

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

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

September 2022

09

289 – 324

Beiträge

Gewährleistungsrecht NEU – Auswirkungen auf das Kfz-Vertrags- recht *Viviane Velisek und Lorenz Krismer* ➔ 292

Autofahrer – Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse?
Brigitte Nedbal-Bures ➔ 298

Rechtsprechung

**Mitverschulden eines Fahrschülers bei Unfall während Fahrprüfung:
fehlende Motorradschutzkleidung** ➔ 306

**Kein Mitverschulden eines Rollstuhlfahrers wegen Nichtverwendung
eines Gurtes** *Stefan Jahn und Georg Kathrein* ➔ 310

**Zum Direktklagegerichtsstand bei Schadenersatzklage gegen
HaftpflchtVers und VersN** *Alexander Wittwer* ➔ 317

Judikaturübersicht Verwaltung

**Sitzen auf einem rollenden Motorrad ohne Motorkraft
gilt als Lenken** ➔ 319

Einmaliger Alkoholmissbrauch, kein Verdacht der Abhängigkeit ➔ 321

Bericht

**Sicherheit in einer digitalisierten und sich schnell verändernden Welt –
wie „smart“ wird Unfallprävention?**
Robert Bauer und Gerald Furian ➔ 323

Neues aus Brüssel und Luxemburg

ZVR 2022/124

EuGH 24. 2. 2022,
C-451/20;
7. 4. 2022,
C-561/20;
2. 6. 2022,
C-589/20;
21. 6. 2022,
C-817/19;
7. 7. 2022,
C-308/21

CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge;
Fluggastrechte;
Güterkraftverkehr;
Maut

Die COVID-19-Pandemie und der Ausbruch des Russland-Ukraine-Kriegs haben schwerwiegende Folgen für den Verkehrssektor.¹⁾ Bspw zeigen sich beim ehrgeizigen „Fit for 55“-Klimaneutralität-Gesetzespaket erste Abweichungen von den großen Ankündigungen des vergangenen Sommers, Details werden ausverhandelt. Kundgemacht werden konnte unterdessen die Eurovignetten-RL.

Die EuGH-Rubrik widmet sich wieder Urteilen zu Fluggastrechten. Entscheidungen im Abgasskandal, für die der EuGH-Generalanwalt den Verbrauchern vorab den Rücken stärkt,²⁾ werden mit Spannung für Herbst 2022 erwartet.³⁾

Von Othmar Thann⁴⁾

Inhaltsübersicht:

- A. Fortschritte bei „Fit for 55“
- B. Aktuelle Kundmachungen von Rechtsakten
 1. RL (EU) 2022/362 zur Änderung der RL 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge
 2. RL (EU) 2022/738 zur Änderung der RL 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr
- C. Aktuelles zum Reiserecht
 1. EuGH zur Anwendbarkeit der FluggastrechteV auf eine Flugverbindung zwischen Drittstaaten mit Zwischenlandung in der EU
 2. EuGH zum Ausgleichsanspruch gegen Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen
 3. EuGH zum Schadenersatz nach unerklärlichem Unfall eines Fluggasts beim Aussteigen
 4. EuGH zur Speicherung von Fluggastdaten
 5. EuGH zur Befreiung von der Ausgleichspflicht bei allg Ausfall des Betankungssystems für Flugzeuge am Flughafen

A. Fortschritte bei „Fit for 55“⁵⁾

Mit der großen Initiative „Fit for 55“ will die Kommission die EU bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt machen und bis 2030 eine Treibhausgas-Emissionsreduzierung von 55% (Name!) gegenüber dem Stand von 1990 erreichen. Seit seiner Veröffentlichung vor einem Jahr, am 14. 7. 2021, hat das Gesetzespaket hitzige Debatten unter den Mitgesetzgebern ausgelöst und die politische Agenda dominiert. Ende Juni 2022 gab es wichtige Durchbrüche in den Verhandlungen zwischen den EU-Mitgliedstaaten. In den letzten Tagen seiner Ratspräsidentschaft gelang es Frankreich, eine Einigung über verschiedene Energie- und Umweltvorschriften zu erzielen, die Teil des Klimapakets sind. Nach Verabschiedung der jeweiligen allg Ansätze ist der Rat nun bereit, Verhandlungen mit Parlament und Kommission aufzunehmen. Die tschechische Präsidentschaft wird bei den Trilog-Verhandlungen der führende Verhandlungspartner sein.

Was die vorgeschlagene Änderung der VO (EU) 2019/631 zur Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für

neue Pkw und neue leichte Nutzfahrzeuge⁶⁾ anbelangt, so stimmten die EU-Abgeordneten knapp dafür. Die Mitgliedstaaten haben sich ebenfalls bereits darauf geeinigt, dass die durchschnittlichen jährlichen CO₂-Emissionen neuer Pkw und neuer leichter Nutzfahrzeuge ab 2035 um 100% niedriger sein müssen als 2021 (Zwischenziel bis 2030 um 55% bzw 50% niedriger) – womit die Produktion neuer Verbrennungsmotoren schrittweise eingestellt wird.

B. Aktuelle Kundmachungen von Rechtsakten

1. RL (EU) 2022/362 zur Änderung der RL 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge⁷⁾

Im Mai 2017 war der Vorschlag der Kommission zur Änderung der „Eurovignetten“-RL (Wegekosten-RL) veröffentlicht worden.⁸⁾ Ziele waren ua Infrastrukturförderung und besserer Klimaschutz. Zu diesem Zweck wurden Instrumente zur verstärkten Anwendung des Benutzer- und des Verursacherprinzips sowie die Einbeziehung zusätzlicher Fahrzeuge verankert. Interinstitutionelle Verhandlungen in der ersten Hälfte des Jahres 2021 ebneten schließlich den Weg für eine Einigung, sodass die RL anschließend sowohl vom Rat als auch vom Parlament förmlich angenommen wurde.⁹⁾ Die ÄnderungsRL ist am 24. 3. 2022 in Kraft getreten.

1) Siehe Notfallplan der Kommission für den Verkehr, COM(2022) 211 final. Hintergründe unter https://ec.europa.eu/commission/press-corner/detail/de/ip_22_2867 (abgefragt am 13. 7. 2022).

2) Schlussanträge des GA Rantos 3. 3. 2022, C-873/19, *Deutsche Umwelthilfe eV*, Vorabentscheidungsersuchen des Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgerichts (Deutschland) sowie 2. 6. 2022, C-100/21, *Mercedes-Benz Group AG*, Vorabentscheidungsersuchen des LG Ravensburg (Deutschland).

3) Noch keine Ergebnisse bei Redaktionsschluss der Ausgabe.

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

5) Zuletzt s *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2022/44; s auch *Rebermig*, Fit for 55: Europas Fahrplan für die Klimaneutralität bis 2050, NR – Nachhaltigkeitsrecht 2022, 217.

6) COM(2021) 556 final.

7) ABl L 2022/69, 1.

8) COM(2017) 275 final.

9) Siehe auch zuletzt *Thann*, ZVR 2021/62 und insb ZVR 2021/137 und ZVR 2022/44.

2. RL (EU) 2022/738 zur Änderung der RL 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr¹⁰⁾

Nach den bisherigen Vorschriften konnten die EU-Mitgliedstaaten verbieten, dass auf ihrem Hoheitsgebiet die in einem anderen EU-Staat zugelassenen Mietfahrzeuge verwendet werden dürfen. Die ÄnderungsRL soll Beschränkungen in der grenzüberschreitenden Lkw-Vermietung lockern, damit Transportunternehmen besser auf kurzfristige oder saisonale Nachfragespitzen bei Miet-Lkw reagieren können. Konkret können zukünftig Mietfahrzeuge, die in anderen EU-Ländern zugelassen sind, zB für mindestens zwei Monate pro Jahr genutzt werden. Die Mitgliedstaaten haben 14 Monate Zeit, um sich auf die Anwendung der neuen Vorschriften vorzubereiten.

C. Aktuelles zum Reiserecht

1. EuGH zur Anwendbarkeit der FluggastrechteV auf eine Flugverbindung zwischen Drittstaaten mit Zwischenlandung in der EU¹¹⁾

Airhelp, dem ein Fluggast seine etwaigen Rechte abgetreten hatte, verlangte von Austrian Airlines eine Annullierungsentschädigung, weil der erste Teilflug einer einheitlich gebuchten Flugverbindung von Chişinău (Moldau) über Wien (Österreich) nach Bangkok (Thailand) weniger als sieben Tage vor dem geplanten Abflug annulliert worden war und der Fluggast sein Endziel Bangkok mit dem angebotenen Alternativflug von Istanbul (Türkei) nach Bangkok nicht innerhalb von zwei Stunden nach der geplanten Ankunft des ursprünglich gebuchten Anschlussflugs erreicht hatte. Nach Ansicht des EuGH ist Art 3 Abs 1 VO (EG) 2004/261 dahin auszulegen, dass diese VO auf eine einheitlich gebuchte, aus zwei Teilflügen bestehende Flugverbindung mit Anschlussflug, bei der die Teilflüge von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchzuführen sind, nicht anwendbar ist, wenn sich sowohl der Abflughafen des ersten Teilflugs als auch der Ankunftsflughafen des zweiten Teilflugs in einem Drittstaat befinden und nur der Flughafen, auf dem die Zwischenlandung erfolgt, im Gebiet eines Mitgliedstaats liegt.

2. EuGH zum Ausgleichsanspruch gegen Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen¹²⁾

Der EuGH hat klargestellt, dass ein Fluggast wegen eines verspäteten Fluges auch einen Ausgleichsanspruch gegen ein Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen haben kann. Voraussetzung hierfür ist, dass die ausführende Fluggesellschaft den gesamten Flug im Namen eines EU-Luftfahrtunternehmens durchgeführt hat. In dem der Entscheidung zugrundeliegenden Sachverhalt führte die United Airlines den streitgegenständlichen Flug im Rahmen einer Codesharing-Vereinbarung im Namen des vertraglichen Luftfahrtunternehmens Lufthansa durch.

3. EuGH zum Schadenersatz nach unerklärlichem Unfall eines Fluggasts beim Aussteigen¹³⁾

Hintergrund ist ein Fall aus Österreich: Eine Passagierin war beim Aussteigen aus einem Flugzeug ohne ersichtlichen Grund auf einer mobilen Treppe gestürzt und brach sich den Unterarm. Sie hatte sich nicht am Handlauf festgehalten, weil sie rechts eine Handtasche und auf dem linken Arm ihren Sohn getragen hatte. Vor ihr war ihr Mann an derselben Stelle fast gestürzt; die Treppe war nass vom Nieselregen. Das Bezirksgericht gab der Fluglinie Recht; diese hätte keine Verkehrssicherungspflicht verletzt. Das Berufungsgericht fragte beim EuGH nach, wann eine Fluggesellschaft von der Haftung befreit sei. Der EuGH betonte jedoch, wenn ein Fluggast auf einer Flugzeugtreppe stürze, hafte laut **Montrealer Übereinkommen – unabhängig von eigenem Verschulden – das Flugunternehmen**. Eine teilweise Haftungsbefreiung für die Airline komme nur dann in Betracht, wenn sie nachweisen könne, dass der Fluggast durch sein Verhalten zum Unfall beigetragen habe. Ob der Fluggesellschaft dieser Beweis im konkreten Fall gelingen sei, müsse das nationale Gericht entscheiden.

4. EuGH zur Speicherung von Fluggastdaten¹⁴⁾

Nach Ansicht des EuGH erfordert die Achtung der Grundrechte eine Beschränkung der in der RL 2016/681 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR)¹⁵⁾ vorgesehenen Befugnisse auf das **absolut Notwendige**. Besteht keine reale und aktuelle oder vorhersehbare terroristische Bedrohung eines Mitgliedstaats, steht das Unionsrecht nationalen Rechtsvorschriften entgegen, die eine Übermittlung und Verarbeitung von PNR-Daten bei EU-Flügen sowie bei Beförderungen mit anderen Mitteln innerhalb der Union vorsehen.

5. EuGH zur Befreiung von der Ausgleichspflicht bei allg Ausfall des Betankungssystems für Flugzeuge am Flughafen¹⁶⁾

Art 5 Abs 3 VO (EG) 2004/261 ist laut EuGH dahin auszulegen, dass ein allg Ausfall der Treibstoffversorgung als „**außergewöhnlicher Umstand**“ iS dieser Bestimmung angesehen werden kann, wenn der Ausgangsflughafen der betroffenen Flüge oder des betroffenen Flugzeugs für die Verwaltung des Treibstoffsystems der Flugzeuge verantwortlich ist.

10) ABI L 2022/137, 1.

11) EuGH 24. 2. 2022, C-451/20, *Airhelp Ltd/Austrian Airlines AG*, Vorabentscheidungsersuchen des LG Korneuburg (Österreich).

12) EuGH 7. 4. 2022, C-561/20, *Q ua/United Airlines Inc*, Vorabentscheidungsersuchen der Niederlandstälige Ondernemingsrechtbank Brussel (Belgien).

13) EuGH 2. 6. 2022, C-589/20, *JR/Austrian Airlines AG*, Vorabentscheidungsersuchen des LG Korneuburg (Österreich).

14) EuGH 21. 6. 2022, C-817/19, *Ligue des droits humains/Conseil des ministres*, Vorabentscheidungsersuchen der Cour constitutionnelle (Belgien).

15) Passenger Name Record.

16) EuGH 7. 7. 2022, C-308/21, *KU ua v SATA International/Azores Airlines SA*, Vorabentscheidungsersuchen des Bezirksgerichts Azoren (Portugal).