

Zeitschrift für

VERKEHRS- RECHT



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

September 2013

09

273 – 308

Beiträge

Das neue Kraftfahrzeugsektor- Schutzgesetz

Thomas Schoditsch ➔ 276

Nochmals: Die Solidarhaftung nach dem BStMG und
das Sachlichkeitsgebot Ewald Wiederin ➔ 279

Neues aus Brüssel und Luxemburg Othmar Thann ➔ 283

Gesetzgebung und Verwaltung

Bundesrecht Gerhard Pürstl ➔ 285

Rechtsprechung

Kein Wechsel in Haltereigenschaft bei Übergabe
eines Kfz an Werkstätte Georg Kathrein ➔ 287

Ausdehnung eines Schmerzensgeldbegehrens nach Vorliegen
eines SV-GA Christian Huber ➔ 292

Judikaturübersicht Verwaltung

Verwaltungsübertretung nach § 83 SPG:
Unanwendbarkeit des § 26 Abs 2 FSG ➔ 304

Begehungsdelikt im Verwaltungsstrafverfahren: keine Strafbarkeit
bei bloßem Unterlassen der Erfolgsabwendung ➔ 305

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Beim Verkehrsministerrat im Juni 2013 konnte für die Vorschläge bzgl einer VO über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt,¹⁾ einer RL über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems aus dem 4. Eisenbahnpaket²⁾ sowie zweier Akte aus dem sog EU-Straßenverkehrssicherheitspaket³⁾ eine Einigung in Form einer allgemeinen Ausrichtung erreicht werden.⁴⁾ Der Rat hat zudem – unterstützt vom Parlament – das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention ratifiziert, wodurch dieses nun offiziell eine bedeutende Stellung in der europäischen Verkehrspolitik einnimmt.

Von Othmar Thann⁵⁾

Inhaltsübersicht:

- A. Single European Sky: Beschleunigung der Reform der Flugverkehrskontrolldienste
- B. Ein „Blauer Gürtel“ für einen einheitlichen Binnenmarkt für Seeverkehr
- C. Transeuropäische Netze (TEN): Einigung zur Connecting Europe Facility
- D. Straßenverkehrssicherheit
- E. Abschluss mehrerer Vertragsverletzungsverfahren wegen (mangelhafter) Umsetzung des 1. Eisenbahnpakets

A. Single European Sky: Beschleunigung der Reform der Flugverkehrskontrolldienste

Mit einem von der Kommission vorgelegten Maßnahmenpaket zur Effizienzsteigerung⁶⁾ sollen die vier VO (EG) 549, 550, 551, 552/2004⁷⁾ zur **Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (SES)** auf den neuesten Stand gebracht und die Vorschriften für die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) angepasst werden. Als Kernpunkte der als „SES2+“ bezeichneten Vorschläge sind größere Sicherheit, eine Stärkung der Unabhängigkeit der Aufsichtsbehörden und ein besseres Flugverkehrsmanagement zu nennen; darüber hinaus sollen Partnerschaften zwischen Diensteanbietern im Rahmen der funktionalen Luftraumblöcke und der Luftfahrtbranche gefördert werden.

B. Ein „Blauer Gürtel“ für einen einheitlichen Binnenmarkt für Seeverkehr

Hand in Hand mit dem vorgeschlagenen Rechtsrahmen zur Überprüfung der Hafentpolitik⁸⁾ – mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Seehäfen zu

fördern und ihr Wachstumspotenzial freizusetzen – hat die Kommission Pläne zur **Vereinfachung der Zollförmlichkeiten im Schiffverkehr** – einerseits für den Intra-EU-Seeverkehr und andererseits für Schiffe, die Drittlandshäfen anlaufen – durch Änderung des bestehenden Zollkodex vorgestellt;⁹⁾ dies kann zu einer Verbesserung der gesamten Logistikketten beitragen.

C. Transeuropäische Netze (TEN): Einigung zur Connecting Europe Facility

Rat und Parlament haben sich auf den Kommissionsvorschlag für ein neues EU-Kernnetz¹⁰⁾ sowie auf die Einrichtung der „Connecting Europe Facility“ – das künftige **Finanzierungsinstrument** für transeuropäische Netze in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation – und damit auf einen Haushaltsrahmen für die Jahre 2014–2020 in Höhe von knapp 30 Mrd Euro verständigt. Jener VO-Entwurf¹¹⁾ legt Be-

1) KOM(2012) 776 endg.

2) KOM(2013) 30 endg, jedoch mit Änderungen; die Erteilung von Genehmigungen für Eisenbahnfahrzeuge soll weiterhin durch nationale Sicherheitsbehörden möglich sein.

3) RL-Vorschlag über Zulassungsdokumente für Fzg, KOM(2012) 381 endg und VO-Vorschlag über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, KOM(2012) 382 endg.

4) Im Detail s Thann, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2013/57.

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

6) Mitteilung der Kommission „Beschleunigte Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums“, KOM(2013) 408 endg.

7) Zuletzt geändert durch VO (EG) 1070/2009.

8) VO-Vorschlag zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen, KOM(2013) 296 endg.

9) Mitteilung der Kommission „Blauer Gürtel – ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum für die Schifffahrt“, KOM(2013) 510 endg.

10) KOM(2011) 650 endg. Dazu Thann, ZVR 2012/55.

11) KOM(2011) 665 endg.

ZVR 2013/141

EuGH 28. 2. 2013, C-555/10

Alpenkonvention (Verkehrsprotokoll);

Eisenbahn (Interoperabilität, Umsetzung);

Flugverkehr (Kontrolldienste);

Schifffahrt (Zoll);

Straßenverkehrssicherheitspaket

dingungen, Methoden und Verfahren für die finanzielle Unterstützung der Union von Infrastrukturprojekten fest und soll die bestehende Rechtsgrundlage für die Finanzierung ersetzen. Zudem werden sog Kernnetz-Korridore definiert, die prioritäre Projekte auflisten. Ziel ist, leistungsstarke und umweltverträgliche Netzwerkverbindungen in ganz Europa zu schaffen.

D. Straßenverkehrssicherheit

- Die Kommission legt zwei Vorschläge für Rechtsakte zur Schaffung eines automatischen Notrufs bei Verkehrsunfällen in Fahrzeugen ab 2015 vor.¹²⁾
- Ein weiterer VO-Vorschlag der Kommission¹³⁾ soll es Herstellern ermöglichen, aerodynamischere Lkw (ua mit abgerundeten Fahrer cabins) zu entwickeln, mit denen insb der Kraftstoffverbrauch um 7 – 10% reduziert und die Sicherheit besonders gefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer erhöht werden kann. Für Diskussionen sorgt, dass die Kommission den grenzüberschreitenden Einsatz längerer Lkw (sog GigaLiner) legalisieren will. Danach kann der Einsatz von GigaLinern von zwei angrenzenden MS genehmigt werden, solange er auf den Verkehr zwischen diesen beiden MS, die diesen bereits gestatten, beschränkt bleibt und er den internationalen Wettbewerb nicht wesentlich beeinträchtigt. Allerdings werden die MS auch weiterhin nicht verpflichtet, den Einsatz von GigaLinern zuzulassen, wenn sie es nicht für sinnvoll halten. In puncto Höchstgewicht für zweiachsige Busse ist eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 19 t vorgesehen.
- Anfang Juli hat das Plenum des Parlaments seinen Standpunkt zu den Rechtsvorschlägen der Kommission zum Verkehrssicherheitspaket¹⁴⁾ festgelegt. Neben dem VO-Vorschlag zur technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen und der RL-Änderung über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge wurde auch über den VO-Vorschlag zur technischen Überwachung von Kfz¹⁵⁾ abgestimmt. Dabei wurden die von der Kommission vorgeschlagenen jährlichen Prüfintervalle abgelehnt; die aktuellen Vorschriften sollen bestehen bleiben, nach denen die technische Fahrzeugkontrolle für Pkw zuerst nach vier Jahren, danach alle zwei Jahre (und nicht nach dem Schema 4 – 2 – 1) durchgeführt werden muss. Beschlossen wurden hingegen obligatorische Prüfungen für schwere Motorräder ab 2016 und für leichte Motorräder ab 2018. Motorräder, die älter als sechs Jahre sind, sollen in Zukunft jährlich zur Kontrolle. Auch Anhänger ab 2 t sowie Wohnanhänger ab 750 kg sollen künftig einer europaweiten Prüfpflicht unterliegen. Ferner wollen die Abgeordneten die Zulassungsdokumente für Fahrzeuge in nationalen elektronischen Datenbanken verwahrt wissen.

→ Am Rand des Verkehrsministerrates wurde eine Absichtserklärung zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme und Dienste (ITS) auf Autobahnen zwischen Österreich, Deutschland und den Niederlanden unterzeichnet, um den Verkehr auf Europas Straßen sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu machen. Auf einem Korridor, der von Rotterdam über Frankfurt nach Wien führt, sollen ab 2015 die ersten intelligenten Verkehrsdienste in Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Ministerien, Autobahnbetreibern und der Fahrzeugindustrie umgesetzt werden.

E. Abschluss mehrerer Vertragsverletzungsverfahren wegen (mangelhafter) Umsetzung des 1. Eisenbahnpakets¹⁶⁾

Der EuGH hat nunmehr im Verlauf des letzten Halbjahres entschieden, dass **Österreich, Deutschland und Luxemburg**¹⁷⁾ – im Gegensatz zur Tschechischen Republik, Slowenien, Frankreich, Griechenland, Polen, Portugal, Spanien und Ungarn – nicht gegen ihre unionsrechtlichen Verpflichtungen im Bereich des Eisenbahnverkehrs verstoßen haben. Gegenüber Österreich und Deutschland hatte die Kommission geltend gemacht, die RL gestatteten es den MS nicht, den unabhängigen (Infrastruktur-)Betreiber in eine Holding, der auch Eisenbahnunternehmen angehörten, zu integrieren, es sei denn, sie sähen zusätzliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Unabhängigkeit der Geschäftsführung vor. Österreich und Deutschland hätten derartige Maßnahmen aber nicht erlassen. Der EuGH hat diese Rüge zurückgewiesen; tatsächlich verfügten ÖBB-Infrastruktur und Deutsche Bahn Netz über eine gesonderte Rechtspersönlichkeit sowie über eigene Organe und Mittel, die sich von denjenigen ihrer jeweiligen Holding unterschieden. In den angeführten RL würden die weiteren von der Kommission geforderten Maßnahmen nicht erwähnt, so dass ihr Erlass von den MS nicht verlangt werden könne.

12) VO-Vorschlag über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeuge und zur Änderung von RL 2007/46/EG, KOM(2013) 316 endg sowie ein Rechtsakt über die Einrichtung des EU-weiten eCalls zur Sicherstellung der öffentlichen Infrastruktur, KOM(2013) 315 endg.

13) RL-Vorschlag zur Änderung der RL 96/53/EG zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, KOM(2013) 195 endg.

14) Dazu *Thann*, ZVR 2013/57.

15) KOM(2012) 380 endg.

16) RL 91/440/EWG und 2001/14/EG.

17) EuGH 28. 2. 2013, C-555/10, *Kommission/Österreich* und C-556/10, *Kommission/Deutschland*; EuGH 11. 7. 2013, C-412/11, *Kommission/Luxemburg*.