

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Klimaaktivismus

Rechtliche Verantwortung von Klebeaktivist:innen

Pascal Alessandri, Jasmin Alessandri

Klimaaktivismus am rechtlichen Limit? – Ein Überblick

David Kramer

Beitrag

E-Scooter mit Nummernschild: Problem „abgestellt“?

Martin Hoffer, Matthias Wolf

Rechtsprechung

Blitzschlag beschädigt elektronische Bauteile eines Kfz

Wolfgang Reisinger

Judikaturübersicht Verwaltung

Verwendung eines abgelaufenen Behindertenausweises, uU gerichtlich strafbar

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Herausforderung E-Bike?

Eva Aigner-Breuss, Ernestine Mayer, Jürgen Breuss, Klaus Robatsch

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Der Beitrag schnell gelesen

Egal unter welchem Namen – Green Deal: klimaneutraler Kontinent, Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, Fit for 55: Die EU macht derzeit einen tiefgreifenden und ehrgeizigen Wandel durch, damit auch der gesamte Verkehrsbereich in wenigen Jahrzehnten klimaneutral und nachhaltig sein kann. Im Fokus stehen außerdem Arbeitnehmerschutz (Lenk-

und Ruhezeiten) sowie Verkehrssicherheit und Digitalisierung. Die aktuellen Vorhaben und Ergebnisse veranschaulichen dies deutlich.¹

Europarecht; Verkehrsrecht

ZVR 2023/146



Mag. CHRISTIAN SCHIMANOFSKY folgte Dr. Othmar Thann als Geschäftsführer des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV).

Inhaltsübersicht:

A. Neue Vorschläge der Kommission

1. „Greening Freight Package“
2. VO-Vorschlag zur Anpassung der VO (EG) 561/2006 hinsichtlich Lenk- und Ruhezeiten im Personengelegenenverkehr
3. RL-Vorschlag zur CO-Emissionsklasse von schweren Nutzfahrzeugen mit Anhängern
4. VO-Vorschlag über die Genehmigung und Marktüberwachung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die auf öffentlichen Straßen verkehren
5. Fünf Legislativvorschläge zur Förderung einer sauberen und sicheren Schifffahrt

B. Fortschritte

1. RL-Vorschlag über intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr
2. Vorschlag zur Überarbeitung der 3. Führerschein-RL 2006/126/EG

C. Verschärfung der EU-Vorgaben für die CO-Emissionen von Neuwagen kundgemacht

D. Sonstiges

E. EuGH zu Lenk- und Ruhezeiten

1. Übertragung der Verantwortlichkeit mit EU-Recht vereinbar?
2. Längere Ruhezeiten für Arbeitnehmer

A. Neue Vorschläge der Kommission

1. „Greening Freight Package“

Die Initiative zur **Ökologisierung des Güterverkehrs** für größeren wirtschaftlichen Nutzen bei geringeren Umweltauswirkungen – als Teil der Mobilitätsstrategie² – beinhaltet folgende drei Legislativvorschläge:

- ▶ Überarbeitung der **RL für Gewichte und Abmessungen für schwere Nutzfahrzeuge** (96/53/EG):³ Die Pläne sehen insb. eine Anhebung der zulässigen Höchstgewichte (auf 44t) für emissionsfrei betriebene Nutzfahrzeuge sowie Erleichterungen für Lang-Lkw (Gigaliner) im grenzüberschreitenden Verkehr vor;
- ▶ VO-Vorschlag für eine effizientere **Nutzung der Kapazitäten im Schienenverkehr** im einheitlichen eur Eisenbahnraum;⁴
- ▶ VO-Vorschlag für die **Berechnung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdienstleistungen**.⁵

2. VO-Vorschlag zur Anpassung der VO (EG) 561/2006 hinsichtlich Lenk- und Ruhezeiten im Personengelegenenverkehr⁶

Um den – im Vergleich zum Güter- und Personenlinienverkehr – speziellen Anforderungen aufgrund Saisonabhängigkeit und tou-

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

² COM(2020) 789 final, s. Thann, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2021/62.

³ COM(2023) 445 final.

⁴ COM(2023) 443 final.

⁵ COM(2023) 441 final.

⁶ COM(2023) 256 final.

ristischer Fahrten besser Rechnung zu tragen, sollen künftig **Pausen und Ruhezeiten** für Omnibuslenker im **Personenverkehrsverkehr flexibler aufgeteilt** werden können; eine Änderung der Mindestdauer der Pausen, Ruhezeiten oder Höchstlenkzeiten ist hingegen nicht geplant. Darüber hinaus strebt man eine **Harmonisierung für den inländischen und grenzüberschreitenden Personenverkehrsverkehr** an. Der Vorschlag sieht ua folgende neue Regeln vor:

- ▶ Pausen: Lenker können ihre Pause von mind 45 Minuten bei einer Fahrzeit von 4,5 Stunden in zwei Zeitabschnitte von jeweils mind 30 und 15 Minuten oder in drei Abschnitte von jeweils mind 15 Minuten aufteilen.
- ▶ Tägliche Ruhezeiten: Lenker dürfen den Beginn ihrer täglichen Ruhezeit um eine Stunde verschieben, wenn die Gesamtlenkzeit an diesem Tag sieben Stunden nicht überschreitet, oder um zwei Stunden, wenn die Gesamtlenkzeit fünf Stunden nicht überschreitet. Diese Ausnahme ist nur einmal während einer Fahrt von mind acht Tagen möglich.

3. RL-Vorschlag zur CO₂-Emissionsklasse von schweren Nutzfahrzeugen mit Anhängern⁷

Ziel dieses Vorschlags ist es, den Übergang zu einer saubereren Flotte von Schwerlastfahrzeugen zu unterstützen und gleichzeitig zur Energieeinsparung beizutragen. Bereits 2022 wurden die neuen Regelungen zur Wegekosten-RL 2022/362/EU⁸ verabschiedet, die eine Staffelung der Gebühren für schwere Nutzfahrzeuge auf der Grundlage ihrer CO₂-Emissionen vorsieht. Nunmehr sollen auch die **Auswirkungen von Anhängern bei den Straßenbenutzungsgebühren** berücksichtigt werden: Effizientere Anhänger können sowohl den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen senken als auch die Reichweite der Fahrzeuge erhöhen. Damit sollen Betriebskosten gesenkt und die Marktdurchdringung solcher Anhänger in der EU erhöht werden.

4. VO-Vorschlag über die Genehmigung und Marktüberwachung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die auf öffentlichen Straßen verkehren⁹

Der Vorschlag sieht ua einen **harmonisierten Rechtsrahmen** für eine damit in allen EU-Mitgliedstaaten anerkannte **technische Straßenzulassung** sowie eine wirksame Marktüberwachung **von mobilen Maschinen und Geräten**, wie zB Kränen, Erntemaschinen, Gabelstaplern oder Schneeräumgeräten, vor. Parallel dazu plant die Kommission **delegierte Rechtsakte zu den technischen Anforderungen**.

5. Fünf Legislativvorschläge zur Förderung einer sauberen und sicheren Schifffahrt¹⁰

Drei Vorschläge zielen auf die **Modernisierung und Verbesserung der Sicherheitsvorschriften für den Seeverkehr** ab – mit besonderem Augenmerk auf Hafenstaatkontrollen und Untersuchung von Seeunfällen. Ein weiterer Vorschlag betrifft die Ausweitung des Verbots der Einleitung von Schadstoffen wie Öl und giftigen Flüssigkeiten auf andere Schadstoffe in Form von Abwässern, Müll und Rückständen von Abgasreinigungssystemen; gleichzeitig wird der Rechtsrahmen für Sanktionen für **Verschmutzungsdelikte** gestärkt. Darüber hinaus soll die **Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)** ein erweitertes Mandat für die Überwachung des Seeverkehrs, die Krisenvorsorge und den Bereich Cybersicherheit erhalten.

B. Fortschritte

1. RL-Vorschlag über intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr¹¹

Die Einigung zwischen Parlament und Rat orientiert sich weiterhin an der Rahmenstruktur des Kommissionsvorschlags zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Mobilitätsdatenraums; daneben sind verschiedene technischen Interventionsmöglichkeiten im Wege von Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten vorgesehen. In den Anhängen finden sich neben den erforderlichen Datenarten (zB Geschwindigkeitsbeschränkungen, Straßensperren) auch **kritische Dienste**, wie zB für die Straßenverkehrssicherheit relevante Verkehrsinformationsdienste, die in der gesamten Union bereitgestellt werden sollen. Der vereinbarte Text präzisiert Bestimmungen ua zum Vorgehen in Notsituationen, zum Schutz personenbezogener Daten und zur Ausarbeitung von technischen Spezifikationen auf EU-Ebene.

2. Vorschlag zur Überarbeitung der 3. Führerschein-RL 2006/126/EG¹²

Bei einer Orientierungsaussprache im Rahmen des Verkehrsrats am 1. 6. 2023 in Luxemburg erörterten die Minister insb die für die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins vorgesehene Anforderung, bzgl der Fahrtauglichkeit eine Selbsteinschätzung abzugeben.

C. Verschärfung der EU-Vorgaben für die CO₂-Emissionen von Neuwagen kundgemacht

Die VO (EU) 2023/851¹³ als Teil des „Fit for 55“-Pakets normiert, dass ab 2035 keine Neuwagen mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden. Als Zwischenziele bis 2030 sollen die **Emissionen** der Fahrzeugflotten um 55% für Pkw und 50% für leichte Nutzfahrzeuge im Vergleich zum Jahr 2021 **senken**. Ein **regulatorischer Anreizmechanismus** gewährt Herstellern von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen von 2025 bis Ende 2029 weniger strenge CO₂-Ziele, wenn sie bestimmte Referenzwerte für den Verkauf dieser Fahrzeuge – festgelegt auf 25% für Pkw und 17% für leichte Nutzfahrzeuge – erfüllen. Bis Herbst 2023 soll noch ein delegierter Rechtsakt zu Fahrzeugen, die ausschließlich mit **E-Fuels** (CO₂-neutralen Kraftstoffen) betrieben werden, vorgelegt werden.

D. Sonstiges

Auch folgende Publikationen der EU-Institutionen sind es wert, erwähnt zu werden:

- ▶ **Weiterentwicklung einer nachhaltigen und intelligenten städtischen Mobilität:** Aktuelle Entschließungen des Parlaments und Erklärungen der Kommission verdeutlichen ein

⁷ COM(2023) 189 final.

⁸ Thann, ZVR 2022/124.

⁹ COM(2023) 178 final.

¹⁰ COM(2023) 269–273 final.

¹¹ Änderung der RL 2010/40/EU, COM(2021) 813, zuletzt Thann, ZVR 2022/44.

¹² COM(2023) 127 final, vorgestellt in Thann, ZVR 2023/63.

¹³ VO zur Änderung der VO (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Pkw und neue leichte Nutzfahrzeuge, ABl L 2023/110, 5. Dazu zuletzt Thann, ZVR 2022/124.

verstärktes Bestreben, Änderungen in den Bereichen **urbane Mobilität** und **Radverkehr** weiter voranzutreiben.¹⁴

- ▶ **Straßenverkehrssicherheit:** Um den Fortschritt im Bereich Straßenverkehrssicherheit besser messen und damit zukünftige legislative Maßnahmen im Verkehr genauer planen und evaluieren zu können, hat die Kommission bereits 2019 ein **System mit acht Schlüsselindikatoren**, die die Verkehrssicherheit beeinflussen, veröffentlicht;¹⁵ diese umfassen: Geschwindigkeitsübertretungen, Benutzung von Sicherheitsgurten, das Tragen von Helmen, Fahren unter Alkoholeinfluss, Ablenkung durch Mobiltelefone, die Straßen- und Infrastruktursicherheit sowie die Qualität der Unfallversorgung. Im Rahmen eines EU-Projekts wurden diese Indikatoren nun erstmals in 18 EU-Mitgliedstaaten in harmonisierter und international vergleichbarer Form erhoben.¹⁶
- ▶ **Verringerung der Verkehrsemissionen:** Von der Kommission empfohlene harmonisierte **Leitlinien zur Verbesserung der periodischen technischen Überwachung von Kfz** zielen vor allem auf Luftqualität und fairen Wettbewerb ab: **Prüfverfahren** werden an neuere Fahrzeuge mit Partikelfiltern angepasst, um Defekte und Manipulationen aufdecken zu können. Hierfür werden ua Anforderungen an die Messgeräte und -verfahren zur Messung der Partikelzahl festgelegt.¹⁷

E. EuGH zu Lenk- und Ruhezeiten

1. Übertragung der Verantwortlichkeit mit EU-Recht vereinbar?¹⁸

Ein österreichisches Kraftverkehrsunternehmen hatte eine für die Einhaltung der Arbeitszeit „verantwortliche Beauftragte“ bestellt. Diese Person hatte keine leitende Funktion im Unternehmen und war auch nicht zur Vertretung nach außen berechtigt. Ihre Beschwerde richtete sich gegen Geldstrafen, die von der Verwaltungsbehörde gegen sie wegen Verstößen gegen die Vorschriften über tägliche Fahrzeiten und die Benutzung des Fahrten-schreibers verhängt worden waren.

Der Gerichtshof gelangte zu dem Ergebnis, dass sich ein Kraftverkehrsunternehmen seiner Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer nicht dadurch entledigen kann, dass es diese Verantwortlichkeit auf Dritte überträgt. Eine **Regelung**, die eine solche Übertragung zulässt, ist folglich **unionsrechtswidrig**: Die Begehung solcher Verstöße

führe nämlich sonst unabhängig von ihrer Zahl und Schwere niemals zur Aberkennung der Zuverlässigkeit und folglich auch nicht zum Entzug oder zur Aussetzung der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers.

2. Längere Ruhezeiten für Arbeitnehmer

Ein ungarischer Lokführer hat für alle Arbeitnehmer, auch für Berufskraftfahrer, ein wegweisendes Urteil¹⁹ zum **Verhältnis von täglicher und wöchentlicher Ruhezeit** (Arbeitszeit-RL 2003/88/EG) erwirkt:

- ▶ Die tägliche Ruhezeit ist nicht Teil der wöchentlichen Ruhezeit, sondern kommt zu dieser hinzu.
- ▶ Selbst wenn eine nationale Regelung eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 35 zusammenhängenden Stunden vorsieht, ist dem Arbeitnehmer zusätzlich zu dieser Zeit die tägliche Ruhezeit zu gewähren.
- ▶ Ein Arbeitnehmer, dem eine wöchentliche Ruhezeit gewährt wird, hat auch Anspruch auf eine tägliche Ruhezeit, die dieser wöchentlichen Ruhezeit vorausgeht.

Plus

ÜBER DEN AUTOR

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

¹⁴ Vgl zuletzt „Der neue Rahmen für urbane Mobilität“ (Entschließung des Parlaments v 9. 5. 2023, 2022/2023 [INI] iVm COM[2023] 0811 final); „Entwicklung einer Strategie der EU für den Radverkehr“ (Entschließung des Parlaments v 16. 2. 2023, 2022/2909 [RSP]).

¹⁵ EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“, SWD (2019) 283 final, vgl auch <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d7ee4b58-4bc5-11ea-8aa5-01aa75ed71a1> (abgefragt am 11. 7. 2023).

¹⁶ Projekt Baseline, s https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/key-performance-indicators-kpis_en (abgefragt am 11. 7. 2023).

¹⁷ COM(2023) 1796 final.

¹⁸ EuGH 11. 5. 2023, C-155/22, Vorabentscheidungsersuchen der BH Lilienfeld (Österreich).

¹⁹ EuGH 2. 3. 2023, C-477/21, MÁV-START.