

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Beiträge

Cybersicherheit im Verkehrsrecht

Eleonóra Wagenknecht

Digitale Kundmachung im Straßenverkehrsrecht

Konrad Lachmayer, Magdalena Leithner, Theresa Tisch, Nik Widmann

Rollstuhl bleibt Rollstuhl

Gerhard Pürstl

Rechtsprechung

CMR: Beschlagnahme eines Transportfahrzeugs in der Ukraine nach Kriegsbeginn

Philipp Hafner

Sorgfaltsmaßstab eines Gebrauchtwagenhändlers unter „bedenklichen Umständen“

Thomas Aigner

Judikaturübersicht Verwaltung

„Golfcart“ kann ein Fahrzeug sein

stufen sind, wohl an ihre Grenzen, wie der Fall der als Fahrzeuge einzustufenden Mobilitätshilfen zeigt.

Plus

ÜBER DEN AUTOR

Landespolizeipräsident Dr. Gerhard Pürstl ist **Autor** der Manz'schen Großen Gesetzausgabe StVO und war über 15 Jahre lang Mitautor der Großen Gesetzausgaben FSG und KFG. Er verfasste auch in seiner Funktion als Mitglied der Schriftleitung der ZVR **zahlreiche Fach-**

artikel zu verkehrs- und verwaltungsrechtlichen Themen ua auch zum **Themenkreis „Fahrzeuge versus Kleinfahrzeuge“**, so *Pürstl*, Mini- und Kleinroller sind niemals Fahrzeuge, ZVR 2020/21; E-Scooter ist ein Fahrzeug – ein neuer Ansatz des VwGH, Höchstgericht überzeugt nicht, ZVR 2023/33 oder *Pürstl/Nedbal-Bures*, Kleinfahrzeuge und die StVO, ZVR 2010/217. Daneben doziert er an der **Sigmund Freud PrivatUniversität Wien (SFU)** Sicherheitsrecht und Besonderes Verwaltungsrecht.
E-Mail-Adresse: gerhard.puerstl@gmail.com

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Der Beitrag schnell gelesen

Die Europäische Union treibt 2025 mit weiteren Vorhaben zur Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Sicherheit den Umbruch im Verkehrssektor voran. Das Spektrum reicht von neuen Vorgaben zur technischen Fahrzeugüberwachung und alternativen Antriebstechnologien bis hin zur Reform der FluggastrechteVO und der FührerscheinRL. Ergänzend präzisieren ak-

tuelle Urteile des EuGH zentrale Vorgaben im Straßen-, Luft- und Schienenverkehr.¹

Europarecht; Verkehrsrecht

ZVR 2025/153



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

Inhaltsübersicht:

- A. Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit von Kfz
- B. Überarbeitung der FluggastrechteVO
- C. Fortgang 2025 zur Reform der FührerscheinRL
- D. Bedeutende Kundmachungen
 1. VO (EU) 2025/1214 zur Änderung der VO (EU) 2019/631 – temporäre Flexibilität bei CO₂-Flottengrenzwerten 2025–2027
 2. Delegierte VO (EU) 2025/656 – Standards für alternative Antriebstechnologien
 3. DurchführungsVO (EU) 2025/675 – Interoperabilität von Lokomotiven und Personenwagen
- E. Aktuelle EuGH-Entscheidungen
 1. Vergaberecht im ÖPNV: Interne Betreiber dürfen ohne zusätzliche Einschränkungsprüfung am Wettbewerb teilnehmen
 2. Fluggastrechte: Nachweis einer bestätigten Buchung durch Bordkarte bei Pauschalreise, selbst wenn von Drittem geschenkt, ausreichend
 3. Kostenorientierung und Transparenz bei Trassenentgelten im Schienenverkehr: EuGH konkretisiert Anforderungen an nationale Genehmigungsverfahren

A. Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit von Kfz

Im April 2025 hat die Europäische Kommission ein umfassendes Gesetzgebungspaket zur **Verbesserung der Fahrzeugüberwachung** mit Revision dreier zentraler RL² vorgestellt.³ Es verfolgt das Ziel, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen, die Luftverschmutzung zu verringern, die Digitalisierung voranzu-

treiben und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu stärken.

Ein zentrales Element soll die **Erweiterung der periodischen technischen Überprüfungen (PTI)** sein, die künftig an Elektrofahrzeuge angepasst werden und zusätzlich **elektronische Sicherheitssysteme** wie Fahrerassistenzfunktionen sowie **die Integrität der Software sicherheits- und emissionsrelevanter Systeme** einbeziehen sollen. Für **Fahrzeuge mit einem Alter von über zehn Jahren** soll eine **jährliche Begutachtung verpflichtend** werden.

Die PTI soll künftig auch elektronische Sicherheitssysteme und die Integrität der Software emissions- und sicherheitsrelevanter Systeme berücksichtigen.

Zudem soll die **gegenseitige Anerkennung technischer Prüfungen** bei vorübergehendem Aufenthalt in anderen Mitgliedstaaten für einen Zeitraum von sechs Monaten eingeführt werden.

Neu eingeführt werden sollen auch **verschärfte Emissionsprüfungen**, insb zur Erkennung manipulierter Fahrzeuge sowie zur Messung ultrafeiner Partikel und Stickoxide (NO_x). Zur **Bekämpfung von Tachomanipulationen** sollen **Kilometerstände**

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

² RL 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, 2014/46/EU über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen.

³ COM/2025/179 final, COM/2025/180 final, siehe auch https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_25_1084 (abgerufen am 30. 6. 2025).

systematisch in nationalen Datenbanken erfasst und zwischen den Mitgliedstaaten ausgetauscht werden.

Die **Digitalisierung** soll eine zentrale Rolle spielen: Fahrzeugdokumente wie Zulassungs- und Prüfbescheinigungen sollen künftig **digital gespeichert und EU-weit abrufbar** sein. Aufbauend auf **einheitlichen Datenbanken** soll eine gemeinsame digitale Plattform etabliert werden, die Prüforganisationen gezielten Zugriff auf relevante technische Fahrzeugdaten ermöglichen soll.

Eine gemeinsame digitale Plattform soll Prüforganisationen gezielten Zugriff auf fahrzeugtechnische Kerndaten ermöglichen.

B. Überarbeitung der FluggastrechteVO

Die Überarbeitung der FluggastrechteVO (EG) 261/2004, deren ursprünglicher Reformvorschlag von der Kommission bereits 2013⁴ vorgelegt wurde, nimmt nach Jahren des Stillstands wieder Fahrt auf. Der **Rat** hat im Juni 2025 eine Position beschlossen,⁵ die insb höhere Schwellen für **Entschädigungsansprüche** vorsieht und damit eine Abschwächung der Passagierrechte bedeutet. Konkret sollen Entschädigungen bei Verspätungen künftig erst ab vier Stunden bei Flügen bis 3.500 km und ab sechs Stunden bei längeren Strecken gewährt werden. Das Europäische **Parlament** lehnt diesen Ansatz ab und fordert eine **Stärkung der Rechte**, unter anderem durch klare Informationspflichten, einheitliche Regeln für Handgepäck und eine engere Definition außergewöhnlicher Umstände. Ein endgültiger Kompromiss soll Ende September 2025 ausgehandelt werden.

C. Fortgang 2025 zur Reform der FührerscheinRL⁶

Im März 2025 erzielten Rat und Parlament eine politische Einigung zur 4. FührerscheinRL. Bereits **bis Ende 2030 soll ein einheitlicher digitaler Führerschein für alle EU-Bürger** verfügbar sein. Für die Ausstellung und Verlängerung eines Führerscheins der Klasse B sollen die Mitgliedstaaten künftig zwischen einer ärztlichen Untersuchung oder einem nationalen Bewertungssystem wählen, welches entweder eine Selbsteinschätzung oder ein System zur Reaktion auf Gesundheitsveränderungen, jeweils mit verpflichtender **Sehschärfeprüfung** („eyesight checks“) umfassen soll.

Die förmliche Annahme ist für Oktober 2025 vorgesehen; Einzelheiten zur finalen Fassung folgen in der nächsten Ausgabe.

D. Bedeutende Kundmachungen

1. VO (EU) 2025/1214 zur Änderung der VO (EU) 2019/631 – temporäre Flexibilität bei CO₂-Flottengrenzwerten 2025–2027

Damit wird den Automobilherstellern ermöglicht, die **Einhaltung ihrer CO₂-Flottengrenzwerte für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge** in den Jahren 2025 bis 2027 auf Grundlage des durchschnittlichen Emissionswerts **über diesen Dreijahreszeitraum statt jährlich zu bewerten**. Ziel ist es, angesichts der derzeit schleppenden Marktentwicklung für **Elektrofahrzeuge** und struktureller Ladeinfrastrukturdefizite den Herstellern einen befristeten rechnerischen Ausgleich bei der Einhaltung der Emissionsziele zu ermöglichen, ohne die langfristigen Klimaziele aufzugeben.

2. Delegierte VO (EU) 2025/656 – Standards für alternative Antriebstechnologien

Diese VO legt Normen für das **kabellose Aufladen, elektrische Straßensysteme, die Vehicle-to-Grid-Kommunikation** und die **Wasserstoffversorgung für Straßenfahrzeuge** fest. Ziel ist es, die Interoperabilität von Lade- und Betankungsinfrastrukturen zu verbessern und damit die Nutzung alternativer Antriebstechnologien im europäischen Straßenverkehr zu fördern.

3. DurchführungsVO (EU) 2025/675 – Interoperabilität von Lokomotiven und Personenwagen

Diese VO ändert die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der EU. Ziel ist es, das Genehmigungsverfahren unionsweit zu vereinfachen und dadurch die technische Interoperabilität im grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu stärken.

E. Aktuelle EuGH-Entscheidungen

1. Vergaberecht im ÖPNV: Interne Betreiber dürfen ohne zusätzliche Einschränkungprüfung am Wettbewerb teilnehmen⁷

Der EuGH hat klargestellt, dass öffentliche Auftraggeber bei Ausschreibungen im öffentlichen Personenverkehr nicht verpflichtet sind zu prüfen, ob ein **interner Betreiber**, dem zuvor durch eine zuständige örtliche Behörde ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag direkt vergeben wurde, die Voraussetzungen für eine **Direktvergabe** nach Art 5 Abs 2 VO (EG) 1370/2007 erfüllt. Nimmt ein solcher kommunaler Betreiber freiwillig an einem offenen Vergabeverfahren teil, gelten für ihn sodann ausschließlich die **allgemeinen vergaberechtlichen Vorschriften**. Damit stärkt der EuGH das Gleichbehandlungsgebot und verhindert eine ungerechtfertigte Benachteiligung öffentlich kontrollierter Unternehmen im Wettbewerb.

2. Fluggastrechte: Nachweis einer bestätigten Buchung durch Bordkarte bei Pauschalreise, selbst wenn von Drittem geschenkt, ausreichend⁸

Anlass war eine über 22-stündige Verspätung eines Charterflugs von Teneriffa nach Warschau, den zwei Reisende im Rahmen einer Pauschalreise antraten – organisiert und vollständig bezahlt von einer dritten Gesellschaft, mit der die Reisenden selbst keinen Vertrag geschlossen hatten. Nach Ansicht des EuGH reiche eine **Bordkarte als „anderer Beleg“** iSv Art 2 lit g VO (EG) 261/2004 grundsätzlich aus, um das Vorliegen einer bestätigten Buchung nachzuweisen. Dass der Flugpreis nicht von den Passagieren selbst entrichtet wurde, stehe einem Ausgleichsanspruch nicht entgegen, solange der Tarif marktüblich war und nicht vom ausführenden Luftfahrtunternehmen unentgeltlich oder zu einem der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Sondertarif gewährt wurde (vgl Art 3 Abs 3). Die Beweislast für eine solche Ausnah-

⁴ COM(2013) 130 final. Dazu bereits *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2014/68 sowie 2014/150.

⁵ <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2025/06/05/council-sets-position-on-clearer-and-improved-rules-for-air-passengers/> (abgerufen am 30. 6. 2025).

⁶ COM(2023) 127; s bereits *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2023/63 und *Schimanofsky*, ZVR 2023/146, ZVR 2024/66 sowie ZVR 2025/76.

⁷ EuGH 13. 2. 2025, C-684/23, Vorabentscheidungsersuchen (Lettland).

⁸ EuGH 6. 3. 2025, C-20/24, *Cymdek*, Vorabentscheidungsersuchen (Polen).

me trägt das Luftfahrtunternehmen – im vorliegenden Fall konnte es diesen Beweis nicht erbringen.

3. Kostenorientierung und Transparenz bei Trassenentgelten im Schienenverkehr: EuGH konkretisiert Anforderungen an nationale Genehmigungsverfahren⁹

Gegenstand des Verfahrens war eine **Entgeltgenehmigung** der österr Schienen-Control Kommission, gegen die sich ÖBB und Westbahn gerichtlich wehrten. Laut EuGH schreibe das Unionsrecht zwar kein vorheriges Genehmigungsverfahren für Trassenentgelte vor, jedoch sei die Einführung eines solchen Verfahrens durch Mitgliedstaaten erlaubt, sofern es die rechtzeitige Veröffentlichung der Entgeltinformationen und das Beschwerderecht der Zugangsberechtigten nicht beeinträchtigt. Darüber hinaus hat der EuGH klargestellt, dass **Trassenentgelte** im Eisenbahnsektor **keine Gewinnerzielung** bezwecken dürfen; dabei geht es um die sog **Vollkostenaufschläge**, die von Infrastrukturbetreibern zusätzlich zu den fahrleistungsabhängigen Kosten verlangt werden. Der EuGH betont damit den Grundsatz der Kostenorientierung bei der Entgeltfestlegung für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur nach Art 31 Abs 3 RL 2012/34/EU. Infrastrukturbetreiber dürfen nur die tatsächlich erbrachten Leistungen und verursachten Kosten in Rechnung stellen – nicht jedoch pauschale Aufschläge mit Gewinncharakter. Weitere wichtige

Punkte der Entscheidung waren, dass Infrastrukturbetreiber die **Entgeltbestandteile differenziert ausweisen** müssen, um effektiven Rechtsschutz für Zugangsberechtigte zu gewährleisten, und nicht lediglich ein Pauschalentgelt je Zugkilometer angeben dürfen. Zudem sei die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers dann beeinträchtigt, wenn ein Mitgliedstaat ein Gesamterlösziel vorgibt, wobei staatliche Zuschüsse bei der Entgeltkalkulation als Abzugsposten zu berücksichtigen sind.

Plus

ÜBER DEN AUTOR

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

HINWEIS

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

⁹ EuGH 22. 5. 2025, C-538/23, *ÖBB-Infrastruktur AG und WESTbahn Management GmbH/Schienen-Control Kommission*, Vorabentscheidungsersuchen des Bundesverwaltungsgerichts (Österreich).

Gesetzgebung & Verwaltung

Bearbeitet von Gerhard Pürstl

Straßenpolizeirecht

ZVR 2025/154

V des BMIMI, mit der für die A 10 Tauern Autobahn an bestimmten Freitagen, Samstagen und am Mittwochnachmittag im Sommer 2025 ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird (Fahrverbotskalender A 10 2025)

BGBl II 2025/71

Mit zahlreichen Ausnahmen wurde das Fahren mit Lkw oder Sattelkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5t und von Lkw mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte beider Fahrzeuge mehr als 7,5t beträgt, auf der A 10 Tauern Autobahn auf gewissen Abschnitten zu bestimmten Tagen und Zeiten in den Monaten April, Mai und Juni 2025 verboten.

Inkrafttreten: 17. 4. 2025

V des BMIMI, mit der für bestimmte Straßen ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird (Fahrverbotskalender 2025)

BGBl II 2025/72

Mit zahlreichen Ausnahmen wurde das Fahren mit Lkw oder Sattelkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5t und von Lkw mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte beider Fahrzeuge mehr als 7,5t beträgt, auf mehreren Autobahn- und Straßenabschnitten zu bestimmten Tagen und Zeiten in den Monaten von April bis Oktober 2025 verboten.

Inkrafttreten: 17. 4. 2025

V des BMIMI über eine abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung 2025 im Bereich Knoten Prater der A 4 Ost Autobahn Phase 1 (Section Control-Messstreckenverordnung A 4 Knoten Prater 2025 Phase 1)

BGBl II 2025/78

Auf beiden Richtungsfahrbahnen der A 4 wurden beim Knoten Prater bestimmte Messstrecken festgesetzt.

Inkrafttreten: 26. 4. 2025

V des BMIMI über eine abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung 2025 auf einem Abschnitt der A 23 Autobahn Südosttangente Wien (Section Control-Messstreckenverordnung Prater Hochstraße 2025)

BGBl II 2025/95

Auf beiden Richtungsfahrbahnen der A 23 wurden im Bereich Prater Hochstraße bestimmte Messstrecken festgesetzt.

Gleichzeitig wurden die Section Control-Messstreckenverordnung Hochstraße St. Marx, BGBl II 2020/338, und die Section Control-Messstreckenverordnung Knoten Kaisermühlen, BGBl II 320/360, aufgehoben.

Inkrafttreten: 28. 5. 2025

V des BMIMI über eine abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung im Bereich eines Abschnitts der S 6 Semmering Schnellstraße (Section Control-Messstreckenverordnung S 6 Tunnelkette Semmering 2025)

BGBl II 2025/96

Auf beiden Richtungsfahrbahnen der S 6 wurden im Bereich der Tunnelkette Semmering bestimmte Messstrecken festgesetzt.

Inkrafttreten: 28. 5. 2025