

TE OGH 2013/2/21 2Ob89/12w

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 21.02.2013

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Dr. Baumann als Vorsitzenden und durch die Hofräte Dr. Veith, Dr. E. Solé, Dr. Schwarzenbacher und Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei C***** M*****, vertreten durch Mag. Heimo Lindner, Rechtsanwalt in Linz, gegen die beklagte Partei Fachverband der Versicherungsunternehmungen, Schwarzenbergplatz 7, 1030 Wien, vertreten durch Dr. Ivo Burianek, Rechtsanwalt in Mödling, und der Nebenintervenientin auf Seiten der beklagten Partei T***** GmbH & Co KG, *****, vertreten durch HASLINGER/NAGELE & PARTNER RECHTSANWÄLTE GMBH in Linz, wegen 48.953,08 EUR sA und Feststellung (Streitinteresse 3.000 EUR), über die außerordentliche Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht vom 26. März 2012, GZ 3 R 39/12v-39, womit infolge der Berufungen der beklagten Partei und der Nebenintervenientin auf Seiten der beklagten Partei das Urteil des Landesgerichts Linz vom 15. Dezember 2011, GZ 64 Cg 107/10d-29, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei die mit 1.821,24 EUR (darin 303,54 EUR USt) bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Die Klägerin und B***** S***** waren als Lagerarbeiterinnen im Betrieb der Nebenintervenientin beschäftigt. In der Lagerhalle wurde ein elektrischer Gabelhochhubwagen (auch „Elektrohubstapler“ oder „Ameise“) verwendet. Um mit diesem innerhalb der Halle auf kürzestem Weg in den „Lagerbereich“ gelangen zu können, mussten zwei Gittertüren passiert werden, über denen sich die Regalböden zweier aneinander gestellter Hochregale befanden. Der untere Regalboden war in 2,25 m, der obere Regalboden in 4,20 m Höhe angebracht. Das Hochregal konnte auch umfahren werden.

Im Februar 2007 schaffte die Nebenintervenientin einen neuen Elektrohubstapler mit einem 2,37 m hohen Hubmast an. Im Gegensatz zu dem älteren Modell war dieses Fahrzeug daher zu hoch, um damit unter den Hochregalen durchfahren zu können. Dieser Umstand war allerdings weder den Bestellern noch den Lagerarbeiterinnen bewusst und wurde bei deren Einschulung daher auch nicht erwähnt. Die maximal erreichbare Geschwindigkeit des neuen Elektrohubstaplers, der nur stehend bedient werden kann und sich auf Rollen (statt Rädern) bewegt, beträgt 8 km/h. Das Fahrzeug wurde ausschließlich zum Transport von Waren innerhalb der Lagerhalle verwendet; Straßen durften nicht befahren werden.

Vor dem Unfalltag hatten sowohl die Klägerin als auch B***** S***** das neue Gerät bereits verwendet. Am 4. 12. 2007 versuchte B***** S***** erstmals, mit dem neuen Elektrohubstapler unter den Hochregalen

durchzufahren, um zu der im Lagerbereich befindlichen Ladestation zu gelangen und dort die Batterie des Fahrzeugs aufzuladen. Sie öffnete das erste Gittertor selbst und ersuchte die gerade anwesende Klägerin, ihr das zweite Gittertor aufzuhalten. Beim Versuch, das erste Gittertor zu passieren, stieß der Hubmast des Elektrohubstaplers gegen den unteren Regalboden des Hochregals. Daraufhin stellte B***** S***** das Fahrzeug vor dem Gittertor ab und ging der Klägerin entgegen, die die Kollision gar nicht mitbekommen hatte. Plötzlich (mit einiger Verzögerung) fielen vom oberen Regalboden nacheinander drei je knapp 30 kg schwere Kartons herab, die auf einer Palette gelagert gewesen waren. Diese war infolge des Anpralls mit der hinteren Standfläche in den 10 cm breiten Spalt zwischen den beiden Hochregalen gerutscht und nach hinten gekippt. Die Palette war nicht richtig positioniert gewesen, was weder der Klägerin noch B***** S***** aufgefallen war. Einer der Kartons traf die Klägerin auf dem Rücken, wodurch sie schwere Verletzungen (Trümmerfraktur des 12. Brustwirbels) erlitt. Das endgültige Ausmaß ihrer gesundheitlichen Beeinträchtigungen ist derzeit noch nicht absehbar.

Die Klägerin begehrt vom beklagten Fachverband, gestützt auf § 6 VOEG, den Ersatz ihres mit insgesamt 48.953,08 EUR bezifferten Personenschadens und die Feststellung seiner Haftung für alle künftigen Schäden aus dem Unfall vom 4. 12. 2007. Das Verschulden treffe B***** S*****. Die Klägerin begehrt vom beklagten Fachverband, gestützt auf Paragraph 6, VOEG, den Ersatz ihres mit insgesamt 48.953,08 EUR bezifferten Personenschadens und die Feststellung seiner Haftung für alle künftigen Schäden aus dem Unfall vom 4. 12. 2007. Das Verschulden treffe B***** S*****.

Die beklagte Partei wandte neben dem Allein- bzw einem Mitverschulden der Klägerin ein, dass diese kein Opfer eines Verkehrsunfalls sei. Nur solche seien aber nach dem VOEG zu entschädigen. Der Elektrohubstapler werde nur ortsgebunden für Regalarbeiten verwendet und im öffentlichen Verkehr nicht eingesetzt. Auch nach § 6 Abs 3 VOEG stehe der Klägerin keine Entschädigung zu. Die beklagte Partei wandte neben dem Allein- bzw einem Mitverschulden der Klägerin ein, dass diese kein Opfer eines Verkehrsunfalls sei. Nur solche seien aber nach dem VOEG zu entschädigen. Der Elektrohubstapler werde nur ortsgebunden für Regalarbeiten verwendet und im öffentlichen Verkehr nicht eingesetzt. Auch nach Paragraph 6, Absatz 3, VOEG stehe der Klägerin keine Entschädigung zu.

Das Erstgericht gab dem Leistungsbegehren im Umfang von 28.953,08 EUR sA statt und wies das Mehrbegehren von 20.000 EUR sA ab. Dem Feststellungsbegehren gab es zur Gänze statt. Es qualifizierte den Elektrohubstapler als Transportkarren iSd § 2 Abs 1 Z 19 KFG, der gemäß § 1 Abs 2 lit b KFG von der Versicherungspflicht ausgenommen sei. Die beklagte Partei habe für einen durch solch ein Fahrzeug verursachten Schaden gemäß § 6 Abs 1 Z 1 VOEG Entschädigung zu leisten. Ein Ausnahmetatbestand nach § 6 Abs 3 VOEG liege nicht vor. Die Klägerin treffe auch kein Mitverschulden. Das Erstgericht gab dem Leistungsbegehren im Umfang von 28.953,08 EUR sA statt und wies das Mehrbegehren von 20.000 EUR sA ab. Dem Feststellungsbegehren gab es zur Gänze statt. Es qualifizierte den Elektrohubstapler als Transportkarren iSd Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 19, KFG, der gemäß Paragraph eins, Absatz 2, Litera b, KFG von der Versicherungspflicht ausgenommen sei. Die beklagte Partei habe für einen durch solch ein Fahrzeug verursachten Schaden gemäß Paragraph 6, Absatz eins, Ziffer eins, VOEG Entschädigung zu leisten. Ein Ausnahmetatbestand nach Paragraph 6, Absatz 3, VOEG liege nicht vor. Die Klägerin treffe auch kein Mitverschulden.

Dieses Urteil erwuchs in seinem abweisenden Teil in Rechtskraft.

Das im Übrigen von der beklagten Partei und der Nebenintervenientin angerufene Berufungsgericht bestätigte die erstinstanzliche Entscheidung im angefochtenen Umfang. Es sprach aus, dass der Wert des Entscheidungsgegenstands 30.000 EUR übersteige und dass die ordentliche Revision nicht zulässig sei.

Das Berufungsgericht führte aus, § 6 Abs 1 Z 1 VOEG verweise nicht auf § 1 Abs 1 KFG, weshalb es nicht entscheidend sei, wo das den Unfall verursachende Fahrzeug verwendet worden sei. Dass es sich bei dem gegenständlichen Elektrohubstapler um einen Transportkarren iSd § 2 Abs 1 Z 19 KFG handle, ergebe sich schon aus der Entscheidung 7 Ob 199/10f. Der Stapler sei auch nicht „als ortsgebundene Kraftquelle oder für ähnliche Zwecke“ § 6 Abs 3 VOEG verwendet worden. Ein Mitverschulden der Klägerin liege nicht vor. Das Berufungsgericht führte aus, Paragraph 6, Absatz eins, Ziffer eins, VOEG verweise nicht auf Paragraph eins, Absatz eins, KFG, weshalb es nicht entscheidend sei, wo das den Unfall verursachende Fahrzeug verwendet worden sei. Dass es sich bei dem gegenständlichen Elektrohubstapler um einen Transportkarren iSd Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 19, KFG handle, ergebe sich schon aus der Entscheidung 7 Ob 199/10f. Der Stapler sei auch nicht „als ortsgebundene Kraftquelle oder für ähnliche Zwecke“ (Paragraph 6, Absatz 3, VOEG) verwendet worden. Ein Mitverschulden der Klägerin liege nicht vor.

Die ordentliche Revision sei nicht zulässig, weil die zu beurteilende Rechtsfrage bereits in der Entscheidung 7 Ob 199/10f beantwortet worden sei.

Gegen dieses Berufungsurteil richtet sich die außerordentliche Revision der beklagten Partei wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung mit dem Antrag, die angefochtene Entscheidung im Sinne der gänzlichen Abweisung des Klagebegehrens abzuändern. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die Klägerin beantragt in der ihr freigestellten Revisionsbeantwortung die Revision als unzulässig zurückzuweisen, in eventuelle ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig, weil zur Haftung des beklagten Fachverbands nach § 6 VOEG noch keine höchstgerichtliche Rechtsprechung besteht. Das Rechtsmittel ist aber nicht berechtigt. Die Revision ist zulässig, weil zur Haftung des beklagten Fachverbands nach Paragraph 6, VOEG noch keine höchstgerichtliche Rechtsprechung besteht. Das Rechtsmittel ist aber nicht berechtigt.

Die beklagte Partei steht auf dem Standpunkt, die Bestimmungen des VOEG seien auf einen „betriebsinternen Unfall“ abseits öffentlicher Wege, Straßen und Plätze nicht anzuwenden. Ein Fahrzeug, das lediglich über Rollen verfüge, könne auf Straßen gar nicht verwendet werden. Es liege daher kein Fahrzeug iSd KFG vor. Davon abgesehen werde ein Elektrohustapler, der nur in einer Betriebshalle eingesetzt werde, entweder „als ortsgebundene Kraftquelle oder für ähnliche Zwecke“ iSd § 6 Abs 3 VOEG verwendet. Die Bejahung der Haftung würde zu einer „völligen Ausuferung der Zahlungspflichten zu Lasten aller Pflichthaftpflichtversicherungsprämienzahler“, einer Umgehung des Haftungsausschlusses nach § 333 ASVG sowie einer „volkswirtschaftlich nicht unerheblichen Entlastung aller jener Produktionsbetriebe, die Hubstapler innerbetrieblich betreiben“ führen. Die „gesetzlichen Anordnungen“ wären verfassungswidrig. Hilfsweise werde auch (weiterhin) ein Mitverschulden der Klägerin releviert. Die beklagte Partei steht auf dem Standpunkt, die Bestimmungen des VOEG seien auf einen „betriebsinternen Unfall“ abseits öffentlicher Wege, Straßen und Plätze nicht anzuwenden. Ein Fahrzeug, das lediglich über Rollen verfüge, könne auf Straßen gar nicht verwendet werden. Es liege daher kein Fahrzeug iSd KFG vor. Davon abgesehen werde ein Elektrohustapler, der nur in einer Betriebshalle eingesetzt werde, entweder „als ortsgebundene Kraftquelle oder für ähnliche Zwecke“ iSd Paragraph 6, Absatz 3, VOEG verwendet. Die Bejahung der Haftung würde zu einer „völligen Ausuferung der Zahlungspflichten zu Lasten aller Pflichthaftpflichtversicherungsprämienzahler“, einer Umgehung des Haftungsausschlusses nach Paragraph 333, ASVG sowie einer „volkswirtschaftlich nicht unerheblichen Entlastung aller jener Produktionsbetriebe, die Hubstapler innerbetrieblich betreiben“ führen. Die „gesetzlichen Anordnungen“ wären verfassungswidrig. Hilfsweise werde auch (weiterhin) ein Mitverschulden der Klägerin releviert.

Hierzu wurde erwogen:

1. Mit Art 1 Z 3 lit b der Richtlinie 2005/14/EG (5. Kraftfahrzeugs-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie) wurde Art 4 lit b der Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. 4. 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht durch Neufassung von Unterabs 2 in dem Sinne abgeändert, dass die Mitgliedstaaten die Gleichbehandlung gewisser von der Versicherungspflicht ausgenommener Fahrzeuge mit den trotz Versicherungspflicht nicht versicherten Fahrzeugen zu gewährleisten haben (vgl Kathrein, Verkehrsoferschutz neu - Das Verkehrsoffer-Entschädigungsgesetz, ZVR 2007/144, 243 [247]). Den Mitgliedstaaten wurde dadurch die Wahlmöglichkeit gewährt, diese Fahrzeuge künftig der Versicherungspflicht zu unterwerfen oder dafür zu sorgen, dass durch solche Fahrzeuge Geschädigte vom nationalen Garantiefonds entschädigt werden (Hauptfleisch/Hirtler, Die 5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie [KH-RL], ZVR 2005/115, 388; Pronebner, Die europaweite Umsetzung der 5. Kraftfahrzeug-Haftpflicht-versicherungs-Richtlinie, ZVR 2010/132, 293 [294]). Das bedeutete, dass Art 4 lit b RL 72/166/EWG in der durch die 5. KH-RL geänderten Fassung (vgl nunmehr Art 5 Abs 2 RL 2009/103/EG) für die Fahrzeuge, die gemäß § 1 Abs 2 lit a, b und d sowie Abs 2a KFG von der Anwendbarkeit dieses Bundesgesetzes ausgenommen sind, in den nationalen Rechtsordnungen umzusetzen war. In Österreich geschah dies, indem diese Fahrzeuge in § 6 des neuen Verkehrsoffer-Entschädigungsgesetzes (VOEG) dem Regime des Garantiefonds unterstellt worden sind (Baran, Umsetzung der 5. Kfz-Haftpflichtversicherungs-RL im Versicherungs- und Kraftfahrrecht, ZVR 2007/145, 250 [254]; Grubmann, KHVG³ § 6 VOEG Anm 1). 1. Mit Artikel eins, Ziffer 3, Litera b, der Richtlinie 2005/14/EG (5. Kraftfahrzeugs-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie) wurde Artikel 4, Litera b, der

Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. 4. 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht durch Neufassung von Unterabs 2 in dem Sinne abgeändert, dass die Mitgliedstaaten die Gleichbehandlung gewisser von der Versicherungspflicht ausgenommener Fahrzeuge mit den trotz Versicherungspflicht nicht versicherten Fahrzeugen zu gewährleisten haben (vergleiche Kathrein, Verkehrsopferschutz neu - Das Verkehrsoffer-Entschädigungsgesetz, ZVR 2007/144, 243 [247]). Den Mitgliedstaaten wurde dadurch die Wahlmöglichkeit gewährt, diese Fahrzeuge künftig der Versicherungspflicht zu unterwerfen oder dafür zu sorgen, dass durch solche Fahrzeuge Geschädigte vom nationalen Garantiefonds entschädigt werden (Hauptfleisch/Hirtler, Die 5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie [KH-RL], ZVR 2005/115, 388; Pronebner, Die europaweite Umsetzung der 5. Kraftfahrzeug-Haftpflicht-versicherungs-Richtlinie, ZVR 2010/132, 293 [294]). Das bedeutete, dass Artikel 4, Litera b, RL 72/166/EWG in der durch die 5. KH-RL geänderten Fassung (vergleiche nunmehr Artikel 5, Absatz 2, RL 2009/103/EG) für die Fahrzeuge, die gemäß Paragraph eins, Absatz 2, Litera a, b und d sowie Absatz 2 a, KFG von der Anwendbarkeit dieses Bundesgesetzes ausgenommen sind, in den nationalen Rechtsordnungen umzusetzen war. In Österreich geschah dies, indem diese Fahrzeuge in Paragraph 6, des neuen Verkehrsoffer-Entschädigungsgesetzes (VOEG) dem Regime des Garantiefonds unterstellt worden sind (Baran, Umsetzung der 5. Kfz-Haftpflichtversicherungs-RL im Versicherungs- und Kraftfahrrecht, ZVR 2007/145, 250 [254]; Grubmann, KHVG³ Paragraph 6, VOEG Anmerkung eins,).

2. Das neu kodifizierte VOEG trat am 1. 7. 2007 in Kraft. Nach § 6 Abs 1 Z 1 VOEG hat der Fachverband Entschädigung für Personen- und Sachschäden zu leisten, die im Inland durch ein Fahrzeug iSd § 1 Abs 2 lit a, b und d sowie des Abs 2a KFG 1967 verursacht wurden. Zu den Fahrzeugen nach § 1 Abs 2 lit b KFG gehören auch Transportkarren. Bei einem solchen handelt es sich gemäß § 2 Abs 1 Z 19 KFG um ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern sowie in erster Linie zur Verwendung innerhalb von Betriebsanlagen bestimmt ist. 2. Das neu kodifizierte VOEG trat am 1. 7. 2007 in Kraft. Nach Paragraph 6, Absatz eins, Ziffer eins, VOEG hat der Fachverband Entschädigung für Personen- und Sachschäden zu leisten, die im Inland durch ein Fahrzeug iSd Paragraph eins, Absatz 2, Litera a, b und d sowie des Absatz 2 a, KFG 1967 verursacht wurden. Zu den Fahrzeugen nach Paragraph eins, Absatz 2, Litera b, KFG gehören auch Transportkarren. Bei einem solchen handelt es sich gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 19, KFG um ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern sowie in erster Linie zur Verwendung innerhalb von Betriebsanlagen bestimmt ist.

In dem von der Klägerin gegen ihren Rechtsschutzversicherer geführten Deckungsprozess wurde der gegenständliche Elektrohubsapler als Transportkarren iSd § 2 Abs 1 Z 19 KFG qualifiziert. Die Deckungspflicht wurde bejaht, weil die beabsichtigte Rechtsverfolgung (gegen den Fachverband) nicht offenbar aussichtslos sei (7 Ob 199/10f). Daraus folgt zunächst aber nur, dass ein Entschädigungsanspruch der Klägerin gegen die beklagte Partei möglich ist. In dem von der Klägerin gegen ihren Rechtsschutzversicherer geführten Deckungsprozess wurde der gegenständliche Elektrohubsapler als Transportkarren iSd Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 19, KFG qualifiziert. Die Deckungspflicht wurde bejaht, weil die beabsichtigte Rechtsverfolgung (gegen den Fachverband) nicht offenbar aussichtslos sei (7 Ob 199/10f). Daraus folgt zunächst aber nur, dass ein Entschädigungsanspruch der Klägerin gegen die beklagte Partei möglich ist.

3. Den gegen dieses Zwischenergebnis vorgetragenen Argumenten der beklagten Partei ist nicht zu folgen:

3.1 Durch die Einbeziehung der in § 1 Abs 2 lit b KFG genannten Fahrzeuge (Transportkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Anhänger-Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge, mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurze Strecken oder gemäß § 50 Z 9 StVO als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden) in die Haftpflicht der beklagten Partei werden geradezu typischerweise Unfälle auf einem Betriebsgelände, damit aber auch „innerbetriebliche Unfälle“ erfasst (vgl. auch Hauptfleisch/Hirtler aaO 388, wonach der neu gefasste [richtig] Art 4 lit b RL 72/166/EWG primär landwirtschaftliche Fahrzeuge oder Fahrzeuge auf Baustellen und Firmengeländen betraf). 3.1 Durch die Einbeziehung der in Paragraph eins, Absatz 2, Litera b, KFG genannten Fahrzeuge (Transportkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Anhänger-Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge, mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurze Strecken oder gemäß Paragraph 50, Ziffer 9, StVO als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden) in die Haftpflicht

der beklagten Partei werden geradezu typischerweise Unfälle auf einem Betriebsgelände, damit aber auch „innerbetriebliche Unfälle“ erfasst vergleiche auch Hauptfleisch/Hirtler aaO 388, wonach der neu gefasste [richtig] Artikel 4, Litera b, RL 72/166/EWG primär landwirtschaftliche Fahrzeuge oder Fahrzeuge auf Baustellen und Firmengeländen betraf).

3.2 Dass der Geschädigte aus einem Arbeitsunfall mit seinen Ersatzansprüchen einerseits am Haftungsprivileg des Dienstgebers scheitert (der Ausnahmetatbestand des § 333 Abs 3 ASVG ist bei den genannten Fahrzeugen nicht erfüllt), sich andererseits aber an den Fachverband wenden kann, ist Konsequenz der gesetzlichen Regelung, wurde aber auch schon zur früheren Rechtslage judiziert (vgl 2 Ob 51/85 zum Verkehrsopferschutzgesetz [VerkOG]). 3.2 Dass der Geschädigte aus einem Arbeitsunfall mit seinen Ersatzansprüchen einerseits am Haftungsprivileg des Dienstgebers scheitert (der Ausnahmetatbestand des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG ist bei den genannten Fahrzeugen nicht erfüllt), sich andererseits aber an den Fachverband wenden kann, ist Konsequenz der gesetzlichen Regelung, wurde aber auch schon zur früheren Rechtslage judiziert vergleiche 2 Ob 51/85 zum Verkehrsopferschutzgesetz [VerkOG]).

3.3 Richtig ist zwar, dass die Gesetzesmaterialien als Sinn und Zweck des VÖEG den Schutz der Opfer von „Straßenverkehrsunfällen“ in den Vordergrund rücken (ErläutRV 80 BlgNR XXIII. GP 1 und 6). Die in den Materialien zum Ministerialentwurf bei § 6 VÖEG noch enthaltene „Beschränkung der Leistungspflicht auf Schäden, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eintreten“, scheint in den Materialien zur Regierungsvorlage aber nicht mehr auf. Grund dafür dürfte eine auf die Richtlinienwidrigkeit dieser Einschränkung hinweisende Stellungnahme des ÖAMTC (12/SN-30/ME XXIII. GP) gewesen sein (vgl Kathrein aaO 248). Nach einhelliger Meinung im Schrifttum setzt jedenfalls die Entschädigungspflicht des Fachverbands für nicht versicherungspflichtige Fahrzeuge (§ 6 VÖEG) nicht deren Verwendung auf öffentlichen Straßen voraus, zumal sie eben typischerweise außerhalb solcher Straßen verwendet werden (Baran aaO 254; Kathrein aaO 247; Schlosser/Fucik/Hartl, Verkehrsunfall² VI [2012] Rz 984). 3.3 Richtig ist zwar, dass die Gesetzesmaterialien als Sinn und Zweck des VÖEG den Schutz der Opfer von „Straßenverkehrsunfällen“ in den Vordergrund rücken (ErläutRV 80 BlgNR römisch 23 . Gesetzgebungsperiode eins, und 6). Die in den Materialien zum Ministerialentwurf bei Paragraph 6, VÖEG noch enthaltene „Beschränkung der Leistungspflicht auf Schäden, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eintreten“, scheint in den Materialien zur Regierungsvorlage aber nicht mehr auf. Grund dafür dürfte eine auf die Richtlinienwidrigkeit dieser Einschränkung hinweisende Stellungnahme des ÖAMTC (12/SN-30/ME römisch 23 . Gesetzgebungsperiode gewesen sein vergleiche Kathrein aaO 248). Nach einhelliger Meinung im Schrifttum setzt jedenfalls die Entschädigungspflicht des Fachverbands für nicht versicherungspflichtige Fahrzeuge (Paragraph 6, VÖEG) nicht deren Verwendung auf öffentlichen Straßen voraus, zumal sie eben typischerweise außerhalb solcher Straßen verwendet werden (Baran aaO 254; Kathrein aaO 247; Schlosser/Fucik/Hartl, Verkehrsunfall² römisch sechs [2012] Rz 984).

Auszugehen ist von § 6 Abs 2 VÖEG, wonach der Fachverband Ersatzleistungen für Schäden so zu erbringen hat, als ob eine Haftpflichtversicherung im Rahmen der in den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen festgesetzten Versicherungspflicht bestünde. Es kommt also darauf an, ob sich die in § 59 Abs 1 KFG festgesetzte Versicherungspflicht auf Schadensfälle erstreckt, die sich außerhalb von Straßen mit öffentlichem Verkehr ereignen. Das ist gemäß § 2 Abs 1 KHVG der Fall, weil nicht eine Verwendung des Fahrzeugs auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, sondern nur die Verwendung des Fahrzeugs schlechthin maßgeblich ist (vgl 9 ObA 298/01s; RIS-Justiz RS0088978 [T7, T11]; Baran aaO 255; auch Kathrein aaO 248). Dann bezieht sich die Leistungspflicht der beklagten Partei aber auch auf die Folgen eines Unfalls mit einem in einer betrieblichen Anlage (hier: Lagerhalle) verwendeten Fahrzeug. Auszugehen ist von Paragraph 6, Absatz 2, VÖEG, wonach der Fachverband Ersatzleistungen für Schäden so zu erbringen hat, als ob eine Haftpflichtversicherung im Rahmen der in den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen festgesetzten Versicherungspflicht bestünde. Es kommt also darauf an, ob sich die in Paragraph 59, Absatz eins, KFG festgesetzte Versicherungspflicht auf Schadensfälle erstreckt, die sich außerhalb von Straßen mit öffentlichem Verkehr ereignen. Das ist gemäß Paragraph 2, Absatz eins, KHVG der Fall, weil nicht eine Verwendung des Fahrzeugs auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, sondern nur die Verwendung des Fahrzeugs schlechthin maßgeblich ist vergleiche 9 ObA 298/01s; RIS-Justiz RS0088978 [T7, T11]; Baran aaO 255; auch Kathrein aaO 248). Dann bezieht sich die Leistungspflicht der beklagten Partei aber auch auf die Folgen eines Unfalls mit einem in einer betrieblichen Anlage (hier: Lagerhalle) verwendeten Fahrzeug.

3.4 Eine Ausnahme ist in § 6 Abs 3 VÖEG vorgesehen, wenn das Fahrzeug als ortsgebundene Kraftquelle oder für ähnliche Zwecke verwendet wird. Sie beruht auf der gleichlautenden Regelung des § 4 Abs 1 Z 4 KHVG, wonach die Kfz-

Haftpflichtversicherung für solche Konstellationen ausgeschlossen werden kann (ErläutRV 80 BlgNR XIII. GP 7). 3.4 Eine Ausnahme ist in Paragraph 6, Absatz 3, VOEG vorgesehen, wenn das Fahrzeug als ortsgebundene Kraftquelle oder für ähnliche Zwecke verwendet wird. Sie beruht auf der gleichlautenden Regelung des Paragraph 4, Absatz eins, Ziffer 4, KHVG, wonach die Kfz-Haftpflichtversicherung für solche Konstellationen ausgeschlossen werden kann (ErläutRV 80 BlgNR römisch dreizehn. Gesetzgebungsperiode 7).

Ein Fahrzeug wird als ortsgebundene Kraftquelle (Arbeitsmaschine) verwendet, wenn seine Fahrbarkeit durch Einrichtungen (etwa Auslegestützen), die seine Fortbewegung blockieren, vorübergehend aufgehoben wird und es in einer artfremden, mit den typischen Funktionen des Fahrzeugs in keinem Zusammenhang stehenden Weise eingesetzt wird (vgl 7 Ob 3/95; 9 ObA 298/01s; 2 Ob 214/01m; 2 Ob 51/06y; 2 Ob 114/09t; RIS-Justiz RS0116494; Reisinger, Nochmals: Ist ein stehendes Fahrzeug in Betrieb?, ZVR 2009/65, 156 [159 f]; ders, Die Abgrenzung zwischen Kfz-Haftpflichtversicherung und allgemeiner Haftpflichtversicherung, VR 2009 H 11, 16 [20 f]). Ein Fahrzeug wird als ortsgebundene Kraftquelle (Arbeitsmaschine) verwendet, wenn seine Fahrbarkeit durch Einrichtungen (etwa Auslegestützen), die seine Fortbewegung blockieren, vorübergehend aufgehoben wird und es in einer artfremden, mit den typischen Funktionen des Fahrzeugs in keinem Zusammenhang stehenden Weise eingesetzt wird vergleiche 7 Ob 3/95; 9 ObA 298/01s; 2 Ob 214/01m; 2 Ob 51/06y; 2 Ob 114/09t; RIS-Justiz RS0116494; Reisinger, Nochmals: Ist ein stehendes Fahrzeug in Betrieb?, ZVR 2009/65, 156 [159 f]; ders, Die Abgrenzung zwischen Kfz-Haftpflichtversicherung und allgemeiner Haftpflichtversicherung, VR 2009 H 11, 16 [20 f]).

Im vorliegenden Fall befand sich der Elektrohubstapler in fahrzeugtypischer Vorwärtsbewegung, als er gegen das Hochregal stieß. Ein dem Ausnahmetatbestand des § 6 Abs 3 VOEG zu unterstellender Sachverhalt liegt unter diesen Umständen nicht vor. Das Fahrzeug war weder als ortsgebundene Kraftquelle im Einsatz noch wurde es für „ähnliche Zwecke“ verwendet. Verwirklicht hat sich vielmehr das mit der Verwendung eines Fahrzeugs ganz allgemein verbundene Verkehrsrisiko. Im vorliegenden Fall befand sich der Elektrohubstapler in fahrzeugtypischer Vorwärtsbewegung, als er gegen das Hochregal stieß. Ein dem Ausnahmetatbestand des Paragraph 6, Absatz 3, VOEG zu unterstellender Sachverhalt liegt unter diesen Umständen nicht vor. Das Fahrzeug war weder als ortsgebundene Kraftquelle im Einsatz noch wurde es für „ähnliche Zwecke“ verwendet. Verwirklicht hat sich vielmehr das mit der Verwendung eines Fahrzeugs ganz allgemein verbundene Verkehrsrisiko.

3.5 Aus dem Umstand, dass das Fahrzeug nicht mit Rädern, sondern mit Rollen ausgestattet war, ist für die beklagte Partei nichts gewonnen. Auch ein Sonderkraftfahrzeug (gemäß § 2 Abs 1 Z 23 KFG ein Kraftfahrzeug, das nicht ausschließlich auf Rädern läuft) fällt unter § 1 Abs 2 lit b KFG, wobei die Bestimmungen des KFG gemäß dessen § 1 Abs 3 sinngemäß anzuwenden sind (vgl 2 Ob 142/01y). 3.5 Aus dem Umstand, dass das Fahrzeug nicht mit Rädern, sondern mit Rollen ausgestattet war, ist für die beklagte Partei nichts gewonnen. Auch ein Sonderkraftfahrzeug (gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 23, KFG ein Kraftfahrzeug, das nicht ausschließlich auf Rädern läuft) fällt unter Paragraph eins, Absatz 2, Litera b, KFG, wobei die Bestimmungen des KFG gemäß dessen Paragraph eins, Absatz 3, sinngemäß anzuwenden sind vergleiche 2 Ob 142/01y).

3.6 Verfassungsrechtliche Bedenken bestehen nicht. Der Gesetzgeber hat mit der Schaffung des § 6 VOEG, der dem erweiterten Schutz von Verkehrsofern dienen soll, im Sinne der vorstehenden Ausführungen EU-rechtliche Vorgaben konsequent umgesetzt. 3.6 Verfassungsrechtliche Bedenken bestehen nicht. Der Gesetzgeber hat mit der Schaffung des Paragraph 6, VOEG, der dem erweiterten Schutz von Verkehrsofern dienen soll, im Sinne der vorstehenden Ausführungen EU-rechtliche Vorgaben konsequent umgesetzt.

4. Es entsprach ständiger Rechtsprechung zum VerkOG, dass ein auf dieses Gesetz gegründeter Anspruch - von den ausdrücklich angeordneten Ausnahmen abgesehen - inhaltlich jenem gleicht, der gegen einen versicherungspflichtigen bzw haftpflichtversicherten Schädiger bestehen würde (2 Ob 283/06s mwN; RIS-Justiz RS0029484). Dies hat auch für das VOEG zu gelten (vgl 7 Ob 48/11a; Kathrein aaO 246). Maßgeblich ist daher, ob der Schadenersatzanspruch der Klägerin nach den Grundsätzen der Verschuldens- oder Gefährdungshaftung zu Recht besteht (2 Ob 283/06s). 4. Es entsprach ständiger Rechtsprechung zum VerkOG, dass ein auf dieses Gesetz gegründeter Anspruch - von den ausdrücklich angeordneten Ausnahmen abgesehen - inhaltlich jenem gleicht, der gegen einen versicherungspflichtigen bzw haftpflichtversicherten Schädiger bestehen würde (2 Ob 283/06s mwN; RIS-Justiz RS0029484). Dies hat auch für das VOEG zu gelten vergleiche 7 Ob 48/11a; Kathrein aaO 246). Maßgeblich ist daher, ob der Schadenersatzanspruch der Klägerin nach den Grundsätzen der Verschuldens- oder Gefährdungshaftung zu Recht besteht (2 Ob 283/06s).

Die Anwendung des EKHG kommt hier schon wegen der zu geringen Bauartgeschwindigkeit des Elektrohubstaplers nicht in Betracht. Es bliebe daher zu prüfen, ob der Schaden der Klägerin schuldhaft und adäquat (vgl 2 Ob 107/10i) verursacht worden ist. Dass aber der Schaden der Klägerin mit dem Anprall des Fahrzeugs am Hochregal in einem adäquat ursächlichen Zusammenhang steht, wird von der beklagten Partei in der Revision zu Recht nicht mehr in Frage gestellt. Sie geht in ihrem Rechtsmittel ferner ausdrücklich von einer „fahrlässigen Nachlässigkeit beider Beteiligter“, also jedenfalls auch einer solchen der Fahrzeuglenkerin aus. Auf deren Verschulden hat sich auch die Klägerin gestützt. Im vorliegenden Rechtsstreit ist demnach das Verschulden der Lenkerin als zwischen den Streitparteien unstrittig anzusehen. Die Anwendung des EKHG kommt hier schon wegen der zu geringen Bauartgeschwindigkeit des Elektrohubstaplers nicht in Betracht. Es bliebe daher zu prüfen, ob der Schaden der Klägerin schuldhaft und adäquat (vergleiche 2 Ob 107/10i) verursacht worden ist. Dass aber der Schaden der Klägerin mit dem Anprall des Fahrzeugs am Hochregal in einem adäquat ursächlichen Zusammenhang steht, wird von der beklagten Partei in der Revision zu Recht nicht mehr in Frage gestellt. Sie geht in ihrem Rechtsmittel ferner ausdrücklich von einer „fahrlässigen Nachlässigkeit beider Beteiligter“, also jedenfalls auch einer solchen der Fahrzeuglenkerin aus. Auf deren Verschulden hat sich auch die Klägerin gestützt. Im vorliegenden Rechtsstreit ist demnach das Verschulden der Lenkerin als zwischen den Streitparteien unstrittig anzusehen.

5. Aus den Feststellungen ergibt sich kein ausreichender Anhaltspunkt für die Annahme, dass der Klägerin die Gefahr hätte bewusst sein müssen. Ein Mitverschulden wurde von den Vorinstanzen demnach zutreffend verneint.

6. Aus den dargelegten Gründen muss der Revision des Fachverbands ein Erfolg versagt bleiben.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 41, 50 ZPO. Der für die Revisionsbeantwortung gebührende ERV-Zuschlag beträgt lediglich 1,80 EUR (§ 23a RATG). Die Kostenentscheidung gründet sich auf die Paragraphen 41, 50, ZPO. Der für die Revisionsbeantwortung gebührende ERV-Zuschlag beträgt lediglich 1,80 EUR (Paragraph 23 a, RATG).

Schlagworte

Gruppe: Verkehrsrecht, Verkehrsgesetz, Europarecht

Textnummer

E103391

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2013:0020OB00089.12W.0221.000

Im RIS seit

22.03.2013

Zuletzt aktualisiert am

09.11.2016

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