

Zeitschrift für

# VERKEHRS-**ZVR** RECHT

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

September 2015

09

273 – 308

Beiträge

## „Strafen“ aus dem Ausland am Beispiel Kroatien *Verena Pronebner* ➔ 284

## Sind italienische Verkehrsstrafen in Österreich vollstreckbar?

*Barbara Hofko und Albin Larcher* ➔ 288

## Gesetze und ihre Geschichte

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG) *Michael Grubmann* ➔ 276

Rechtsprechung

Keine Haftung des Haftpflichtversicherers für die Folgen  
einer „Schwarzfahrt“ *Wolfgang Reisinger* ➔ 297

Rücktritt nach Lieferverzug bei Bestellung einer Fertigteilgarage  
*Christian Huber* ➔ 302

Judikaturübersicht Verwaltung

Zeichen „Halten und Parken verboten“ mit Hinweis auf  
Besitzstörungsklage; dennoch Straße mit öffentlichem Verkehr ➔ 304

Nicht jedes Fehlverhalten indiziert mangelnde Bereitschaft  
zur Verkehrsanpassung *Alfred Stöbich* ➔ 306

# Neues aus Brüssel und Luxemburg

Zieht man am Ende des ersten Halbjahres 2015 Bilanz, wird deutlich, dass das gemeinsame Handeln im Rahmen der EU nicht nur auf die Liberalisierung gerichtet ist, sondern dass man sich vermehrt auch der Sicherheit des Verkehrs, dem Umweltschutz und dem Schutz der Interessen der Verkehrsnutzer widmet.

Von Othmar Thann<sup>1)</sup>

## Inhaltsübersicht:

- A. Ergebnisse des Verkehrsministerrates am 11./12. 6. 2015
- B. Neue Richtlinien
- C. Kommission legt Zwischenbericht zum Verkehrssicherheitskonzept 2011–2020 vor
- D. EuGH präzisiert Auslegung der FührerscheinRL bei Verkehrsverstößen

## A. Ergebnisse des Verkehrsministerrates am 11./12. 6. 2015

→ Der Rat nahm eine Allgemeine Ausrichtung zum Vorschlag für eine **RL zur Festlegung technischer**

**Vorschriften für Binnenschiffe<sup>2)</sup>** an; diese RL soll der Harmonisierung und gleichzeitigen Aktualisierung von Verfahren dienen, die von zwei verschiedenen Rechtsordnungen (EU und Rhein) herrühren. In Zukunft werden technische Standards in einem speziellen Ausschuss (CESNI) ausgearbeitet.  
→ Zudem behandelte der Rat den Vorschlag über eine neue **Verordnung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste<sup>3)</sup>**; so wurde ein weiterer Sachstandsbericht erörtert, jedoch konnte im-

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

2) COM(2013) 622 endg.

3) COM(2013) 130. Dazu bereits *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2014/68 sowie 2014/150.

---

## ZVR 2015/139

RL 2006/126/EG;  
RL 2015/413/EU;  
RL 2015/719/EU

EuGH 23. 4. 2015,  
C-260/13

4. Eisenbahn-  
paket;  
Alkohol-Wegfahr-  
sperrern;  
Binnenschiffahrt;  
Entziehung  
der Lenk-  
berechtigung;  
Fluggastrechte;  
Führerschein-  
richtlinie;  
Gewichte und  
Abmessungen für  
Straßenfahr-  
zeuge;

grenzüberschreitende Vollstreckung; Lkw

mer noch nicht ein endgültiger Kompromiss erzielt werden. Zu den erreichten Fortschritten zählen die Einigung über eine vereinfachte Bestimmung des Begriffs „Annullierung“ und die Präzisierung der Fälle, die als Annullierung oder Verspätung gelten, weiters die Frage des Handgepäcks sowie die Entscheidung, „außergewöhnliche technische Umstände“ in einer separaten, erschöpfenden und verbindlichen Liste festzuhalten. In einer Reihe von Bereichen sind allerdings noch weitere Arbeiten erforderlich: Dazu gehören die Schwellenwerte für Ausgleichszahlungen – dh die Frage, ob Verspätungen und Annullierungen gleichbehandelt werden sollten – sowie Ausgleichszahlungen bei verpassten Anschlussflügen – dh die Frage, ob sie vorgesehen werden sollten oder nicht, da dies zu höheren Flugpreisen und längeren Umsteigezeiten führen könnte.

- Ein weiteres Thema auf der Tagesordnung betraf das **Vierte Eisenbahnpaket**.<sup>4)</sup> Der Rat nahm den Fortschrittsbericht der Kommission<sup>5)</sup> zur Kenntnis; vor allem kleinere Mitgliedstaaten wandten sich gegen eine Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrsmarkts. Luxemburg kündigte in einem Ausblick auf seine Präsidentschaft an, einen Schwerpunkt auf den Abschluss des Vierten Eisenbahnpakets zu setzen.

## B. Neue Richtlinien

- Am 17. 3. 2015 trat die neue RL 2015/413/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Verkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte<sup>6)</sup> in Kraft. Die neue RL gilt spätestens ab 6. 5. 2017 für alle Unionsmitgliedstaaten; für die Mitgliedstaaten des EWR (Island, Liechtenstein, Norwegen) erst nach entsprechender Umsetzung.<sup>7)</sup>
- Die am 15. 5. 2015 in Kraft getretene **RL 2015/653/EU** der Kommission zur Änderung der RL 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein<sup>8)</sup> dient der Anpassung der harmonisierten EU-Führerscheincodes an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt, insb im Bereich der Fahrzeuganpassungen und der technischen Unterstützung für Fahrer mit Behinderungen. UA wird ein (gemeinsamer) sog harmonisierter **Code 69 für Alkohol-Wegfahrsperrn** („Beschränkung auf Fahrzeuge mit einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrn“) eingeführt; die Umsetzung hat bis spätestens 1. 1. 2017 zu erfolgen.
- Mit der RL 2015/719/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der RL 96/53/EG des Rates 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<sup>9)</sup> wird ua eine Gewichtserhöhung von zweiachsigen Omnibussen (von 18) auf 19,5 Tonnen vorgesehen, um dem Mehrgewicht aufgrund verbindlich vorgeschriebener Bordsysteme (Euro-

Klasse VI, Sicherheitsausrüstung) Rechnung zu tragen. Lkw, die alternative Antriebssysteme nutzen, dürfen bis zu einer Tonne schwerer sein, um das zusätzliche Gewicht von Batterien etc auszugleichen. Hingegen gelten die derzeitigen Bestimmungen über Lang-Lkw (Gigaliner) unverändert weiter. Lkw dürfen im grenzüberschreitenden Verkehr nur dann länger sein, wenn dies der Verkehrssicherheit und der Umwelt dient, etwa durch spezielle Lkw-Kabinen oder aerodynamische Fortsätze am Heck.<sup>10)</sup> Die Umsetzungsfrist ist mit 5. 5. 2017 festgesetzt.

## C. Kommission legt Zwischenbericht zum Verkehrssicherheitskonzept 2011 – 2020 vor<sup>11)</sup>

Die Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzepts 2011 – 2020 zeigt erste positive Wirkungen: Die Zahl der Verkehrstoten, insb der jungen und der motorisierten Verkehrsteilnehmer, sank von 2010 auf 2014 um 18,2%. Damit weist die EU die weltweit beste Verkehrssicherheit auf, so die Kommission, die jedoch noch klarere Schwerpunkte in verschiedenen Handlungsfeldern setzen will, zB zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer könne viel zur Sicherheit im Straßenverkehr beitragen; für einen Großteil der Unfälle mit Todesfolge sind noch immer Trunkenheit am Steuer und überhöhte Geschwindigkeit verantwortlich.

## D. EuGH präzisiert Auslegung der FührerscheinRL<sup>12)</sup> bei Verkehrsverstößen

Ein Mitgliedstaat kann dem Führerscheininhaber eines anderen Mitgliedstaats die Lenkberechtigung auf seinem Hoheitsgebiet entziehen.<sup>13)</sup>

Bis dato ungeklärt war die Frage der Zuständigkeit einer Behörde für führerscheinrechtliche Maßnahmen nach einem Verkehrsverstoß gegenüber Personen mit ordentlichem Wohnsitz im Ausland: Im vorliegenden Fall ging es um eine österr, in Österreich wohnhafte Staatsangehörige. Nach einer Polizeikontrolle in Deutschland ergab die Untersuchung der Blutprobe, dass sie unter Einfluss von Cannabis gefahren war und dass sie dieses Rauschmittel zumindest gelegentlich konsumierte. Die deutschen Behörden waren daher der Auffassung, dass sie nicht in der Lage sei, das Fahren und den Konsum berauschender Mittel voneinander zu trennen, und dass sie daher zum Führen von Kfz ungeeignet sei. Der Lenkerin wurde daher das Recht abgesprochen, mit ihrem österr Führerschein in Deutschland zu fahren. Sie wurde darüber infor-

4) Thann, ZVR 2014/150.

5) <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8959-2015-INIT/de/pdf> (Stand 21. 7. 2015).

6) ABI L 2015/68, 9.

7) Zuletzt ausführlich Thann, ZVR 2015/57.

8) ABI L 2015/107, 68.

9) ABI L 2015/115, 1.

10) Dazu Thann, ZVR 2014/150.

11) Arbeitspapier der Kommission v 8. 6. 2015, SWD(2015) 116.

12) Art 2 Abs 1 und 11 Abs 4 Unterabs 2 der RL 2006/126/EG.

13) EuGH 23. 4. 2015, C-260/13, *Sevda Aykul/Land Baden-Württemberg*.

miert, dass sie ihr Recht, in Deutschland zu fahren, wiedererlangen kann, wenn sie ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorlegt, das in der Regel vom Nachweis der Abstinenz von jeglichem Konsum berauscher Mittel während eines Jahres abhängig ist. In Österreich wurde sie hingegen weiterhin als zum Lenken von Kfz geeignet angesehen und behielt demnach ihren Führerschein.

Der EuGH stellte nun klar:

→ Zwar ist nach der RL nur der **Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes** befugt, Maßnahmen der Einschränkung, der Aussetzung, des Entzugs oder der Aufhebung eines von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Führerscheins, die ihre **Wirkungen in allen Mitgliedstaaten** entfalten, zu ergreifen. Jedoch erlaubt die RL **jedem Mitgliedstaat** (und nicht nur dem Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes) **wegen der in seinem Hoheitsgebiet begangenen Zuwiderhandlung** des Inhabers eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat erhaltenen Führerscheins Maßnahmen nach seinen nationalen Rechtsvorschriften zu ergreifen, deren Tragweite **auf dieses Hoheitsgebiet beschränkt** ist und deren Wirkung sich auf die Ablehnung beschränkt, in diesem

Gebiet die Gültigkeit dieses Führerscheins anzuerkennen.

- Allerdings muss der Mitgliedstaat, der einen Führerschein für sein Hoheitsgebiet aufgrund eines hierzu geeigneten Verstoßes nicht (länger) anerkennt, die **Bedingungen** festlegen, die der Inhaber dieses Führerscheins erfüllen muss, um das Recht wiederzuerlangen, im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats zu fahren; dieses Recht darf **nicht unbegrenzt** verwehrt werden. Derartige Regelungen müssen den **Verhältnismäßigkeitsgrundsatz** beachten und insbesondere nicht die Grenzen dessen überschreiten, was zur Erreichung des von der RL verfolgten Ziels (nämlich der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr) angemessen und erforderlich ist.
- Die in Deutschland geltende Regelung, welche ein Wiedererlangen der Fahrerlaubnis von der Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens oder vom Ablauf eines Zeitraums von fünf Jahren abhängig macht, wird vom EuGH als wirksames und verhältnismäßiges Präventionsmittel angesehen, das somit mit der FührerscheinRL vereinbar ist.