

Zeitschrift für

# VERKEHRS-**ZVR** RECHT

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

September 2019

09

281 – 316

Beitrag

## Die Übertragung von Verkehrssicherungspflichten auf Dritte *Florian Obermayr* ➔ 285

Die Reform des EU-Haftpflichtversicherungsrechts –  
Schwerpunkt Motorsport *Martin Hoffer* ➔ 290

Berichte

Entwicklungen im europäischen Schadenersatzrecht 2018  
*Lena Kolbitsch und Viviane Velisek* ➔ 296

Die digitale Mopedprüfung *Dagmar Lehner* ➔ 300

Rechtsprechung

Gefährdungen der Eisenbahn müssen mit an Sicherheit  
grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden  
*Erwin Markl und Christian Hagen* ➔ 306

Kein Ersatz der entgangenen Urlaubsfreude nach einem Verkehrsunfall  
gegen Unfallgegner ➔ 308

Kein zusätzlicher Kontrollblick beim Linksabbiegen ➔ 310

Judikaturübersicht Verwaltung

Fahrerflucht, Einzelfallbeurteilung der maßgeblichen Umstände  
ist notwendig ➔ 312

Unterlassen der Lenkerauskunft, Tatort ist Sitz der  
anfragenden Beh ➔ 315

# Neues aus Brüssel und Luxemburg

ZVR 2019/129

EuGH 4. 4. 2019,  
C-501/17;  
18. 6. 2019,  
C-591/17;  
20. 6. 2019;  
C-100/18;  
26. 6. 2019,  
C-159/18;  
11. 7. 2019,  
C-502/18

C-IST;

Drohnen;

Fracht;

Kfz-Haftpflicht-  
versicherung;

Maut;

Fahrzeug-  
sicherheit;

Fluggastrechte;

Lkw;

unbemannte Luft-  
fahrzeuge

Im Zuge der Modernisierung des Verkehrssektors stellen derzeit insb der Klimaschutz und damit die Bekämpfung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zentrale Ziele dar.<sup>1)</sup> Bei einer informellen Tagung der EU-Verkehrsminister im März 2019 stand die Umsetzung des multimodalen Verkehrs im Mittelpunkt.<sup>2)</sup> Im Übrigen konnte im ersten Halbjahr 2019 eine Reihe von Vorschlägen aus den Mobilitätspaketen 2017/2018<sup>3)</sup> weiter vorangetrieben werden – so zB die Änderung der RL über die höchstzulässige Länge von Führerhäusern,<sup>4)</sup> der VO-Vorschlag über die Fahrzeugsicherheit<sup>5)</sup> und der VO-Vorschlag über elektronische Frachtbeförderungsinformationen.<sup>6)</sup> Schließlich konnte ein harmonisierter Rechtsrahmen für Drohnen verabschiedet werden.

Von Othmar Thann<sup>7)</sup>

## Inhaltsübersicht:

- A. Fortschritte zur Erreichung einer sauberen, vernetzten und automatisierten Mobilität auf den Straßen der EU
- B. EU vereinheitlicht Drohnen-Gesetzgebung
- C. Aktuelle EuGH-Entscheidungen
  1. EuGH gibt Klage Österreichs gegen die ab 2020 geplante Pkw-Maut auf deutschen Autobahnen statt
  2. Keine Entschädigung bei Flugverspätung wegen außergewöhnlicher Umstände
  3. EuGH stärkt Fluggastrechte bei Flügen mit Umstieg: Entschädigung bei verspäteten Anschlussflügen auch bei Flug aus Drittstaat
  4. Kfz-Haftpflicht greift auch bei länger geparktem, von selbst in Brand geratenem Fahrzeug

### A. Fortschritte zur Erreichung einer sauberen, vernetzten und automatisierten Mobilität auf den Straßen der EU

Nachdrücklich setzt sich die EU einerseits für die Verbesserung der Luftqualität und die Bekämpfung des Klimawandels und gleichzeitig für eine beschleunigte

Einführung kooperativer intelligenter Verkehrssysteme (C-ITS) ein:

→ Als Reaktion auf ein EuGH-Urteil schlägt die Kommission vor, bestimmte Aspekte der **Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb** (Real Driving Emissions – RDE) erneut in Rechtsvorschriften aufzunehmen, die nunmehr vom Europäischen Parlament und vom Rat verabschiedet werden sol-

1) Vgl Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, Emissionssenkungen für neue schwere Nutzfahrzeuge, Änderungen der gemeinsamen Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr, RL für Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten.

2) ZB Car-Sharing-Modelle, Förderung alternativer Kraftstoffe, Effizienzsteigerungen durch Digitalisierung und Anreizmechanismen zur Nutzung des Öff Personennahverkehrs und des Fahrrads.

3) Siehe dazu bereits Thann, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2017/144, ZVR 2018/56, ZVR 2018/141 und zuletzt ZVR 2019/53.

4) Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-40-2019-INIT/de/pdf> (Stand 8. 5. 2019).

5) Trilogergebnis [www.europarl.europa.eu/RegData/seance\\_pleniere/textes\\_adoptes/provisoire/2019/04-16/0391/P8\\_TA-PROV\(2019\)0391\\_DE.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/provisoire/2019/04-16/0391/P8_TA-PROV(2019)0391_DE.pdf) (Stand 16. 4. 2019), Annahme durch den Rat mit qualifizierter Mehrheit noch ausständig.

6) Allg Ausrichtung des Rats, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9181-2019-INIT/de/pdf> (Stand 21. 5. 2019).

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

len (nämlich – wie vom Gericht gefordert – im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens).<sup>8)</sup>

→ Fix ist erstmals eine **Senkung der europäischen CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen auch für Lkw und andere schwere Nutzfahrzeuge** – minus 15% bis 2025, minus 30% ab 2030.<sup>9)</sup> Hersteller, die die Ziele nicht einhalten, müssen eine finanzielle Strafe in Form einer Emissionsüberschreitungsabgabe fürchten.<sup>10)</sup> Darüber hinaus wurden verbindliche Ziele für die Berücksichtigung emissionsfreier und -armer Fahrzeuge bei der Vergabe öffentlicher Aufträge beschlossen.<sup>11)</sup>

→ Am 13. 3. 2019 hat die Kommission eine **delegierte VO mit neuen Vorschriften für kooperative intelligente Verkehrssysteme (C-ITS)** erlassen.<sup>12)</sup> Der Rechtsakt basiert auf der RL 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr. Die neuen Systeme sollen es Fahrzeugen ermöglichen, sowohl miteinander als auch mit der Straßeninfrastruktur und anderen Verkehrsteilnehmern durch genormte Nachrichten besser zu kommunizieren. Mindestanforderungen an die Interoperabilität zwischen den verschiedenen Systemen wurden nunmehr festgelegt. Somit können alle damit ausgerüsteten C-ITS-Stationen in Kürze Nachrichten mit anderen Stationen sicher in einem offenen Netz austauschen.

## B. EU vereinheitlicht Drohnen-Gesetzgebung

Die seit 11. 9. 2018 gültige EU-Luftfahrt-GrundVO („**Basic Regulation**“)<sup>13)</sup> stellt nunmehr klar, dass auch die unbemannte (autonome) Luftfahrt zur Zivilluftfahrt gehört und somit die gleichen grundlegenden Anforderungen gelten. Spezifische technische und betriebliche Anforderungen wurden zum 1. 7. 2019 von der Kommission mit folgenden beiden Rechtsakten bestimmt:

→ Delegierte VO (EU) 945/2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (**Herstellungsvorschriften**).<sup>14)</sup>

→ DurchführungsVO (EU) 947/2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (**Betriebsvorschriften**).<sup>15)</sup> gültig ab **1. 7. 2020**.

Die neuen Regeln gelten für alle Teile von Drohnen und sollen sicherstellen, dass Hersteller und Nutzer EU-weit die Sicherheit, Privatsphäre, den Umgang mit persönlichen Daten und den Umweltschutz respektieren. Entsprechend einem **risikobasierten Ansatz** sind nicht Art bzw Zweck des Drohneinsatzes ausschlaggebend, sondern lediglich das zu erwartende Risiko bzgl möglicher Kollisionen. Somit werden Drohnen nach Gewicht, Einsatzort und Betriebszweck in drei Kategorien unterteilt, wobei sich je nach Kategorie der administrative Aufwand für den Betrieb deutlich unterscheidet:

1. **Offen/open** mit drei weiteren Unterkategorien (Voraussetzungen: Startmasse unter 25 kg, max Flughöhe 120 m, Flüge nur in Sichtweite, in sicherer Entfernung von Menschen/nicht über Menschenansammlungen, kein Transport gefährlicher Güter, kein Materialabwurf ua); niedriges Risiko, daher nur Registrierung erforderlich. Die Drohnen-Spielzeug-Kategorie (bis 250 Gramm) ohne Registrierung bleibt erhalten.

2. **Speziell/specific**: erhöhtes Risiko, Betriebsgenehmigung bzw Erklärung erforderlich.

3. **Zulassungspflichtig/certified**: hohes Risiko, vergleichbar mit herkömmlichen bemannten Luftfahrzeugen (strenge Zulassungsprozeduren, Betreiberzeugnis, ggf Fernpilotenlizenz).

Darüber hinaus wurden Eckpfeiler in folgenden Bereichen festgelegt: eine **Registrierung** der Betreiber in einer Datenbank sowie Registrierungsnummer auf dem Fluggerät, **Geosensibilisierung** (Warnfunktion bei potenzieller Verletzung von Luftraumgrenzen), direkte **Fernidentifikation** (inkl Vorrichtung für die Luftfahrzeug-Positionsverfolgung, Einsatz elektronischer Echtzeit-Kommunikation oÄ), **Ausbildung** bzw Nachweis von Kenntnissen (Fernpilot), **Festlegung von „No Drone Zones“**, also Gebieten, in denen absolut keine Drohnen zugelassen werden (wie zB Flughäfen), durch Mitgliedstaaten.

## C. Aktuelle EuGH-Entscheidungen

### 1. EuGH gibt Klage Österreichs gegen die ab 2020 geplante Pkw-Maut auf deutschen Autobahnen statt<sup>16)</sup>

Mit einer solchen Infrastrukturabgabe, deren Höhe je nach Hubraum, Antriebsart und Emissionsklasse bemessen und zur Infrastrukturfinanzierung genutzt werden sollte, wollte Deutschland zumindest teilweise von der reinen Finanzierung durch Steuern zu einem auf das „Benutzerprinzip“ bzw „Verursacherprinzip“ gestützten Finanzierungssystem wechseln. Alle Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen hätten die Abgabe in Form einer Jahresvignette mit einem Betrag von höchstens € 130,- zu entrichten gehabt; dafür wäre eine Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von mind des Betrags der Pkw-Maut vorgesehen gewesen. Für im Ausland zugelassene Fahrzeuge wäre die Abgabe nur im Fall der Benutzung der Autobahnen zu entrichten gewesen (je nach Bedarf Zehntagsvignette, Zweimonatsvignette oder ebenfalls Jahres-

8) VO-Vorschlag zur Änderung der VO (EG) 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, COM(2019) 208.

9) Zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge gilt ab 1. 1. 2020 die VO (EU) 631/2019.

10) VO zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge.

11) RL zur Änderung der RL 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge.

12) Angekündigt in der Mitteilung zur vernetzten und automatisierten Mobilität der Zukunft aus dem dritten Mobilitätspaket, s Thann, ZVR 2018/141. Siehe [https://ec.europa.eu/commission/news/road-safety-2019-mar-13\\_de](https://ec.europa.eu/commission/news/road-safety-2019-mar-13_de) (Stand 16. 7. 2019). Für die nächsten drei Jahre wurde eine Experten-Plattform eingerichtet: <https://connectedautomateddriving.eu/mediaroom/european-commission-launches-ccam-single-platform/> (Stand 16. 7. 2019).

13) VO (EU) 1139/2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der EU für Flugsicherheit sowie zur Änderung der VO (EG) 2111/2005, VO (EG) 1008/2008, VO (EU) 996/2010, VO (EU) 376/2014 und der RL 2014/30/EU und RL 2014/53/EU und zur Aufhebung der VO (EG) 552/2004 und VO (EG) 216/2008 und der VO (EWG) 3922/91, ABI L 2018/212, 1.

14) ABI L 2019/152, 1.

15) ABI L 2019/152, 45.

16) EuGH 18. 6. 2019, C-591/17, *Österreich/Deutschland*; Danzl, ZVR 2019/110.

vignette). Laut EuGH verstößt diese Regelung jedoch gegen das Unionsrecht. Diese Abgabe sei **mittelbar diskriminierend aus Gründen der Staatsangehörigkeit**. Der Gerichtshof stellte fest, dass die wirtschaftliche Last dieser Abgabe tatsächlich **allein auf den Haltern und Fahrern von in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen** liegt. Hinsichtlich des **freien Warenverkehrs** sei die Pkw-Maut zudem geeignet, den Zugang von Erzeugnissen aus anderen Mitgliedstaaten zum deutschen Markt zu behindern, da die Transportkosten und damit auch die Preise dieser Erzeugnisse erhöht werden und damit deren Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt würde. Dasselbe gelte auch für den **freien Dienstleistungsverkehr**.

## 2. Keine Entschädigung bei Flugverspätung wegen außergewöhnlicher Umstände

Als außergewöhnliche Umstände iS der Fluggastrechte-VO (EG) 261/2004 können Vorkommnisse angesehen werden, die ihrer Natur oder Ursache nach nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Luftfahrtunternehmens sind und von ihm auch tatsächlich nicht beherrschbar sind.

- Der EuGH entschied,<sup>17)</sup> dass Fluggäste nicht auf Entschädigung hoffen können, wenn ihr Flug wegen **Treibstoffs auf der Startbahn** verspätet ist. Dies sei ein außergewöhnlicher Umstand, der sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen iS dieser Bestimmung ergriffen worden wären. Die Fluggesellschaft müsse daher nicht zahlen. Dies gelte allerdings nur, wenn der ausgelaufene Treibstoff nicht von einem Flugzeug der jeweiligen Airline stammt.
- Ein Luftfahrtunternehmen hat den Fluggästen für eine Verspätung von drei Stunden oder mehr im Fall einer **Beschädigung eines Flugzeugreifens durch eine Schraube auf der Start- oder Landebahn** eine

Ausgleichszahlung nur zu leisten, wenn es nicht alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt hat, um die Flugverspätung zu begrenzen.<sup>18)</sup>

## 3. EuGH stärkt Fluggastrechte bei Flügen mit Umstieg: Entschädigung bei verspäteten Anschlussflügen auch bei Flug aus Drittstaat

Reisende haben bei einem verspäteten Anschlussflug außerhalb der EU Anspruch auf Entschädigung – auch wenn der Anschlussflug gar nicht von einer europäischen Airline angeboten wurde. Entscheidend sei nur, dass die Flugverbindungen Gegenstand einer einzigen Buchung waren, urteilte der EuGH;<sup>19)</sup> Flüge seien auch mit ein- oder mehrmaligem Umsteigen iS der Fluggastrechte-VO eine Einheit.

## 4. Kfz-Haftpflicht greift auch bei länger geparktem, von selbst in Brand geratenem Fahrzeug<sup>20)</sup>

Ein seit mehr als 24 Stunden in einer Privatgarage eines Hauses abgestelltes, entsprechend seiner Funktion als Beförderungsmittel verwendetes Fahrzeug hatte Feuer gefangen, verursachte einen Brand und beschädigte das Haus. Die Ursache lag in einem Defekt eines Schaltkreises des Fahrzeugs. Der EuGH hält an seiner Rechtsprechung fest, der Begriff der „**Verwendung des Fahrzeugs**“<sup>21)</sup> iS der RL 2009/103/EG sei nicht auf Situationen der Verwendung im Straßenverkehr beschränkt; **Parken** und Standzeit des Fahrzeugs seien somit als natürliche und notwendige Phasen Teil der „Verwendung“.

17) EuGH 26. 6. 2019, C-159/18, *Moens/Ryanair Ltd.*

18) EuGH 4. 4. 2019, C-501/17, *Germanwings/Pauels*.

19) EuGH 11. 7. 2019, C-502/18, *CS ua/České aerolinie a.s.*

20) EuGH 20. 6. 2019, C-100/18, *Linea Directa/Segurcaixa*.

21) Siehe auch letztens *Thann*, ZVR 2019/53.