

ZVR 2013/160

§ 333 Abs 1

und 3 ASVG;

§ 1 Abs 1,

§§ 36, 45

Abs 1 Z 1,

§ 59 Abs 1 KFG;

§ 1 Abs 1 StVO;

§ 2 Abs 1 KHVG

OGH 28. 6. 2011,

9 ObA 48/11 s

(OLG Wien

31. 1. 2011,

7 Ra 65/10 w;

LG St. Pölten

25. 1. 2010,

27 Cga 13/09 s,

14/09 p, 15/09 k)

→ Durchbrechung des Arbeitgeberhaftungsprivilegs bei unterbliebenem Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung trotz VersPflicht

§ 333 Abs 1 und 3 ASVG; § 1 Abs 1, §§ 36, 45 Abs 1 Z 1, § 59 Abs 1 KFG; § 1 Abs 1 StVO; § 2 Abs 1 KHVG

→ Wurde vom AG trotz Bestehens einer VersPflicht gem § 59 Abs 1 KFG keine Kfz-Haftpflichtversicherung abgeschlossen, so kommt nur bei vorsätzlicher Verletzung der VersPflicht eine Haftung aus dem Titel der Fürsorgepflichtverletzung für jenen Betrag in Betracht, der bei ordnungsgemäßer Erfüllung der VersPflicht zur Verfügung gestanden wäre.

→ Der VersSchutz kann sich hierbei uU auch auf ein Unfallgeschehen auf einem Werksgelände erstre-

cken (unabhängig davon, ob diesem der Charakter einer Straße für den öff Verkehr zukommt), weil es für den VersSchutz nach § 2 Abs 1 KHVG nicht auf eine Verwendung des Fahrzeugs iSd § 1 Abs 1 KFG, also auf Straßen mit öff Verkehr, sondern nur auf die Verwendung des Fahrzeugs schlechthin ankommt; der VersSchutz für Fahrzeuge, die der VersPflicht unterliegen, schließt die Verwendung auf anderen Verkehrsflächen zwingend mit ein.

→ Von einer „Überführung an einen anderen Ort“ (iSd § 45 Abs 1 KFG) kann jedenfalls dann nicht ausgegangen werden, wenn es sich nur um ein Verstellen des Fahrzeugs um einige Meter handelte.

Sachverhalt:

[Unfallörtlichkeit]

Am 4. 10. 2007 kam der bei der ErstBekl als Berufskraftfahrer beschäftigt gewesene J F bei einem Arbeitsunfall ums Leben. Die ErstKl war dessen Ehefrau, der Zweit- und die DrittKl sind seine Kinder. Die ErstBekl, ein Bergbauunternehmen, betrieb damals in W einen Steinbruch zur Schottergewinnung. Zur Verhinderung einer übermäßigen Staubbelastung einer benachbarten Wohnsiedlung verwendete die ErstBekl dort einen zum Verkehr nicht zugelassenen und nicht versicherten Lkw mit einem anstelle einer Ladefläche hinter der Fahrerkabine montierten Wassertank, um die Straße zu befeuchten.

[Zustand des Fahrzeugs]

Zum Unfallszeitpunkt war das Fahrzeug nicht mehr betriebssicher. Das Fahrwerk war extrem verrostet, die Elektrik inkl der Hupe war außer Funktion. Sämtliche Lenkungsteile waren ausgeschlagen, Verkleidungsteile fehlten. Die Anzeigen für Bremsen und Bremskontrollen am Armaturenbrett waren schadhaft. Das Gaspedal war schwergängig und blieb nach der Betätigung stecken, sodass es händisch oder mit der Fußspitze zurückgezogen werden musste. Dafür war ein Zeitraum ab Erkennen der Gefahr von mindestens 6 Sek notwendig.

Aufgrund eines Sabotageakts war es überdies zu einer Durchtrennung der Bremsleitung gekommen, weshalb das Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt ein absolutes Bremsversagen hatte. Auch die Handbremse war zu diesem Zeitpunkt außer Funktion. Selbst wenn keine Bremsleitungen durchtrennt worden wären, hätte das verrostete Bremssystem bei Vollbremsung zum Unfallzeitpunkt lediglich eine Restfunktion von 20% der Fußbremse geleistet. Aufgrund der mangelhaften Bremsen veranlasste die ErstBekl, dass das Fahrzeug zu ihrem Reparaturbetrieb auf das Werksgelände nach S überstellt wurde. Diese Überstellung erfolgte durch einen Mitarbeiter der ErstBekl, der beauftragt wurde, das Fahrzeug aus dem Steinbruch abzuholen und auf dem Tieflader zum Betriebsgelände in S zu transportieren. Der Mitarbeiter wusste lediglich, dass die Bremsen defekt seien,

und teilte einem Hilfsarbeiter der Werkstätte in S mit, dass sie „gerichtet“ gehörten. Der Werkstättenmeister war zum Zeitpunkt der Überstellung des Unfallfahrzeugs selbst nicht anwesend und wurde auch nicht informiert, was an dem Fahrzeug defekt war.

Am Werksgelände stand eine Vielzahl alter, auch defekter Fahrzeuge. Es war üblich, sie dort unversperrt abzustellen. Die Schlüssel befanden sich entweder in einem fixen Versteck im Fahrzeug selbst oder im Büro. Im konkreten Fall blieben sie im Fahrzeug stecken.

[Unfallhergang]

Am 4. 7. 2007 kam ein AN der ErstBekl zum Werksgelände, um seinen Lkw zu betanken. Da die Platzverhältnisse zu jenem Zeitpunkt sehr beengt waren und ihm das Unfallfahrzeug behindernd im Weg stand, wollte er es umparken und quer zur Halle abstellen, stieg ein und startete es, ohne dass ihm Ungewöhnliches auffiel. Eine Bremsprobe machte er dabei nicht. Als er zu bremsen versuchte, bemerkte er, dass das Fahrzeug nicht langsamer wurde und auch bei einem weiteren Bremsversuch keine Wirkung einsetzte. Der Ehemann der ErstKl konnte ihm nicht mehr ausweichen, wurde eingeklemmt und erlitt tödliche Verletzungen.

[Klagebegehren]

Die ErstKl begehrte zuletzt € 26.805,93 sA, der Zweit- und die DrittKl jeweils € 20.000,- sA. Die Höhe dieser Ansprüche für Begräbniskosten, Trauerkleidung, Kosten der Grabstätte, soweit diese nicht von der AUVA getragen wurden, und Schmerzensgeld für den erlittenen Schockschaden mit Krankheitswert (ErstKl) sowie Trauerschadensschmerzensgeld (ZweitKl und DrittKl) ist nicht mehr strittig.

[Begründung des Klagebegehrens]

Die Kl brachten vor, das Dienstgeberhaftungsprivileg nach § 333 Abs 1 ASVG sei durchbrochen (§ 333 Abs 3 ASVG), weil der Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten sei, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht bestehe. Fehle die VersDeckung infolge Nachlässigkeit des AG, so hafte dieser ungeachtet des Haftungsprivilegs aus dem Titel der Verletzung der Fürsorgepflicht für jenen Betrag, den der AN bei ordnungsgemäßer Erfüllung seiner

Der OGH folgt in seiner Bejahung der Haftung eines AG für einen Arbeitsunfall gegenüber einem AN (und dessen Hinterbliebenen) wegen vorwerfbarer Fürsorgepflichtverletzung zufolge Unterlassung des Abschlusses einer Kfz-Haftpflichtversicherung *Vonkilch* in ZVR 2004, 40.

Pflichten durch den AG erhalten hätte. Das Unfallfahrzeug sei nicht haftpflichtversichert, jedoch zur Verwendung auf Straßen bestimmt gewesen und sei auch auf Straßen mit öff Verkehr verwendet worden. Sowohl die Straße im Steinbruch in W als auch die Straße im Werksgelände in S seien als Straße mit öff Verkehr zu qualifizieren. Die ErstBekl habe daher fürsorgewidrig und grob schuldhaft ihrer HaftpflichtVersPflcht nicht entsprochen.

[Einwendungen der Bekl]

Die Bekl bestritten und wendeten ein, sie kämen in den Genuss der Haftungsbeefreiung gem § 333 Abs 1 ASVG, weil es sich beim Betriebsgelände, auf dem der Unfall geschehen sei, um ein reines Werkstättengelände handle, ein allg Fußgänger-, Fahrzeug- oder Werkskundenverkehr nicht gegeben und von den Bekl auch nicht zugelassen sei. Es handle sich somit nicht um eine Straße mit öff Verkehr, sodass auch eine Haftpflichtversicherung des Schwerfahrzeugs nicht notwendig gewesen sei.

[Entscheidungen der Vorinstanzen]

Das ErstG verurteilte die Bekl zur ungeteilten Hand zur Zahlung von € 26.805,93 sA an die ErstBekl und jeweils € 15.000,- sA an den ZweitKl und die DrittKl und wies deren Mehrbegehren ab.

Das BerG hob das ErstU zur Verfahrensergänzung und neuerlichen Entscheidung auf und führte im Hinblick auf § 333 Abs 3 ASVG aus, dass die Voraussetzungen für den Ausschluss vom Haftungsprivileg mangels Versicherung nicht vorlägen, bei Fehlen einer gesetzlich gebotenen VersDeckung infolge Nachlässigkeit des AG jedoch dessen Haftung aus dem Titel der Fürsorgepflichtverletzung für jenen Betrag in Betracht komme, den der AN oder seine Hinterbliebenen bei ordnungsgemäßer Erfüllung der Pflichten durch den AG erhalten hätten. Für das Bestehen der deshalb zu prüfenden VersPflcht sei die Verwendung des Fahrzeugs im Unfallszeitpunkt und unmittelbar davor maßgeblich, sodass auf die Verwendung im Werksgelände abzustellen sei. Zur Beurteilung, ob es sich dabei um eine Straße mit öff Verkehr handle, würden aber ausreichende Feststellungen, etwa auch zur vor dem Unfall zurückgelegten Wegstrecke, einem (allg) Kundenverkehr auf dem Betriebsgelände und dessen Erkennbarkeit als solches nach außen, fehlen. Liege danach eine Straße mit öff Verkehr vor, werde das Bestehen einer VersPflcht abzuklären sein.

Der OGH gab dem Rek des Kl Folge, hob den angefochtenen B des BerG auf und verwies die Rechtssache an das BerG zur neuerlichen Entscheidung zurück.

Aus der Begründung:

[Haftung des AG gegenüber dem AN und dessen Hinterbliebenen nur bei Vorsatz]

Gem § 333 Abs 1 ASVG ist der DG dem Versicherten zum Ersatz des Schadens, der diesem durch eine Verletzung am Körper infolge eines Arbeitsunfalls entstanden ist, nur verpflichtet, wenn er den Arbeitsunfall vorsätzlich verursacht hat, wobei diese Einschränkung auch gegenüber den Hinterbliebenen des Versicherten, wenn dessen Tod auf die körperliche Verletzung infolge des Arbeitsunfalls zurückzuführen ist, gilt.

[Durchbrechung bei Zugriff auf eine Kfz-Haftpflichtversicherung]

Gem § 333 Abs 3 ASVG ist das Haftungsprivileg des § 333 Abs 1 ASVG nicht anzuwenden, wenn der Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten ist, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht besteht. Der DG haftet nur bis zur Höhe der aus seiner bestehenden Haftpflichtversicherung zur Verfügung stehenden VersSumme, es sei denn, dass der VersFall durch den DG vorsätzlich verursacht worden ist.

[Ausnahme nur bei Kfz-Haftpflicht-, nicht aber bei Betriebshaftpflichtversicherung]

Mit dieser Regelung wollte der Gesetzgeber den bisherigen Haftungsausschluss der kfz-haftpflichtversicherten AG bei Arbeitsunfällen gem § 175 ASVG, insb Verkehrsunfällen, die ein AN in einem der Allgemeinheit nicht zugänglichen Fahrzeug des AG erleidet, beseitigen. Von der Ausnahmeregelung sind daher sämtliche durch einen Kfz-Haftpflichtversicherer gedeckte Personenschäden umfasst (ZVR 1995/122; RdW 1996, 174; 2 Ob 316/97 b; 8 ObA 179/98 a ua). Der Entfall des Haftungsprivilegs nach § 333 Abs 3 ASVG stellt – trotz des weitergehenden Wortlauts – ausschließlich auf die obligatorische Kfz-Haftpflichtversicherung ab, sodass eine Betriebshaftpflichtversicherung von vornherein ungeeignet ist, die in der zit Bestimmung normierte Ausnahme von der Haftungsprivilegierung des DG zu begründen (RIS-Justiz RS0085140 [T 2, T 3]).

[Motive des Gesetzgebers]

Dem Willen des Gesetzgebers zufolge soll das Haftungsprivileg des DG nur dann entfallen, wenn der wirtschaftliche Schaden von einer Versicherung gedeckt wird, zu deren Abschluss der DG ohnedies verpflichtet ist, sodass er im Ergebnis durch die Aufhebung des Haftungsprivilegs nicht belastet wird (8 ObA 78/04 k ZVR 2005/37 ua). Neben dem Bestehen einer VersPflcht ist es daher erforderlich, dass der zu ersetzende Schaden auch durch eine tatsächlich abgeschlossene und aufrechte Versicherung gedeckt ist (*Atria in Sonntag*, ASVG §§ 333 – 335 Rz 44; RIS-Justiz RS0085140), sohin eine VersSumme aus einer bestehenden Pflichthaftpflichtversicherung zur Verfügung steht (idS auch *Neumayr in Schwimann*, ABGB³ § 333 ASVG Rz 58 mwN). Das war hier nicht der Fall. Entschädigungsansprüche nach dem VOEG BGBl I 2007/37 sind hier nicht zu prüfen.

[Erstreckung dieser Grundsätze auf Fall des infolge Fürsorgepflichtverletzung unterlassenen Abschlusses einer Kfz-Haftpflichtversicherung]

Diese grundsätzlichen Überlegungen wurden aber in der E 2 Ob 316/97 b (ZVR 2000/42) im Fall eines durch einen Radlader verursachten Unfalls dahin erweitert, dass es, sollte trotz Bestehens einer VersPflcht gem § 59 Abs 1 KFG eine Kfz-Haftpflichtversicherung nicht abgeschlossen worden sein, in Betracht komme, den DG aus dem Titel der Fürsorgepflichtverletzung mit jenem Betrag haften zu lassen, der bei ordnungsgemäßer

Erfüllung der VersPflicht zur Verfügung gestanden wäre (ebenso etwa 8 Oba 78/04 k ZVR 2005/37).

[Einstandspflicht des AG nur bei vorsätzlicher Fürsorgepflichtverletzung]

Zum – in der Rsp bisher nicht näher hinterfragten – Grad des Verschuldens an einer Verletzung der VersPflicht durch den DG wurde in der Literatur zT vertreten, dass eine solche Haftung des DG dann nahe liege, wenn die VersDeckung infolge Nachlässigkeit des DG fehle (Oberhofer, Anm zu 9 Oba 109, 110/93 DRdA 1994, 329; ihm folgend Neumayr, aaO Rz 59). Demgegenüber weist Vonkilch (Haftpflicht für Kfz-Schäden von Dienstnehmern, Arbeitgeberprivileg und Haftpflichtversicherung nach der 48. ASVG-Nov, ZVR 2004/12, 40, 49 f) darauf hin, dass in diesem Zusammenhang eine Durchbrechung des Arbeitgeberprivilegs nur dann gelten könne, wenn die Leistungspflicht des Versicherers vom AG vorsätzlich vereitelt worden sei. Auf ihn verweisen auch Fucik/Hartl/Schlosser (HB des Verkehrsunfalls VI/18).

Der Ansicht Vonkilchs ist zu folgen, weil – wie er zutr ausführt – die Annahme einer Haftung des AG auch bei bloß fahrlässig herbeigeführtem Verlust des VersSchutzes in unüberbrückbarem Widerspruch zur Wertung des § 333 Abs 1 ASVG stünde, dass selbst ein grob fahrlässig schädigender AG gegenüber dem AN das Haftungsprivileg nicht verliert.

Weitere Voraussetzung für den Entfall des Haftungsprivilegs ist somit, dass für das Fahrzeug aufgrund gesetzlicher Vorschriften eine erhöhte Haftpflicht bestand, deren Versicherung vom DG vereitelt wurde.

[Ausnahme von der Pflicht zum Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung]

Den Erwägungen zur VersPflicht nach dem KFG ist voranzustellen, dass gewisse Fahrzeuge gem § 1 Abs 2 lit a–d KFG generell von den Bestimmungen des II.–XI. Abschnittes des KFG – sohin auch des VI. Abschn über die VersPflicht – ausgenommen sind. Dies trifft etwa zu auf Transportkarren, dh Kfz, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern sowie in erster Linie zur Verwendung innerhalb von Betriebsanlagen bestimmt sind (§ 2 Abs 1 Z 19 KFG), oder auf selbstfahrende Arbeitsmaschinen, dh Kfz, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt sind (§ 2 Abs 1 Z 21 KFG), wenn im Rahmen ihrer bestimmungsmäßigen Verwendung Straßen mit öff Verkehr nur überquert oder auf ganz kurzen Strecken oder gem § 50 Z 9 StVO als Baustelle gekennzeichneten Strecken befahren werden.

[Verwendung des Unfallfahrzeugs auf Straße mit öff Verkehr]

Dass es sich beim Unfallfahrzeug um ein solches Fahrzeug gehandelt hätte, wurde von den Streitparteien nicht vorgebracht. Es ist daher zu prüfen, ob das Unfallfahrzeug ein auf Straßen mit öff Verkehr (§ 1 Abs 1 StVO) verwendetes Kfz iSd § 1 Abs 1 KFG darstellte, das gem § 59 KFG der VersPflicht unterlag. Die Voraussetzun-

gen für das Vorliegen einer Straße mit öff Verkehr iSd § 1 Abs 1 StVO und die dazu ergangene Rsp wurden vom BerG zutr dargestellt, sodass darauf verwiesen werden kann (§ 510 Abs 3 ZPO). Einer Stellungnahme bedarf aber die VersPflicht nach § 59 KFG.

[VersPflicht nach § 59 KFG]

Gem § 59 Abs 1 KFG muss eine den Vorschriften des KHVG 1994 in der jeweils geltenden Fassung entsprechende Kfz-Haftpflichtversicherung, auf die österr Recht anzuwenden ist, bei einem zum Betrieb dieses VersZweigs in Österreich berechtigten Versicherer

- a) für Kfz und Anhänger, die zum Verkehr zugelassen sind (§§ 37–39 KFG),
- b) Probefahrten (§ 45 KFG) und
- c) für Überstellungsfahrten (§ 46 KFG) bestehen.

[Zulassungs- und VersPflicht für nicht zugelassene Kfz]

Zwar war das klagsgegenständliche Fahrzeug im Unfallzeitpunkt nicht zum Verkehr zugelassen. Es würde allerdings zu kurz greifen, außerhalb von Probe- und Überstellungsfahrten eine VersPflicht schon mit dem Argument der fehlenden Zulassung zu verneinen, wenn ein Fahrzeug dennoch im öff Verkehr verwendet wird. Gem § 36 KFG dürfen Kfz auf Straßen mit öff Verkehr nämlich nur verwendet werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind oder eine behördlich bewilligte Probe- oder Überstellungsfahrt durchgeführt wird (§ 36 lit a KFG) – wofür gem § 37 Abs 2 lit b KFG eine VersBestätigung gem § 61 Abs 1 KFG nachzuweisen ist – und wenn für sie die vorgeschriebene Kfz-Haftpflichtversicherung (§ 59 KFG) oder Haftung (§ 62 KFG) besteht (§ 36 lit d KFG). Daraus wird aber erkennbar, dass sich außerhalb von Probe- und Überstellungsfahrten eine Zulassungs- und VersPflicht für nicht zugelassene Kfz schon aus ihrer (beabsichtigten) Verwendung im öff Verkehr ergibt.

[Vorgaben nach EU-Recht]

Eine andere Sichtweise würde zum nach § 36 KFG sichtlich unerwünschten Ergebnis führen, dass bei nicht (mehr) zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen, die dessen ungeachtet im Verkehr verwendet werden, keine VersPflicht gegeben wäre. Das stünde auch im Spannungsverhältnis zu Art 3 Abs 1 RL 72/166/EWG des Rates v 24. 4. 1972 betr die Angleichung der Rechtsvorschriften der MS bzgl der Kfz-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden VersPflicht idF RL 2005/14/EG (nunmehr: Art 3 RL 2009/103/EG des EP und des Rates v 16. 9. 2009 über die Kfz-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden VersPflicht), wonach jeder MS grundsätzlich sicherzustellen hat, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

[Wenn Steinbruch eine für den öff Verkehr offene Fläche, dann jedenfalls VersPflicht]

Stellte danach schon der Bereich des Steinbruchs aufgrund seiner konkreten Gegebenheiten eine für den öff Verkehr offene Fläche dar und sollte das Fahrzeug dort widmungsgemäß zur Verwendung kommen (eine

andere Zweckbestimmung des Fahrzeugs wurde nicht behauptet), so ergäbe sich die VersPflicht bereits aus diesen Umständen. In diesem Fall würde sich der VersSchutz auch auf das Unfallgeschehen auf dem Werks- gelände erstrecken – uzw unabhängig davon, ob auch die- sem der Charakter einer Straße für den öff Verkehr zu- kommt, weil es für den VersSchutz nach § 2 Abs 1 KHVG nicht auf eine Verwendung des Fahrzeugs iSd § 1 Abs 1 KFG, also auf Straßen mit öff Verkehr, son- dern nur auf die Verwendung des Fahrzeugs schlech- tin ankommt. Der VersSchutz für Fahrzeuge, die der VersPflicht unterliegen, schließt die Verwendung auf anderen Verkehrsflächen zwingend mit ein (*Grub- mann*, KHVG² § 2 Rz 2).

[Abgrenzung zu 8 ObA 78/04 k ZVR 2005/37]

Dies begründet auch keinen Widerspruch zur E 8 ObA 78/04 k, in der auf die Verwendung des Fahrzeugs im Unfallzeitpunkt und unmittelbar davor abgestellt wurde (RIS-Justiz RS0119669). Jener Entscheidung lag ein Unfallgeschehen mit einem Schidoo auf einer Schi- piste zugrunde, das zwar fallweise auf einem Weg mit öff Verkehr verwendet wurde, dessen bestimmungs- gemäße Verwendung zur Instandhaltung und Beaufsich- tigung von Schipisten aber gerade keine VersPflicht begründete. Für diese Konstellation wurde ausgespro- chen, dass es die Fürsorgepflicht des DG überspannen heiße, aus dem früheren fallweisen Befahren eines Wegs mit öff Verkehr Ansprüche jedes DN aus dem unterbliebenen Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversi- cherung auch für jene Tätigkeitsbereiche abzuleiten, für die eine derartige VersPflicht nicht besteht und für die daher grundsätzlich auch das Vorhandensein ei- ner solchen Versicherung gar nicht erwartet werden kann. Der Unfall ereignete sich dort sohin gerade bei der bestimmungsgemäßen „versicherungspflichtfreien“ Verwendung des Schidoos auf der Piste, während die bestimmungsgemäße Verwendung des klagsgegen- ständlichen Fahrzeugs im Steinbruch dann, wenn es sich dort um eine Straße mit öff Verkehr handeln sollte, die VersPflicht gerade begründen würde.

Einer abschließenden Beurteilung dieses – freilich stark von den Gegebenheiten des Einzelfalls abhängigen – Umstands (Steinbruch als Straße mit öff Verkehr) steht allerdings die vom BerG aufgrund seiner Rechts- ansicht nicht vollständig erledigte Beweistrüge der Ber der Bekl entgegen.

[Zur VersPflicht bei Transportfahrt auf Tieflader]

Sollte sich herausstellen, dass das Abbaugelände mitsamt den Zufahrtsstraßen und nach den konkreten Gegeben- heiten nicht als Straße mit öff Verkehr zu beurteilen ist, so ist im Hinblick auf eine VersPflicht weiter zu berück- sichtigen, dass das Unfallfahrzeug nach den Feststellun- gen auf einem Tieflader vom Steinbruch zum Werksge- lände transportiert wurde. Es bildete sohin lediglich eine Beladung des Tiefladers, fuhr aber nicht auf „eige- ner Achse“, sodass bei diesem Transport jedenfalls keine versicherungspflichtige Probe- oder Überstel- lungsfahrt vorlag (s nur *Grubmann*, KFG³ [2011] § 45 Anm 2; § 46 Anm 1 unter Hinweis auf die Rechtsaus- kunft des BMÖWV 13. 8. 1986, 69.462/1-IV/2 – 86). Die zu entscheidende Rechtsfrage wurde vom BerG da-

her richtig darauf konzentriert, ob auch Fahrten zur „Überführung eines Fahrzeugs an einen anderen Ort“ innerhalb eines einheitlichen Betriebsgeländes, hier des Werksgeländes in S, auf einer dort befindlichen Straße mit öff Verkehr eine HaftpflichtVersPflicht zu begründen vermögen.

[Probe- oder Überstellungsfahrt]

Aufgrund der intendierten einmaligen Inbetriebnahme des Fahrzeugs zum Verstellen in eine günstigere Park- position könnte eine VersPflicht – vorausgesetzt, dass das Werksgelände [gemeint wohl: nicht] als Straße mit öff Verkehr anzusehen ist – nur nach Maßgabe ei- ner Probe- oder Überstellungsfahrt (§ 59 Abs 1 lit b und c KFG) in Betracht kommen.

Gem § 45 Abs 1 KFG dürfen Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kfz oder Anhängern oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge auf Straßen mit öff Verkehr nur mit Bewilligung der Beh durchgeführt werden, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Ort liegt, von dem aus der Antragsteller hauptsächlich über die Verwendung der Probefahrtkennzeichen verfügt. Probefahrten sind Fahrten zur Feststellung der Ge- brauchsfähigkeit oder der Leistungsfähigkeit von Fahr- zeugen oder ihrer Teile oder Ausrüstungsgegenstände oder Fahrten, um Fahrzeuge vorzuführen. Als Probe- fahrten gelten auch

1. Fahrten zur Überführung eines Fahrzeugs an ei- nen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebs,
2. Fahrten zur Überführung des Fahrzeugs durch den Käufer bei der Abholung des Fahrzeugs vom Ver- käufer,
3. Fahrten zum Ort der Begutachtung oder Überprü- fung des Fahrzeugs nach dem III. und V. Abschn und
4. das Überlassen des Fahrzeugs mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg an einen Kaufinteressenten für die Dauer von bis zu max 72 Stunden, wobei auch Fahrtunterbrechungen zulässig sind.

[Bewilligung durch die Beh gem § 46 Abs 1 KFG]

Gem § 46 Abs 1 KFG hat die Beh Personen, die in ih- rem örtlichen Wirkungsbereich ihren Aufenthalt ha- ben, die Bewilligung zu erteilen, nicht zugelassene Kfz und Anhänger oder zugelassene, deren Kennzeichenta- feln in Verlust geraten sind oder für die ein Wechsel- kennzeichen (§ 48 Abs 2) zugewiesen wurde, vorüber- gehend auf Straßen mit öff Verkehr zu verwenden, wenn glaubhaft gemacht wird, dass dies für Fahrten zur Überstellung des Fahrzeugs an einen anderen Ort, zu Überstellungsfahrten, erforderlich ist, oder wenn der Verlust glaubhaft gemacht wird. Aus der Definition der Probefahrt in § 45 Abs 1 Z 1 KFG 1967 geht hervor, dass Probefahrten nicht zwingend der Feststellung der Gebrauchs- oder Leistungsfähigkeit oder der Vorfüh- rung von Fahrzeugen dienen müssen, sondern auch dann gegeben sind, wenn sie der Überführung eines Fahrzeugs „an einen anderen Ort im Rahmen des Ge- schäftsbetriebes“ dienen.

Mit dieser Bestimmung sollte die Vorläuferbestim- mung des § 46 Abs 2 KFG 1955 vereinheitlicht werden, die noch vorsah: „Als Probefahrten gelten auch Fahrten ... zur Überführung eines Kfz an einen anderen Ort,

wenn diese Überführung im Rahmen des Geschäftsbetriebes erfolgt, Fahrten von einer Erzeugungsstätte in eine andere oder in eine Verkaufsstätte, vom Bahnhof zur Verkaufsstätte, von der Verkaufsstätte in den Wohnort des Käufers und bei Verkäufen ins Ausland Fahrten bis an die Grenze.“ Die Regelung des § 45 Abs 1 Z 1 KFG 1967 sollte alle diese Fahrten „der Einfachheit halber“ erfassen (RV 186 BlgNR 11. GP 94, zu § 45 KFG 1967). Dass die Fahrt hier „im Rahmen des Geschäftsbetriebes“ erfolgt, ist unzweifelhaft.

[Auch innerhalb des Betriebsgeländes versicherungspflichtige „Überführung an einen anderen Ort“ möglich]

Dass auch innerhalb des Betriebsgeländes eine versicherungspflichtige „Überführung an einen anderen Ort“ vorliegen könnte – wenn dem Betriebsgelände der Charakter einer für den öff Verkehr bestimmten Fläche [gemeint wohl wiederum: nicht] zukommt –, erscheint zwar ungeachtet der genannten Beispiele, die offensichtlich auf auch außerhalb des Betriebsgeländes zurückgelegte Strecken abstellen, grundsätzlich nicht undenkbar. Der erk Senat teilt aber die Auffassung des BerG, dass dies jedenfalls das Zurücklegen einer Wegstrecke voraussetzt, die über der Schwelle der Unerheblichkeit liegt, sodass bei lebensnaher Betrachtung tatsächlich von einem Ortswechsel und nicht nur von einer Positionsveränderung des Fahrzeugs an einem Ort gesprochen werden kann. Dies legt auch die Wertung des § 1 Abs 2 lit b KFG nahe, wonach die dort genannten Kfz von den Abschn II. – XI. des KFG ausgenommen sind, mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsmäßigen Verwendung Straßen mit öff Verkehr nur überquert oder auf ganz kurzen Strecken oder gem § 50 Z 9 StVO als Baustelle gekennzeichneten Strecken befahren werden.

Anmerkung:

1. Bei dieser Entscheidung fallen einem unwillkürlich die Worte eines früheren Bundeskanzlers der Republik ein: „Das ist alles sehr kompliziert.“ Gerade weil das so ist, ist es mit Händen zu greifen, dass man dem AG kaum Vorsatz wird vorwerfen können, dass er für das nahezu manövrierunfähige Gefährt keine Kfz-Haftpflichtversicherung abgeschlossen hat. Nach einem Prozess bis zum OGH kommt bloß – aber immerhin – so viel heraus, dass die Umstände des Sachverhalts noch gründlicher aufgeklärt werden müssen. Wie sollte dann ein durchschnittlicher Unternehmer erkennen können, was in Bezug auf den Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung zu tun gewesen wäre? Mit der Festlegung des OGH, dass bloß ein vorsätzlicher Nichtabschluss zur persönlichen Haftung führt, lässt sich das für die Hinterbliebenen negative Ergebnis bereits ausmachen.

2. Aus diesem Fall ergeben sich mE zwei Schlussfolgerungen: Die feinsinnigen Ausnahmen, dass der Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung unterbleiben könne, wenn sich manche Gefährte nur kurzzeitig und nur zum Überqueren auf einer öff Straße oder nur auf privatem Gelände bewegen, sollten mit dem berühmten Federstrich des Gesetzgebers beseitigt werden.

Vergleichsweise wurde bei einem Seitenstapler, der für die Verwendung in einem Betriebsgelände konzipiert ist, eine Verpflichtung zum Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung verneint und ausgesprochen, dass daran auch der Umstand nichts ändere, dass der Stapler fallweise auf Straßen mit öff Verkehr verwendet werde, wenn die dabei zurückgelegten Strecken im Vergleich zur innerbetrieblichen Verwendung zu vernachlässigen sind (8 ObA 179/98 a). Ähnlich wurde eine allfällige obligatorische Haftpflichtversicherung eines Radladers davon abhängig gemacht, ob er zur Verwendung auf Straßen bestimmt oder verwendet wurde und ob, falls Letzteres zutrifft, mit diesem im Rahmen seiner bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öff Verkehr nur überquert oder auf ganz kurzen Strecken befahren wurden (2 Ob 316/97 b).

Von einer „Überführung an einen anderen Ort“ könnte danach jedenfalls dann nicht ausgegangen werden, wenn es sich nur um ein Verstellen des Fahrzeugs um einige Meter handelte. Zutr hat das BerG aber darauf hingewiesen, dass auch für diese Beurteilung die nötigen Feststellungen fehlen.

[Zurückverweisung an BerG wegen unerledigter Beweistrüge]

In Anbetracht der vom BerG noch unerledigten Beweistrüge der Bekl zu den festgestellten Verhältnissen im Steinbruch ist der angefochtene B aufzuheben und dem BerG die Rechtssache zur neuerlichen Entscheidung zurückzuverweisen, zumal die Frage, ob dem Steinbruchgelände der Charakter einer Straße mit öff Verkehr zukommt, auch für die Prüfung des Vorsatzes der ErstBekl für die allfällige Verletzung einer VersPflicht sowie für die Beweislast dazu von Relevanz ist.

Ob sich jemand kurz oder lange auf einer Straße oder auf einem Werksgelände aufhält, wo er mit anderen in Berührung kommt, macht für den, der durch einen Unfall mit einem solchen Gefährt geschädigt wird, nicht den geringsten Unterschied.

3. Wer ein derartig marodes Gefährt ohne die geringfügigsten Warnhinweise mit einer ohne weiteres gegebenen Zugriffsmöglichkeit so abstellt, dass die latente Gefahr besteht, dass eine Inbetriebnahme erfolgt, die für andere – wie sich im konkreten Fall erwiesen hat – lebensgefährlich ist, dem ist ein so hohes Maß an größter Fahrlässigkeit vorzuwerfen, dass diese dem Vorsatz gleichzuhalten ist. Würde man sich diesen Ruck geben, der in der Rechtsordnung kein Einzelfall ist – zu verweisen ist etwa auf den Lauf der Verjährungsfrist in § 1489 ABGB, bei dem größter Fahrlässigkeit dem Vorsatz gleichgehalten wird –, dann würde man sich all den umfassenden und langwierigen Beweiserhebungsaufwand mit ungewissem Ausgang ersparen. Man könnte unter Bezugnahme des Fehlverhaltens der eingesetzten Organe bzw Gehilfen mit wenigen Worten die Einstandspflicht des AG begründen.

*Christian Huber,
RWTH Aachen*