

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

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

September 2020

09

281 – 316

Beiträge

Rettungsgasse und Normadressat

Jürgen Pechan ⌚ 295

Vorteilsausgleich bei Aufhebung von Pkw-Kaufverträgen mit
schuldrechtlicher Wirkung ex tunc Kurt Novak ⌚ 284

Betriebswirtschaftliche Berechnung des Nutzungsentgelts für Kfz
Gerwich Riautschnig ⌚ 290

Bericht

Fachtagung Personenschaden 2020/I Roland Kostal ⌚ 302

Rechtsprechung

Rutschfestigkeit von Toilettenfliesen: Anforderungen an die
Verkehrssicherungspflicht des Betreibers eines EKZ
Christian Huber ⌚ 308

Vier- bis sechswöchiges Intervall zur Prüfung des Straßennetzes durch
den Wegehalter reicht grundsätzlich aus ⌚ 310

Judikaturübersicht Verwaltung

Suchtgiftverdacht im Ausland, Verweigerung der ärztlichen
Untersuchung führt zur Entziehung der Lenkberechtigung ⌚ 312

Bereitschaft zur Verkehrsanpassung, Alkoholabstinenz ist
nicht gefordert ⌚ 314

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Aufgrund der COVID-19-Pandemie heißt es auch in Brüssel „Verkehr neu denken“: Beihilfen sowie diverse Maßnahmenpakete zur Unterstützung des Verkehrs, zB mit einer Verlängerung von Zertifikaten, wurden geschnürt. Die Trio-Präsidentschaft (Deutschland, Portugal, Slowenien) arbeitet intensiv darauf hin, das Funktionieren der Lieferketten in Zeiten unionsweiter Herausforderungen sicherzustellen,¹⁾ und befasst sich ebenfalls mit den Auswirkungen der COVID-19-Krise auf das Verkehrssystem, insb in der Zivilluffahrt. Ziel ist eine Stärkung des Verkehrssektors; dabei setzt man auf Nachhaltigkeit und Digitalisierung. Alles in allem sollen die derzeitigen Erfahrungen Eingang in die künftige EU-Strategie finden. Mit Annahme des Mobilitätspakets I im Europäischen Parlament am 8. 7. 2020 konnte nach drei Jahren Verhandlungen bereits ein wichtiger Schritt zur umfassenden Reform des Straßenverkehrssektors in der EU gesetzt werden.

Von Othmar Thann²⁾

Inhaltsübersicht:

- A. COVID-19-Paket zur Unterstützung des Verkehrs
 1. Durchführung von Luftverkehrsdiensten
 2. Erbringung von Hafendiensten
 3. Verlängerung der Gültigkeit von Zertifikaten
 4. Umsetzung der technischen Säule des Eisenbahnpakets
- B. Zieleinlauf für das Mobilitätspaket I mit Reform der Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen für Lkw-Fahrer
- C. Ausgewählte aktuelle Entscheidungen
 1. Zur Ausnahmebestimmung für Spezialfahrzeuge für Geld- und Wertpapiertransporte in der VO (EG) 561/2006
 2. Ausgleichszahlung bei Flugverspätung wegen eines störenden Fluggastes („unruly passenger“)?
 3. EuGH beendet Zuständigkeitsstreit im VW-Skandal und stärkt damit Verbraucherrechte

A. COVID-19-Paket zur Unterstützung des Verkehrs

Die Kommission hat einerseits zahlreiche Leitlinien und Empfehlungen³⁾ sowie Übersichten zu staatlichen Beihilfen für den Land-, Luft- und Seeverkehr⁴⁾ während der COVID-19-Pandemie veröffentlicht und andererseits insb vier wichtige Vorschläge für Entlastungs- und Notmaßnahmen vorgelegt, die nunmehr bereits in Kraft getreten sind. →

- 1) Die deutsche Präsidentschaft plant zudem einen Notfallplan für den Güterverkehr, zB mit Regeln für das Einrichten bevorzugter Fahrspuren und das Ein- und Ausreisen von Beschäftigten im Verkehrswesen.
- 2) Herzlichen Dank an Frau Dr. *Claudia Riccabona-Zecha* für die Unterstützung bei der Ausarbeitung des Beitrags.
- 3) Siehe https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_20_854 (abgerufen am 9. 7. 2020).
- 4) https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/land_transport_overview_rules_during_coronavirus.pdf; https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf; https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/maritime_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf (alle abgerufen am 9. 7. 2020).

ZVR 2020/136

EFTA-GH
4. 5. 2020, E-6/19;
EuGH 11. 6. 2020,
C-74/19;
9. 7. 2020, C-343/
19

Befähigungsnachweis;
COVID-19;
Fahrtenschreiber;
Führerschein;
Fluggastrechte;
Hafendienste;
Kabotage;
Kraftverkehrsunternehmen;
Lenk- und Ruhezeiten;
Luftverkehrsunternehmen;
Spezialfahrzeuge für Geld- und Wertpapiertransporte

1. Durchführung von Luftverkehrsdiensten⁵⁾

Die Änderung der VO sieht eine Verlängerung der Betriebsgenehmigung von Luftverkehrsunternehmen vor, auch wenn diese ihren finanziellen Verpflichtungen in den nächsten zwölf Monaten nicht nachkommen können. Zudem wird eine Ausnahmeregelung von den Verfahren eingeführt, die von den Mitgliedstaaten zur Beschränkung von Verkehrsrechten bei Notfällen von mehr als 14 Tagen angewandt werden, wenn Risiken für die öffentliche Gesundheit bestehen. Darüber hinaus können Verträge für Bodenabfertigungsdienste ohne Ausschreibungen bis zum 31. 12. 2022 verlängert werden.

2. Erbringung von Hafendiensten⁶⁾

Die Mitgliedstaaten erhalten vom 1. 3. 2020 bis 31. 10. 2020 mehr Flexibilität bei der Erlassung, Aussetzung, Ermäßigung oder Stundung der Zahlung von Hafinfrastrukturentgelten, um die Liquidität der Schiffsbetreiber zu verbessern.

3. Verlängerung der Gültigkeit von Zertifikaten

Zur Entlastung der Mitgliedstaaten ermöglicht die VO (EU) 2020/698⁷⁾ Fristerstreckungen für bestimmte Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen; bestimmte regelmäßige Kontrollen im Straßen-, Schienen-, Binnenschiffs- und Schiffsverkehr werden vorübergehend ausgesetzt. Diese VO gilt unmittelbar in allen Mitgliedstaaten und bedarf somit keiner nationalen Umsetzungsmaßnahme.

- Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Befähigungsnachweisen (C95 und D95),⁸⁾ die zwischen dem 1. 2. und 31. 8. 2020 ablaufen würden, um sieben Monate (ab Ablaufdatum im Dokument).
- Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Führerscheinen,⁹⁾ die zwischen dem 1. 2. und 31. 8. 2020 ablaufen würden, um sieben Monate.¹⁰⁾
- Die zwischen dem 1. 3. und 31. 8. 2020 vorgesehenen Überprüfungen der Fahrtschreiber¹¹⁾ sind innerhalb von sechs Monaten nach Fälligkeit durchzuführen. Bei Erneuerungen oder Ersatz der Fahrerkarten dürfen die Fahrer weiterfahren, bis sie die neue Fahrerkarte erhalten haben. Dies gilt jedoch nur, wenn die Antragstellung für die neue Fahrerkarte nachgewiesen werden kann.¹⁰⁾
- Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen,¹²⁾ die zwischen dem 1. 2. und 31. 8. 2020 anstehen, sollen innerhalb von sieben Monaten nach Ablauf der ursprünglichen Frist durchgeführt werden, die betreffenden Prüfbescheinigungen bleiben in der Zwischenzeit gültig.¹⁰⁾
- Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Gemeinschaftslizenzen und Fahrerbescheinigungen im grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr,¹³⁾ die zwischen dem 1. 3. und 31. 8. 2020 ablaufen würden, um sechs Monate.¹⁰⁾
- Die Frist zum Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit neuer Kraftverkehrsunternehmen¹⁴⁾ (bisher sechs Monate) kann für Prüfungen und Entscheidungen, die zwischen dem 1. 3. und

30. 9. 2020 anstehen, auf zwölf Monate verlängert werden.

4. Umsetzung der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets¹⁵⁾

Die ursprüngliche Frist vom 16. 6. 2020 zur Umsetzung der RL (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und über Eisenbahnsicherheit wird bis zum 31. 10. 2020 verlängert.

Darüber hinaus liegt auch ein Vorschlag der Kommission zur Unterstützung des Schienenverkehrs im Zuge der COVID 19-Pandemie vor¹⁶⁾ – mit einer Reihe von Ausnahmen von der RL 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, die vom 1. 3. 2020 bis 31. 12. 2020 gelten sollen: zB Reduzierung von Infrastrukturnutzungsentgelten, Verzicht auf Entgelte für die Reservierung von Fahrwegkapazitäten.

B. Zieleinlauf für das Mobilitätspaket I¹⁷⁾ mit Reform der Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen für Lkw¹⁸⁾-Fahrer

Mit den neuen Regeln soll insb in folgenden drei Kernelementen ein klarer und gemeinsamer Rahmen für den Straßenverkehrssektor geschaffen werden.¹⁹⁾

→ Bessere Durchsetzung der **Kabotage**-Regeln: Weiterhin dürfen drei Kabotagebeförderungen inner-

5) VO (EU) 2020/696 zur Änderung der VO (EG) 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft angesichts der COVID-19-Pandemie, ABl L 2020/165, 1.

6) VO (EU) 2020/697 zur Änderung der VO (EU) 2017/352 in Bezug auf die Möglichkeit einer flexibleren Handhabung der Erhebung von Hafinfrastrukturentgelten durch das Leitungsorgan eines Hafens oder eine zuständige Behörde vor dem Hintergrund des COVID-19-Ausbruchs, ABl L 2020/165, 7.

7) VO (EU) 2020/698 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen im Hinblick auf den COVID-19-Ausbruch hinsichtlich der Erneuerung oder Verlängerung bestimmter Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen und der Verschiebung bestimmter regelmäßiger Kontrollen und Weiterbildungen in bestimmten Bereichen des Verkehrsrechts, ABl L 2020/165, 10.

8) RL 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern.

9) Führerschein-RL 2006/126/EG.

10) Eine weitere Verlängerung der Frist ist nach Antrag des betreffenden Mitgliedsstaats möglich. Mitgliedstaaten können beschließen, diese Verlängerungen nicht anzuwenden, haben davor jedoch die Kommission zu informieren, die die anderen Mitgliedsstaaten davon unterrichtet.

11) Fahrtschreiber-VO (EU) 165/2014.

12) RL 2014/45 über die regelmäßige technische Überwachung von Kfz.

13) VO (EG) 1072/2009 und VO (EG) 1073/2009, Marktzugang grenzüberschreitender Güter- und Personenverkehr.

14) VO (EG) 1071/2009, Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers.

15) RL (EU) 2020/700 zur Änderung der RL (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 hinsichtlich der Verlängerung ihres Umsetzungszeitraums, ABl L 2020/165, 27.

16) COM(2020) 260 final.

17) Siehe bereits *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2017/144, zuletzt insb ZVR 2019/53.

18) Neu ist, dass der Anwendungsbereich auch auf leichte Nutzfahrzeuge ab 2,5t ausgeweitet wird.

19) <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20200630STO82385/bessere-arbeitsbedingungen-fur-lkw-fahrer-in-der-eu> (abgerufen am 13. 7. 2020). Zu Redaktionsschluss stand die Veröffentlichung im ABl noch aus.

halb von sieben Tagen durchgeführt werden. Neu ist, dass anschließend eine Cooling-Off-Zeit von vier Tagen eingehalten werden muss, bevor weitere Transportfahrten im selben Staat mit demselben Lkw durchgeführt werden dürfen. Neu ist außerdem die regelmäßige Rückkehrpflicht der Fahrzeuge in den Niederlassungsmitgliedstaat alle acht Wochen. Damit sollen „Briefkastenfirmen“ verhindert werden.

- Klare Bestimmungen für die **Entsendung von Fahrern**, ua zum Mindestlohn und zum Urlaubsanspruch. Fahrer müssen regelmäßig spätestens alle vier Wochen an den Unternehmenssitz oder ihren Wohnsitz zurückkehren können.
- Vorschriften über **Lenk- und Ruhezeiten**: Künftig gilt EU-weit ein ausdrückliches und absolutes Verbot, die reguläre wöchentliche Ruhezeit von mind 45 Stunden im Fahrzeug zu verbringen. Fahrer im internationalen Verkehr dürfen zwei verkürzte Wochenruhezeiten von mind 24 Stunden hintereinander einlegen. Bis spätestens 2025 müssen alle schweren Nutzfahrzeuge (Lkw, Busse) mit dem intelligenten Fahrtenschreiber der sog zweiten Version ausgerüstet werden. Ziel ist eine effizientere Kontrolle und Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten.

C. Ausgewählte aktuelle Entscheidungen

1. Zur Ausnahmebestimmung für Spezialfahrzeuge für Geld- und Wertpapiertransporte in der VO (EG) 561/2006

Das vorliegende Liechtensteiner Gericht hatte um die Auslegung der Ausnahmebestimmung für Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte nach Art 13 Abs 1 lit m der (auch auf Transporte zwischen der Union und den EFTA-Staaten anwendbaren) VO (EG) 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ersucht, gemäß derer das Fürstentum Liechtenstein von seinem Recht gebraucht gemacht hatte, Abweichungen von den Art 5 bis 9 der VO für derartige Fahrzeuge zuzulassen. Hintergrund war eine Anklage wegen Verstößen gegen die liechtensteinischen Bestimmungen über die Einhaltung der Ruhepausen und gegen die Kontrollbestimmungen. Der EFTA-Gerichtshof stellte fest,²⁰⁾ dass diese Ausnahme sowohl gleichfalls auf **Leerfahrten** – also Fahrten vor der Beladung bzw nach der Entladung – als auch **Begleitfahrzeuge** anzuwenden sei, vorausgesetzt, dass die Begleitfahrzeuge in den Anwendungsbereich der VO fallen und für den Geld- und/oder Werttransport des Spezialfahrzeugs eine integrale und notwendige Aufgabe übernehmen.

2. Ausgleichszahlung bei Flugverspätung wegen eines störenden Fluggastes („unruly passenger“)?

In diesem Urteil präziserte der EuGH²¹⁾ die Begriffe „außergewöhnliche Umstände“ und „zumutbare Maßnahmen“ iS der VO (EG) 261/2004 über die Flug-

gastrechte. Ein Randalierer an Bord, der eine Zwischenlandung erzwingt, könne einen „außergewöhnlichen Umstand“ darstellen, der das ausführende Luftfahrtunternehmen von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen nach Annullierung oder Flugverspätung befreit. Mit einer derartigen Bedrohung der Flugsicherheit sei normalerweise nicht zu rechnen, ein solches Verhalten sei an Bord auch nur begrenzt beherrschbar. Kein „außergewöhnlicher Umstand“ liege hingegen vor, wenn die Airline selbst zum Verhalten des Fluggastes beigetragen habe oder es schon vorher Anzeichen für das Verhalten gab und das Unternehmen früher hätte eingreifen können. Dies könne der Fall sein, wenn der Betroffene trotz Verhaltensstörungen an Bord gehen durfte. Im Übrigen hat ein Luftfahrtunternehmen jedoch als zumutbare Maßnahme die frühestmögliche anderweitige Beförderung der Fluggäste durch andere direkte oder indirekte Flüge zu gewährleisten, die gegebenenfalls von anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden.

3. EuGH beendet Zuständigkeitsstreit im VW-Skandal und stärkt damit Verbraucherrechte

Dieses wichtige Urteil des EuGH²²⁾ betrifft die Auslegung des Art 7 Nr 2 VO (EU) 1215/2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (EuGVVO 2012). Es erging im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen dem Verein für Konsumenteninformation, stellvertretend für 574 VW-Kunden in Österreich, und der Volkswagen AG (Deutschland), über die Haftung von Volkswagen für Schäden, die sich aus dem Einbau einer die Daten über den Abgasausstoß manipulierenden Software in die von österr Verbrauchern gekauften Fahrzeuge ergeben haben. Der EuGH entschied nun grundsätzlich, dass in Fällen wie dem VW-Abgasskandal eine Ausnahme der gängigen Zuständigkeiten (Wohnsitz/Sitz des Bekl) vorliege. Der Ort des ursächlichen Geschehens – also des Einbaus der Manipulationssoftware – sei zwar in Deutschland. Der Schaden verwirklichte sich aber erst dann, wenn ein Kunde das Auto zu einem Preis kaufe, der über dem tatsächlichen Wert liege. In diesem Fall sei der Schaden – eine Wertminderung durch die Differenz zwischen Kaufpreis und tatsächlichem Wert aufgrund der Manipulationssoftware – also erst in Österreich eingetreten. Vom VW-Abgasskandal betroffene Fahrzeugkäufer können die Volkswagen AG daher in dem EU-Staat auf **Schadenersatz aus Delikt** verklagen, in dem sie das Fahrzeug **erworben** haben. →

20) EFTA-GH 4. 5. 2020, E-6/19, *Strafverfahren gegen H und I*, Vorlage zur Vorabentscheidung des Fürstlichen Obergerichts Liechtenstein.

21) EuGH 11. 6. 2020, C-74/19, *LE/Transportes Aéreos Portugueses*, Vorlage zur Vorabentscheidung des Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Portugal).

22) EuGH 9. 7. 2020, C-343/19, *Verein für Konsumenteninformation/Volkswagen AG*, Vorlage zur Vorabentscheidung des Landesgerichts Klagenfurt (Österreich).