

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

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

September 2016

09

341 – 376

Beiträge

Zur Anwendbarkeit des EKHG auf Elektrofahrräder *Lukas Klever* ➤ 344

Schadenersatzrechtliche Ansprüche bei Fahrradunfällen
Elisabeth Prechtl ➤ 349

Neues aus Brüssel und Luxemburg *Othmar Thann* ➤ 354

Gesetzgebung und Verwaltung

Bundesrecht *Gerhard Pürstl* ➤ 356

Rechtsprechung

Einstandspflicht des Fachverbands nach VOEG auch bei Auslandsunfall
eines Österreicherers mit fahrerflüchtigem unbekanntem Unfallgegner
Claudia Rudolf ➤ 359

Keine Haftung des Versicherungsverbands für Regressanspruch
des Schädigers *Claudia Rudolf* ➤ 367

Judikaturübersicht Verwaltung

Lenker Auskunftspflicht verjährt nicht ➤ 374

Anonymverfügung, Überweisung eines zu hohen Betrags gilt
als nicht ordnungsgemäße Einzahlung ➤ 375

Neues aus Brüssel und Luxemburg

ZVR 2016/130

4. Eisenbahn-
paket (Markt);

Agentur für
Flugsicherheit;

autonome
Fahrzeuge;

Dekarbonisie-
rung;

Dienstleistungs-
freiheit;

Flugsicherheit;

Hafenpaket;

unbemannte
Luftfahrzeuge

Eine Fülle von Themen hatte die europäische Verkehrspolitik (unter niederländischer Ratspräsidentschaft) im ersten Halbjahr 2016 zu bewältigen – wie zB die Wettbewerbsfähigkeit im europäischen Verkehrssektor, die Vorantreibung des automatisierten Fahrens oder eine Verringerung der CO₂-Emissionen.

Von Othmar Thann¹⁾

Inhaltsübersicht:

- A. Annahme des Fortschrittsberichts zur Überarbeitung der Regelungen für die Sicherheit in der zivilen Luftfahrt und für die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA)
- B. Allgemeine Ausrichtung der Verkehrsminister zum RL-Vorschlag über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt
- C. Informelle Einigung von Rat und EP über Hafenpaket III
- D. Trilog-Einigung über die Marktsäule des 4. Eisenbahnpakets
- E. „Erklärung von Amsterdam über Kooperation im Bereich vernetztes und automatisiertes Fahren“
- F. Fahrplan zur Dekarbonisierung des Transportsektors
- G. Kundmachung von in der letzten Ausgabe angekündigten Rechtsakten
- H. Abweisung der Klage wegen Fahrpreisermäßigung für Studierende für öffentliche Verkehrsmittel

A. Annahme des Fortschrittsberichts zur Überarbeitung der Regelungen für die Sicherheit in der zivilen Luftfahrt und für die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA)²⁾

Der Kommissionsvorschlag für eine VO³⁾ beinhaltet erstmals die Festlegung eines EU-weiten Rechtsrahmens für Drohnen („unbemannte Luftfahrzeuge“) – nämlich Grundprinzipien und eine rechtliche Grundlage für detailliertere Vorschriften, die von der EASA entwickelt werden sollen und auch bereits auf Expertenebene diskutiert werden. Dazu gibt es eine breite Unterstützung unter den Mitgliedstaaten. Die Verkehrsminister vereinbarten zudem eine stärkere Zusammenarbeit im Bereich Cybersicherheit für den Luftverkehr.

B. Allgemeine Ausrichtung der Verkehrsminister zum RL-Vorschlag über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt⁴⁾

Ein einheitliches, auf allen Flüssen und Kanälen in der EU (inkl Rhein) und für die gesamte Schiffsbesatzung geltendes Zertifizierungssystem soll die Mobilität des Fachpersonals in der EU erhöhen. Gleichzeitig wird die Rolle des Europäischen Ausschusses zur Ausarbei-

tung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt gestärkt.

C. Informelle Einigung von Rat und EP über Hafenpaket III

Der VO-Vorschlag zur Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen⁵⁾ soll effizientere und kostengünstigere Dienstleistungen (zB Schlepp-, Festmach- und Betankungsdienste) in Seehäfen der EU ermöglichen und für mehr Transparenz bei Gebühren für die Nutzung von Hafeninfrastrukturen sorgen. Die beiden vorausgegangenen Hafenpakete I⁶⁾ und II⁷⁾ waren nach Protest der Hafentarbeitergewerkschaften gegen eine zu weit gehende Öffnung der Märkte bei Hafendienstleistungen vom EP abgelehnt worden. In dem nun konsentierten, vom Verkehrsausschuss überarbeiteten VO-Vorschlag wurden Umschlags-, Lotsen- und Passagierdienste ausgenommen und für Schlepper und Festmacher entsprechende Sonderklauseln eingeführt. Der Kompromiss bedarf nun noch der formellen Zustimmung des Rates und des Plenums des EP, womit bis Ende 2016 zu rechnen ist.

D. Trilog-Einigung über die Marktsäule des 4. Eisenbahnpakets⁸⁾

Dabei handelt es sich um eine Reihe von Maßnahmen (zB schrittweise Öffnung der Märkte für den inländischen Schienenverkehr, Vergabe von Dienstleistungsaufträgen in der Regel über öffentliche Ausschreibungen), mit denen der Schienenverkehr in der EU wettbewerbsfähiger werden soll. EP und Rat müssen das Paket noch formell verabschieden.

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

2) Progress Report 8522/16.

3) KOM(2015) 613, dazu s bereits *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2016/51.

4) KOM(2016) 82 als Teil des sog Naiades II-Pakets. Dazu s bereits *Thann*, ZVR 2014/68.

5) KOM(2013) 296.

6) KOM(2001) 35. Damals hatte die Kommission vorgeschlagen, die Dienstleistungsfreiheit für die Erbringer von Hafendiensten einzuführen.

7) KOM(2004) 654.

8) http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.htm (Stand 26. 7. 2016). Dazu s zB *Thann*, ZVR 2013/57 sowie ZVR 2014/150.

E. „Erklärung von Amsterdam über Kooperation im Bereich vernetztes und automatisiertes Fahren“⁹⁾

Auf Grundlage dieser Erklärung der Verkehrsminister soll an Vorschriften gearbeitet werden, die den Weg für den Einsatz autonomer Fahrzeuge auf offener Straße ebnet. Als gemeinsame Ziele wurden definiert: 1. die Aufstellung eines europäischen Rechtsrahmens für den Einsatz vernetzter und automatisierter Fahrzeuge bis 2019, 2. die Verbindung von verschiedenen Entwicklungsansätzen im Bereich Mobilität (zB Straßenverkehrssicherheit, Verkehrsmanagement und Umweltschutz), 3. die Förderung des grenzüberschreitenden Informationsaustausches und die Erstellung gemeinsamer Leitlinien, 4. die Stärkung Europas in diesem Technologiefeld und 5. die Sicherstellung des Datenschutzes. Die Erklärung nennt als zentrale Handlungsfelder ua die Harmonisierung der internationalen, europäischen und nationalen Regelungen, die Festlegung von Standards für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und mit Infrastrukturen, die Förderung der Akzeptanz bei den Bürgern gegenüber diesen Technologien sowie eine stärkere Zusammenarbeit mit Japan und den USA. Zudem wurden verschiedene Umsetzungsschwerpunkte auf Ebene der Mitgliedstaaten, der EU und der Industrie definiert. So wurde bspw aus Sicht der Mitgliedstaaten vereinbart, die Verkehrsregeln in Einklang mit den Prinzipien der Wiener und Genfer Verkehrskonvention zu bringen, rechtliche Barrieren für den Test dieser Technologien zu beseitigen, die Erfahrungen aus der Anwendung mit anderen Mitgliedstaaten zu teilen und sich am Dialog mit der europäischen Ebene aktiv zu beteiligen.

F. Fahrplan zur Dekarbonisierung des Transportsektors¹⁰⁾

Ziel der EU-Energie- und Klimapolitik ist es, die CO₂-Emissionen bis 2050 um 80 bis 95% im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Der Transportsektor verursacht in der EU mehr als 30% des gesamten Energieverbrauchs und ist für 24% der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Daher sollen in diesem Bereich das Energieeffizienzpotential verbessert, der CO₂-Ausstoß verringert sowie Anwendungen für alternative Kraftstoffe gefördert werden. Als Maßnahmen führt der von der Kommission veröffentlichte Fahrplan ua einen Aktionsplan für den Einsatz alternativer Kraftstoffe, die

Überarbeitung der Eurovignetten-RL zur Förderung eines europäischen Mautsystems sowie die Strategie zur Förderung kooperativer intelligenter Transportsysteme an.

G. Kundmachung von in der letzten Ausgabe¹¹⁾ angekündigten Rechtsakten

- RL (EU) 2016/681 v 27. 4. 2016 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) zur Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität
- VO (EU) 2016/425 v 9. 3. 2016 über persönliche Schutzausrüstungen und zur Aufhebung der Richtlinie 89/686/EWG
- Vorschriften zur „technischen Säule“ des 4. Eisenbahnpakets: RL (EU) 2016/798 v 11. 5. 2016 über die Eisenbahnsicherheit, RL (EU) 2016/797 v 11. 5. 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, VO (EU) 2016/796 v 11. 5. 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der VO (EG) 881/2004

H. Abweisung der Klage wegen Fahrpreismäßigung für Studierende für öffentliche Verkehrsmittel¹²⁾

Die Kommission hatte dem Königreich der Niederlande vorgeworfen, gegen Unionsrecht zu verstoßen, da ausländische (einschließlich Erasmus-)Studierende die im Rahmen des Programms zur Studienfinanzierung gewährte verbilligte Studentenkarte für den ÖPNV nur dann erhalten, wenn sie in den Niederlanden erwerbstätig sind oder dort ein Recht auf Daueraufenthalt erworben haben.

Nach Auffassung des EuGH stellt die Studentenkarte eine Studienbeihilfe dar. Diese verstößt jedoch nicht gegen die RL 2004/38/EG über das Recht von Unionsbürgern und ihrer Familienangehörigen, sich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten frei zu bewegen und aufzuhalten, da die RL Ausnahmen vom Gleichbehandlungsgrundsatz erlaubt. Die Niederlande sind dem Urteil zufolge durch die RL nicht dazu verpflichtet, die Vergünstigung allen Studierenden einzuräumen. Die RL untersagt nicht, Studierenden, die bestimmte Bedingungen erfüllen, zum Zwecke der Studienförderung Beihilfen zu gewähren, die andere Studierende nicht erhalten. Die von der Kommission geltend gemachte Diskriminierung von Unionsbürgern liege deshalb nicht vor, so der EuGH.

9) Diese wurde am 14. 4. 2016 im Rahmen des informellen Verkehrsministerrats unterzeichnet. Siehe <http://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/04/14/declaration-ofamsterdam> (Stand 26. 7. 2016).

10) http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_move_046_decarbonization_of_transport_en.pdf (Stand 26. 7. 2016).

11) Thann, ZVR 2016/51.

12) EuGH 2. 6. 2016, C-233/14, *Kommission/Niederlande*.