

Zeitschrift für

VERKEHRS- RECHT



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

April 2015

04

109 – 144

Beiträge

**Dashboard-Cam – Zulässig zur
Beweissicherung bei Verkehrs-
unfällen?** *Rainer Knyrim und Gerald Trieb* ➔ 112

**Fahrerassistenzsysteme,
Unfalldatenspeicher & eCall**
Julia Konzett und Claudia Riccabona-Zecha ➔ 117

Rechtsprechung

**Kein Schmerzensgeld für den bloßen Trennungsschmerz
bei Unterbrechung des Kontakts zum Kind** *Georg Kathrein* ➔ 128

Beweislastregeln bei Kollision einer Pistenraupe mit Snowboarder
Christian Huber ➔ 133

Judikaturübersicht Verwaltung

**Wissen um Unfall in subjektiver Hinsicht,
gehörige Aufmerksamkeit ist gefordert** ➔ 135

**Abstellen des Kfz in der Nähe der Wohnung des Ausweisinhabers,
Vermutung des Beförderungszwecks** ➔ 138

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Moderne Fahrausbildung am Beispiel Motorrad-Spätstarter
Florian Schneider und Daniela Knowles ➔ 138

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Die Verkehrsminister der EU kamen zuletzt am 3. 12. 2014 zusammen. Zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (SES 2+) verständigte sich der Rat auf eine allgemeine Ausrichtung, die eine entschärfte Version des VO-Vorschlags der Kommission¹⁾ darstellt. Kein größerer Fortschritt gelang beim politischen Teil des 4. Eisenbahnpakets; die lettische Präsidentschaft hat angekündigt, dieses ins Zentrum der Agenda für das kommende Halbjahr zu rücken.

Von Othmar Thann²⁾

Inhaltsübersicht:

- A. EU-weite Verfolgung von Verkehrsdelikten: Informationsaustausch auf neuer Basis
- B. ECall: Unfallmeldetechnik in Autos nunmehr erst ab 2018 vorgesehen
- C. Klage gegen Österreich: Fehlende finanzielle Transparenz im Schienenverkehr
- D. Aktuelle EuGH-Entscheidungen

A. EU-weite Verfolgung von Verkehrsdelikten: Informationsaustausch auf neuer Basis

Selten schreiten Gesetzgebungsverfahren so schnell voran: Der RL-Vorschlag KOM(2014) 476 v 18. 7. 2014 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte muss nur noch formell vom Rat verabschiedet werden, was noch im ersten Quartal 2015 zu erwarten ist. Die ursprüngliche und nahezu inhaltsgleiche RL 2011/82/EU war durch den EuGH für nichtig erklärt worden,³⁾ da sie auf eine falsche Rechtsgrundlage gestützt worden war;⁴⁾ ihre Wirkung wurde jedoch bis zum Inkrafttreten einer neuen Richtlinie aufrechterhalten. Auf bestehende nationale Umsetzungsgesetze wird die künftige RL kaum Auswirkungen haben, da der EuGH die ursprüngliche RL inhaltlich ohnehin gebilligt hatte. Die geänderte Wahl der Rechtsgrundlage – Art 91 Abs 1 c AEUV (Verkehr) statt Art 87 Abs 2 AEUV (polizeiliche Zusammenarbeit) – zieht allerdings eine Änderung der Datenschutzbestimmungen nach sich, da damit die allgemeine Datenschutz-RL 95/46/EG anwendbar ist. Außerdem müssen nun auch Großbritannien, Irland und Dänemark die RL – allerdings erst bis zum 6. 5. 2017 (dh zwei Jahre später) – umsetzen.

B. ECall:⁵⁾ Unfallmeldetechnik in Autos nunmehr erst ab 2018 vorgesehen

Ab 31. 3. 2018⁶⁾ müssen alle neuen Modelle von Pkws und leichten Nutzfahrzeugen mit der Notruftechnik eCall ausgestattet sein. Das System wählt sich im Fall eines Unfalls automatisch oder manuell ausgelöst ins Mobilfunknetz ein und übermittelt dann Daten an die nächste Notrufstelle. Die eCall-Infrastruktur muss bereits sechs Monate davor errichtet sein. Im Trilogverfahren waren insbesondere Datenschutzaspekte diskutiert worden. Der sog Mindestdatensatz – Mindest-

informationen, die für die Bearbeitung von Notrufen notwendig sind (zB Fahrzeugposition) – muss daher so gespeichert werden, dass er vollständig gelöscht werden kann. Personenbezogene Daten dürfen nur bei einem durch einen Unfall automatisch ausgelösten eCall-Notruf verwendet werden. Die Fahrzeughersteller müssen beispielsweise gewährleisten, dass „das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System nicht verfolgbar ist und dass keine dauerhafte Verfolgung des Fahrzeugs erfolgt“.⁷⁾ Darüber hinaus sind die eCall-Nutzer im Rahmen der Betriebsanleitung umfassend über die Datenübermittlung und -verarbeitung zu informieren.

C. Klage gegen Österreich: Fehlende finanzielle Transparenz im Schienenverkehr⁸⁾

Nach Auffassung der Kommission verstößt Österreich gegen Bestimmungen der RL 2012/34/EU und der VO (EG) 1370/2007. Österreich hätte es versäumt sicherzustellen, dass öffentliche Gelder, die als Ausgleich für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Personenverkehrsdienste gezahlt werden, in den entsprechenden Konten ordnungsgemäß ausgewiesen werden. Deshalb ließe sich nicht ausschließen, dass solche Mittel auch zur Quersubventionierung anderer Verkehrsdienstleistungen verwendet werden. Dies könne den Wettbewerb verfälschen und den Bereichen, die öffentliche Subventionen erhalten, einen unfairen Wettbewerbsvorteil verschaffen.

D. Aktuelle EuGH-Entscheidungen

→ Ist eine Art von Fahrzeug – wie zB ein Traktor – nicht von der Haftpflicht in einem Mitgliedstaat der EU ausgenommen, so muss die Kfz-Haftpflichtversicherung alle durch die „Benutzung eines Fahrzeugs“ iS der EU-RL 72/166/EWG verursach-

1) KOM(2013) 410.

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

3) EuGH 6. 5. 2014, C-43/12.

4) Siehe Thann, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2014/150.

5) Dazu bereits Thann, ZVR 2013/141 mit dem Hinweis auf den VO-Vorschlag KOM(2013) 316.

6) Nach der politischen Einigung im Rat im Dezember müssen sich nun noch Parlament und Rat auf eine gemeinsame Position verständigen.

7) Art 6 Abs 1 KOM(2013) 316 idF v 10. 12. 2014 (Politische Einigung).

8) Pressemitteilung der Europäischen Kommission 26. 11. 2014, IP/14/2132.

ZVR 2015/57

EuGH 4. 9. 2014, C-162/13;
4. 9. 2014, C-452/13;
18. 9. 2014, C-487/12;
14. 11. 2014, C-394/14

4. Eisenbahnpaket;

eCall;

Fluggastrechte;

Flugpreis;

grenzüberschreitende Vollstreckung;

Kfz-Haftpflichtversicherung;

Luftverkehrsdienst;

SES

ten Unfälle umfassen, die dessen gewöhnlicher Funktion entspricht (unabhängig davon, ob zB als Arbeits- und Antriebsmaschine oder Transportmittel benutzt).⁹⁾ Ein Manöver, das ein Traktor im Hof eines Bauernhofs ausführt, um seinen Anhänger in eine Scheune zu fahren, könne daher unter den Begriff der gewöhnlichen Funktion dieses Fahrzeugs fallen.

- Als „Ankunftszeit“ eines Flugs als maßgeblicher Zeitpunkt für die Berechnung von Flugverspätungen ist der Zeitpunkt zu rechnen, an dem sich die Türen des Flugzeugs öffnen und den Fluggästen damit das Verlassen des Flugzeugs gestattet wird.¹⁰⁾ Der EuGH hatte zwischen verschiedenen möglichen Zeitpunkten zu entscheiden – dem des Aufsetzens auf der Landebahn, des Erreichens der endgültigen Parkposition, des Öffnens der Flugzeugtür oder einer freien Vereinbarkeit des entscheidenden Zeitpunkts durch die Parteien. Nach dem EuGH-Urteil aus dem Jahre 2009¹¹⁾ können Fluggäste – wie bei einer Annullierung – ab einer Verspätung von drei Stunden eine pauschale Ausgleichsleistung verlangen – je nach Entfernung von € 250,-, € 400,- oder € 600,-.¹²⁾ Im vorgelegten Fall war ein Germanwings-Flugzeug mit weniger als drei Stunden Verspätung gelandet, die Türen öffneten sich jedoch erst über drei Stunden nach dem geplanten Ankunftszeitpunkt.
- Für die Beförderung von aufgegebenem (**Flug-)Gepäck** dürfen Fluggesellschaften **Zusatzgebühren** verlangen.¹³⁾ Bei dem zu entrichtenden Entgelt für aufgegebene Gepäckstücke handelt es sich um fakultative Zusatzkosten, die gem Art 22 Abs 1, Art 23

Abs 1 VO (EG) 1008/2008 zur Durchführung von Luftverkehrsdiensten erhoben werden können. Für das Handgepäck gilt allerdings, dass für dessen Beförderung keine Zusatzgebühren erhoben werden dürfen. Dieses verursache keine weiteren Zusatzkosten für das Unternehmen, sofern sein Gewicht und seine Abmessungen vernünftigen Anforderungen entsprechen und die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen erfüllt würden.

- Die Kollision eines Flugzeugs mit einem Treppenfahrzeug ist nicht als „**außergewöhnlicher Umstand**“ zu qualifizieren, sodass die aufgetretene Verspätung des Flugs eine Ausgleichspflicht gegenüber den Fluggästen begründet.¹⁴⁾ Technische Probleme können nur dann als außergewöhnliche Umstände angesehen werden, wenn sie ein Vorkommnis betreffen, das nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens ist und aufgrund seiner Natur oder Ursache tatsächlich nicht zu beherrschen ist. Luftfahrtunternehmen seien jedoch regelmäßig mit Situationen konfrontiert, die sich aus dem Einsatz von Treppenfahrzeugen oder Gangways ergeben. Im konkreten Fall lag weder ein Sabotageakt noch eine terroristische Handlung vor, welche unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ fallen würden.

9) EuGH 4. 9. 2014, C-162/13, *Vnuk*.

10) EuGH 4. 9. 2014, C-452/13, *Germanwings*.

11) EuGH 19. 11. 2009, C-402 und 432/07, *Condor Flugdienst GmbH und Air France SA*.

12) VO (EG) 261/2004.

13) EuGH 18. 9. 2014, C-487/12, *Vueling Airlines SA*.

14) EuGH 14. 11. 2014, C-394/14, *Condor Flugdienst GmbH*.