Klasse C (Parlamentsausschuss) sowie die Anforderungen an die Anerkennung von Drittlandführerscheinen.
- ▶ Bezogen auf den **RL-Vorschlag über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über sicherheitsrelevante Straßenverkehrsdelikte**¹² sprachen sich Rat und Parlamentsausschuss dafür aus, die Liste der umfassten Verstöße zu erweitern.
- ▶ Bei den **neu vorgeschlagenen Regeln für Lenk- und Ruhezeiten im Gelegenheitsverkehr**¹³ zielt die vorläufige Einigung zwischen Rat und Parlament auf mehr Flexibilität ab: Die Überarbeitungen ändern die bisher bestehenden Höchstlenk- und Mindestruhezeiten nicht; Ruhezeiten sollen aber unter bestimmten Bedingungen aufgeteilt oder aufgeschoben werden können. Zusätzlich werden die Standards der Verkehrssicherheit durch einen verbesserten Kontrollrahmen gesichert sowie ein Weg zu benutzer- und kontrollfreundlichen digitalen Formularen vereinbart.

C. Bedeutende Kundmachungen

1. RL 2023/2661/EU zur Änderung der RL 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern¹⁴

Die überarbeitete RL zielt darauf ab, technologische Entwicklungen wie **vernetzte und automatisierte Mobilität, Mobilitätsanwendungen auf Abruf und multimodalen Verkehr** stärker zu berücksichtigen. Die Verfügbarkeit und der Austausch wichtiger **Verkehrsdaten** sowie die Kompatibilität zwischen verschiedenen digitalen Verkehrsanwendungen und Systemen sollen verbessert werden. Zu diesem Zweck legt die RL **Ziele und Datenarten** für die **Digitalisierung wichtiger Verkehrsinformationen** (wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, Baustellen und multimodale Zugangsknoten) und die Erbringung **wesentlicher Dienste** (wie Informationen über die Straßenverkehrssicherheit) fest. Der **Geltungsbereich** der RL wird auch auf neue Dienste wie multimodale Informations-, Buchungs- und Fahrscheinausstelldienste

ausgeweitet. Darüber hinaus wird vorgegeben, welche Mobilitätsdaten mit welcher geografischen Abdeckung bis zu welchem Zieldatum verfügbar sein müssen.

2. VO (EU) 2023/2854 über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung sowie zur Änderung der VO (EU) 2017/2394 und der RL 2020/1828/EU (Datenverordnung)

Mit dem sog EU Data Act (in Kraft seit 11. 1. 2024, anzuwenden ab 12. 9. 2025) ist europaweit ein **neuer regulatorischer Rahmen für die Handhabung von Daten**, die bei der Nutzung vernetzter Produkte entstehen oder der Erbringung hiermit zusammenhängender Dienste anfallen, gegeben. Hersteller vernetzter Produkte, somit auch Automobilhersteller – im Data Act als Dateninhaber bezeichnet, müssen künftig ihre Produkte so konstruieren, dass die durch das Produkt generierten Daten dem Nutzer zugänglich gemacht werden können. Die Nutzer können die Daten selbst verwenden, sie mit Dritten wie unabhängigen Werkstätten, Versicherungen oder Anbietern moderner Mobilitätsdienste teilen oder auch den Hersteller anweisen, die Daten unmittelbar einem Dritten weiterzuleiten. Zudem erhalten öffentliche Stellen die Befugnis, in Notfällen bestimmte Daten bei den Unternehmen anzufordern. Die Hersteller sind grundsätzlich darin frei zu entscheiden, welche Daten ein Produkt erheben soll (Grundsatz der Konstruktionsfreiheit).

D. EuGH-Entscheidungen

1. Bestätigung für uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Fahrzeugdatenzugang an Werkstätten (Art 61 VO [EU] 2018/858)

Der EuGH hat entschieden,¹⁵ dass Fahrzeughersteller unabhängigen Wirtschaftsakteuren (zB Reparaturbetrieben, Ersatzteilhändlern) **diskriminierungsfreien Zugang zu allen Fahrzeugreparatur- und Fahrzeugwartungsinformationen sowie zum On-Board-Diagnosesystem** gewähren und damit auch die **Fahrzeug-Identifizierungsnummern (FIN)** – definiert als alphanumerischer Code – zur Verfügung stellen müssen. Der EuGH führte weiter aus, dass es sich **in Kombination mit Halterdaten** dabei um **personenbezogene Daten** handelt, die Verpflichtung aber DSGVO-konform ist.

2. Fahrrad mit Elektrounterstützung fällt nicht unter die Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht

Nach einem Unfall mit einem Fahrrad mit Elektrounterstützung (Pedelec) in Belgien wurden im anschließenden Gerichtsverfahren zur Feststellung eines möglichen Entschädigungsanspruchs des verunglückten Radfahrers **unterschiedliche Auffassungen zur rechtlichen Einordnung** des Fahrrads mit Elektrounterstützung vertreten. Der EuGH stellte klar,¹⁶ dass es **nicht unter die**

¹⁰ COM(2024) 33 final.

¹¹ COM(2023) 127, s bereits *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2023/63, und *Schimanofsky*, ZVR 2023/146.

¹² COM(2023) 126, s bereits *Thann*, ZVR 2023/63. Näheres s zB *Wolf*, Data Act: „Fair Trade“ mit Daten? ZVR 2023/77.

¹³ COM(2023) 256, s bereits *Schimanofsky*, ZVR 2023/146.

¹⁴ Siehe bereits *Thann*, ZVR 2022/44.

¹⁵ EuGH 9. 11. 2023, C-319/22, *Gesamtverband Autoteile-Handel*, und EuGH 5. 10. 2023, C-296/22, *ATU Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG und Carglass GmbH SpA*, jeweils Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Köln (Deutschland).

¹⁶ EuGH 12. 10. 2023, C-286/22, *KBC Verzekeringen NV*, Vorabentscheidungsersuchen des Kassationshofs Belgien.

Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht fällt, da es **nicht ausschließlich maschinell angetrieben** wird.¹⁷ Der Gerichtshof wies auch auf die Ziele der **RL 2009/103/EG** hin, nämlich den Schutz der Opfer von durch Kfz verursachten Verkehrsunfällen. Dieses Ziel erfordere nicht, dass derartige Fahrräder unter den Begriff „Fahrzeug“ iS der RL fallen.

3. Auslegung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr

Das Urteil in der Rs C-477/22¹⁸ klärt drei Aspekte im Zusammenhang mit der **VO (EG) 2006/561**:

- ▶ Gem Art 3 lit a gilt die VO nicht für Beförderungen mit Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, „wenn die **Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt**“: Diese Wendung erfasst nach Ansicht des EuGH eine bestimmte, diese Entfernung nicht überschreitende Verkehrsstrecke, die einen Ausgangspunkt mit einem Bestimmungsort verbindet und gegebenenfalls zuvor festgelegte Zwischenhalte zum Aufnehmen und Absetzen von Fahrgästen bedient. Ein solcher Straßenpersonenverkehr liegt unabhängig davon vor, ob die hierfür eingesetzten Fahrer mehrere dieser Verkehrsstrecken während desselben Arbeitstags und mit demselben Fahrzeug abdecken.
- ▶ Diese Bestimmung ist eng auszulegen: Die VO gilt nur, wenn alle Strecken jeweils mehr als 50 km betragen; eine **gemischte Nutzung** (Linienführung sowie über als auch unter 50 km) führt hingegen nicht dazu.
- ▶ Bei der Berechnung der summierten **Gesamtlenkzeit** während zweier aufeinanderfolgender Wochen, die 90 Stunden nicht überschreiten darf, sind **nur die Lenkzeiten** des Fahrers zu berücksichtigen, nicht jedoch alle „anderen Arbeiten“, die der Fahrer während dieser beiden Wochen ausführt.

4. Parkzeitbeschränkung auf Autobahnrastplätzen ist möglich

Dänemark hatte 2018 die Höchstparkdauer auf öffentlichen Autobahnrastplätzen auf 25 Stunden begrenzt. Die EU-Kommission sah darin angesichts der Verpflichtung zur Einhaltung der Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten ein unzulässiges **Hindernis für den freien Verkehr von Beförderungsdienstleis-**

tungen und leitete ein Vertragsverletzungsverfahren ein, da von dieser Regelung Lkw ausländischer Speditionen härter betroffen seien als die inländische Konkurrenz. Wie der EuGH jedoch entschied,¹⁹ dürfen Mitgliedstaaten die Parkdauer auf Autobahnrastplätzen zeitlich beschränken – unter der Voraussetzung, dass für Lkw **ausreichend Ausweichparkplätze** privater Anbieter verfügbar sind.

5. Kein Extra-Gesundheitszeugnis für Berufskraftfahrer

Aus Art 7 Abs 3 UAbs 5 **RL 2006/126/EG** geht hervor, dass die Zeitabstände von ärztlichen Untersuchungen durch die Gültigkeitsdauer des Führerscheins bestimmt werden müssen. Der EuGH zog daraus den Schluss,²⁰ dass ein Mitgliedstaat daher von den Inhabern der Lenkberechtigungen der Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E nicht verlangen darf, zusätzlich zu ihrem Führerschein im Besitz einer **Bescheinigung ihrer psychologischen Tauglichkeit** sein zu müssen, deren **Gültigkeitsdauer kürzer als die des Führerscheins** ist, wenn sie den Beruf des Fahrers von Kraftfahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung ausüben möchten.

Plus

ÜBER DEN AUTOR

Kontaktadresse: KFV, Schleiergasse 18, 1100 Wien. E-Mail: kfv@kfv.at, Internet: www.kfv.at

¹⁷ Erst mit Änderung durch die RL 2021/2118/EU, anzuwenden seit 23. 12. 2023, ist nun ausdrücklich definiert, dass ein „Fahrzeug“ „jedes Kraftfahrzeug [ist], das ausschließlich maschinell angetrieben wird“; enthalten sind nähere Bestimmungen zu Gewicht und Geschwindigkeit (bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h oder max Nettogewicht von mehr als 25 kg und bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von mehr als 14 km/h).

¹⁸ EuGH 9. 11. 2023, C-477/22, *Azienda regionale sarda trasporti*, Vorabentscheidungsersuchen des Kassationshofs Italien.

¹⁹ EuGH 21. 12. 2023, C-167/22, *Kommission/Dänemark*.

²⁰ EuGH 8. 1. 2024, C-227/22, *Regionalna direksia „Avtomobilna administratsia“ Pleven*, Vorabentscheidungsersuchen des Verwaltungsgerichts Gabrovo (Bulgarien).