

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

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

April 2020

04

117 – 152

Beiträge

Die Haftung der Fluggesellschaft für Personenschäden Sebastian Löw ↻ 120

Informationssicherheit in der Zivilluftfahrt Simon Baier ↻ 124

Neues aus Brüssel und Luxemburg Othmar Thann ↻ 129

Checkliste

Neues im Luftfahrtrecht 2020 Joachim J. Janezic ↻ 131

Rechtsprechung

Rückforderung fiktiver Reparaturkosten bei fehlender
Reparaturabsicht Christian Huber ↻ 136

Teil- und Zwischenurteil bei Mitverschuldensabwägung ↻ 140

Judikaturübersicht Verwaltung

Anhaltepflicht nach Verkehrsunfall, sie besteht auch
bei nur eigenem Sachschaden ↻ 141

Anhörungsrecht der Interessensvertretungen, berufsspezifische
Betroffenheit muss vorliegen ↻ 143

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Gurtverweigerer

Ernestine Mayer, Jürgen Breuss, Christian Kräutler, Klaus Robatsch
und Florian Schneider ↻ 145

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Der aktuelle Beitrag gibt einen Einblick in die Verkehrsagenda der neuen Kommission unter Präsidentin *Ursula von der Leyen*. Darüber hinaus wird über die letzten Kundmachungen – insb Rechtsakte, die va auch dem Schutz von Fußgängern und Radfahrern dienen – und über ausgewählte EuGH-Entscheidungen der vergangenen Monate berichtet.

Von **Othmar Thann**¹⁾

Inhaltsübersicht:

- A. Arbeitsprogramm 2020 für den Verkehrssektor
- B. Aktuelle Kundmachungen von Rechtsakten
 1. RL 2019/1161/EU zur Änderung der RL 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge
 2. RL über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur
 3. VO über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen („Revised General Safety Regulation“)
- C. Aktuelle EuGH-Entscheidungen
 1. Auftrag für regionalen Busverkehr ist auszu-schreiben, Direktvergabe nur bei Eisenbahn- und U-Bahn-Verkehr
 2. Schwarzfahren im Eisenbahnverkehr
 3. Zugang zu Fahrzeuginformationen für unabhängige Marktteilnehmer?
 4. EuGH erleichtert Vollstreckung ausländischer Verkehrsstrafen
 5. Haftung eines Luftfahrtunternehmens für Unfall mit heißem Kaffee im Flugzeug

A. Arbeitsprogramm 2020 für den Verkehrssektor²⁾

Als Startschuss für den „Übergang in ein faires, klimaneutrales und digitales Europa“ hat die Europäische Kommission Ende Jänner 2020 ihr Arbeitsprogramm für 2020 angenommen. Insb offene Inhalte der Mobilitätspakete 2017/2018³⁾ sollen noch in diesem Jahr einem Abschluss zugeführt werden. Folgende Vorhaben wurden ua angekündigt:

→ im Rahmen der Initiative „Ein Europäischer Grüner Deal“ ein legislativer Vorschlag zu nachhaltigen Flugkraftstoffen sowie im Rahmen der Initiative „Ein Europa für das digitale Zeitalter“ ein Luftver-

kehrspaket mit legislativen Vorschlägen zur Überprüfung der Flughafengebühren und zur Erbringung von Flugverkehrsdiensten;

→ im Zuge einer geplanten Vereinfachung der Rechtssetzung eine Evaluierung der Schienengüterverkehrskorridor-VO (EU) 913/2010 und eine Evaluierung der RL 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschiffahrtswegdienstleistungen (RIS);

→ die Weiterbetreibung bereits anhängiger Vorschläge wie der VO über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), der Neufassung der VO über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, der Neufassung der VO zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums, der Änderung der RL 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, der Änderung der RL 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr, der Änderung der VO (EG) 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und der Änderung der VO (EG) 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen. →

ZVR 2020/61

EuGH 21. 3. 2019, C-266/17; 7. 7. 2019, C-349/18 bis C-351/18; 19. 9. 2019, C-527/18; 5. 12. 2019, C-671/18; 19. 12. 2019, C-532/18

Beförderungsvertrag;
Direktvergabe;
Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen;
Fahrzeugsicherheit;
Fluggastrechte;
grenzüberschreitende Vollstreckung von Geldstrafen;
Lkw;
Sicherheitsmanagement;
Typ(en)genehmigung;
Unfall

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

2) COM(2020) 37 final (Mitteilung sowie fünf Anhänge).

3) Zuletzt *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2019/129 mwN.

B. Aktuelle Kundmachungen von Rechtsakten

1. RL 2019/1161/EU zur Änderung der RL 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge⁴⁾

Der Zweck der „Clean Vehicles Directive“ – nämlich die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge – soll durch Vorgabe verpflichtender Quoten für die öffentliche Auftragsvergabe von sauberen Fahrzeugen erreicht werden. Mit 1. 8. 2019 hat für die Mitgliedsstaaten die zweijährige Umsetzungsfrist in nationales Recht begonnen.

2. RL über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur⁵⁾

Mit der überarbeiteten RL („Directive on Road Infrastructure Safety Management“ [RISM]) wird der Anwendungsbereich auf Autobahnen und andere Hauptverkehrsstraßen, die nicht zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) gehören, ausgeweitet. Zudem werden sich die Vorschriften auch auf Straßen außerhalb städtischer Gebiete erstrecken, die mit Hilfe von EU-Mitteln gebaut werden. Für die betroffenen Straßen sollen die nationalen Behörden künftig mindestens alle fünf Jahre Sicherheitsüberprüfungen zur Bewertung des Unfallrisikos vornehmen. Dies soll erstmals bis spätestens 2024 erfolgen. Dabei wird die systematische Berücksichtigung der Risiken für ungeschützte Verkehrsteilnehmer (zB Radfahrer, Fußgänger, Nutzer von zweirädrigen Kfz) obligatorisch.

3. VO über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen („Revised General Safety Regulation“)⁶⁾

Ab 6. 7. 2022⁷⁾ müssen sämtliche neuen Kfz, die auf den EU-Markt gebracht werden, mit hochentwickelten Sicherheitssystemen ausgestattet sein. Diese umfassen insb einen intelligenten Geschwindigkeitsassistenten, eine Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrre, Fahrer-Aufmerksamkeitswarnsysteme, fortgeschrittene Ablenkungserkennung, Notbremslichter, Systeme für die Erkennung beim Rückwärtsfahren, einen Unfalldatenspeicher sowie die präzise Reifendrucküberwachung.⁸⁾ Für Pkw und Lieferwagen werden zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen erforderlich sein, wie Notbremsassistentensysteme, Spurhalteassistentensysteme und erweiterte Kopfaufprallschutzbereiche für ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Neben den für Lkw und Busse bereits bisher vorgeschriebenen Notbremsassistenten- und Spurhalte-Warnsystemen müssen diese Fahrzeuge in Zukunft zusätzlich mit solchen fortschrittlichen Systemen ausgerüstet sein die Fußgänger und Radfahrer in unmittelbarer Nähe des Fahrzeugs erkennen können; die Fahrzeuge müssen zudem so gebaut sein, dass die toten Winkel um das Fahrzeug herum erheblich verringert werden (Abbiegeassistent/Totwinkelassistent/Kollisionswarnsystem für Fußgänger und Radfahrer). Darüber hinaus wird die Kommission mit der VO in die Lage versetzt, spezifische Vorschriften für die Si-

cherheit von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen und selbstfahrenden Fahrzeugen zu erlassen.

C. Aktuelle EuGH-Entscheidungen

1. Auftrag für regionalen Busverkehr ist auszuschreiben, Direktvergabe nur bei Eisenbahn- und U-Bahn-Verkehr

In zwei getrennten Fällen plante jeweils ein deutscher Landkreis die Direktvergabe eines Auftrags über öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und sonstigen Kraftfahrzeugen an ein öffentliches Unternehmen. Private Busbetreiber fochten dies vor dem OLG Düsseldorf an. Dieses legte den Fall dem EuGH vor mit der Frage, ob die Direktvergabe der Busverkehre, die jeweils nicht in Form einer Konzession erfolgen sollte, mit EU-Recht vereinbar sei. Der EuGH antwortete,⁹⁾ Kommunen dürfen Aufträge für den regionalen Busverkehr nicht ohne Weiteres ohne Ausschreibung vergeben. Die maßgebliche VO (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße sei für die Direktvergabe von öffentlichen Verkehrsverträgen in diesen beiden Fällen nicht anwendbar. Vielmehr müsse die Zulässigkeit einer solchen Direktvergabe anhand der allgemeinen Vergaberichtlinien unter Berücksichtigung der Rsp beurteilt werden.

2. Schwarzfahren im Eisenbahnverkehr

Steigt ein Fahrgast ohne Fahrkarte in einen Zug ein, ist das Rechtsverhältnis nicht verwaltungsrechtlicher Natur, sondern der Fahrgast schließt dennoch einen Vertrag mit dem Beförderer.¹⁰⁾ Dies ist dann der Fall, wenn der Zug frei zugänglich ist. Sowohl das Eisenbahnunternehmen – durch die Gewährung des freien Zugangs zu seinem Zug – als auch der Fahrgast – durch den Einstieg in den Zug, um eine Fahrt zu unternehmen – bekunden nämlich ihren deckungsgleichen Willen, ein Vertragsverhältnis einzugehen. Die Fahrkarte ist nur das Instrument, das den Beförderungsvertrag verkörpert. Der Begriff „Beförderungsvertrag“ iSd Art 3 Nr 8 VO (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ist somit unabhängig vom Besitz einer Fahrkarte.

4) ABI L 2019/188, 116.

5) RL (EU) 2019/1936 zur Änderung der RL 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, ABI L 2019/305, 1.

6) VO (EU) 2019/2144 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern [...], ABI L 2019/325, 1.

7) IdR gelten als Einführungsstermine: 6. 7. 2022 für neue Fahrzeugtypen, 7. 7. 2024 für neue Zulassungen; Details s VO.

8) Letztgenannte Ausrüstungspflicht galt bisher ausschließlich für Pkw.

9) EuGH 21. 3. 2019, C-266/17, *Rhein-Sieg-Kreis/Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH, BVR Busverkehr Rheinland GmbH, und C-267/17, Rhénus Veniro GmbH & Co. KG/Kreis Heinsberg*; jeweils Vorlage zur Vorabentscheidung des OLG Düsseldorf.

10) EuGH 7. 7. 2019, C-349/18 bis C-351/18, *Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen (NMBS)/Kanyeba, Nijs und Dedroog*.

3. Zugang zu Fahrzeuginformationen für unabhängige Marktteilnehmer?

Der EuGH hat nach einer Klage von Zulieferfirmen und freien Händlern auf dem Ersatzteilmarkt gegen die deutsche Tochter des koreanischen Autobauers KIA entschieden:¹¹⁾ Automobilhersteller sind derzeit nicht verpflichtet, unabhängigen Marktteilnehmern Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge in elektronisch weiterzuverarbeitender Form zu gewähren.

Dies wird sich allerdings in Zukunft ändern, wenn am 1. 9. 2020 eine überarbeitete VO¹²⁾ in Kraft tritt, die der EuGH in seiner Entscheidung unbeachtet ließ.

4. EuGH erleichtert Vollstreckung ausländischer Verkehrsstrafen

Anlass war eine in den Niederlanden wegen überhöhter Geschwindigkeit gegen einen polnischen Fahrzeughalter verhängte Verkehrsstrafe. In den Niederlanden haftet in solchen Fällen der Fahrzeughalter, wenn nichts anderes nachgewiesen wird; in Polen ist dagegen allein der Fahrer verantwortlich. Nach Auffassung des EuGH¹³⁾ zielt der Rahmenbeschluss 2005/214/JI darauf ab, einen wirksamen Mechanismus zur Anerkennung und grenzüberschreitenden Vollstreckung von Entscheidungen über Geldstrafen oder Geldbußen nach bestimmten Zuwiderhandlungen einzuführen. Demnach seien Ablehnungsgründe eng auszulegen. Die Halterhaftung – auf Grundlage von Fahrzeugregisterdaten – gehe in Ordnung, und zwar zumindest so lange, wie der Halter die Möglichkeit habe, die Haftungsvermutung zu widerlegen. Der EuGH mahnte darüber hi-

naus, dass ein Betroffener ordnungsgemäß über die verhängte Geldbuße informiert werden und ausreichend Zeit haben müsse, um rechtlich dagegen vorzugehen.

5. Haftung eines Luftfahrtunternehmens für Unfall mit heißem Kaffee im Flugzeug

Eine Fluglinie haftet für Verbrühungen, die dadurch entstehen, dass während eines Fluges aus nicht geklärten Gründen heißer Kaffee umkippt.¹⁴⁾ Sowohl die gewöhnliche Bedeutung des Begriffs „Unfall“ als auch die Ziele des Übereinkommens von Montreal sprechen nämlich nach Ansicht des EuGH dagegen, die Haftung der Fluglinien davon abhängig zu machen, dass der Schaden auf das Eintreten eines luftfahrtspezifischen Risikos zurückgeht oder dass es einen Zusammenhang zwischen dem „Unfall“ und dem Betrieb oder der Bewegung des Flugzeugs gibt. Eine Fluglinie könne sich allerdings ganz oder teilweise von ihrer Haftung befreien, indem sie bspw. nachweist, dass der Reisende den Schaden selbst verursacht oder dazu beigetragen hat.

11) EuGH 19. 9. 2019, C-527/18, *Gesamtverband Autoteile-Handel/KIA Motors Corporation*; Vorlage zur Vorabentscheidung.

12) VO (EU) 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der VO (EG) 715/2007 und VO (EG) 595/2009 und zur Aufhebung der RL 2007/46/EG, ABI L 2019/151, 1.

13) EuGH 5. 12. 2019, C-671/18, *Centraal Justitieel Incassobureau/Ministerie van Veiligheid en Justitie (CJIB)*; Vorlage zur Vorabentscheidung.

14) EuGH 19. 12. 2019, C-532/18, *Niki Luftfahrt GmbH*; s. hierzu auch Löw, Die Haftung der Fluggesellschaft für Personenschäden, ZVR 2020, 120 (in diesem Heft).