

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT

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

September 2009

09

277 – 312

Beiträge

Direktklage des Geschädigten in Versicherungssachen des LGVÜ

Karl Mumelter ➔ 285

Rückzahlungspflicht bei rechtswidrigen Verkehrsstrafen?

Martin Hoffer ➔ 292

Neues aus Brüssel Othmar Thann ➔ 293

Gesetzgebung und Verwaltung

Aktuelles Bundesrecht Gerhard Pürstl ➔ 297

Rechtsprechung

Regressanspruch des SozVersTr – DG-Zuschuss zur Fortführung des Arbeitsvertrags mit verletztem DN ➔ 300

Keine Direktklage gegen ausländischen Haftpflichtversicherer am
Wohnsitzgericht des Geschädigten im Geltungsbereich des LGVÜ ➔ 298

Judikaturübersicht Verwaltung

Werbung, Voraussetzungen ➔ 308

Bestellung verantwortlicher Beauftragter, auch bei ausländischen
Firmen möglich ➔ 309

Neues aus Brüssel

Im letzten Halbjahr wurde in Brüssel mit den Vorarbeiten zum Verkehrsweißbuch für die nächste Dekade begonnen. Neben einer Konsultation zur Fahrausbildung gab es weitere wichtige Fortschritte im Straßen-, Luft- und Schienenverkehr.

Von Othmar Thann¹⁾

Inhaltsübersicht:

- A. Verkehrspolitik zukunftsfähig gestalten: Startschuss zur Ausarbeitung des nächsten Weißbuches
- B. Konsultation der EU-Kommission zu Fahrausbildung und Verkehrserziehung
- C. Neuregelung des Straßengüter- und Personenverkehrs
- D. Richtlinienvorschlag über Luftsicherheitsentgelte und Richtlinie über Flughafenentgelte
- E. Wettbewerbsfähigerer Schienengüterverkehr

A. Verkehrspolitik zukunftsfähig gestalten: Startschuss zur Ausarbeitung des nächsten Weißbuches

In Brüssel haben die Vorarbeiten für ein neues Weißbuch für die europäische Verkehrspolitik begonnen.

Am 17. 6. 2009 hat die Kommission die **Mitteilung zur nachhaltigen Zukunft für den Verkehr**²⁾ angenommen. Diese Mitteilung ist das Ergebnis von Studien sowie den Diskussionen, die Akteure aus dem Verkehrssektor, politische Entscheidungsträger, Wissenschaftler und Vertreter von Mitgliedstaaten, europäischen Institutionen und NGO im März 2009 in Brüssel geführt haben. Im Rahmen dieses Prozesses wurden die sechs wichtigsten Herausforderungen und Trends, welche die Verkehrspolitik in den nächsten Jahrzehnten bestimmen werden, herausgearbeitet: (1) Bevölkerungsalterung, (2) Zuwanderung und interne Mobilität, (3) Umweltschutz, (4) Verfügbarkeit von Energieressourcen, (5) Verstädterung und (6) Globalisierung. Vor diesem Hintergrund soll bis 2010 ein neues Weißbuch für den Verkehr vorgelegt werden, mit dem die

1) Herzlichen Dank an Mag. *Eva-Maria Erenli* und Mag. *Birgit Salamon* für die Unterstützung bei der Erarbeitung dieses Beitrags.
2) KOM (2009) 279/4 endg.

ZVR 2009/142

Art 71, 80, 251
EGV

Weißbuch;
Fahrausbildung;
Straßengüter- und
Personenverkehr;
Luftsicherheits-
entgelt;
Schienen-
güterverkehr

Verkehrspolitik zukunftsorientiert ausgerichtet und ein nachhaltiges Verkehrssystem geschaffen werden soll. Interessierte Kreise sind aufgerufen, bis zum 30. 9. 2009 zu dieser Mitteilung Stellung zu nehmen.

B. Konsultation der EU-Kommission zu Fahrausbildung und Verkehrserziehung

Die EU-Kommission führte bis 31. 7. 2009 eine Konsultation zu den Themen Fahrausbildung und Verkehrserziehung durch. Ziel war es, einen Rahmen zu schaffen, innerhalb dessen zukünftige Richtlinien und Empfehlungen festgelegt werden können. Im Zentrum standen dabei Fahranfänger, die insbesondere aufgrund mangelnder Fahrerfahrung und falscher Einschätzung von Risiken erfahrungsgemäß ein besonders hohes Unfallrisiko aufweisen. Zu den Aspekten, die von der Kommission zur Diskussion gestellt wurden, zählten etwa die Erforderlichkeit der Harmonisierung der Fahrausbildung in der EU, Verkehrserziehung in den Schulen, erforderliches Mindestalter für Alleinfahren und begleitetes Fahren. Die Kommission unterbreitete gleichzeitig bereits Empfehlungen, die ua die Erhöhung der Anforderungen an Fahrlehrer, zusätzliche Fahrerfahrung durch begleitetes Fahren oder den Einsatz von Fahrtrainern und die stärkere Betonung von Risiken und Verantwortung beim Lenken in der Fahrausbildung umfassten.

C. Neuregelung des Straßengüter- und Personenverkehrs

Bei der Neuregelung des Straßengüter- und Personenverkehrs³⁾ konnten sich Parlament und Rat nach mehrmonatigen Verhandlungen unter tschechischer Präsidentschaft in 2. Lesung auf einen Kompromiss einigen. Die Kommission hat diesen Änderungen zugestimmt.⁴⁾

Die Einigung erfolgte insb hinsichtlich:

- der Bestimmung des Begriffs Kabotage;
- der Einrichtung elektronischer Register, in denen zugelassene Kraftverkehrsunternehmen geführt werden;
- der Einführung einer neuen Zwölf-Tage-Regelung bezüglich der Möglichkeit, die wöchentliche Ruhezeit zu verschieben.

D. Richtlinienvorschlag über Luftsicherheitsentgelte und Richtlinie über Flughafenentgelte

Nachdem am 15. 3. 2009 die **RL über Flughafenentgelte**⁵⁾ in Kraft getreten ist (Umsetzungsfrist: 15. 3. 2011), hat die Kommission nunmehr einen Vorschlag für eine **RL über Luftsicherheitsentgelte**⁶⁾ unterbreitet. Gemäß dieser RL soll das Verfahren für die Berech-

nung von Sicherheitsentgelten – dh für Abgaben, die dem Ausgleich der Kosten von Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen dienen – nach den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung, der Transparenz und des Kostenbezugs vereinheitlicht werden. Auf diese Weise soll ein fairer und unverfälschter Wettbewerb zwischen den Flughäfen und zwischen den Luftfahrtunternehmen gesichert werden.⁷⁾ Bezüglich der Durchführung dieser Regelung sowie der Höhe des Sicherheitsentgelts soll mindestens einmal jährlich eine Konsultation zwischen dem Flughafenleitungsorgan und den Luftfahrtunternehmen erfolgen. Wie auch bei der RL über Flughafenentgelte soll eine unabhängige Aufsichtsbehörde eingerichtet werden, welche die Einhaltung der in der RL genannten Maßnahmen gewährleisten soll.

E. Wettbewerbsfähigerer Schienengüterverkehr

Im europäischen Bahnnetz gibt es derzeit mehr als 20 verschiedene Signalsysteme, was den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr erschwert. Das Europäische Eisenbahnverkehrsmanagementsystem (ERMTS) soll diese verschiedenen Signalsysteme auf den sechs großen europäischen Schienengüterverkehrskorridoren bis 2020 ersetzen. Im Juni 2009 unterzeichneten die Verkehrsminister aus Schweden, Dänemark, Deutschland, Österreich und Italien im Beisein von *Antonio Tajani*, Vizepräsident der Europäischen Kommission und verantwortlich für Verkehr, eine Absichtserklärung über langfristige Entwicklungsziele für den Schienengüterverkehrskorridor „Stockholm-Kopenhagen-Hamburg-München-Innsbruck-Verona-Neapel“. Mit der Ausrüstung der Korridore mit ERMTS sowie dem Ausbau der Infrastruktur (zB Brenner Basistunnel) soll der Schienengüterverkehr eine Alternative für Warentransporte bieten, was auch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs sichern soll. In diesem Zusammenhang konnte der Rat auch eine politische Einigung über den Vorschlag für eine **VO zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr**⁸⁾ erzielen. Es sollen grenzüberschreitende Korridore eingerichtet bzw geändert werden, auf denen den Unternehmen eine effiziente und qualitativ hochwertige Güterverkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird, damit diese wiederum effiziente und qualitativ hochwertige Leistungen erbringen können.

3) KOM (2007) 263–265 endg; s auch *Thann*, Neues aus Brüssel, ZVR 2007, 294; ZVR 2008, 181 und ZVR 2008, 381.

4) KOM (2009) 305–307 endg.

5) RL 2009/12/EG, ABI L 2009/70, 11; s auch *Thann*, Neues aus Brüssel, ZVR 2008, 180.

6) KOM (2009) 217 endg.

7) Vgl dazu auch Bericht der Kommission zur Finanzierung der Luftsicherheit, KOM (2009) 30 endg.

8) KOM (2008) 852 endg.