jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2011/6/28 9ObA48/11s

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 28.06.2011

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Rekursgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Vizepräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Rohrer als Vorsitzenden, den Hofrat des Obersten Gerichtshofs Dr. Hopf und die Hofrätin des Obersten Gerichtshofs Dr. Dehn sowie die fachkundigen Laienrichter Dr. Christoph Kainz und Mag. Gabriele Jarosch als weitere Richter in der Arbeitsrechtssache der klagenden Parteien 1.) E***** F*****, 2.) mj C***** F*****, und 3.) mj P***** F*****, beide vertreten durch die Mutter E***** F*****, alle *****, vertreten durch Urbanek Lind Schmied Reisch Rechtsanwälte OG in St. Pölten, wider die beklagten Parteien 1.) B***** W***** GesmbH & Co KG, und 2.) W***** B***** GesmbH, beide *****, vertreten durch Mag. Gerald Gmoser, Rechtsanwalt in Wien, wegen 66.805,93 EUR sA (Rekursinteresse: 56.805,93 EUR sA), über den Rekurs der klagenden Parteien gegen den Beschluss des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen vom 31. Jänner 2011, GZ 7 Ra 65/10w-34, mit dem infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Landesgerichts St. Pölten als Arbeits- und Sozialgericht vom 25. Jänner 2010, GZ 27 Cga 13/09s, 14/09p, 15/09k-30, aufgehoben wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Dem Rekurs wird Folge gegeben.

Der angefochtene Beschluss wird aufgehoben und die Rechtssache an das Berufungsgericht zur neuerlichen Entscheidung zurückverwiesen.

Die Kosten des Rekursverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Begründung:

Am 4. 10. 2007 kam der bei der Erstbeklagten als Berufskraftfahrer beschäftigt gewesene J***** F***** bei einem Arbeitsunfall ums Leben. Die Erstklägerin war dessen Ehefrau, der Zweit- und die Drittklägerin sind seine Kinder.

Die Erstbeklagte, ein Bergbauunternehmen, deren persönlich haftende Gesellschafterin die Zweitbeklagte ist, betrieb im Oktober 2007 in W***** einen Steinbruch zur Schottergewinnung. Zur Verhinderung einer übermäßigen Staubbelastung einer benachbarten Wohnsiedlung verwendete die Erstbeklagte dort einen zum Verkehr nicht zugelassenen und nicht versicherten LKW der Type MAN (nach der Aktenlage ein Kraftfahrzeug mit einem anstelle einer Ladefläche hinter der Fahrerkabine montierten Wassertank), um die Straße zu befeuchten.

Zum Unfallszeitpunkt war das Fahrzeug nicht mehr betriebssicher. Das Fahrwerk war extrem verrostet, die Elektrik inklusive der Hupe war außer Funktion. Sämtliche Lenkungsteile waren ausgeschlagen, Verkleidungsteile fehlten. Die

Anzeigen für Bremse 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 sechs Sekunden notwendig.

Aufgrund eines Sabotageakts war es überdies zu einer Durchtrennung der Bremsleitung gekommen, weshalb das Fahrzeug zum Unfallszeitpunkt 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 Unfallszeitpunkt lediglich eine Restfunktion von 20 % der Fußbremse geleistet.

Aufgrund der mangelhaften Bremsen veranlasste die Erstbeklagte, dass das Fahrzeug zu ihrem Reparaturbetrieb auf das Werksgelände nach S***** überstellt wurde. Diese Überstellung erfolgte durch einen Mitarbeiter der Erstbeklagten, 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. Wenn ein Fahrzeug umzuparken war, bei dem die Schlüssel nicht steckten, besorgten sich die Fahrer den Schlüssel aus dem Büro oder fanden die Schlüssel im „Versteck" im Fahrzeug selbst. Eine Beschilderung oder irgendeine Art von Kennzeichnung des Unfallfahrzeugs, dass es defekt war oder die Bremsen gänzlich funktionsuntüchtig waren, war nicht gegeben. Die Schlüssel blieben im Fahrzeug stecken.

Am 4. 7. 2007 kam ein Arbeitnehmer der Erstbeklagten zum Werksgelände, um seinen LKW zu betanken. Da die Platzverhältnisse zu jenem Zeitpunkt aufgrund einer Sanierung 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 Erstklägerin konnte ihm nicht mehr ausweichen, wurde zwischen dem Fahrzeug und einem LKW eingeklemmt und erlitt tödliche Verletzungen.

Die Erstklägerin begehrte zuletzt 26.805,93 EUR sA, der Zweit- und die Drittklägerin jeweils 20.000 EUR sA. Die Höhe dieser Ansprüche für Begräbniskosten, Trauerkleidung, Kosten der Grabstätte, soweit diese nicht von der AUVA getragen wurden, und Schmerzengeld für den erlittenen Schockschaden mit Krankheitswert (Erstklägerin) sowie Trauerschadensschmerzengeld (Zweitkläger und Drittklägerin) ist nicht mehr strittig.

Soweit im Rekursverfahren von Relevanz, brachten die Kläger vor, weil der Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten sei, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht bestehe, werde das Dienstgeberhaftpflichtprivileg nach § 333 Abs 1 ASVG durchbrochen (§ 333 Abs 3 ASVG). Fehle die Versicherungsdeckung infolge Nachlässigkeit des Arbeitgebers, so hafte dieser ungeachtet des Haftungsprivilegs aus dem Titel der Verletzung der Fürsorgepflicht für jenen Betrag, den der Arbeitnehmer bei ordnungsgemäßer Erfüllung seiner Pflichten durch den Arbeitgeber erhalten hätte. Das Unfallfahrzeug sei nicht haftpflichtversichert, jedoch zur Verwendung auf Straßen bestimmt gewesen und sei auch auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet worden. Sowohl die Straße im Steinbruch in W***** als auch die Straße im Werksgelände in S***** seien als Straße mit öffentlichem Verkehr zu qualifizieren. Die Erstbeklagte habe daher fürsorgewidrig und grob schuldhaft ihrer Haftpflichtversicherungspflicht nicht entsprochen.

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

Das Erstgericht verpflichtete die Beklagten zur ungeteilten Hand zur Zahlung von 26.805,93 EUR sA an die Erstbeklagte und jeweils 15.000 EUR sA an den Zweitklägerin und die Drittklägerin und wies deren Mehrbegehren (Erstklägerin: Zinsenmehrbegehren hinsichtlich eines Teilbetrags von 5.300 EUR; Zweitkläger und Drittklägerin: jeweils 5.000 EUR sA)

ab. Zur Beschaffenheit des Steinbruchs und des Werksgeländes stellte es Folgendes fest:

Die Einfahrtsstraße zum Steinbruch führt von der F*****straße weg zu einem Schotterweg, auf dessen rechter Seite sich ein Schild „Privatstraße - ausgenommen Sand- und Schotterfahrzeuge - kein Gehweg“ befindet. Etwa 100 m nach Beginn der Privatstraße zweigt ein Wanderweg mit Bank und Mistkübel ab. Etwa einen Kilometer der Privatstraße folgend hängt an einer Föhre das Schild „Betreten des Abbaubereichs verboten! Das unbefugte Ablagern von Materialien jeder Art ist unter Hinweis auf Bestrafung nach MinRoG verboten. Achtung! Steinbruch! Absturzgefahr!“ Eine Verwachsung der Schilder zum Unfallszeitpunkt konnte nicht festgestellt werden. Unmittelbar vor dem Steinbruch befinden sich noch zwei weitere Schilder („Achtung Steinfall! Betreten verboten!“, „Betreten des Abbaubereichs verboten! Das unbefugte Ablagern von Materialien jeder Art ist unter Hinweis auf Bestrafung nach MinRoG verboten.“). Der Steinbruch erstreckt sich auf mehrere Ebenen in einer Länge von etwa 300 m bis 500 m und einer Breite von etwa 50 m bis 70 m. Zum Unfallszeitpunkt gab es dort Mannschaftshütten, eine Siebanlage, Container und viele Fahrzeuge. Vom Steinbruch führt auch eine Straße zu einer Siedlung mit Häusern, die vom Unfallfahrzeug befeuchtet wurde. Es handelt sich hierbei um eine Strecke von etwa 170 m. An der Straße wurde auch einem Dritten gehörendes Holz gelagert. Im Oktober 2007 waren stets zwei Arbeiter mit der Herstellung von Schotter im Steinbruch beschäftigt. Die Befüllung des Wassertanks des Unfallfahrzeugs fand im Steinbruch selbst statt. Nicht nur Mitarbeiter der Beklagten, sondern auch Private besorgten sich im Steinbruch Schotter und Abbruchmaterial. Der Beginn der Privatstraße wurde auch von Spaziergängern benützt. Eine Portierhütte zum Steinbruch war nicht vorhanden, jedoch ein Kette.

Bei dem Betriebsgelände in S***** handelt es sich um ein Werkstättengelände, das einen Werkstättenbetrieb für Fahrzeuge der Erstbeklagten beinhaltet. Unmittelbar neben diesem Werksgelände verläuft die Bundesstraße, eine Abgrenzung erfolgt durch einen zwei Meter breiten Grasstreifen. Zwischen der Bundesstraße und dem Werksgelände besteht eine Höhendifferenz von etwa 1,70 m. Die Zufahrt erfolgt unmittelbar durch die Bundesstraße, einen Schranken, eine Abgrenzung oder eine Portiershütte gab es zwischen der Bundesstraße und dem Werksgelände nicht, ebenso wenig ein Schild, wonach es sich um eine Privatstraße handelte und die Einfahrt verboten sei. Kundenverkehr auf diesem Werksgelände gab es zum Unfallszeitpunkt nicht.

In rechtlicher Hinsicht führte das Erstgericht aus, gemäß § 333 Abs 3 ASVG sei der Haftungsausschluss des Abs 1 nicht anzuwenden, wenn der Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten sei, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht bestehe. Gemäß § 59 Abs 1 KFG bestehe eine Haftpflichtversicherungspflicht grundsätzlich für Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zum Verkehr zugelassen seien. Ein Kraftfahrzeug setze iSd § 2 Z 1 KFG ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug voraus. Da das Fahrzeug im Steinbruch verwendet und in Betrieb gewesen sei, sei für die Frage der Benützung einer Straße mit öffentlichem Verkehr auf diesen und nicht auf das Werksgelände abzustellen, auf dem sich das Fahrzeug ausschließlich zur Reparatur befunden habe. Die zum Steinbruch führende Schotterstraße sei nicht nur von Mitarbeitern der Beklagten, sondern auch von Privaten zum Einkauf von Schotter und darüber hinaus von Spaziergängern benützt worden, es habe sich daher um eine Straße mit öffentlichem Verkehr gehandelt. Die Voraussetzungen des Ausschlusses vom Haftungsprivileg gemäß § 333 Abs 3 ASVG seien sohin gegeben. Dass es bei der Überstellung zum Werksgelände keinen Hinweis auf den gefährlichen Zustand des Fahrzeugs gegeben habe, begründe ein grobes Organisationsverschulden der Beklagten. Sie seien daher zum Ersatz der Schäden aus dem Unfalltod verpflichtet.

Das Berufungsgericht hob das Ersturteil 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 Versicherungsdeckung infolge Nachlässigkeit des Arbeitgebers jedoch dessen Haftung aus dem Titel der Fürsorgepflichtverletzung für jenen Betrag in Betracht komme, den der Arbeitnehmer oder seine Hinterbliebenen bei ordnungsgemäßer Erfüllung der Pflichten durch den Arbeitgeber erhalten hätten. Für das Bestehen der deshalb zu prüfenden Versicherungspflicht 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 öffentlichem Verkehr handle, würden aber ausreichende Feststellungen, etwa auch zur vor dem Unfall zurückgelegten Wegstrecke, einem (allgemeinen) Kundenverkehr auf dem Betriebsgelände und dessen Erkennbarkeit als solches nach außen fehlen. Liege danach eine Straße mit öffentlichem Verkehr vor, werde das Bestehen einer Versicherungspflicht abzuklären sein. Sie bestehe gemäß § 59 Abs 1 KFG a) für Fahrzeuge und Anhänger, die zum Verkehr zugelassen seien, b) für Probefahrten und c)

für Überstellungsfahrten. Eine Versicherungspflicht nach § 59 Abs 1 lit a KFG scheide aus, weil das Fahrzeug nicht zum Verkehr zugelassen gewesen sei. Auch scheide eine Überstellungsfahrt aus. Offen sei aber, ob sich der Unfall bei „Überführung des Fahrzeugs an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebs" als einer Probefahrt iSd § 45 Abs 1 Z 1 KFG ereignet habe. Auch eine nachlässige Nichtverwendung eines Probekennzeichens, die letztlich zum Nichtentstehen des Haftpflichtversicherungsschutzes führe, sei einem Verstoß gegen eine Versicherungspflicht aus Nachlässigkeit gleichzuhalten. Entscheidend sei damit, ob das Fahrzeug an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebs überstellt worden sei. Dazu komme es insbesondere auch auf die zurückgelegte Wegstrecke an, weil eine auf einer nur kurzen Strecke (ähnlich einem Überqueren) erfolgte Verwendung auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr keiner Verwendung eines Probekennzeichens bedürfe und damit keine Versicherungspflicht auslöse. Für den Fall eines Verstoßes gegen die Versicherungspflicht werde auch die allfällige Vorwerfbarkeit hinsichtlich der für die Beklagten handelnden und vertretungsbefugten Personen abzuklären sein. Der Rekurs sei zulässig, weil oberstgerichtliche Rechtsprechung zur Anwendung des § 45 Abs 1 Z 1 KFG auf Fahrten zur Überführung eines Fahrzeugs an einen anderen Ort innerhalb eines einheitlichen Betriebsgeländes auf einer dort befindlichen Straße mit öffentlichem Verkehr im Rahmen des Geschäftsbetriebs und der Haftung eines Dienstgebers für eine fahrlässige Verletzung seiner Verpflichtung zur Verwendung eines Probekennzeichens und der dadurch erwirkten Haftpflichtversicherungsdeckung fehle.

Die Beweisrüge der Beklagten zu den Feststellungen der Verhältnisse im Steinbruch wurde vom Berufungsgericht aufgrund seiner Rechtsansicht nicht behandelt.

Der Rekurs ist zulässig und im Ergebnis auch berechtigt.

Rechtliche Beurteilung

1. Gemäß § 333 Abs 1 ASVG ist der Dienstgeber 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.

Gemäß § 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 Dienstgeber haftet nur bis zur Höhe der aus seiner bestehenden Haftpflichtversicherung zur Verfügung stehenden Versicherungssumme, es sei denn, dass der Versicherungsfall durch den Dienstgeber vorsätzlich verursacht worden ist.

Mit dieser Regelung wollte der Gesetzgeber den bisherigen Haftungsausschluss der kraftfahrzeughaftpflichtversicherten Arbeitgeber bei Arbeitsunfällen gemäß § 175 ASVG, insbesondere Verkehrsunfällen, die ein Arbeitnehmer in einem der Allgemeinheit nicht zugänglichen Fahrzeug des Arbeitgebers erleidet, beseitigen. Von der Ausnahmeregelung sind daher sämtliche durch einen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer gedeckte Personenschäden umfasst (ZVR 1995/122; RdW 1996, 174; 2 Ob 316/97b; 8 ObA 179/98a ua). Der Entfall des Haftungsprivilegs nach § 333 Abs 3 ASVG stellt - trotz des weitergehenden Wortlauts - ausschließlich auf die obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung ab, sodass eine Betriebshaftpflichtversicherung von vornherein ungeeignet ist, die in der zitierten Bestimmung normierte Ausnahme von der Haftungsprivilegierung des Dienstgebers zu begründen (RIS-Justiz RS0085140 [T2, T3]).

Dem Willen des Gesetzgebers zufolge soll das Haftungsprivileg des Dienstgebers nur dann entfallen, wenn der wirtschaftliche Schaden von einer Versicherung gedeckt wird, zu deren Abschluss der Dienstgeber ohnedies verpflichtet ist, sodass er im Ergebnis durch die Aufhebung des Haftungsprivilegs nicht belastet wird (8 ObA 78/04k ua). Neben dem Bestehen einer Versicherungspflicht ist es daher erforderlich, dass der zu ersetzende Schaden auch durch eine tatsächlich abgeschlossene und aufrechte Versicherung gedeckt ist (Atria in Sonntag, ASVG §§ 333 bis 335 Rz 44; RIS-Justiz RS0085140), sohin eine Versicherungssumme 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 Verkehrsopfer-Entschädigungsgesetz (VOEG), BGBl I Nr 37/2007 sind hier nicht zu prüfen.

2. Diese grundsätzlichen Überlegungen wurden aber in der Entscheidung 2 Ob 316/97b im Falle eines durch einen Radlader verursachten Unfalls dahin erweitert, dass es, sollte trotz Bestehens einer Versicherungspflicht gemäß § 59

Abs 1 KFG eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nicht abgeschlossen worden sein, in Betracht komme, den Dienstgeber aus dem Titel der Fürsorgepflichtverletzung mit jenem Betrag haften zu lassen, der bei ordnungsgemäßer Erfüllung der Versicherungspflicht zur Verfügung gestanden wäre (ebenso etwa 8 ObA 78/04k).

Zum - in der Rechtsprechung bisher nicht näher hinterfragten - Grad des Verschuldens an einer Verletzung der Versicherungspflicht durch den Dienstgeber wurde in der Literatur zT vertreten, dass eine solche Haftung des Dienstgebers dann naheliege, wenn die Versicherungsdeckung infolge Nachlässigkeit des Dienstgebers fehle (B.A. Oberhofer, Anmerkung 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-Novelle, 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 Arbeitgeber vorsätzlich vereitelt worden sei. Auf ihn verweisen auch Fucik/Hartl/Schlosser, Handbuch des Verkehrsunfalls, 6. Teil, VI/18.

Der Ansicht Vonkilchs ist zu folgen, weil - wie er zutreffend ausführt - die Annahme einer Haftung des Arbeitgebers auch bei bloß fahrlässig herbeigeführtem Verlust des Versicherungsschutzes in unüberbrückbarem Widerspruch zur Wertung des § 333 Abs 1 ASVG stünde, dass selbst ein grob fahrlässig schädigender Arbeitgeber gegenüber dem Arbeitnehmer 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 Dienstgeber vereitelt wurde.

3. Den Erwägungen zur Versicherungspflicht nach dem KFG ist voranzustellen, dass gewisse Fahrzeuge gemäß § 1 Abs 2 lit a - d KFG generell von den Bestimmungen des II. bis XI. Abschnittes des KFG - sohin auch des VI. Abschnittes über die Versicherungspflicht - ausgenommen sind. Dies trifft etwa zu auf Transportkarren, dh Kraftfahrzeuge, 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 Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehende Arbeitsvorgängen bestimmt sind (§ 2 Abs 1 Z 21 KFG), wenn im Rahmen ihrer bestimmungsmäßigen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurzen Strecken oder gemäß § 50 Z 9 StVO als Baustelle gekennzeichneten Strecken befahren werden.

Dass es sich beim Unfallfahrzeug um ein solches Fahrzeug gehandelt hätte, wurde von den Streitteilen nicht vorgebracht. Es ist daher zu prüfen, ob das Unfallfahrzeug ein auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 1 Abs 1 StVO 1960) verwendetes Kraftfahrzeug iSd § 1 Abs 1 KFG darstellte, das gemäß § 59 KFG der Versicherungspflicht unterlag.

Die Voraussetzungen für das Vorliegen einer Straße mit öffentlichem Verkehr iSd § 1 Abs 1 StVO 1960 und die dazu ergangene Rechtsprechung wurden vom Berufungsgericht zutreffend dargestellt, sodass darauf verwiesen werden kann (§ 510 Abs 3 ZPO). Einer Stellungnahme bedarf aber die Versicherungspflicht nach § 59 KFG.

4. Gemäß § 59 Abs 1 KFG muss eine den Vorschriften des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetzes 1994 in der jeweils geltenden Fassung entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, auf die österreichisches Recht anzuwenden ist, bei einem zum Betrieb dieses Versicherungszweigs in Österreich berechtigten Versicherer

a) für Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zum Verkehr zugelassen sind (§§ 37 bis 39 KFG),

b) Probefahrten (§ 45 KFG) und

c) für Überstellungsfahrten (§ 46 KFG) bestehen.

Zwar war das klagsgegenständliche Fahrzeug im Unfallszeitpunkt nicht zum Verkehr zugelassen. Es würde allerdings zu kurz greifen, außerhalb von Probe- und Überstellungsfahrten eine Versicherungspflicht schon mit dem Argument der fehlenden Zulassung zu verneinen, wenn ein Fahrzeug dennoch im öffentlichen Verkehr verwendet wird. Gemäß § 36 KFG dürfen Kraftfahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem 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 gemäß § 37 Abs 2 lit b KFG eine Versicherungsbestätigung gemäß § 61 Abs 1 KFG nachzuweisen ist - und

wenn für sie die vorgeschriebene Kraftfahrzeug-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 Versicherungspflicht für nicht zugelassene Kraftfahrzeuge schon aus ihrer (beabsichtigten) Verwendung im öffentlichen Verkehr ergibt.

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 Versicherungspflicht gegeben wäre. Das stünde auch im Spannungsverhältnis zu Art 3 Abs 1 der RL 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht idF RL 2005/14/EG (nunmehr: Art 3 der RL 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht), wonach jeder Mitgliedstaat grundsätzlich sicherzustellen hat, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

Stellte danach schon der Bereich des Steinbruchs aufgrund seiner konkreten Gegebenheiten eine für den öffentlichen 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 Versicherungspflicht bereits aus diesen Umständen. In diesem Fall würde sich der Versicherungsschutz auch auf das Unfallgeschehen auf dem Werksgelände erstrecken - und zwar unabhängig davon, ob auch diesem der Charakter einer Straße für den öffentlichen Verkehr zukommt, weil es für den Versicherungsschutz nach § 2 Abs 1 KHVG nicht auf eine Verwendung des Fahrzeugs iSd § 1 Abs 1 KFG, also auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, sondern nur auf die Verwendung des Fahrzeugs schlechthin ankommt. Der Versicherungsschutz für Fahrzeuge, die der Versicherungspflicht unterliegen, schließt die Verwendung auf anderen Verkehrsflächen zwingend mit ein (Grubmann, KHVG2 § 2 Rz 2).

Dies begründet auch keinen Widerspruch zur Entscheidung 8 ObA 78/04k, in der auf die Verwendung des Fahrzeugs im Unfallszeitpunkt und unmittelbar davor abgestellt wurde (RIS-Justiz RS0119669). Jener Entscheidung lag ein Unfallgeschehen mit einem Schidoo auf einer Schipiste zugrunde, das zwar fallweise auf einem Weg mit öffentlichem Verkehr verwendet wurde, dessen bestimmungsgemäße Verwendung zur Instandhaltung und Beaufsichtigung von Schipisten aber gerade keine Versicherungspflicht begründete. Für diese Konstellation wurde ausgesprochen, dass es die Fürsorgepflicht des Dienstgebers überspannen hieße, aus dem früheren fallweisen Befahren eines Weges mit öffentlichem Verkehr Ansprüche jedes Dienstnehmers aus dem unterbliebenen Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung auch für jene Tätigkeitsbereiche abzuleiten, für die eine derartige Versicherungspflicht nicht besteht und für die daher grundsätzlich auch das Vorhandensein einer 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 klagsgegenständlichen Fahrzeugs im Steinbruch dann, wenn es sich dort um eine Straße mit öffentlichem Verkehr handeln sollte, die Versicherungspflicht gerade begründen würde.

Einer abschließenden Beurteilung dieses - freilich stark von den Gegebenheiten des Einzelfalls abhängigen - Umstands (Steinbruch als Straße mit öffentlichem Verkehr) steht allerdings die vom Berufungsgericht aufgrund seiner Rechtsansicht nicht vollständig erledigte Beweisrüge der Berufung der Beklagten entgegen.

5. Sollte sich herausstellen, dass das Abbaugebiet mitsamt den Zufahrtsstraßen und nach den konkreten Gegebenheiten nicht als Straße mit öffentlichem Verkehr zu beurteilen ist, so ist im Hinblick auf eine Versicherungspflicht weiter zu berücksichtigen, dass das Unfallfahrzeug nach den Feststellungen auf einem Tieflader vom Steinbruch zum Werksgelände transportiert wurde. Es bildete sohin lediglich eine Beladung des Tiefladers, fuhr aber nicht auf „eigener Achse", sodass bei diesem Transport jedenfalls keine versicherungspflichtige Probe- oder Überstellungsfahrt vorlag (s nur Grubmann, KFG3 [2011] § 45 Anm 2; § 46 Anm 1 unter Hinweis auf die Rechtsauskunft des BMöWV 13. 8. 1986, 69.462/1-IV/2-86). Die zu entscheidende Rechtsfrage wurde vom Berufungsgericht daher 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 öffentlichem Verkehr eine Haftpflichtversicherungspflicht zu begründen vermögen.

Aufgrund der intendierten einmaligen Inbetriebnahme des Fahrzeugs zum Verstellen in eine günstigere Parkposition

könnte eine Versicherungspflicht - vorausgesetzt, dass das Werksgelände als Straße mit öffentlichem Verkehr anzusehen ist - nur nach Maßgabe einer Probe- oder Überstellungsfahrt (§ 59 Abs 1 lit b und c KFG) in Betracht kommen.

Gemäß § 45 Abs 1 KFG dürfen Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur mit Bewilligung der Behörde 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 Gebrauchsfähigkeit oder der Leistungsfähigkeit von Fahrzeugen oder ihrer Teile oder Ausrüstungsgegenstände oder Fahrten, um Fahrzeuge vorzuführen. Als Probefahrten gelten auch

1. Fahrten zur Überführung eines Fahrzeugs an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebes.

2. Fahrten zur Überführung des Fahrzeugs durch den Käufer bei der Abholung des Fahrzeugs vom Verkäufer,

3. Fahrten zum Ort der Begutachtung oder Überprüfung des Fahrzeugs nach dem III. und V. Abschnitt 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 maximal 72 Stunden, wobei auch Fahrtunterbrechungen zulässig sind.

Gemäß § 46 Abs 1 KFG hat die Behörde Personen, die in ihrem örtlichen Wirkungsbereich ihren Aufenthalt haben, die Bewilligung zu erteilen, nicht zugelassene Kraftfahrzeuge und Anhänger oder zugelassene, deren Kennzeichentafeln in Verlust geraten sind oder für die ein Wechselkennzeichen (§ 48 Abs 2) zugewiesen wurde, vorübergehend auf Straßen mit öffentlichem 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 Vorführung von Fahrzeugen dienen müssen, sondern auch dann gegeben sind, wenn sie der Überführung eines Fahrzeugs „an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebes“ dienen.

Mit dieser Bestimmung sollte die Vorläuferbestimmung des § 46 Abs 2 KFG 1955 vereinheitlicht werden, die noch vorsah: „Als Probefahrten gelten auch Fahrten … zur Überführung eines Kraftfahrzeugs 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 XI. GP, S 94, zu § 45 KFG 1967).

Dass die Fahrt hier „im Rahmen des Geschäftsbetriebes“ erfolgte, ist unzweifelhaft.

Dass auch innerhalb des Betriebsgeländes eine versicherungspflichtige „Überführung an einen anderen Ort“ vorliegen könnte - wenn dem Betriebsgelände der Charakter einer für den öffentlichen Verkehr bestimmten Fläche zukommt -, erscheint zwar ungeachtet der genannten Beispiele, die offensichtlich auf auch außerhalb des Betriebsgeländes zurückgelegte Strecken abstellen, grundsätzlich nicht undenkbar. Der erkennende Senat teilt aber die Auffassung des Berufungsgerichts, 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 Kraftfahrzeuge von den Abschnitten II.-XI. des KFG ausgenommen sind, mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsmäßigen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurze Strecken oder gemäß § 50 Z 9 StVO als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren 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 öffentlichem Verkehr verwendet werde, wenn die dabei zurückgelegten Strecken im Vergleich zur innerbetrieblichen Verwendung zu vernachlässigen sind (8 ObA 179/98a). 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 öffentlichem Verkehr nur überquert oder

auf ganz kurzen Strecken befahren wurden (2 Ob 316/97b).

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. Zutreffend hat das Berufungsgericht aber darauf hingewiesen, dass auch für diese Beurteilung die nötigen Feststellungen fehlen.

6 . In Anbetracht der vom Berufungsgericht noch unerledigten Beweisrüge der Beklagten zu den festgestellten Verhältnissen im Steinbruch ist der angefochtene Beschluss aufzuheben und dem Berufungsgericht die Rechtssache zur neuerlichen Entscheidung zurückzuverweisen, zumal die Frage, ob dem Steinbruchgelände der Charakter einer Straße mit öffentlichem Verkehr zukommt, auch für die Prüfung des Vorsatzes der Erstbeklagten für die allfällige Verletzung einer Versicherungspflicht sowie für die Beweislast dazu von Relevanz ist.

Dem Rekurs der Kläger ist daher Folge zu geben.

Der Kostenvorbehalt beruht auf § 52 ZPO.

Schlagworte

Arbeitsrecht

Textnummer

E97900

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2011:009OBA00048.11S.0628.000

Im RIS seit

11.08.2011

Zuletzt aktualisiert am

18.09.2013

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, http://www.ogh.gv.at

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at