

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Beiträge

Verkehrsrecht zum Endnutzer bringen

Konrad Lachmayer, Susanne Gstöttner, Nik Widmann, Niklas Schönböck, Katharina Schneider, Josef Kaltwasser, Daniel Kleer, Daniel Hermann, Kathrin Hagemann

Ersatzansprüche gegen den Frachtführer: Aktivlegitimation

Sebastian Löw

Tiere: Anwendbarkeit des schadenersatzrechtlichen Grundsatzes „neu für alt“

Klaus Markowetz

Rechtsprechung

Abgasskandal: Schadensberechnung gegen Motorenhersteller

Uwe Neumayr

Erwachsenenvertretung: Wirkungsbereich für Betrieb eines Kfz

Hans Peter Zierl

Judikaturübersicht Verwaltung

Suchtgiftbeeinträchtigung: ärztliche Verschreibung irrelevant

Mehrfaches Abstellen eines Kfz ohne Begutachtungsplakette:
kein Dauerdelikt

Tier besteht, die über das Interesse am Wert des Tieres (erhebl) hinausgeht, somit für Haustiere, nicht allerdings für Nutztiere. Bei der Verletzung von Haustieren sind daher die Heilungskosten auch dann zu ersetzen, wenn sie den Wert des Tieres erhebl übersteigen, soweit ein „verständiger Tierhalter“ (objektiver Maßstab) die Heilungskosten aufgewendet hätte. Wird ein Nicht-haustier, also ein Nutztier, verletzt, ist § 1332a ABGB überhaupt nicht anwendbar, sodass sich in diesem Fall der Ersatz nach dem gemeinen Wert des Tieres richtet. Mangels Sonderbestimmung ist mE der schadenersatzrechtl Grundsatz „neu für alt“ auf Nutztiere somit anwendbar.⁶⁰

Plus

ÜBER DEN AUTOR

E-Mail: klaus.markowetz@jku.at

⁶⁰ Für den in der Einleitung geschilderten Sachverhalt (Verkauf eines Nicht-rassehundes als Rassehund samt durch die nicht ordnungsgemäße Züchtung entstandenen Tierarztkosten, die den Wert des Tieres erhebl übersteigen) bedeutet dies, dass § 1332a ABGB jedenfalls anwendbar ist und die – den Wert des Tieres übersteigenden – Tierarztkosten grds zu ersetzen sind.

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Der Beitrag schnell gelesen

Der Verkehrssektor rüstet sich für Herausforderungen in der nächsten Legislaturperiode (2024–2029): Vorrangige Themen sind die Ökologisierung des Verkehrs, der Ausbau resilienter Schienenverbindungen zwischen europäischen Städten, die Förderung von Konnektivität und des multimodalen Verkehrs und gleichzeitig die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der Verkehrssicherheit. Berichtet werden kann, dass einige Vorschläge der Kommission aus dem letzten Jahr einerseits noch bis zu den Wahlen im Juni 2024 zum Abschluss gebracht werden konnten, viele andere müssen jedoch noch weiter vo-

rangetrieben werden. Das Kapitel zur aktuellen EuGH-Rsp verdeutlicht erneut anhand zahlreicher Vorabentscheidungsersuchen zur Auslegung der FluggastrechteVO, dass diese keineswegs einfach ist.¹

Europarecht; Verkehrsrecht

VO (EU) 261/2004; VO (EU) 2024/1107–1111

EuGH 16. 5. 2024, C-405/23; 21. 3. 2024, C-76/23;

29. 2. 2024, C-11/23

ZVR 2024/142



Mag. CHRISTIAN SCHIMANOFSKY ist Geschäftsführer des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV). Die Berichte über Highlights der Neuigkeiten zu EU-Verkehrsvorschriften und Judikatur erscheinen zweimal jährlich.

Inhaltsübersicht:

- A. Neuer Rechtsrahmen für den sicheren Betrieb von Drohnen und Lufttaxis
- B. Weitere bedeutende Kundmachungen
- C. EU-Verkehrsrat am 18. 06. 2024 in Luxemburg
- D. Aktuelle EuGH-Entscheidungen zur FluggastrechteVO (EG) 261/2004
 1. Personalmangel bei Gepäckverladung als „außergewöhnlicher Umstand“
 2. Einverständnis als Voraussetzung für die Erstattung von Flugscheinkosten bei Annullierung eines Fluges in Form eines Reisegutscheins
 3. Zessionsverbot im Flugbeförderungsvertrag unwirksam
 4. Keine Ausgleichszahlung für Flugverspätung bei nicht rechtzeitigem Einfinden zur Abfertigung bzw bei nicht angetretenem Flug
 5. Anspruch auf Ausgleichszahlung bleibt bei vorweggenommener Beförderungsverweigerung

A. Neuer Rechtsrahmen für den sicheren Betrieb von Drohnen und Lufttaxis

Bereits 2021 hatte die Kommission drei DurchführungsVO für den Luftraum für Drohnen („U-Space“)² und im November 2022

ihre EU-Drohnenstrategie 2.0³ veröffentlicht. In Ergänzung zu den bisherigen VO und als Schlüsselmaßnahme ihrer Strategie hat die Kommission am 10. 4. 2024 ein **Paket** zur Integration von neuen Bereichen in der Luftfahrt, nämlich unbemannten Drohnen mit höherem Risiko und bemannten Luftfahrzeugen, die senkrecht starten und landen können (sog **VTOL⁴-Flugzeuge oder pilotengesteuerte Lufttaxis**), verabschiedet.⁵ Eingeführt werden damit zB neue EU-weite Anforderungen an die Lufttüchtigkeitsbescheinigung sowie an Pilotenlizenzen, ebenso an Sicherheitsverfahren zur Einführung von bemannten und unbemannten Drohnen. Ziel ist es, die Regulierung in den Mitgliedstaaten weiter zu harmonisieren und die betrieblichen Sicherheitsstandards zu verbessern.

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

² DurchführungsVO (EU) 2021/664 über einen Rechtsrahmen für den U-Space, DurchführungsVO (EU) 2021/665 zu den Anforderungen für Flugsicherungsdienste im U-Space und DurchführungsVO (EU) 2021/666 zu den Anforderungen an die bemannte Luftfahrt im U-Space. Inkrafttreten: 26. 01. 2023. Als Basisrechtsgrundlagen siehe VO (EU) 2018/1139, 2019/947 und 2019/945, jeweils idgF.

³ COM(2022) 652 final; s Thann, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2023/63.

⁴ Vertical Take-off and Landing.

⁵ Delegierte bzw DurchführungsVO (EU) 2024/1107–1111.

B. Weitere bedeutende Kundmachungen

Im ersten Halbjahr 2024 wurden zahlreiche Verordnungen im Verkehrsbereich veröffentlicht; im Folgenden sind ausgewählte Kundmachungen im Überblick aufgelistet:

- ▶ VO (EU) 2024/1258 zur Änderung der VO (EG) 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an **Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten im Sektor des Personengelegheitsverkehrs** und hinsichtlich der Befugnis der Mitgliedstaaten, Sanktionen für in einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat begangene Verstöße gegen die VO (EU) 165/2014 zu verhängen;⁶
- ▶ VO (EU) 2024/1257 über die **Typgenehmigung** von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (**Euro 7**), zur Änderung der VO (EU) 2018/858 und zur Aufhebung der VO (EG) 715/2007 und VO (EG) 595/2009, der VO (EU) 582/2011, der VO (EU) 2017/1151, der VO (EU) 2017/2400 und der DurchführungsVO (EU) 2022/1362;
- ▶ VO (EU) 2024/1610 zur Änderung der VO (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der **CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge** und die Einbeziehung von Meldepflichten, zur Änderung der VO (EU) 2018/858 und zur Aufhebung der VO (EU) 2018/956;
- ▶ VO (EU) 2024/982 über die **automatisierte Abfrage und den Austausch von Daten für die polizeiliche Zusammenarbeit** und zur Änderung der Beschlüsse 2008/615/JI und 2008/616/JI des Rates sowie der VO (EU) 2018/1726, (EU) 2019/817 und (EU) 2019/818 (Prüm-II-VO);
- ▶ DurchführungsVO (EU) 2024/949 zur Festlegung eines einheitlichen **Formulars für Erstattungs- und Entschädigungsanträge von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr** bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen und Ausfällen von Schienenverkehrsdiensten gemäß der VO (EU) 2021/782;
- ▶ Delegierte VO (EU) 2024/490 zur Änderung der Delegierten VO (EU) 2017/1926 zur Ergänzung der RL 2010/40/EU hinsichtlich der **Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste**;
- ▶ DurchführungsVO (EU) 2024/1721 zur Festlegung von Vorschriften für die Anwendung der **VO (EU) 2019/2144** im Hinblick auf **Muster** für die Genehmigung des intelligenten Geschwindigkeitsassistenten, des Warnsystems bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers, des Ereignisdatenspeichers, der Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrung und des hochentwickeltesten Warnsystems bei nachlassender Konzentration des Fahrers.⁷

C. EU-Verkehrsrat am 18. 06. 2024 in Luxemburg⁸

Zu den 2023 vorgestellten und vielfach vom Parlament bereits angenommenen Vorschlägen⁹ der Kommission konnte der Rat einerseits bereits Einigungen erzielen – so zB hinsichtlich **Binnenschiffahrtinformationsdienste**, **EU-Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs** (EMSA) sowie zu **Schieneninfrastrukturkapazitäten** – und hat andererseits Fortschrittsberichte zur RL über **Abmessungen und Gewichte für Lkw** und zur RL über den **Kombinierten Verkehr** diskutiert. Darüber hinaus hat der Rat Schlussfolgerungen zum Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs (ERH) v 12. 03. 2024 über die **EU-Straßenver-**

kehrssicherheitsziele festgelegt. Der ERH fordert hierin die EU zur Ergreifung weiterer Maßnahmen auf, um die Anzahl der Straßenverkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030 (im Vergleich zu 2019) zu halbieren und bis 2050 auf nahezu null zu reduzieren („Vision Zero“). Der Rat begrüßt grundsätzlich diese Zielsetzung, möchte sich aber die Flexibilität bei der Formulierung und Überwachung der wichtigsten Leistungsindikatoren für die Straßenverkehrssicherheit bewahren, und lehnt daher eine vollständige Harmonisierung der Methoden auf EU-Ebene ab. Daneben sollen der multimodale Verkehr und die Nutzung des Fahrrads¹⁰ und anderer Mikromobilitätsgeräte wie E-Scooter stärker berücksichtigt werden. Ferner wird auf die Bedeutung von Investitionen in eine widerstandsfähige Straßenverkehrsinfrastruktur sowie das Potenzial innovativer Technologien für die Straßenverkehrssicherheit hingewiesen. Abschließend wurden die **Prioritäten der EU-Verkehrspolitik** im Rahmen des Mandats der nächsten Kommission dargelegt, mit Schwerpunkt auf Maßnahmen auf EU-Ebene zur **Dekarbonisierung** des Verkehrs und zur Förderung der **Verkehrsverlagerung**. Der nächste formelle EU-Verkehrsrat ist für den 5. 12. 2024 in Brüssel geplant.

Der ERH fordert die EU zu weiteren Maßnahmen auf, um die Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2050 auf nahezu null zu reduzieren („Vision Zero“).

D. Aktuelle EuGH-Entscheidungen zur FluggastrechteVO (EG) 261/2004

1. Personalmangel bei Gepäckverladung als „außergewöhnlicher Umstand“¹¹

Nach der Rsp des EGH liegt ein „außergewöhnlicher Umstand“ iSv Art 5 Abs 3 FluggastrechteVO vor, wenn das Vorkommnis erstens weder seiner Natur noch seiner Ursache nach **Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit der Fluggesellschaft** ist und zweitens von ihr nicht tatsächlich **beherrschbar** ist. In einem Vorabentscheidungsverfahren bestätigte der EuGH, dass der **Mangel an Flughafenpersonal** einen solchen „außergewöhnlichen Umstand“ darstellen kann und die Passagiere daher keinen Anspruch auf eine Entschädigung, selbst bei einer großen Verspätung wie im vorliegenden Fall, haben. Es ist sodann Sache des nationalen (hier: deutschen) Gerichts, zu beurteilen, ob die Voraussetzungen erfüllt sind. Wenn ja, muss die Airline nachweisen, dass alle **zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung der Verspätung** sowie alle **angemessenen Vorbeugungsmaßnahmen** ergriffen worden sind, um nicht zu einer Ausgleichszahlung verpflichtet zu sein.

⁶ Dazu s *Shimanovsky*, ZVR 2023/146 unter COM(2023) 256 final.

⁷ Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass gemäß VO (EU) 2019/2144 viele **Assistenzsysteme** bereits seit dem 6. 7. 2022 für neue Fahrzeugtypen verpflichtend sind, mit 7. 7. 2024 müssen sie jedoch **auch bei Neuzulassungen vorhanden** sein.

⁸ Im Detail s <https://www.consilium.europa.eu/de/meetings/tte/2024/06/18/> (Stand 16. 7. 2024).

⁹ Dazu s *Shimanovsky*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2023/146.

¹⁰ Vgl dazu auch die Verabschiedung einer gemeinsamen Erklärung zur Förderung des Radverkehrs (C/2024/2377) durch EP, Rat und Kommission mit Verpflichtungen zur Weiterentwicklung eines sicheren Radverkehrsnetzes in den Städten, zur besseren Anbindung an den ÖPNV und zum Zugang zu Ladestationen für E-Bikes.

¹¹ EuGH 16. 5. 2024, C-405/23, *Touristic Aviation Services Ltd/Flightright GmbH*, Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Köln (Deutschland).

2. Einverständnis als Voraussetzung für die Erstattung von Flugscheinkosten bei Annullierung eines Fluges in Form eines Reisegutscheins¹²

Grundsätzlich zeigt der Aufbau von Art 7 Abs 3 Fluggastrechte-VO, dass die Erstattung der Flugscheinkosten in erster Linie durch Zahlung eines Geldbetrags zu erfolgen hat. Demgegenüber erfolgt die Erstattung in Form von Reisegutscheinen nur subsidiär und ist zudem nur mit „schriftlichem Einverständnis des Fluggasts“ zulässig. Auslegungsbedürftig war insb die Wendung „mit schriftlichem Einverständnis des Fluggasts“. Der EuGH entschied, dass der Fluggast sein „schriftliches Einverständnis“ erteilt hat, wenn er auf der Website des Luftfahrtunternehmens ein Online-Formular ausgefüllt und darin diese Erstattungsmodalität unter Ausschluss der Auszahlung eines Geldbetrags gewählt hat. Erforderlich sei insoweit, dass der Fluggast in der Lage sei, eine zweckdienliche und informierte Wahl zu treffen. Dies setze voraus, dass das Luftfahrtunternehmen in lauterer Weise klare und umfassende Informationen über die verschiedenen dem Fluggast zur Verfügung stehenden Erstattungsmodalitäten gegeben hat. Eine handschriftliche oder digitale Signatur sei nicht erforderlich. Die Erstattung der Flugscheinkosten durch einen Geldbetrag darf somit bspw nicht einem Verfahren unterliegen, das gegenüber der Erstattung in Form eines Reisegutscheins zusätzliche Schritte umfasst.

3. Zessionsverbot im Flugbeförderungsvertrag unwirksam¹³

Der Anspruch von Fluggästen auf **Ausgleichszahlung für annullierte Flüge** (Art 5 Abs 1 lit c FluggastrechteVO) ergibt sich **unmittelbar aus der VO**, aber nicht bspw aus dem Vertrag zwischen dem Fluggast und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen. Nach der Vorabentscheidung des EuGH verstößt eine **Klausel im Beförderungsvertrag**, die dem Fluggast die Abtretung von Ansprüchen nach der FluggastrechteVO verbietet, gegen das **Verbot von Rechtsbeschränkungen** nach Art 15 FluggastrechteVO; danach dürfen die Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen gegenüber Fluggästen gemäß dieser VO – insb durch abweichende oder restriktive Bestimmungen im Beförderungsvertrag – nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.

4. Keine Ausgleichszahlung für Flugverspätung bei nicht rechtzeitigem Einfinden zur Abfertigung bzw bei nicht angetretenem Flug¹⁴

Der Anspruch auf eine Ausgleichszahlung wegen einer großen Verspätung des Flugs setzt nach Ansicht des EuGH voraus, dass sich der Fluggast iSd Art 3 Abs 2 lit a FluggastrechteVO rechtzeitig zur Abfertigung eingefunden hat. Somit stehe einem Reisenden, der wegen der Vorankündigung einer Abflugverspätung auf den Flug verzichtete und nicht zur Abfertigung erschien, weil er davon ausging, einen Geschäftstermin am Zielort nicht mehr rechtzeitig zu erreichen, keine Ausgleichszahlung zu. Ebenso erging es einem zweiten Reisenden, der sich selbst einen Ersatzflug organisiert hatte, mit dem er den Zielort mit weniger als drei Stunden Verspätung erreichen konnte. In der Begründung wies der EuGH darauf hin, dass die pauschale Ausgleichszahlung (Art 7 Abs 1) die Unannehmlichkeiten durch den Zeitverlust aufgrund der Ankunftsverspätung ersetzen soll, die alle Passagiere in gleicher Weise treffen. Bei dem Schaden aufgrund des Versäumens eines Geschäftstermins handle es sich um einen individuellen Schaden, der Gegenstand des weiter gehenden Schadenersatzes iSv Art 12 FluggastrechteVO sein könne.

5. Anspruch auf Ausgleichszahlung bleibt bei vorweggenommener Beförderungsverweigerung¹⁵

Eine Passagierin wurde wegen des Nichtantritts ihres Hinfluges für den Rückflug, der mehr als zwei Wochen später stattfinden sollte, gesperrt. Wegen dieser Beförderungsverweigerung für den Rückflug verlangte die Passagierin von der Airline eine pauschale Ausgleichszahlung. Dazu entschied der EuGH:

- ▶ Der Passagierin steht gem Art 4 Abs 3 iVm Art 7 Fluggastrechte-VO eine Ausgleichszahlung zu.
- ▶ Die Ausnahmen, die in Art 5 Abs 1 lit c FluggastrechteVO bei rechtzeitiger Vorankündigung einer Flugannullierung vorgesehen sind, sind im Fall einer vorangekündigten Nichtbeförderung nicht anwendbar.
- ▶ Die Voraussetzung, dass sich der Passagier rechtzeitig zur Abfertigung eingefunden habe, gilt bei vorweggenommener Beförderungsverweigerung nicht.
- ▶ Dass die Nichtbeförderung zwei Wochen vor der Abflugzeit angekündigt wurde, schließt den Anspruch auf eine Ausgleichszahlung nicht aus.

Plus

ÜBER DEN AUTOR

Kontaktadresse: KfV, Schleiergasse 18, 1100 Wien
E-Mail: kfv@kfv.at, Internet: www.kfv.at

¹² EuGH 21. 3. 2024, C-76/23, *Cobult UG/AP Air Portugal SA*, Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Frankfurt am Main (Deutschland).

¹³ EuGH 29. 2. 2024, C-11/23, *Eventmedia Soluciones SL/Air Europa Líneas Aéreas SAU*, Vorabentscheidungsersuchen des Handelsgerichts Nr 1 Palma de Mallorca (Spanien).

¹⁴ EuGH 25. 1. 2024, C-474/22, *Laudamotion GmbH/Flightright GmbH*, sowie C-54/23, *WY/Laudamotion GmbH, Ryanair DAC*, jeweils Vorabentscheidungsersuchen des Bundesgerichtshofs (Deutschland).

¹⁵ EuGH 26. 10. 2023, C-238/22, *FW/LATAM Airlines Group SA*, Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Frankfurt am Main (Deutschland).