

Zeitschrift für

VERKEHRS- RECHT

ZVR

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

April 2022

04

121 – 156

Beiträge

Radabstellanlagen – Einrichtungen zu verkehrsfremden Zwecken?

Dragana Damjanovic, Magdalena Bürbaumer, Oliver Peck,
Christian Zeitelhofer und Martin Berger ➔ 127

Das MinVersValG 2021 Dietmar Dokalik ➔ 124

Rechtsprechung

Wegehalterhaftung der Gemeinde für nicht ausreichende
Geländerkontrolle auf vielbegangenen „Erlebnisweg“

Andreas Ermacora ➔ 134

Felssturz auf Eisenbahngleis begründet außergewöhnl
Betriebsgefahr ➔ 139

Judikaturübersicht Verwaltung

Alkoholisierendes Lenken vor und nach einem VU, zwei Delikte ➔ 141

Überwiegendes Verwenden des Kfz im Ausland, Standortvermutung
ist widerlegt ➔ 144

Auskunftspflicht ist mit Art 6 EMRK vereinbar ➔ 145

Sitzenbleiben im Fahrzeug verhindert Abgabepflicht nicht ➔ 146

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Ablenkung im Straßenverkehr in Österreich

Florian Schneider, Aggelos Soteropoulos, Raffaella Neustifter,
Klaus Robatsch ➔ 148

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Noch 2021 wurden mehrere Legislativvorschläge als weitere Eckpfeiler für den Übergang zu einer saubereren, umweltfreundlicheren und intelligenteren Mobilität im Einklang mit den Zielen des europäischen Green Deals von der Kommission vorgelegt, so zB ein VO-Vorschlag zu Leitlinien der EU für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und die geplante Änderung der RL über intelligente Verkehrssysteme. Diesen Schwerpunkten entsprechend möchte Frankreich, das seit 1. 1. 2022 den Vorsitz im Rat der EU innehat, die Arbeiten daran weiter aktiv vorantreiben. In Streitigkeiten um Ausgleichsansprüche hat der EuGH erneut Klarstellungen zur FluggastrechteVO vorgenommen und wiederum die Rechte von Flugpassagieren gestärkt.

Von Othmar Thann¹⁾

Inhaltsübersicht:

- A. Ergebnisse des Rats „Verkehr, Telekommunikation und Energie“ vom 9. 12. 2021
- B. Dezember-Gesetzespaket der Kommission: „Fit for 55“-Teil 2
- C. Annahme der umstrittenen Reform der sog Eurovignette
- D. EuGH zur FluggastrechteVO

A. Ergebnisse des Rats „Verkehr, Telekommunikation und Energie“ vom 9. 12. 2021²⁾

Diesmal beschäftigte sich der Verkehrsministerrat insb mit einem von der Kommission am 14. 7. 2021 zur Konkretisierung des **Green Deals** vorgelegten „**Fit-for-55**“-Klimaneutralitätspaket;³⁾ dessen Schwerpunkte sind ua eine weitere Senkung der Obergrenze für alle Emissionen, die Abschaffung kostenloser Emissionszertifikate für den Luftverkehr und die Einführung eines neuen Emissionshandelssystems für die Treibstoffversorgung im Straßenverkehr. So sehen VO-Vorschläge bspw eine **Verschärfung der CO2-Emissionsnormen für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge**⁴⁾ und den **Aufbau einer verkehrsträgerübergreifenden Mindestinfrastruktur für alternative Antriebe und Kraftstoffe**⁵⁾ vor. Daneben informierte die slowenische Ratspräsidentschaft ua über die vorläufige Einigung mit dem Parlament zur **RL über die Verwendung gemieteter Fahrzeuge im Güterverkehr** und die Verhandlungen mit dem Parlament zu den **VO zum einheitlichen europäischen Luftraum (SES 2+)**.⁶⁾

B. Dezember-Gesetzespaket der Kommission: „Fit for 55“-Teil 2

Am 14. 12. 2021 hat die Kommission erneut Verkehrsinitiativen zur Umsetzung der Strategie zu nachhaltiger und intelligenter Mobilität gestartet, so zB:

→ **VO-Vorschlag über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes:**⁷⁾ Die Kommission möchte bis 2030 das Kernnetz und bis 2050 das Gesamtnetz der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) vollenden, bestehende verkehrliche Lücken

schließen, multimodale Mobilität fördern und gleichzeitig den Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe unterstützen.

→ **RL-Vorschlag über intelligente Verkehrssysteme (IVS):**⁸⁾ Die aus 2010 stammende RL wird an den technischen Fortschritt im Verkehrssektor, insb auch an die automatisierte Mobilität, angepasst; wichtige Straßen-, Reise- und Verkehrsdaten – zB Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verkehrspläne oder Baustellen – sollen in digitaler Form zur Verfügung gestellt werden. Dabei sollen Fahrzeug- und Infrastruktursysteme miteinander kooperieren und mit anderen Verkehrsträgern vernetzt werden.

→ **Die Mitteilung zum neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität**⁹⁾ umfasst Leitlinien, wie Städte Emissionen reduzieren und die Mobilität verbessern können. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem öffentlichen Verkehr sowie Fußgänger- und Radverkehr. Priorität haben obendrein emissionsfreie Lösungen, einschließlich Taxis und Fahrvermittlungsdienste, städtische Lieferdienste sowie Bau und Modernisierung multimodaler Verkehrsknotenpunkte und neue digitale Lösungen.

C. Annahme der umstrittenen Reform der sog Eurovignette

Am 17. 2. 2022 wurde die Revision der Wegekosten-RL¹⁰⁾ vom Parlament nach fast fünf Jahren Diskussion

ZVR 2022/44

VO (EG) 261/2004;
Wegekosten-RL

EuGH
21. 12. 2021,
C-146/20,
C-188/20,
C-196/20 und
C-270/20;
21. 12. 2021,
C-263/20;
21. 12. 2021,
C-395/20;
3. 2. 2022,
C-20/21

Annullierung
(Flug);
alternative
Kraftstoffe;
Fluggastrechte;
intelligente
Verkehrssysteme;
urbane Mobilität

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

2) <https://www.consilium.europa.eu/de/meetings/tte/2021/12/09/> (abgefragt am 15. 2. 2022).

3) COM (2021) 550 final, Fortschrittsbericht v 22. 11. 2021 unter <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13977-2021-INIT/de/pdf> (abgefragt am 15. 2. 2022).

4) COM (2021) 556 final.

5) COM (2021) 559 final. Bei Elektro-Pkw soll sich die Mindestanzahl der öffentlichen Ladestationen nach der Zahl der in einem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge richten.

6) S zuletzt *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2021/137.

7) COM (2021) 812 final.

8) COM (2021) 813 final.

9) COM (2021) 811 final.

10) Dazu im Detail zuletzt *Thann*, ZVR 2021/137.

verabschiedet;¹¹⁾ Österreich konnte sich mit Änderungswünschen jedoch nicht durchsetzen. Kritikpunkte sind die vielen Ausnahmen und Schlupflöcher, im Übrigen würde die Konkurrenzfähigkeit der Schiene weiter untergraben, der Transitdruck am Brennerkorridor zudem erhöht.

D. EuGH zur FluggastrechteVO

Folgende passagierfreundliche Auslegungen bereichern die Fluggastrechtepraxis:

Bei Vorabentscheidungsersuchen der LG Korneuburg und Düsseldorf an den EuGH¹²⁾ ging es zum einen um die Fragen, ob eine **Vorverlegung eines Fluges** einer **Annullierung** gleichzuhalten ist und welche zeitlichen Schwellenwerte gegebenenfalls anzuwenden sind. Der EuGH stellte diesbezüglich klar, dass der Begriff „Annullierung“ auch Situationen umfasst, in denen Flüge in erheblichem Maß vorverlegt werden, da dies für die Fluggäste in gleicher Weise wie eine Verspätung zu schwerwiegenden Unannehmlichkeiten führen kann. Zur Abgrenzung zwischen einer **erheblichen** und einer unerheblichen Vorverlegung sind die in Art 5 Abs 1 lit c Z ii und iii der **FluggastrechteVO (EG) 2004/261** vorgesehenen Grenzwerte heranzuziehen: Erfolgt die Information des Fluggasts weniger als sieben Tage vor dem planmäßigen Abflug, darf die **Vorverlegung nicht mehr als eine Stunde** betragen, anderenfalls ist sie als Annullierung zu qualifizieren und der Reisende hätte somit zB einen Anspruch auf Erstattung des Ticketpreises.

Darüber hinaus hielt der EuGH fest, dass ein Fluggast nicht als **informiert** gilt, wenn das Luftfahrtunternehmen lediglich den Reisevermittler über die Vorverlegung in Kenntnis setzt, dieser die Information jedoch **nicht oder verspätet weiterleitet**; die Verpflichtung zur Ausgleichsleistung besteht folglich auch dann, wenn die Information nur dem Reisevermittler, nicht aber dem Passagier rechtzeitig zugegangen ist.

Anschließend war noch abzuklären, wie mit Fällen umzugehen ist, in denen der Reisende zwar eine **bestätigte Buchung** vorlegen kann, diese aber nicht vom ausführenden Luftfahrtunternehmen, sondern

zB von einem Reiseveranstalter ausgestellt wurde. Der EuGH hält einen Beleg eines solchen Reiseunternehmens für ausreichend; dieser muss nicht zwingend von der Fluglinie stammen. Es kommt nicht einmal darauf an, ob das Reiseunternehmen mit der Fluglinie einen Vertrag geschlossen hat. Im Übrigen kann der Fluggast sogar dann Ansprüche gegen die Fluglinie haben, wenn das von ihm beauftragte Reiseunternehmen den Flug gar nicht gebucht hat. Sobald ein solches Unternehmen dem Fluggast einen Beleg über den Flug ausgestellt hat, gilt dieser als bestätigte Buchung. Laut EuGH ist es dem Passagier nicht zuzumuten, sich Informationen über die Beziehungen zwischen dem **Reise- und Luftfahrtunternehmen** zu beschaffen. Letzteres könne aber Regressforderungen an das Reiseunternehmen stellen.

In einer anderen Rechtssache hatte der EuGH¹³⁾ zu entscheiden, ob bei **einheitlich gebuchten, mehrteiligen Flügen, auf denen die Beförderung von verschiedenen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird**, die **Gerichte am Ort der Zwischenlandung** für eine Klage auf Verspätungsentschädigung **zuständig** sind. Grundsätzlich steht es dem Kläger frei, ein Flugunternehmen (oder einen Pauschalreiseveranstalter) an dessen Sitz oder am sog Erfüllungsort zu klagen. Hier führte der EuGH aus, dass der **Ankunftsort des ersten Teilflugs jedoch nicht als „Erfüllungsort“** iS der VO (EU) 2012/1215 eingestuft werden kann, wenn eine auf der Grundlage der FluggastrechteVO erhobene Klage auf Ausgleichszahlung allein durch eine wegen verzögerten Abflugs eingetretene Verspätung dieses ersten Teilflugs veranlasst wurde und sich gegen das mit dessen Durchführung beauftragte Luftfahrtunternehmen (hier: LOT) richtet; Erfüllungsort kann hingegen der Abflugort des ersten Teilfluges sein.

11) <https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20220210IPR23020/parlament-billigt-reform-der-strassenbenutzungsgebuehren> (abgefragt am 17. 2. 2022).

12) EuGH 21. 12. 2021, in den verb Rs C-146/20, C-188/20, C-196/20 und C-270/20, *Azurair ua*, C-263/20, *Airhelp*, sowie C-395/20, *Corendon Airlines*.

13) EuGH 3. 2. 2022, C-20/21, *LOT Polish Airlines*.