

Neuerungen und Entwicklungen im ausländischen Verkehrsrecht 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Jahr 2021 kommt es im Ausland zu Änderungen im Verkehrsrecht, die auch für deutsche Autofahrer von Bedeutung sind. Eine Auswahl bereits bekannter Neuerungen und Entwicklungen hat die Juristische Zentrale in beigefügter Übersicht für Sie zusammengestellt.

Mit Ende der Übergangsphase zum 31. Dezember 2020 wurde der Brexit endgültig vollzogen. Die kurzfristige Einigung zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich auf eine Wirtschafts- und Sicherheitspartnerschaft bringt auch im Verkehrsbereich einige Änderungen mit sich, die – insbesondere auf der britischen Seite – noch nicht vollumfänglich in die jeweiligen Gesetze implementiert wurden.

Im Rahmen dieser Mitteilung informieren wir Sie über bereits bekannte Änderungen. Zu einzelnen Themen (insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Brexit) werden wir Sie im Rahmen weitergehender Mitteilungen gesondert informieren.

Mit freundlichen kollegialen Grüßen



Dr. Markus Schäpe
Leiter Juristische Zentrale

I. EUROPÄISCHE UNION

1. EU-weite Geldsanktionenvollstreckung

Der EU-Rahmenbeschluss zur gegenseitigen Geldsanktionenvollstreckung (RB Geld), der die grenzüberschreitende Vollstreckung nicht bezahlter Geldsanktionen u. a. aus Straßenverkehrsverstößen ermöglicht, wurde von sämtlichen EU-Ländern in nationales Recht umgesetzt.

Seit Umsetzung in Deutschland im Jahr 2010 wurden über 80.000 Vollstreckungshilfeersuchen an Deutschland gerichtet. Die meisten Vollstreckungshilfeersuchen kommen nach wie vor aus den Niederlanden, aus anderen EU-Mitgliedstaaten gehen dagegen nur vereinzelt entsprechende Ersuchen beim Bundesamt für Justiz (BfJ) ein. Diese Tendenz wird sich voraussichtlich auch 2021 fortsetzen.

Beim EuGH ist derzeit ein Vorabentscheidungsersuchen bzgl. des RB Geld anhängig: In Bezug auf ein Vollstreckungshilfeersuchen aus den Niederlanden möchte ein polnisches Gericht u.a. wissen, ob die der Vollstreckung der Geldsanktion zugrunde liegende Entscheidung bei Zustellung im (EU-) Ausland übersetzt werden muss. Konkret ging es um ein Bußgeldverfahren in den Niederlanden, in dem die niederländische Bußgeldstelle den Bußgeldbescheid gegenüber dem in Polen ansässigen Kfz-Halter lediglich in niederländischer, deutscher und englischer Sprache ausfertigte und bezüglich allgemeiner Hinweise zum niederländischen Bußgeldverfahren auf die Internetseite der niederländischen Bußgeldstelle CJIB verwies. Nach Ansicht des vorlegenden polnischen Gerichts liegt ein Vollstreckungshindernis vor, da der Bußgeldschuldner nicht ordnungsgemäß in der für ihn verständlichen polnischen Sprache informiert wurde (Rechtssache C-338/20). Diese Frage ist insbesondere für Deutschland relevant: § 87b Abs.3 Nr. 3 IRG sieht explizit ein Vollstreckungshindernis vor, wenn der betroffene Verkehrssünder bei einem im Ausland begangenen Verkehrsverstoß im Rahmen des schriftlichen Bußgeldverfahrens nicht über das Recht zur Anfechtung und über die Fristen entsprechend den Vorschriften dieses Rechts belehrt worden ist. Dies ist auch dann der Fall, wenn die Belehrung nicht in einer für den Betroffenen verständlichen Sprache (für Betroffene in Deutschland: in deutscher Sprache) erfolgte. Mit einer Entscheidung des EuGH ist im Laufe von 2021 zu rechnen.

2. Modifizierung der EU-Richtlinie zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte

Am 17. März 2015 ist die EU-Richtlinie 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte in Kraft getreten. Kernpunkte der Richtlinie sind die Schaffung eines effektiveren grenzüberschreitenden Halterdatenaustauschs bei bestimmten Verkehrszuwerhandlungen sowie eine Optimierung der Information der für die Verkehrsverstöße Verantwortlichen (z. B. durch Übersetzung der Bußgeldbescheide in die Sprache des Zulassungsstaates des Tatfahrzeugs). Die Richtlinie umfasst nur die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte wie z. B. Tempolimit-, Rotlicht-, Überhol- und Handyverstöße.

Seitens der Europäischen Kommission wird derzeit an einer Modifizierung dieser Richtlinie gearbeitet. Hierfür hat die zuständige DG MOVE eine Arbeitsgruppe aus Vertretern sämtlicher EU-Mitgliedstaaten eingerichtet, an der der ADAC e.V. als offiziell geladener Beobachter teilnimmt. In Erwägung gezogen wird

u.a. die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie (z.B. auf Abstandsverstöße), die Schaffung EU-einheitlicher Kriterien zur Bezahlung von Geldsanktionen und die Einführung einheitlicher Fristen für die Zustellung von Bußgeldbescheiden an ausländische Verkehrssünder (z.B. sechs Monate). Im Rahmen des im Dezember 2020 vorgestellten Aktionsplans der Europäischen Kommission für nachhaltige Mobilität und damit verbundenen Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit (Ziel: Halbierung der Zahl der Verkehrsunfallopfer in der EU bis 2030) ist eine Vorlage des modifizierten Richtlinienentwurfs für 2021/22 vorgesehen.

3. EU-weite Anerkennung von Führerscheinmaßnahmen

In einem Schreiben an die Europäische Kommission vom Februar 2017 forderten acht EU-Verkehrsminister eine „grenzüberschreitende Anerkennung von Fahrverboten“. Die Europäische Kommission/DG MOVE hat das Thema aufgegriffen und prüft derzeit, auf welcher Rechtsgrundlage eine derartige gegenseitige Anerkennung geregelt werden kann (z.B. im Rahmen der EU-Führerscheinrichtlinie oder des RB Geld). Das diesbezügliche Meinungsbild der Mitgliedstaaten bezüglich fällt nach wie vor sehr unterschiedlich aus. Es bleibt abzuwarten, ob hier im Laufe von 2021 ein konkreter Vorschlag (z.B. im Rahmen der Modifizierung der EU-Richtlinie 2015/413, s.o. Punkt I. 2.) vorgelegt wird.

4. Regulierung von Auslandsunfällen / Überarbeitung KH-Richtlinie 2009/103/EG

Im Mai 2018 hat die Europäische Kommission einen Änderungsvorschlag zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtrichtlinie 2009/103/EG vorgelegt (siehe Mitteilung für Vertragsanwälte Nr. 44/2018). Dieser sieht u.a. einen besseren Schutz von Geschädigten bei der Insolvenz eines Versicherers, eine EU-weite Anerkennung von Schadenverlaufsbestätigungen und eine Anpassung / Vereinheitlichung der Kfz-Mindestdeckungssummen in der EU vor. Das Europäische Parlament (EP) hat im Februar 2019 seine Änderungsvorschläge vorgelegt, u.a. auch eine Regelung zu den Verjährungsfristen bei grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen. Zudem plädiert das EP für eine Herausnahme des Motorsports aus dem Anwendungsbereich der KH-Richtlinie.

Am 13. Dezember 2019 hat die allgemeine Ausrichtung des Rats der EU stattgefunden, mit der der Rat das Mandat für die Trilogverhandlungen mit dem Europäischen Parlament erteilt hat. Die vom EP angelegten Änderungen hinsichtlich der Verjährungsfristen wurden vom Rat in seiner Stellungnahme zur Ausrichtung nicht aufgegriffen. In Bezug auf den Anwendungsbereich der Richtlinie schlägt der Rat im Hinblick auf die Problematik der Elektrokleinstfahrzeuge die Modifizierung des Verwendungsbegriffs dahingehend vor, dass die KH-Versicherungspflicht nur für Kfz mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h oder einem maximalen Nettogewicht von mehr als 25 kg gelten sollte. Zudem soll es im Ermessen der Mitgliedstaaten liegen, den Motorsport von dem Anwendungsbereich der KH-Richtlinie auszunehmen.

Die Trilogverhandlungen zwischen Rat, Kommission und Parlament haben am 29. Januar 2020 begonnen, wurden aber wegen der COVID19-Pandemie auf unbestimmte Zeit ausgesetzt und während der kroatischen EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2020 nicht wieder aufgegriffen. Auch während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2020 kam es nicht zu einer Fortsetzung der

Trilogverhandlungen. Es bleibt daher abzuwarten, wie im Laufe 2021 die EU-Ratspräsidentschaften Portugals bzw. Sloweniens damit verfahren werden.

II. BREXIT / VEREINIGTES KÖNIGREICH

Führerschein

Die gegenseitige Anerkennungspflicht der Führerscheine auf Grundlage des EU-Rechts entfällt mit dem Austritt Großbritanniens, stattdessen kommt jedoch das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968 zur Anwendung. Das Vereinigte Königreich ist dem Wiener Übereinkommen am 28. März 2018 beigetreten. Danach werden deutsche Führerscheine auch weiterhin in Großbritannien für vorübergehende Aufenthalte anerkannt. Ein internationaler Führerschein wird nicht benötigt. Bei Wohnsitznahme in Großbritannien ist nach derzeitigem Stand davon auszugehen, dass in EU-Mitgliedstaaten ausgestellte Führerscheine innerhalb der Frist für Drittstaatendokumente umgeschrieben werden müssen. Die diesbezüglichen britischen Vorschriften im *Vehicle and Driving Licences Act 1969* werden derzeit überarbeitet und sind noch nicht veröffentlicht.

KH-Versicherung / Abwicklung von Verkehrsunfallschäden

Es wird bei Fahrten nach Großbritannien dringend empfohlen zum Nachweis des Versicherungsschutzes die Grüne Versicherungskarte mitzuführen. Seitens der EU wurde zudem – trotz des Handelsübereinkommens mit Großbritannien vom Dezember 2020 – bislang nicht bestätigt, dass bei britischen Kraftfahrern weiterhin innerhalb der EU auf das Mitführen der Grünen Karte verzichtet wird.

Durch den Austritt Großbritanniens aus der EU findet auch der Besucherschutz nach der KH- Richtlinie (2009/103/EG) keine Anwendung mehr. Um Probleme bei der Abwicklung von Verkehrsunfällen von deutschen Verkehrsteilnehmern in Großbritannien oder von britischen Verkehrsteilnehmern in Deutschland bzw. weiteren EU-Staaten zu vermeiden, hat der britische Garantiefonds (Motor Insurers' Bureau) mit Deutschland und anderen EU-Staaten bilaterale Abkommen geschlossen. Dies betrifft u.a. den Austausch der jeweiligen Versicherungsdaten und die Eintrittspflicht der nationalen Garantiefonds bei Unfällen mit unversicherten Verkehrsteilnehmern oder Unfallfluchtfällen. Eine Liste der Staaten, die eine derartige Vereinbarung geschlossen haben, kann auf der Internetseite des britischen Garantiefonds unter dem nachfolgenden Link abgerufen werden:

https://www.mib.org.uk/media/519971/pov-signed_v1_dec_2020.pdf

Somit ist bei einem Verkehrsunfall im Ausland mit einem britischen Fahrzeug weiterhin der Zentralruf der Autoversicherer für die Ermittlung der zuständigen Versicherung und die Benennung eines Ansprechpartners (Schadenregulierungsbeauftragten) in Deutschland zuständig. Das auf die Schadenabwicklung nach Verkehrsunfällen in Großbritannien anwendbare materielle Recht wird nach wie vor nach Maßgabe der Rom II-Verordnung festgelegt (siehe Mitteilung für Vertragsanwälte Nr. 20/2016). In Bezug auf den Gerichtsstand bei der Abwicklung von Verkehrsunfällen in Großbritannien verweisen wir auf die Mitteilung für Vertragsanwälte Nr. 93/2020 sowie die einschlägige Mitteilung der Europäischen Kommission: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/civil_justice_de_0.pdf.

Vollstreckung von Geldsanktionen aus Verkehrsverstößen

Der EU-Rahmenbeschlusses vom 24.02.2005 zur gegenseitigen Anerkennung und Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen (RB Geld / ABI.EU 2005 L 76/16) kommt mit dem EU-Austritt Großbritanniens nicht mehr für Bußgelder aus Großbritannien zur Anwendung. Eine Vollstreckung britischer öffentlich-rechtlicher Bußgelder wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten in Deutschland, die bislang ohnehin nur sehr zurückhaltend praktiziert wurde, kann damit nicht mehr auf dieser Grundlage erfolgen. In Bezug auf die (in der Praxis bislang ebenfalls nicht praktizierte) Vollstreckung zivilrechtlicher Forderungen in Zusammenhang mit Verkehrszuwendungen (z.B. Parksanktionen) entfällt die Anwendbarkeit der hierfür vorgesehenen Instrumente des EU-Rechts (z.B. EuGVVO, Europäisches Mahnverfahren).

D-Schild

Kraftfahrzeuge, welche im Vereinigten Königreich oder in einem EU-Mitgliedstaat, der auch Mitglied des Wiener Übereinkommens ist, zugelassen sind, benötigen bei der Verkehrsteilnahme im jeweils anderen Land kein eigenes Länderkennzeichen des Zulassungsstaates, wenn das Kfz-Kennzeichen bereits ein solches aufweist (wie es bei den Euro-Kennzeichen der Fall ist).

Reisedokumente

EU-, EWR- und Schweizer Bürger benötigen kein Visum für Kurzzeitreisen nach Großbritannien. Bis zum 30. September 2021 ist ein gültiger Personalausweis für die Einreise ausreichend, danach wird ein Reisepass benötigt, welcher mindestens für den Zeitraum des geplanten Aufenthalts gültig sein muss.

III. WEITERE LÄNDER

BELGIEN

Reduzierung Tempolimit auf Landstraßen

Zum 1. Januar 2021 wurde in der Hauptstadtregion Bruxelles-Capitale auf Landstraßen die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h vermindert. Nachdem eine solche Reduzierung in der Region Flandern bereits 2017 vorgenommen wurde, gilt nun nur noch in der Region Wallonien die ursprüngliche allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h auf Landstraßen.

FRANKREICH

Toter-Winkel-Kennzeichnung für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t zGM

Seit dem 1. Januar 2021 müssen in Frankreich alle Kraftfahrzeuge über 3,5 t zGM über eine „Toter-Winkel“-Kennzeichnung verfügen. Mit Dekret vom 17. November 2020 (Décret n° 2020-1396) wurde der entsprechende Art. R313-32-1 in den Code de la Route eingeführt, vgl.

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042534807/2021-01-01

Die Kennzeichnung muss von hinten und von der Seite sichtbar sein. Von dieser Vorschrift sind sowohl Fahrzeuge zur Güter- als auch zur Personenbeförderung betroffen. Ausgenommen sind lediglich land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sowie Winterdienstfahrzeuge und Servicefahrzeuge (z.B. Abschlepp-

fahrzeuge) auf Autobahnen und Schnellstraßen. Damit gilt die Kennzeichnungspflicht auch für schwere Wohnmobile über 3,5 t zGM.

Die Bestimmungen zur konkreten Ausgestaltung und Anbringung wurden mit Erlass vom 5. Januar 2021 (Arrêté du 5 janvier 2021 portant application de l'article R. 313-32-1 du code de la route relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules lourds) erlassen und sind am 6. Januar 2021 in Kraft getreten, vgl. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000042865682>.

Verstöße gegen die Kennzeichnungspflicht werden als Verstöße der französischen Verstoßklasse 4 mit einer sogenannten Normalbuße von 135 Euro geahndet. Auch wenn diese Frage bislang ist nicht abschließend geklärt ist, ist aus unserer Sicht nach Sinn und Zweck der Vorschrift (Erhöhung der Verkehrssicherheit für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fahrradfahrer) davon auszugehen, dass die Kennzeichnungspflicht auch entsprechende ausländische Fahrzeuge, also auch beispielsweise deutsche Wohnmobile über 3,5 t zGM, betrifft. Dafür spricht auch, dass die gesetzliche Regelung eine Ausnahme für ausländische Fahrzeuge vorsieht, die bereits nach heimischem Recht über eine vergleichbare Kennzeichnung verfügen.

Einführung der Winterreifenpflicht

Zum 1. November 2021 soll in Frankreich eine generelle Winterreifenpflicht für Bergregionen eingeführt werden. Dies wird in voraussichtlich 48 Departements gelten, wobei die genaue Festlegung der betroffenen Gebiete noch erfolgt. Bislang gibt es in Frankreich keine generelle Winterausrüstungspflicht, sie kann bei winterlichen Straßenverhältnissen aber regional kurzfristig angeordnet werden.

ITALIEN

Anpassung Bußgeldbeträge

In Italien werden turnusgemäß alle zwei Jahre die Bußgelder für Verkehrsordnungswidrigkeiten an die Inflation angepasst, so auch im Jahr 2021. Seit dem 1. Januar 2021 gelten neue Sätze. Erstmals fallen die Beträge teilweise etwas günstiger aus als in den Vorjahren. In der Praxis hat dies jedoch für niedrige Bußen keine Auswirkungen. Bei Bußgeldbeträgen bis 250 EUR bleiben die Mindest- und Höchstbeträge unverändert. Bei höheren Sanktionen werden die Beträge im Schnitt um 0,2% gesenkt. Infos zu den Bußgeldern in Italien: <https://www.adac.de/verkehr/recht/bussgeld-punkte/ausland/bussgeld-italien/>

Reform Codice della Strada

Seit geraumer Zeit kündigt der italienische Gesetzgeber eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes (Codice della Strada) an. Möglicherweise wird diese (oder zumindest Teile davon) im Laufe von 2021 umgesetzt.

NIEDERLANDE

Anhebung Bußgelder

In den Niederlanden wurden zum 1. Januar 2021 turnusgemäß die Bußgeldbeträge für zahlreiche Straßenverkehrszuwendungen geringfügig angehoben (vgl. hierzu Mitteilung für Vertragsanwälte Nr. 2/2021).

Umweltzone Amsterdam

Bereits seit 1. November 2020 dürfen in der Amsterdamer Umweltzone keine dieselbetriebenen Kraftfahrzeuge mit den Abgasnormen Euro 0 bis 3 mehr fahren. Zudem wurde die Umweltzone auf das gesamte Gebiet innerhalb des Autobahnringes A10 ausgeweitet (Infos: <https://www.adac.de/reise-freizeit/reiseplanung/reiseziele/niederlande/uebersicht/citymaut-umweltzonen/>)

ÖSTERREICH

Höhere Strafen beim Schnellfahren

Im Rahmen einer StVO-Novelle sollen im Laufe von 2021 die Sanktionen für hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen verschärft werden, u.a. ist eine Anhebung des Strafrahmens von derzeit 2.180 Euro auf maximal 5.000 Euro sowie die Beschlagnahme von Fahrzeugen in besonders schwerwiegenden Fällen von Raserei angedacht. Die Juristische Zentrale wird hierüber zu gegebener Zeit gesondert informieren.

POLEN

Straßenmaut / Einführung Free Flow-System

Ab dem 1. Dezember 2021 soll die Erfassung der Maut durch Einführung eines den Verkehrsfluss fördernden Systems (u.a. durch Wegfall der Mautstationen, sog. Free Flow-System) effizienter ausgestaltet werden. Derzeit liegt diesbezüglich nur ein Gesetzesentwurf vor.

Elektrokleinstfahrzeuge

Ebenfalls im Jahr 2021 soll eine gesetzliche Regelung für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen geschaffen werden. Der Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens ist für das Frühjahr 2021 geplant.

SCHWEIZ

In der Schweiz sind zum 1. Januar 2021 diverse neue Verkehrsregelungen in Kraft getreten:

Einführung Reißverschlussverfahren

Überall dort, wo ein Fahrstreifen endet, gilt nun verpflichtend das Reißverschlussverfahren, z.B. bei der Reduzierung von drei auf zwei Fahrbahnen, bei Unfällen oder bei Baustellen. Alle Fahrstreifen werden bis zum Ende des jeweiligen Fahrstreifens genutzt. An der Stelle, an der der eine Fahrstreifen endet, lassen die Fahrzeugführer der weiterführenden Spur die Fahrzeuge der endenden Spur nach dem Reißverschlussprinzip einfädeln. Das Einfädeln darf jedoch nicht erzwungen werden, die Fahrzeuge auf der weiterführenden Spur bleiben vorfahrtberechtigt. Das Reißverschlussprinzip gilt auch bei Autobahnauffahrten, hier jedoch nur bei stockendem Verkehr auf den durchgehenden Fahrspuren stockendem Verkehr. Verstöße können mit einem Bußgeld in Höhe von 100 CHF (rund 92 Euro) geahndet werden.

Einführung der Rettungsgasse

Auf Autobahnen muss eine Rettungsgasse nicht nur bei einem Stau, sondern bereits dann freigehalten werden, wenn sich der Verkehr nur noch mit Schrittgeschwindigkeit fortbewegt. Bei zweispurigen Straßen

ist die Rettungsgasse zwischen den beiden Spuren zu bilden, bei dreispurigen Straßen immer zwischen dem äußersten linken und dem mittleren Fahrstreifen. Verstöße können mit einem Bußgeld in Höhe von 100 CHF (rund 92 Euro) geahndet werden.

Rechtsvorbeifahren auf der Autobahn

Wenn sich auf dem linken Autobahnfahrstreifen (bei dreispurigen Autobahnen auf dem linken und/oder Mittleren Fahrstreife) eine Kolonne gebildet hat, dürfen Verkehrsteilnehmer auf der rechten Spur nun mit der gebotenen Vorsicht vorbeifahren, auch wenn sich rechts noch keine Kolonne gebildet hat. Weiterhin verboten bleibt jedoch das Rechtsüberholen (Ausschwenken auf den rechten Fahrstreifen und Wiedereinschwenken nach links). Verstöße hiergegen können mit einem Bußgeld in Höhe von 250 CHF (rund 230 Euro) geahndet werden.

Tempo 100 für bestimmte Gespanne

Für – auch im Ausland zugelassene – Kfz-Gespanne aus Pkw oder Lieferwagen bis 3,5 t zGM und einem leichten Anhänger (zGM von nicht mehr als 3,5 t) gilt auf Autobahnen jetzt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (bisher: 80 km/h). Voraussetzung hierfür ist, dass sowohl das Zugfahrzeug, die Reifen als auch der Anhänger für diese Geschwindigkeit bauartbedingt ausgelegt sind. Eine besondere zusätzliche Kennzeichnung des Anhängers ist hierfür nicht erforderlich.

Rechtsabbiegen bei Rot

Rad- und Mofafahrende dürfen zukünftig an Ampeln bei Rotlicht rechts abbiegen, wenn dies durch folgende gelbe Signalisation freigegeben ist:



SPANIEN

Neue Höchstgeschwindigkeiten innerorts

In Spanien gelten in Zukunft auf vielen innerörtlichen Straßen niedrigere Tempolimits. Dabei wird auf Straßen mit einer einzigen Fahrspur für beide Fahrtrichtungen und seitlichen Gehsteigen ohne Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Gehsteig die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h abgesenkt. Auf sonstigen Straßen mit jeweils einer Fahrbahn für jede Fahrtrichtung gelten künftig maximal 30 km/h. Lediglich auf Straßen mit zwei oder mehr Fahrspuren in jeder Fahrtrichtung beträgt das Tempolimit weiterhin 50 km/h. Die Regelungen treten allerdings erst in sechs Monaten, also Mitte 2021, in Kraft. Die Kommunen haben jedoch die Möglichkeit, diese Regelungen schon früher einzuführen.

Mitführen von Radarwarnern

Abweichend von den bisherigen Bestimmungen, wonach in Spanien nur die Benutzung von Radarwarnern sanktioniert wurde, ist künftig auch bereits das bloße Mitführen solcher Geräte verboten. Bei Verstößen droht ein Bußgeld von 500 Euro. Diese Regelung tritt ebenfalls erst in sechs Monaten in Kraft.

TSCHECHIEN

Autobahnmaut: Einführung E-Vignette

Zum 1. Januar 2021 wurde in Tschechien die traditionelle Klebevignette durch eine elektronische Vignette (E-Vignette) ersetzt. Die elektronische Vignette kann online im E-Shop (<https://edalnice.cz>) sowie an Verkaufsstellen und Selbstbedingungsautomaten an den Grenzübergängen erworben werden. Die Arten und die Preise der Autobahnvignette sind gleichgeblieben (ein Jahr 1.500 CZK, 30 Tage 440 CZK oder 10 Tage 310 CZK).

Für Fahrzeuge mit umweltschonendem Antrieb, welche mit Erdgas oder Biomethan betrieben werden, besteht neuerdings eine Ermäßigung (ein Jahr 750 CZK, 30 Tage 220 CZK oder 10 Tage 155 CZK).

Die Liste der von der Vignettenpflicht befreiten Fahrzeuge wurde ebenfalls erweitert, sodass im Ausland zugelassene Elektro-, Wasserstoff- oder Hybridfahrzeuge (CO₂-Emissionswerte bis 50 g / km) von der Vignettenpflicht befreit sind, sofern zuvor ein Befreiungsantrag beim Staatlichen Fonds für Verkehrsinfrastruktur SFDI (vgl. <https://edalnice.cz/de/befreiung/index.html>) eingereicht wurde.

Neu ist auch der Berechnungszeitraum der Jahresvignette. Ab 2021 gilt diese für 365 Tage, unabhängig vom Kaufdatum. Zu beachten ist jedoch, dass die Jahresvignette 2020 bis zum 31. Januar 2021 gültig ist.

UNGARN**Erhöhung der Nachgebühren bei Mautverstößen**

Zum 1. Januar 2021 ist eine neue Mautverordnung in Kraft getreten, die insb. eine Erhöhung der Zusatzgebühren (Nachgebühren) bei nicht ordnungsgemäßer Mautentrichtung vorsieht:

Zusatzgebühr (Höhe der für eine unberechtigte Straßennutzung zu zahlenden Zusatzgebühr (in Rot: bis 31.12.20 geltende Beträge))		
Gebührenkategorie	bei Zahlung innerhalb von 60 Tagen (normale Zusatzgebühr) (HUF)	bei einer Zahlung nach mehr als 60 Tagen (erhöhte Zusatzgebühr) (HUF)
Pkw, Kfz bis 3,5 t zGM, Motorräder	15.460 (43 €) (14.875) (41 €)	61.820 (171 €) (59.500) (165 €)
Busse, Kfz > 3,5 t	69.540 (193 €) (66.925) (185 €)	278.140 (772 €) (267.700) (743 €)