

# ZVR

## Zeitschrift für Verkehrsrecht

### Beiträge

**VfGH-Rechtsprechung zum BStMG, EisbG und KfLG**

Martin Hiesel

**Abgasthematik und Befundaufnahme**

Martin Rzehorska

### Rechtsprechung

**Ärztlicher Behandlungsvertrag:  
Schutzbereich für erwachsene Kinder**

Barbara Steininger

**Gebrauchtwagenkauf: nicht geringfügiger Mangel  
nach dem VGG**

Katharina Huber

### Judikaturübersicht Verwaltung

**Verweigerungsdelikte: keine unterschiedliche Behandlung  
von Alkohol und Suchtgift**

### Kuratorium für Verkehrssicherheit

**Tempo 30 in sensiblen Bereichen des Ortsgebiets**

Armin Kaltenegger, Claudia Riccabona-Zecha

# Neues aus Brüssel und Luxemburg

## Der Beitrag schnell gelesen

Unter dem Motto „Neue Gesichter und bekannte Themen“ muss die neu gebildete EU-Kommission erst Fahrt aufnehmen, während das Parlament noch damit beschäftigt ist, offene Gesetzesdossiers abzuschließen. Ökologisierung und Digitalisierung des Verkehrs bleiben zentrale Ziele, insb auch der Ausbau des grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes und die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Der EuGH wird zu zentralen Fragen befasst: Während Italiens Klage gegen die Tiroler Transitbeschränkungen noch

anhängig ist, bestätigte das Gericht größtenteils die neuen Vorschriften zu den Arbeitsbedingungen von Fernfahrern; die sog Rückkehrverpflichtung für Lkw nach spätestens acht Wochen in den Niederlassungsstaat ist hingegen gefallen.<sup>1</sup>

## Europarecht; Verkehrsrecht

RL (EU) 2024/3237

EuGH 4. 10. 2024, C-541/20

ZVR 2025/76



Mag. CHRISTIAN SCHIMANOFSKY ist Geschäftsführer des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV).

## Inhaltsübersicht:

- EU-Verkehrspolitik 2025: laufende Verhandlungen und neue Initiativen
- Auf dem Weg zum papierlosen Güterverkehr
- Neue Richtlinie zur grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten
- Weitere bedeutende Kundmachungen
- Aktuelle EuGH-Entscheidungen
  - Italien klagt Österreich wegen der Tiroler Transitbeschränkungen
  - EuGH bestätigt weitgehend die Gültigkeit des Mobilitätspakets zu den Arbeitsbedingungen von Fernfahrern

## A. EU-Verkehrspolitik 2025: laufende Verhandlungen und neue Initiativen

Der Verkehrsausschuss arbeitet derzeit noch nicht abgeschlossene Vorhaben aus der vergangenen Legislaturperiode ab: Dazu gehören insb die **RL über kombinierten Verkehr**,<sup>2</sup> die **RL zu Gewichten und Abmessungen für schwere Nutzfahrzeuge**<sup>3</sup> sowie das **Passagierrechte-Paket** (zB VO zur Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte in der EU sowie zur VO über Fahr- und Fluggastrechte bei multimodalen Reisen).<sup>4</sup> Die **RL über „driving disqualification“ mit EU-weiter Wirkung**<sup>5</sup> sowie die **4. Führerschein-RL**<sup>6</sup> befinden sich derzeit im Trilogverfahren; der polnische Ratsvorsitz strebt einen Abschluss dieser Dossiers an, somit gilt eine Veröffentlichung im Amtsblatt bis Herbst 2025 als wahrscheinlich. Ein zentraler Streitpunkt sind nach wie vor verpflichtende medizinische Überprüfungen bei Erneuerung.

Neue Vorschläge seitens der Kommission werden vor allem im **Eisenbahnbereich** erwartet: ein Plan für ein EU-weites Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, die Ticketing-VO, die Revision des ERA<sup>7</sup>-Mandats sowie die Lokführer-RL.

Der nächste formelle Verkehrsrat findet am 5. 6. 2025 in Luxemburg statt.

## B. Auf dem Weg zum papierlosen Güterverkehr

Am 9. 1. 2025 sind die ersten Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte zur **VO (EU) 2020/1056** über den Zugang

zu elektronischen Frachtbeförderungsinformationen (eFTI)<sup>8</sup> in Kraft getreten.<sup>9</sup> Diese sog **eFTI-VO**<sup>10</sup> etabliert **einheitliche elektronische Standards** für den Informationsaustausch und ist ein wichtiger Schritt zur **Digitalisierung und Harmonisierung des Frachtverkehrs** auf Straßen, Schienen, in der Binnenschifffahrt und in der Luft. Sie soll den Verwaltungsaufwand für Betreiber und Behörden verringern, die Datensicherheit erhöhen und die Einhaltung der EU- und nationalen Frachtvorschriften gewährleisten.

Bis September 2025 plant die Kommission, die verbleibenden eFTI-Durchführungsspezifikationen zu den technischen Anforderungen festzulegen. Ab Jänner 2026 können die Plattformen und Dienstleister von eFTI den Betrieb aufnehmen. Die Daten stehen den Behörden in den Mitgliedstaaten zur Überprüfung zur Verfügung. Ab 9. 7. 2027 gilt die eFTI-VO in vollem Umfang. Die Behörden in allen EU-Mitgliedstaaten müssen alle Informationen akzeptieren, die von Unternehmen von zertifizierten eFTI-Plattformen elektronisch weitergegeben werden.

## C. Neue Richtlinie zur grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten<sup>11</sup>

Die **RL (EU) 2024/3237** modernisiert und erweitert die bestehende **CBE<sup>12</sup>-RL (EU) 2015/413**, um den Austausch von Informationen zu verkehrssicherheitsgefährdenden Delikten innerhalb der EU zu erleichtern. Ziel ist es, die **Durchsetzung von**

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

<sup>2</sup> Siehe *Schimanofsky*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2024/66.

<sup>3</sup> Siehe *Schimanofsky*, ZVR 2023/146.

<sup>4</sup> Siehe *Schimanofsky*, ZVR 2024/66.

<sup>5</sup> Zum Standpunkt des Rates v 5. 12. 2024 s <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2024/12/05/driving-disqualifications-council-adopts-negotiating-position-to-improve-road-safety-in-the-eu/> (abgerufen am 14. 2. 2025). Siehe bereits *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2023/63.

<sup>6</sup> Siehe *Schimanofsky*, ZVR 2024/66.

<sup>7</sup> = Europäische Eisenbahnagentur.

<sup>8</sup> Electronic Freight Transport Information.

<sup>9</sup> DurchführungsVO 2024/1942 sowie delegierte VO (EU) 2024/2024 und 2024/2025.

<sup>10</sup> Vgl *Hafner*, Elektronischer Frachtbrief mit Rückenwind, ZVR 2024/179.

<sup>11</sup> Siehe bereits *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2023/63. Im Detail s auch *Nissen*, Hintergründe und ausgewählte Details aus dem EU Road Safety Package, ZVR 2024/24.

<sup>12</sup> = Cross Border Enforcement.

**Sanktionen gegen gebietsfremde Lenker zu erleichtern, die Grundrechte zu stärken und die Zusammenarbeit zwischen den Behörden zu optimieren.** Neu erfasst werden ua gefährliches Überholen, Überladung, das Nichtbilden von Rettungsgassen, Fahrerflucht und die Nichtbeachtung der Vorschriften an Bahnübergängen. Zudem werden Mindeststandards für Informationsschreiben an Betroffene eingeführt, inklusive Details zum Verstoß und Zahlungshinweisen in der Landessprache des Fahrzeughalters. Die Einführung von EUCARIS als Standardplattform und ein Online-Portal für Informationen und Zahlungen fördern die Effizienz und Transparenz der Verfahren. Die Umsetzungsfrist endet am 27. 7. 2027.

**Die neue CBE-Richtlinie erfasst zusätzliche Delikte, verbessert die EU-Amtshilfe via EUCARIS und stärkt Lenkerrechte, Datenschutz und Rechtsschutz.**

### D. Weitere bedeutende Kundmachungen

Im letzten Halbjahr wurden zahlreiche VO im Verkehrsbereich veröffentlicht; im Folgenden sind ausgewählte Dokumente im Überblick aufgelistet:

- ▶ VO (EU) 2025/14 über die **Genehmigung und Marktüberwachung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten**, die auf öffentlichen Straßen verkehren, und zur Änderung der VO (EU) 2019/1020
- ▶ Mitteilung der Kommission C/2024/5687: **Leitlinien** für die **Auslegung der VO (EG) 261/2004** über eine gemeinsame Regelung für **Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste** im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der VO (EG) 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei **Unfällen**
- ▶ VO (EU) 2024/2803 zur **Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (SES 2+)**<sup>13</sup>
- ▶ Delegierte VO (EU) 2024/2220 zur Ergänzung der VO (EU) 2019/2144 durch Festlegung detaillierter Vorschriften für die spezifischen **Prüfverfahren und technischen Anforderungen** für die **Typgenehmigung schwerer Nutzfahrzeuge** hinsichtlich ihrer **Ereignisdatenspeicher** und für die Typgenehmigung von Ereignisdatenspeichern als selbstständige technische Einheiten sowie zur Änderung von Anhang II der genannten VO
- ▶ DurchführungsVO (EU) 2024/1886 mit Durchführungsbestimmungen zur VO (EU) 165/2014 in Bezug auf den Inhalt der **Grundausbildung und Fortbildung der Kontrollbeamten** für die Analyse der aufgezeichneten Daten und die Überprüfung des **Fahrtenschreibers**

### E. Aktuelle EuGH-Entscheidungen

#### 1. Italien klagt Österreich wegen der Tiroler Transitbeschränkungen<sup>14</sup>

Der EuGH muss sich erneut mit den Schwerverkehrsbeschränkungen in Tirol befassen; ein Urteil wird nicht vor 2026 erwartet. Die österr Autobahnen A12 und A13 sind Teil der sog Brennerachse, die zum Skandinavien-Mittelmeer-Korridor des transeuropäischen Verkehrsnetzes gehört. Italiens Klage richtet sich gegen vier Maßnahmen des Landes Tirol, die den Schwerverkehr auf diesen Autobahnen einschränken: das Nachtfahrverbot für Lkw auf der A12 Inntalautobahn,<sup>15</sup> das sektorale Fahrverbot auf der A12,<sup>16</sup> das Winterfahrverbot<sup>17</sup> sowie die „Dosierung“ des Verkehrs durch Blockabfertigung bei Kufstein.

Mit der Klage soll nachgewiesen werden, dass Österreich trotz zweier früherer Verurteilungen durch den EuGH<sup>18</sup> weiterhin Maßnahmen aufrechterhält, die den freien Warenverkehr nach Art 34 und 35 AEUV unzulässig beschränken. Zudem habe Österreich neue Regelungen eingeführt, die ebenfalls einer verbotenen mengenmäßigen Beschränkung der Ein- und Ausfuhr gleichkämen und die Rechtsverletzung noch verschärfen.

#### 2. EuGH bestätigt weitgehend die Gültigkeit des Mobilitätspakets zu den Arbeitsbedingungen von Fernfahrern<sup>19</sup>

Sieben ost- und südeuropäische Staaten (Litauen, Bulgarien, Rumänien, Zypern, Ungarn, Malta und Polen) hatten beim EuGH Nichtigkeitsklagen gegen das **Mobilitätspaket**<sup>20</sup> eingereicht, das 2020 vom EP und dem Rat verabschiedet worden war.<sup>21</sup> Sie wandten sich insb gegen das Verbot, Ruhezeiten im Fahrzeug zu verbringen, die Verpflichtung zur Rückkehr der Fahrer und Fahrzeuge in regelmäßigen Abständen, die frühzeitige Einführung intelligenter Fahrtenschreiber zweiten Generation sowie die vier Tage lange Wartezeit nach Kabotagefahrten. Zudem lehnten sie die Einstufung von Fahrern als „entsandte Arbeitnehmer“ ab, da dies bedeutet, dass für sie die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen des Aufnahmestaats, insb in Bezug auf das Entgelt, gelten.

Der EuGH wies die Klagen größtenteils ab. Das Mobilitätspaket verstoße weder gegen die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und Gleichbehandlung noch gegen die Rechtssicherheit, die Grundfreiheiten, die gemeinsame Verkehrspolitik oder den Umweltschutz. Der Gesetzgeber habe seinen Gestaltungsspielraum nicht überschritten.

Lediglich die Klage gegen die **Verpflichtung**, dass Fahrzeuge, die im gewerblichen Güterverkehr im EU-Ausland unterwegs sind, **spätestens alle acht Wochen in den Niederlassungsstaat zurückkehren** müssen, war erfolgreich. Der EuGH erklärte diese Regelung für nichtig,<sup>22</sup> da nicht ersichtlich sei, dass Parlament und Rat über ausreichende Informationen verfügten, um deren **Verhältnismäßigkeit** zu bewerten. Bereits in seinen Schlussanträgen hatte der Generalanwalt darauf hingewiesen, dass die „Rückkehr des Fahrzeugs“-Regelung nicht hin-

<sup>13</sup> Vgl. „Fragen und Antworten zu SES 2+“ unter [https://transport.ec.europa.eu/document/download/d8c23e01-9f0d-4c18-ac8d-00a37518679e\\_en?filename=2024\\_Memo\\_SES.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/d8c23e01-9f0d-4c18-ac8d-00a37518679e_en?filename=2024_Memo_SES.pdf) (abgerufen am 14. 2. 2025). Siehe bereits *Thann*, ZVR 2022/44.

<sup>14</sup> Klage, eingereicht am 30. 7. 2024, C-524/24, *Italien/Österreich*.

<sup>15</sup> Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge A12, Tir LGBL 2010/64 idF 2021/141.

<sup>16</sup> Sektorales Fahrverbot, Tir LGBL 2016/44 idF 2023/48.

<sup>17</sup> Winterfahrverbotskalender 2023 BGBl II 2023/3.

<sup>18</sup> EuGH 15. 11. 2005, C-320/03, *Kommission/Österreich*; 21. 12. 2011, C-28/09, *Kommission/Österreich*. Siehe *Obwexer*, Das sektorale Fahrverbot in Tirol auf dem Prüfstand des Gemeinschaftsrechts, ZVR 2006/56.

<sup>19</sup> EuGH 4. 10. 2024, C-541/20 – C-555/20, *Litauen ua/Parlament und Rat*.

<sup>20</sup> Dieses Paket besteht insb aus 1. der VO (EU) 2020/1054 zur Änderung der VO (EG) 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtdauerberechnungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der VO (EU) 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern, 2. der VO (EU) 2020/1055 zur Änderung der VO (EG) 1071/2009, (EG) 1072/2009 und (EU) 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor sowie 3.) der RL (EU) 2020/1057 zur Festlegung besonderer Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor. Siehe dazu *Thann*, ZVR 2020/136.

<sup>21</sup> Dänemark, Deutschland, Griechenland, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Österreich und Schweden unterstützten Parlament und/oder Rat vor dem EuGH.

<sup>22</sup> Folglich wurde Art 1 Nr 3 VO (EU) 2020/1055 für nichtig erklärt, soweit er Art 5 Abs 1 lit b VO (EG) 1071/2009 ändert.

reichend begründet worden sei und dass die Umweltauswirkungen der erhöhten Emissionen und des gestiegenen Kraftstoffverbrauchs durch die verpflichtende Rückkehr nicht berücksichtigt wurden.

Laut Stellungnahme des neuen EU-Verkehrskommissars hat die Kommission derzeit keine Pläne, die nun vom EuGH gekippte Rückkehrpflicht erneut einzuführen.

## Plus

### ÜBER DEN AUTOR

Kontaktadresse: KFV, Schleiergasse 18, 1100 Wien, E-Mail: [kfv@kfv.at](mailto:kfv@kfv.at), Internet: [www.kfv.at](http://www.kfv.at)

### HINWEIS

Die Berichte über Highlights der Neuigkeiten zu EU-Verkehrsvorschriften und Judikatur erscheinen zweimal jährlich.

## Rechtsprechung

### Auch erwachsene Kinder können in den Schutzbereich eines ärztlichen Behandlungsvertrags ihrer Eltern fallen und bei Behandlungsfehler vertragl Schadenersatzansprüche (Trauerschmerzensgeld) geltend machen.

#### §§ 1325, 1327 ABGB

- ▶ Schon aufgrund der üblichen Sozialstrukturen ist bei generalisierender Betrachtung idR auch zwischen erwachsenen Eltern und Kindern noch eine innige familiäre Nahebeziehung zu erwarten und ist daher in casu der 65-jährige Sohn in den Schutzbereich des Behandlungsvertrags seiner 87-jährigen Mutter mit dem bekl Klinikrechtsträger, wo sie grob fahrlässig fachlich falsch behandelt wurde und nach verfrühter Entlassung zu Hause verstarb, einzubeziehen.
- ▶ Nachdem es sich dabei um die Kernfamilie handelt, besteht weder die Gefahr einer uferlosen Haftung gegenüber Dritten noch ist es für einen Spitalsbetreiber unvorhersehbar, dass auch ältere Patienten Kinder haben können, zu denen eine lebenslange innige familiäre Nahebeziehung (über die reine gegenseitige Fürsorge- und

Beistandspflicht des § 137 ABGB hinausgehende „emotionale Sonderbeziehung“) besteht. Dabei ist es für die objektive Bestimmung des Schutzbereichs auch irrelevant, ob das Krankenhaus zuvor konkret wusste, ob ein Patient verheiratet ist oder Kinder hat.

- ▶ Zuspruch eines Trauerschmerzensgeldes iHv € 15.000,-.

#### Schadenersatzrecht

OGH 23. 10. 2024, 9 Ob 12/24s (OLG Wien 30. 11. 2023, 1 R 133/23d; LG St. Pölten 31. 5. 2023, 24 Cg 67/21g) Schmerzensgeld; Trauerschmerzensgeld; Kernfamilie; Behandlungsvertrag; Behandlungsfehler; ärztlicher Kunstfehler; grobe Fahrlässigkeit; Schutz und Sorgfaltspflichten zugunsten Dritter; Beistands- und Fürsorgepflicht; emotionale Sonderbeziehung

ZVR 2025/77

Bearbeitet von KARL-HEINZ DANZL

### Sachverhalt

#### [ Falschbehandlung führte zum Tod der Mutter des Kl ]

Die 1933 geborene Mutter des Kl wurde nach Einlieferung durch die Rettung am Nachmittag des 16. 3. 2021 an der orthopädischen Abteilung des Landesklinikums G, dessen Rechtsträgerin die Bekl ist, ambulant untersucht.

### Wichtige Klarstellung zu den Schutzwirkungen eines ärztlichen Behandlungsvertrags.

Nachdem sie wieder in häusliche Pflege entlassen worden war, verstarb sie zu Hause noch am selben Abend. Eine Entlassung in häusliche Pflege ohne weitere Abklärung anderer Symptome war fachlich falsch. Die bloße Abklärung orthopädischer Ursachen ohne weitere notfallmedizinische Abklärung, obwohl Anzeichen und Symptome für eine koronare Erkrankung bestanden, war fachlich nicht richtig.

#### [ Zwischen Kl und Mutter besonders inniges Naheverhältnis ]

Zwischen dem 65-jährigen Kl und seiner Mutter bestand zeitlebens ein besonderes Naheverhältnis und eine enge Gefühlsbeziehung. Der eigentlich in F lebende Kl verbrachte jedenfalls seit dem Tod seines Vaters 2014 durchschnittlich drei Tage pro Woche im Haus seiner Mutter und übernachtete auch dort. Er leistete ihr nicht nur sozialen Kontakt und bot Unterstützung im Haushalt, sondern kümmerte sich auch um sonstige Arbeiten, die sie nicht mehr verrichten konnte und half bis zu dessen Tod auch bei der Pflege des Vaters.

#### [ Beiderseitiges Prozessvorbringen ]

Der Kl begehrt aus dem Titel des Schadenersatzes neben Trauerschmerzensgeld (€ 25.000,-) den Ersatz der Begräbniskosten sowie pauschale Unkosten. Die Behandlung seiner Mutter durch die Bekl sei nicht lege artis erfolgt, es sei der Bekl außerdem ein Organisationsverschulden vorzuwerfen. Der Kl sei berechtigt, vertragl Ansprüche seiner Mutter aus dem Behandlungsvertrag geltend zu machen. Er habe zeitlebens eine enge Gefühlsbeziehung zu ihr gehabt.

Die Bekl wendete ein, dass zwischen ihr und dem Kl kein Vertragsverhältnis bestehe. Eine deliktische Haftung scheide aus. Zu-