

Zeitschrift für

VERKEHRS- RECHT

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

September 2012

09

273 – 308

Beiträge

Wer haftet für Flugverspätungen: Luftverkehrsunternehmen und/ oder Flugplatzhalter? *Georg Rihs* ↻ 276

Befristung der Lenkberechtigung in der neueren
VwGH-Rechtsprechung *Martin Hiesel* ↻ 283

EuGH C-484/09: KH-RL und Gefährdungshaftung
Johannes Stowasser ↻ 288

Gesetzgebung und Verwaltung

Bundesrecht *Gerhard Pürstl* ↻ 296

Rechtsprechung

Internationale Zuständigkeit für Klagen des SozVTr *Peter G. Mayr* ↻ 298

Beweislastverteilung bei Vorrangverletzung *Georg Kathrein* ↻ 301

Klageausdehnung des Schmerzensgeldbegehrens nach Verjährungsablauf
und Tod des Verletzten bereits vor Klageerhebung
Christian Huber ↻ 303

Judikaturübersicht Verwaltung

Aberkennung der aufschiebenden Wirkung: Akzessorietät
zum Hauptsachenbescheid ↻ 306

Übertretungen im Straßenverkehr: Verfahrensvereinfachung
durch Abtretung an Wohnsitzbehörde ↻ 307

ZVR 2012/144

Flughafen;
Eisenbahn;
Fahrtenschreiber;
Führerschein-
tourismus;
Pkw-Maut;
Zulassung

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Die Räder der EU-Verkehrsreformen drehten sich bis zur Sommerpause 2012 noch munter weiter – zu endgültigen Abschlüssen ist es jedoch nicht mehr gekommen. Fest steht, dass an den Grundfreiheiten nicht gerüttelt wird; zudem werden die Angleichung der Rechtsvorschriften, ein gesteigerter und fairer Wettbewerb in einem funktionierenden Markt sowie die Nichtdiskriminierung von den Organen großgeschrieben. Häufig muss die Kommission zudem die Umsetzung von EU-Verkehrsvorschriften einmahnen¹⁾ – vielleicht auch ein Grund dafür, dass insgesamt vermehrt ein Übergang von der Handlungsform einer RL zu der einer VO zu erkennen ist.

Von Othmar Thann^{*)}

Inhaltsübersicht:

- A. Überarbeitung von EU-Vorschriften für Flughäfen im Gange
- B. Recast des ersten Eisenbahnpakets quasi abgeschlossen
- C. Baustellen bei Vorschriften für den Straßenverkehr
- D. Keine Änderung bei der gegenseitigen Anerkennung europäischer Führerscheine unter Geltung der 3. Führerscheinrichtlinie

A. Überarbeitung von EU-Vorschriften für Flughäfen im Gange

→ „Bodenabfertigungsdienste“ – wie zB Lotsendienste, Fluggast-, Gepäck- oder Frachtabfertigung,

Betankung oder Reinigung von Flugzeugen – werden für Luftverkehrsunternehmen auf einem Flughafen erbracht. Die Kommission kritisierte, dass der Markt für solche Dienste noch nicht hinreichend geöffnet sei und die Qualität weiter verbessert werden müsse, insb um auch künftig Anforderungen an „Zuverlässigkeit, Resistenz, Flugsicherheit und Gefahrenabwehr sowie Umwelt-

1) ZB Klage gegen Finnland wegen Nichtumsetzung der RL 2008/96/EG (Straßenverkehrsinfrastruktur-RL) sowie gegen Zypern wegen Nichtumsetzung der RL 2006/126/EG (Führerschein-RL); Aufforderung zur Stellungnahme von Belgien, Österreich und Portugal zur Umsetzung der RL 2010/61/EU (Beförderung gefährlicher Güter) sowie von Deutschland, Frankreich, Polen und Portugal zur Umsetzung der RL 2011/18/EU (Eisenbahninteroperabilität).

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

schutz“ erfüllen zu können. Deshalb liegt seit Dezember 2011 ein **VO-Vorschlag über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen**²⁾ vor, zu dem beim Verkehrsministerrat im März 2012 eine allgemeine Ausrichtung erzielt werden konnte – mit Enthaltung dreier Mitgliedstaaten, darunter Österreich. Zukünftig sollen auf großen Flughäfen statt zwei mindestens drei Bodenabfertigungsdienstleister zugelassen sein müssen, was den Luftfahrtunternehmen eine bessere Auswahl an qualifizierten Dienstleistern ermöglicht. Alle Luftverkehrsunternehmen sollen darüber hinaus das Recht auf Selbstabfertigung erhalten, und die Kontrolle des Flughafenbetreibers bei der Koordination soll ausgebaut werden.

- Ebenfalls einer Erörterung im Rat unterzogen wurde der **VO-Vorschlag betreffend Lärmschutz auf EU-Flughäfen**.³⁾ Zur Lärminderung in der Umgebung von Flughäfen hat die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) den sog ausgewogenen Ansatz entwickelt, wonach die jeweils kosteneffizienteste Maßnahmenkombination ausgewählt werden soll. Mit der geplanten VO soll eine stärkere Kohärenz sowohl innerhalb der EU als auch mit den ICAO-Vorgaben zur Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen (zB Nachtflugverbote, Außerdienststellung lauter Flugzeuge) hergestellt werden.

B. Recast des ersten Eisenbahnpakets quasi abgeschlossen

Das Parlament hat schließlich am 3. 7. 2012 in zweiter Lesung die vom Rat ausgehandelte Einigung zur Neufassung des ersten Eisenbahnpakets mit Änderungen gebilligt;⁴⁾ jetzt fehlt lediglich die formelle Zustimmung des Verkehrsministerrats. Kernelemente sind die Stärkung der nationalen Regulierungsbehörden, die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Investitionen in die Eisenbahninfrastrukturen und für die Einhebung von Entgelten für deren Nutzung sowie die Gewährleistung eines fairen Zugangs zum Netz.

C. Baustellen bei Vorschriften für den Straßenverkehr

- Das Parlament hat sich in der ersten Lesung für den **VO-Vorschlag zur Neufassung der Fahrten-schreibervorschriften**⁵⁾ ausgesprochen, allerdings mit bestimmten Ausnahmen für Handwerksbetriebe sowie für den Baustellenverkehr. Eine vom Verkehrsausschuss geforderte Folgenabschätzungsstudie der geplanten Zusammenführung der Fahrer-karte mit dem Führerschein soll technische Lösungen aufzeigen, Kompatibilitätsprobleme lösen und prüfen, wie ein ausreichender Datenschutz gewährleistet werden kann.
- Im Gegensatz zur Lkw-Maut gibt es für Pkw bisher keine dementsprechenden europäischen Vorgaben; jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit ist jedenfalls verboten. Für

Mitgliedstaaten, die ein Pkw-Mautsystem einführen wollen, hat die Kommission daher zur Orientierung **Leitlinien für Straßenbenutzungsgebühren** veröffentlicht.⁶⁾ Danach ist entfernungsabhängigen Mautsystemen aufgrund der Fairness und Effizienz der Vorzug zu geben. Zeitabhängige Vignettensysteme müssen bestimmten Voraussetzungen genügen.

- Mit dem **VO-Vorschlag über den Geräuschpegel von Kfz**⁷⁾ will die Kommission niedrigere Geräuschgrenzwerte für Kfz und ein neues Prüfverfahren zur Messung des Geräuschpegels einführen. Für den (freiwilligen) Einbau von akustischen Warnsystemen für Elektro- und Hybridfahrzeuge werden genaue Anforderungen festgelegt. Eine Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses liegt bereits vor.
- Zur Stärkung des Binnenmarkts soll mit dem in KOM (2012) 164 endg skizzierten **VO-Vorschlag**⁸⁾ der Rechtsrahmen für die **erneute Zulassung von Kfz**, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, harmonisiert und vereinfacht werden; eine EU-weite Regelung fehlte bis dato.

D. Keine Änderung bei der gegenseitigen Anerkennung europäischer Führerscheine unter Geltung der 3. Führerscheinrichtlinie

Entgegen mancher Hoffnung bietet die 3. FS-RL (2006/126/EG) kein wirksameres Instrument gegen den Führerscheintourismus;⁹⁾ der EuGH hält weiterhin am Grundsatz der Freizügigkeit der EU-Bürger fest. In seiner mit Spannung erwarteten Entscheidung vom 26. 4. 2012¹⁰⁾ hat der EuGH nämlich klargestellt, dass seine zur 2. FS-RL (91/439/EWG) entwickelten restriktiven Grundsätze¹¹⁾ auf die 3. FS-RL übertragbar sind: Die Anerkennung einer EU-/EWR-Lenkberechtigung kann nur dann **abgelehnt**

2) Vorschlag für eine VO über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der RL 96/67/EG, KOM (2011) 824 endg.

3) Vorschlag für eine VO über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der RL 2002/30/EG, KOM (2011) 828 endg.

4) KOM (2010) 475 endg. Zur Vorgeschichte dieses RL-Vorschlags s Thann, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2012/55.

5) KOM (2011) 451. Dazu Thann, ZVR 2012/55.

6) KOM (2012) 199 endg.

7) KOM (2011) 856 endg. Damit soll die bisherige RL 70/157/EWG ersetzt werden.

8) Vorschlag für eine VO zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarkts.

9) Zur Vorgeschichte siehe zB Weber, Kein Ende des Führerscheintourismus, VR 2008, 260; Riccabona/Vergeiner, Praxisrelevante Fragen rund um die Entziehung der Lenkberechtigung, ZVR 2010/52, 116 (120 mwN); Larcher, Der zulässige Erwerb einer Lenkberechtigung im Ausland nach einem rechtskräftigen Entzug derselben in Österreich, ZVR 2010/53.

10) EuGH 26. 4. 2012, C-419/10, Wolfgang Hofmann/Freistaat Bayern.

11) Vgl dazu die umfangreiche EuGH-Judikatur der letzten Jahre: zB EuGH 29. 4. 2004, C-476/01, Kapper; EuGH 6. 4. 2006, C-227/05, Halbritter; EuGH 28. 9. 2006, C-304/05, Kremer; EuGH 26. 6. 2008, C-329/06 und C-343/06, Wiedemann ua; EuGH 3. 7. 2008, C-225/07, Möglinger.

werden, wenn sie **während einer laufenden Sperrfrist oder unter Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip** – ersichtlich aus dem Führerschein selbst oder aus vom ausstellenden Mitgliedstaat stammenden, unbestreitbaren Informationen – erteilt worden ist. Nur der Ausstellungsstaat hat das Vorliegen der Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung (und dazu gehört auch die Überprüfung des Wohnsitzes!) festzustellen. Andere Mitgliedstaaten sind hingegen nicht befugt, die Erteilungsentscheidung des Ausstellungsstaats nach ihren nationalen Maßstäben nachzuprüfen.

Zusammenfassend wird Art 11 Abs 4 Satz 2 der 3. FS-RL¹²⁾ dahingehend ausgelegt, dass eine Lenkberechtigung dann wieder erteilt werden kann, wenn die Wirkung der „Einschränkung, Aussetzung oder

Entziehung des Führerscheins“ (dh einer Lenkberechtigung) insofern entfallen ist, als die Sperrfrist abgelaufen ist.¹³⁾

12) Die RL 91/439 wird zwar erst mit Wirkung vom 19. 1. 2013 aufgehoben, doch sind Art 2 Abs 1 und Art 11 Abs 4 (ua) RL 2006/126 gem deren Art 18 bereits ab dem 19. 1. 2009 anwendbar.

13) Eine dahingehende Klarstellung für den mit 19. 1. 2013 in Kraft tretenden § 30 Abs 2 FSG BGBl I 1997/120 idF BGBl I 2011/61 (14. FSGNov) wird wohl zur Rechtssicherheit von Vorteil sein. Für Deutschland hält *Dauer* in einer Anm zum Urteil in NJW 2012, 1935 (1941) fest, dass die Umsetzung misslungen und nunmehr wegen Unvereinbarkeit mit Unionsrecht auch nicht mehr anwendbar sei. Argumente gegen die weitere Heranziehung der bestehenden EuGH-Grundsätze – wie zB der unterschiedliche Wortlaut der beiden RL („kann ... ablehnen“ im Gegensatz zu „lehnt ... ab“), Bekämpfung des Führerscheintourismus – sind zB bei *Geiger*, Die Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie in Deutschland, ZVR 2010/222 nachzulesen.