

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

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

September 2018

09

277 – 312

Beiträge

Digitale Zusatztafeln im Straßenverkehr

Konrad Lachmayer und Lukas Wieser ➔ 280

Instanzenzug im Eisenbahngesetz *Elisabeth Gruber* ➔ 286

Berichte

Entwicklungen im europäischen Schadenersatzrecht 2017

Lena Kolbitsch ➔ 289

**KFV-Fachtagung zum Thema „Drogen als Problem
im Straßenverkehr“** *Christoph Feymann* ➔ 292

Gesetzgebung und Verwaltung

Bundesrecht *Gerhard Pürstl* ➔ 295

Rechtsprechung

**Schadenersatz für den durch die Vertauschung zweier Frühgeborener
nach der Geburt erlittenen Seelenschmerz** *Alexander Wittwer* ➔ 299

Judikaturübersicht Verwaltung

**Polizeibeamter ist keine geeignete „Stelle“,
die entschuldigenden Verbotsirrtum auslösen kann** ➔ 309

**Fortgesetztes Delikt kann nur Verstöße gegen
dieselbe Rechtsvorschrift betreffen** ➔ 311

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Der Kommission gelingt es mit dem dritten Mobilitätspaket binnen eines Jahres erneut, Lösungen vorzulegen, um den zentralen Herausforderungen des Straßenverkehrs zu begegnen. Für die österr EU-Präsidentschaft steht nun bspw eine Überarbeitung der Bestimmungen zum Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur am Programm; offen sind weiterhin die Dossiers zu den Sozialbestimmungen und den Marktzugangsregeln.¹⁾ Für Diskussionsstoff sorgen derzeit auch Änderungsvorschläge zur Kfz-Haftpflichtversicherung. Andere Gesetzgebungsprozesse konnten hingegen abgeschlossen werden. Im Luftverkehr setzen sich die EU-Institutionen weiterhin für gerechten Wettbewerb und Sicherheit sowie eine hohe Qualität im Bereich Fluggastrechte ein.

Von Othmar Thann²⁾

Inhaltsübersicht:

- A. Drittes Mobilitätspaket der Kommission
- B. Verschärfung der Kfz-Haftpflichtversicherung
- C. Neue RL und VO im Sektor Straßenverkehr
- D. Aktionsplan zur Verbesserung der Sicherheit der Fahrgäste im Schienenverkehr
- E. Neues aus dem Sektor Luftfahrt

A. Drittes Mobilitätspaket der Kommission

Das dritte Maßnahmenbündel³⁾ vervollständigt die 2017 begonnene Agenda der Kommission für eine sichere, umweltfreundliche und vernetzte Mobilität und umfasst wiederum eine Fülle von Initiativen, wie zB:

- **Vorschlag für verschärfte CO₂-Normen für schwere Nutzfahrzeuge**, ua für Lkw, die ab 2025 beziehungsweise 2030 gelten sollen;
- **Gemeinsamer Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2020–2030 mit dazugehörigem Aktionsplan:**⁴⁾ Schwerpunkte stellen dabei Maßnahmen für die sichere Teilnahme aller am Straßenverkehr dar („Safe-System“-Ansatz); →

1) Siehe zuletzt Thann, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2018/56.

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

3) https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2018-05-17-europe-on-the-move-3_de (abgefragt am 10. 7. 2018). Zu den Mobilitätspaketen I und II s Thann, ZVR 2017/144 und ZVR 2018/56.

4) COM(2018) 293.

ZVR 2018/141

EuGH 14. 9. 2017, C-503/16;
28. 11. 2017, C-514/16;
20. 12. 2017, C-334/16;
12. 4. 2018, C-195/17 ua

Berufskraftfahrer;
Fluggastrechte;
Kfz-Haftpflichtversicherung;
Typ(en)genehmigung

- **Vorschlag für eine neue VO über die Typgenehmigung von Kfz** im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern,⁵⁾ um neue Unfallvermeidungssysteme mit aktualisierten aktiven und passiven Sicherheitsmaßnahmen zu kombinieren;
- **Änderung der RL 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur**⁶⁾ mit wesentlichen Änderungen (zB Ausweitung des Anwendungsbereichs, Festlegung von Mindeststandards für Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen, verstärkte Berücksichtigung verletzungsgefährdeter Verkehrsteilnehmer);
- **Mitteilung zur vernetzten und automatisierten Mobilität**:⁷⁾ Hier erläutert die Kommission die zu schaffenden Rahmenbedingungen (zB für Konvoi fahrende Lkw, automatisch fahrende Müllwagen, Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur, Schutz von Fahrzeugen gegen Cyberangriffe) zur Stärkung der Vorreiterrolle der EU; überdies schlägt die Kommission eine Strategie für eine neue Ebene der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsteilnehmern vor; dies soll dem Mobilitätssystem insgesamt erhebliche Vorteile bringen;
- Gesetzgebungsinitiativen zur Schaffung eines **digitalen Umfelds für den Informationsaustausch** im Verkehrsbereich,
- **Gesetzgebungsinitiativen zur Kennzeichnung von Reifen** durch Änderung der VO (EG) 2009/1222 und zu einer gemeinsamen Methode für den Preisvergleich für Kraftstoffe durch eine DurchführungsVO, ergänzt durch einen strategischen Aktionsplan für Batterien;
- **Änderung der RL 96/53/EG** hinsichtlich der Frist für die Anwendung der besonderen Vorschriften über die höchstzulässige Länge von Führerhäusern,⁸⁾ die eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bieten.

B. Verschärfung der Kfz-Haftpflichtversicherung

Am 24. 5. 2018 unterbreitete die Kommission einen **Vorschlag zur Änderung der Kraftfahrzeugversicherungsvorschriften**⁹⁾ mit dem Ziel, einen verbesserten Schutz der Opfer von Kraftfahrzeugunfällen¹⁰⁾ und die Stärkung der Rechte von Versicherungsnehmern sicherzustellen. Es hätte sich gezeigt, dass bspw im Jahr 2011 durch nicht versicherte Fahrzeuge innerhalb der EU ein Schaden von 870 Mio Euro verursacht worden sei.

In Bezug auf den Anwendungsbereich der RL 2009/103/EG kodifiziert der Vorschlag im Interesse der Rechtssicherheit und Klarheit nun die Rsp des EuGH; die Definition des Begriffs der „**Benutzung von Fahrzeugen**“ fällt weit aus:

- Umfasst werden der gewöhnlichen Verwendung entsprechende Benutzungen, nämlich als Transportmittel (Urteil *Vnuk*¹¹⁾),
- jedoch unabhängig vom konkreten Ort, an dem sie benutzt werden, dh nicht nur auf öffentlichen Straßen (Urteil *Torreiro*¹²⁾),

- hingegen nicht Fälle, in denen die Hauptnutzung zum Zeitpunkt des Schadensfalls nicht in der Verwendung als Transportmittel besteht (Urteil *Andrade*¹³⁾).

Im Übrigen betonte die Kommission, dass **alle Fahrzeuge mit Motor** einen Mindestschutz aufweisen sollten; Mitgliedstaaten könnten aber auch neue Arten von Elektrofahrzeugen (zB E-Bikes) von der Kfz-Haftpflichtversicherung ausnehmen, wenn ein nationaler Ausgleichsfonds die Entschädigung der Unfallopfer sicherstellt.

Darüber hinaus sind im Vorschlag ua noch folgende Änderungen vorgesehen: (i) eine vollumfängliche Entschädigung für Opfer von Unfällen mit Kfz auch bei Insolvenz des Versicherers, (ii) bessere Voraussetzungen für die Behörden, um gegen das Fahren ohne Versicherungsschutz vorzugehen, (iii) Gleichstellung von EU-Bürgern, deren Bescheinigung des Schadenverlaufs in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, mit inländischen Versicherungsnehmern sowie (iv) Angleichung der Mindestdeckungssummen für die Kfz-Versicherung in der gesamten EU.

C. Neue RL und VO im Sektor Straßenverkehr

Folgende bedeutende Rechtsakte wurden im ersten Halbjahr 2018 verabschiedet:

- **Strengere Regeln bei der Qualität der Prüfungen** durch die technischen Dienste, bei der Marktüberwachung zur Kontrolle der Konformität von im Markt befindlichen Kfz sowie bei der Aufsicht über die Typgenehmigung wird die neue **VO (EU) 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge**, zur Änderung der VO (EG) 2007/715 und (EG) 2009/595 und zur Aufhebung der RL 2007/46/EG¹⁴⁾ ab 1. 9. 2020 mit sich bringen.
- **Die RL (EU) 2018/645 zur Änderung der RL 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kfz für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der RL 2006/126/EG über den Führerschein**¹⁵⁾ soll einerseits Aus- und Weiterbildung mit Fokus auf schwache Verkehrsteilnehmer und umweltschonendes Fahren optimieren sowie die Risiken der Digitalisierung wie Ablenkung minimieren. Zum anderen soll die Verkehrssicherheit durch gegenseitige Aner-

5) COM(2018) 286.

6) COM(2018) 274.

7) COM(2018) 283.

8) COM(2018) 275.

9) COM(2018) 336.

10) Erst jüngst führte der EuGH in seiner Entscheidung 14. 9. 2017, C-503/16, *Mendes*, aus, dass eine nationale Regelung, mit der die Deckung und somit die Entschädigung durch die obligatorische Kfz-Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden, die ein Fußgänger, der Opfer eines Straßenverkehrsunfalls war, erlitten hat, allein deshalb ausgeschlossen wird, weil dieser Fußgänger Versicherungsnehmer und Eigentümer des Fahrzeugs war, das diese Schäden verursacht hat, der RL entgegensteht. Vgl dazu NJW 2018, 139.

11) EuGH 4. 9. 2014, C-162/13. Dazu bereits *Thann*, ZVR 2015/57.

12) EuGH 20. 12. 2017, C-334/16.

13) EuGH 28. 11. 2017, C-514/16.

14) Dazu bereits *Thann*, ZVR 2016/51, ZVR 2017/144, ZVR 2018/56.

15) Dazu bereits *Thann*, ZVR 2017/54 sowie ZVR 2017/144.

kennung von Aus- und Weiterbildungen in der EU verbunden mit dem elektronischen Austausch von Informationen zwischen den Mitgliedstaaten verbessert werden. Eine Übergangszeit von zwei Jahren ist für eine Großzahl der Bestimmungen vorgesehen.

- Mit der **DurchführungsVO (EU) 2018/502 zur Änderung der DurchführungsVO (EU) 2016/799** zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von intelligenten **Fahrtenschreibern** und ihren Komponenten wurden einige technische Anpassungen und Aktualisierungen vorgenommen. Der Schutz des Geräts vor möglichen Manipulationen steht im Vordergrund.

D. Aktionsplan zur Verbesserung der Sicherheit der Fahrgäste im Schienenverkehr¹⁶⁾

Um mögliche Angriffe auf Schienenverkehrsdienste zu vermeiden und besser auf sie reagieren zu können, zielt dieser Rahmen auf Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten auf freiwilliger Basis ab, zB durch Errichtung von nationalen Kontaktstellen, Verabschiedung von Sicherheitsmanagement-Programmen bzw Plänen auf nationaler und Unternehmensebene.

E. Neues aus dem Sektor Luftfahrt

- In Form einer **allgemeinen Ausrichtung zum VO-Entwurf zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr**¹⁷⁾ schlug der Rat Anfang Juni 2018 ein

einziges Verfahren für alle Arten von Luftverkehrsabkommen vor; Verhandlungen mit dem Parlament über die endgültige Fassung des Textes folgten.

- Am 12. 6. 2018 billigte das Plenum des Parlaments gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt und Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA).¹⁸⁾ Für die erstmals EU-weit geltenden Vorschriften für zivile **Drohnen** und die Aktualisierung der EU-Sicherheitsvorschriften für den Luftfahrtsektor kam es noch Ende Juni zur förmlichen Verabschiedung im Rat; eine Veröffentlichung im Amtsblatt ist für Ende Juli 2018 zu erwarten.
- In einer jüngsten Entscheidung zur Auslegung der FluggastrechteVO¹⁹⁾ folgte der EuGH²⁰⁾ nicht dem Generalanwalt. Ein „**wilder Streik**“ – es handelte sich um Massenkrankmeldungen der Belegschaft (89%) nach der Ankündigung von unternehmerischen Umstrukturierungen – sei nicht als „**außergewöhnlicher Umstand**“ iSd Art 5 Abs 3 zu qualifizieren und befreie somit auch nicht die Fluggesellschaft von der Pflicht zur Leistung von Ausgleichszahlungen bei Flugverspätung oder -annullierung.

16) COM(2018) 470.

17) Die Kommission hatte den Vorschlag als Teil der Luftfahrtstrategie im Juni 2017 vorgelegt. Dazu *Thann*, ZVR 2017.

18) *Thann*, ZVR 2018/56.

19) VO (EG) 2004/261.

20) EuGH 17. 4. 2018, verb Rs C-195/17, C-197/17 bis C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 bis C-286/17 und C-290/17 bis C-292/17, *Krüseemann ua. Ausführlich Authried*, EuGH zum Vorliegen von „außergewöhnlichen Umständen“ bei „wildem Streik“, ZVR 2018, 237.