165 – 200

www.manz.at

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

Bericht 168 **Diskussionsentwurf der beim BMJ eingerichteten Arbeitsgruppe für ein neues österreichisches Schadenersatzrecht**

Beiträge 175 **Neues im Luftfahrtrecht 2008**
Joachim J. Janezic

180 **Neues aus Brüssel**
Othmar Thann

Rechtsprechung 181 Umfang des Versicherungsschutzes in der Kfz-Haftpflichtversicherung; Schutz der Insassen

185 Zum Regress gegen Werkstätte in der Kaskoversicherung bei Probefahrtschaden

188 Führerscheinklausel, Auslandsunfall

Judikaturübersicht Verwaltung 192 VwGH

KfV 195 **Evaluation der zweiten Ausbildungsphase**
Michael Gatscha und Christian Brandstätter

April 2008

04

MANZ

Redaktion
Karl-Heinz Danzl
Christian Huber
Georg Kathrein
Gerhard Pürstl

ISSN 0044-3662

165 – 200

www.manz.at

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

Bericht 168 **Diskussionsentwurf der beim BMJ eingerichteten Arbeitsgruppe für ein neues österreichisches Schadenersatzrecht**

Beiträge 175 **Neues im Luftfahrtrecht 2008**
Joachim J. Janezic

180 **Neues aus Brüssel**
Othmar Thann

Rechtsprechung 181 Umfang des Versicherungsschutzes in der Kfz-Haftpflichtversicherung; Schutz der Insassen

185 Zum Regress gegen Werkstätte in der Kaskoversicherung bei Probefahrtschaden

188 Führerscheinklausel, Auslandsunfall

Judikaturübersicht Verwaltung 192 VwGH

KfV 195 **Evaluation der zweiten Ausbildungsphase**
Michael Gatscha und Christian Brandstätter

April 2008

04

MANZ

Redaktion
Karl-Heinz Danzl
Christian Huber
Georg Kathrein
Gerhard Pürstl

ISSN 0044-3662

[EUROPARECHT]

Neues aus Brüssel

ZVR 2008/73

Art 71, 80, 251 EGV

Flughafenentgelte; Eisenbahnagentur; Kabotage

Beim letzten Verkehrsministerrat im Jahr 2007 konnten zum Teil noch wichtige Weichen in der Verkehrspolitik gestellt werden. Angenommen wurden außerdem Schlussfolgerungen zu dem von der Kommission vorgelegten verkehrsträgerübergreifenden Aktionsplan zur Güterverkehrslogistik, der die Ausarbeitung eines einheitlichen Beförderungsdokuments sowie die Einrichtung einer einzigen Anlaufstelle zur Übermittlung von Verwaltungsinformationen unterstützt.

Von Othmar Thann[1)]

A. Sicherheit, Transparenz und Nichtdiskriminierung im europäischen Luftverkehrsmarkt

Der Verkehrsministerrat konnte sich über den von der Kommission vorgelegten Vorschlag für eine **RL über Flughafenentgelte**[2)] einigen; das Parlament hat diesen nunmehr mit großer Mehrheit angenommen. Ein einheitliches Gebührenberechnungsverfahren mit Information und Konsultation der Fluggesellschaften durch die Flughäfen soll in Zukunft einen eventuellen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung einzelner Flughäfen unterbinden. Eine Differenzierung der Entgelte aus Umwelt- und anderen Belangen von öffentlichem Interesse ist möglich, um umweltschonende Flugzeuge gegenüber umweltbelastenden zu fördern. Zudem soll das Dienstleistungsniveau als Gegenleistung für gezahlte Entgelte in Form von Vereinbarungen zwischen dem jeweiligen Flughafen und seinen Nutzern festgelegt werden. Dass die RL in vollem Umfang Anwendung findet und die Flughäfen ihre Einrichtungen und Dienste auf leistungsfähiger und wirtschaftlicher Grundlage bereitstellen, soll eine unabhängige nationale Regulierungsbehörde sicherstellen. Der Anwendungsbereich der RL wurde auf Flughäfen mit jährlich mehr als 5 Mio Fluggastbewegungen eingeschränkt (urspr nur mehr als 1 Mio) und umfasst jedenfalls auch den jeweils größten Flughafen jedes Mitgliedstaats.[3)]

Kurz vor Ablauf des Vermittlungsverfahrens konnten sich Rat und Parlament im Entwurf einer neuen **VO für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt**[4)] über die Frage der Kostentragung von Sicherheitsmaßnahmen auf einen Kompromiss einigen: Danach steht es nun je-

1) Vielen Dank an Dr. Claudia Riccabona-Zecha für die Unterstützung bei Erarbeitung dieses Beitrags.
2) KOM(2006) 820 endg.
3) In Ö gelten die neuen Regeln nur für den Flughafen Wien-Schwechat, nicht für Salzburg.
4) KOM(2005) 429. Siehe auch *Thann,* Neues aus Brüssel, ZVR 2007, 294.

dem Mitgliedsstaat frei, selbst zu entscheiden, in welchem Ausmaß die Kosten von staatlicher Seite bzw von Flughafenbehörden, Fluggesellschaften oder anderen Benutzern getragen werden. Darüber hinaus sollen Sicherheitsvorkehrungen für Passagier- und Gepäck-, Flugzeug-, Gebäude- und Personalkontrollen sowie Sicherheitsmaßnahmen während des Flugs harmonisiert werden.

Der Rat hat ein Mandat an die Kommission erteilt, Verhandlungen über eine **Vereinbarung über Luftsicherheitsaudits und -inspektionen** und damit zusammenhängende Angelegenheiten zwischen der EU und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation **(ICAO)** aufzunehmen. Damit sollen die begrenzten Mittel besser eingesetzt und Überschneidungen vermieden werden, da bisher Überwachungen mit der gleichen Zielsetzung parallel durchgeführt wurden.

B. Verbesserung des technischen Teils des Rechtsrahmens für den Schienenverkehr

Die einzelstaatlichen Zulassungsverfahren für Triebfahrzeuge werden heute als eines der größten Hindernisse bei der Gründung neuer Eisenbahnunternehmen für den Güterverkehr und als Bremse für die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems angesehen. Es war daher eine Gemeinschaftsinitiative erforderlich, um die nationalen Verfahren zu harmonisieren und zu vereinfachen und dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung („Cross Acceptance") größere Geltung zu verschaffen. Diese Erweiterung setzt die Änderung der **RL über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems,**[5] der **VO über die Europäische Eisenbahnagentur**[6] sowie der **RL über die Eisenbahnsicherheit**[7] voraus.[8] Erstens verständigte sich der Rat nun darauf, dass alle Vorschriften über Zulassungen in einem einzigen Rechtsakt zusammengefasst werden; der Rat wird den Text der RL über die Eisenbahninteroperabilität Anfang 2008 annehmen. Zweitens legt der vom Rat vereinbarte Text die Aufgaben und Zuständigkeiten der am Eisenbahnverkehr beteiligten Akteure genau fest. von Instandhaltungsbescheinigungen vor, die in der gesamten Gemeinschaft gültig sind und gewährleisten, dass die in der Bescheinigung genannte Stelle die Instandhaltungsanforderungen für alle Fahrzeuge, für die sie zuständig ist, erfüllt. In Anpassung an diese Änderungen haben die Ratsgremien auch über den Vorschlag für eine VO zur Änderung der VO zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur eine politische Einigung über neue Aufgaben und Befugnisse (zB Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge) erzielt.

C. Fortschritte bzgl eines freien Markt- und Berufszugangs im Straßentransport

Für die im Mai 2007 übermittelten Vorschläge, mit denen die Bestimmungen für Straßenverkehrsunternehmer und für den Zugang zum Straßenverkehrsmarkt insgesamt modernisiert, ersetzt und zusammengelegt werden sollen,[9] konnte der Rat keine allgemeine Ausrichtung finden. Streitpunkt war va eine europäische Regelung der **Kabotage,** dh der Durchführung von Transportgeschäften innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem der Frächter nicht ansässig ist. Im Jänner 2008 hat sich nun der Verkehrsauschuss des Parlaments dafür ausgesprochen, dass die Beschränkungen der Kabotage im Güterkraftverkehr schrittweise fallen und 2014 gänzlich aufgehoben werden sollen. Außerdem wurden die Voraussetzungen für den Verkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten präzisiert, von denen keiner der Niederlassungsstaat des Transportunternehmers ist („Dreiländerverkehr"). Die betroffenen Mitgliedstaaten erhalten die Möglichkeit, bei regelmäßigem und systematischem Dreiländerverkehr zu fordern, dass die gleichen Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen gelten wie für einheimische Verkehrsunternehmer. Die slowenische Ratspräsidentschaft will sich hier für eine rasche Einigung im Verkehrsministerrat einsetzen.

5) RL 96/48/EG, 2001/16/EG, 2004/50/EG.
6) VO (EG) 881/2004.
7) RL 2004/49/EG.
8) KOM(2006) 783–785.
9) Siehe *Thann,* Neues aus Brüssel, ZVR 2007, 294.