TE OGH 2003/5/7 90bA36/03i

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 07.05.2003

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Maier als Vorsitzenden sowie durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Spenling und Univ. Doz. Dr. Bydlinski sowie die fachkundigen Laienrichter Mag. Helmut Brandl und Herbert Bernold als weitere Richter in der Arbeitsrechtssache der klagenden Partei A*****, vertreten durch Dr. Vera Kremslehner und andere, Rechtsanwälte in Wien, wider die beklagte Partei B*****, vertreten durch Dr. Heinz Stöger, Rechtsanwalt in Wien, wegen EUR 1.200,35 und Feststellung (EUR 14.534,57), Streitwert insgesamt EUR 15.734,92 sA, infolge der Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen vom 25. Oktober 2002, GZ 9 Ra 257/02h-25, mit dem das Urteil des Arbeits- und Sozialgerichtes Wien vom 30. Jänner 2002, GZ 12 Cga 58/01p-19 bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit EUR 875,34 (darin EUR 145,89 an USt) bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Nach den Feststellungen der Vorinstanzen betreibt der Halter des bei der beklagten Partei haftpflichtversicherten LKW ein Transportunternehmen. Am 31. 1. 1995 wurde ein Arbeitnehmer beauftragt, mit diesem LKW zur S***** AG in die Slowakei, zu fahren, um dort Blechmaterial aufzuladen und nach Österreich zu verbringen. Am selben Abend wurde dort das Material auf das Fahrzeug verladen. Der Fahrer fuhr nicht sofort weiter, sondern blieb über Nacht auf dem Betriebsgelände, um zu schlafen. Im Fahrzeug schaltete er die Standheizung ein, welche nachträglich in das Fahrzeug eingebaut worden war und mit Gas betrieben wurde, und schloss die Fahrzeurtüren. Am nächsten Morgen wurde er tot aufgefunden, Todesursache war eine Kohlendioxidvergiftung. Die überwiegende Wahrscheinlichkeit spricht dafür, dass durch eine Fehlfunktion der Standheizung Kohlendioxid in den Fahrgastraum eingedrungen ist, welches über die Atmung den Tod des Dienstnehmers verursachte. Die klagende Unfallversicherungsanstalt begehrt den Ersatz der an die Witwe erbrachten Leistungen von der beklagten Partei als Haftpflichtversicherer des vom Dienstnehmer gelenkten LKW, nämlich Teilersatz der Begräbniskosten als sozialversicherungsrechtliche Sachleistung mit dem Vorbringen, dass dieser Ersatzanspruch auf sie übergegangen sei, und die Feststellung der Haftung für alle Leistungen, welche sie künftig aus Anlass des tödlichen Unfalls zu erbringen habe.

Die beklagte Partei wandte dagegen ein, die für den LKW verwendete Heizung sei nicht Bestandteil dieses Fahrzeugs gewesen. Das EKHG sei nicht anzuwenden, weil sich der Unfall nicht beim Betrieb des Fahrzeugs ereignet habe.

Ausgehend vom eingangs wiedergegebenen Sachverhalt wies das Erstgericht das Klagebegehren ab. Für die Haftung

nach § 333 Abs 3 ASVG komme nicht jeder Arbeitsunfall in Betracht, bei dem in irgendeiner Weise ein Kraftfahrzeug involviert sei. Es müsse sich um einen Unfall handeln, der durch ein Verkehrsmittel eingetreten sei. Voraussetzung für die Annahme eines Betriebsunfalls sei, dass der Unfall durch eine dem Kraftfahrzeug eigentümliche Gefahr im Zusammenhang mit einer für ein KFZ typischen Verwendung eintrete. Es müsse für die Haftung nach dem EKHG zwischen dem Betrieb und dem Unfall nicht nur ein adäquater Kausalzusammenhang, sondern auch ein Gefahrenzusammenhang bestehen. Maßgebend sei, dass der Schaden auf eine adäquate Ursache zurückzuführen sei, die ein im Betrieb befindliches Fahrzeug gesetzt habe und die mit dem Betrieb des KFZ zusammenhänge. Ausgehend vom eingangs wiedergegebenen Sachverhalt wies das Erstgericht das Klagebegehren ab. Für die Haftung nach Paragraph 333, Absatz 3, ASVG komme nicht jeder Arbeitsunfall in Betracht, bei dem in irgendeiner Weise ein Kraftfahrzeug involviert sei. Es müsse sich um einen Unfall handeln, der durch ein Verkehrsmittel eingetreten sei. Voraussetzung für die Annahme eines Betriebsunfalls sei, dass der Unfall durch eine dem Kraftfahrzeug eigentümliche Gefahr im Zusammenhang mit einer für ein KFZ typischen Verwendung eintrete. Es müsse für die Haftung nach dem EKHG zwischen dem Betrieb und dem Unfall nicht nur ein adäquater Kausalzusammenhang, sondern auch ein Gefahrenzusammenhang bestehen. Maßgebend sei, dass der Schaden auf eine adäquate Ursache zurückzuführen sei, die ein im Betrieb befindliches Fahrzeug gesetzt habe und die mit dem Betrieb des KFZ zusammenhänge.

Im vorliegenden Fall könne die Zusatzheizung zwar gleichzeitig mit der dem LKW eigenen Betriebsheizung in Betrieb genommen werden, jedoch sei dies weder typisch noch stehe deren Betrieb dann im Zusammenhang mit der eigentümlichen Gefahr, welche durch die typische Verwendung eines KFZ eintreten könne. Ziel der Zusatzheizung sei es die Fahrerkabine zu erwärmen, wenn der Motor (und somit die eigentliche Betriebsheizung) nicht in Betrieb sei, wie auch im vorliegenden Fall, wenn sich der Fahrer etwa zum Schlafen in der Fahrerkabine aufhalte. Die eigentümliche Betriebsgefahr, an welche die Rechtsprechung anknüpfe, sei hier keinesfalls gegeben, da die Zusatzheizung eben gerade typischerweise nur dann in Betrieb genommen werde, wenn das Fahrzeug nicht mehr in Betrieb sei. Es handle sich nämlich um eine eigene mit Propangas betriebene Heizung, welche nicht Bestandteil des LKW sei und auch in keinem Zusammenhang mit den ursächlichen Gefahren des LKW selbst stehe. Das EKHG sei daher auf den vorliegenden Sachverhalt nicht anzuwenden; der gegenständliche Unfall hätte ebenso in jedem mit Gas beheizten Zimmer passieren können.

Das Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und erklärte die ordentliche Revision für zulässig. Unstrittig sei, dass es sich beim gegenständlichen Unfall um einen Arbeitsunfall gehandelt habe. Es liege aber kein Unfall beim Betrieb eines KFZ vor, da die Standheizung der nicht mit dem (technischen) Betrieb des LKW in Zusammenhang stehenden Ruhephase des Lenkers diene. Dass der Lenker diese Ruhephase zur Herstellung seiner Fahrtüchtigkeit bzw wegen der gesetzlich vorgeschriebenen Arbeitsruhe benötige, um sodann sein Fahrzeug wieder in Betrieb zu setzen, betreffe nur seine arbeitsrechtlichen Pflichten bzw stehe mit Arbeitnehmerschutzbestimmungen im Zusammenhang. Grundsätzlich gehe von einem ordnungsgemäß geparkten KFZ keine Betriebsgefahr mehr aus. Selbst wenn man aber davon ausgehen wollte, der Unfall habe sich beim Betrieb ereignet, ergäbe sich der Ausschluss der Haftung der beklagten Partei aus § 3 Z 3 EKHG. Ein Regressanspruch aufgrund § 1014 letzter Halbsatz ABGB scheitere daran, dass nach herrschender Rechtsprechung die Sonderregelung des § 333 ASVG für ihren Geltungsbereich in Bezug auf Personenschäden aus Arbeitsunfällen bzw Berufskrankheiten die Anwendung aller anderen ersatzrechtlichen Rechtsnormen ausschließe. Das Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und erklärte die ordentliche Revision für zulässig. Unstrittig sei, dass es sich beim gegenständlichen Unfall um einen Arbeitsunfall gehandelt habe. Es liege aber kein Unfall beim Betrieb eines KFZ vor, da die Standheizung der nicht mit dem (technischen) Betrieb des LKW in Zusammenhang stehenden Ruhephase des Lenkers diene. Dass der Lenker diese Ruhephase zur Herstellung seiner Fahrtüchtigkeit bzw wegen der gesetzlich vorgeschriebenen Arbeitsruhe benötige, um sodann sein Fahrzeug wieder in Betrieb zu setzen, betreffe nur seine arbeitsrechtlichen Pflichten bzw stehe mit Arbeitnehmerschutzbestimmungen im Zusammenhang. Grundsätzlich gehe von einem ordnungsgemäß geparkten KFZ keine Betriebsgefahr mehr aus. Selbst wenn man aber davon ausgehen wollte, der Unfall habe sich beim Betrieb ereignet, ergäbe sich der Ausschluss der Haftung der beklagten Partei aus Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG. Ein Regressanspruch aufgrund Paragraph 1014, letzter Halbsatz ABGB scheitere daran, dass nach herrschender Rechtsprechung die Sonderregelung des Paragraph 333, ASVG für ihren Geltungsbereich in Bezug auf Personenschäden aus Arbeitsunfällen bzw Berufskrankheiten die Anwendung aller anderen ersatzrechtlichen Rechtsnormen ausschließe.

Die Zulässigkeit der Revision begründete das Berufungsgericht damit, dass zur Frage, ob ein Personenschaden, der

sich bei der Benützung eines LKW als Schlafmöglichkeit ereignet, beim Betrieb des Kraftfahrzeuges entstanden ist und ob dieser Sachverhalt zu einer Haftung des Arbeitgebers nach § 1014 ABGB führen kann und dieser von der KFZ-Haftpflichtversicherung umfasst ist, eine Rechtsprechung fehle. Die Zulässigkeit der Revision begründete das Berufungsgericht damit, dass zur Frage, ob ein Personenschaden, der sich bei der Benützung eines LKW als Schlafmöglichkeit ereignet, beim Betrieb des Kraftfahrzeuges entstanden ist und ob dieser Sachverhalt zu einer Haftung des Arbeitgebers nach Paragraph 1014, ABGB führen kann und dieser von der KFZ-Haftpflichtversicherung umfasst ist, eine Rechtsprechung fehle.

Dagegen richtet sich die Revision der klagenden Partei mit dem Antrag, die angefochtene Entscheidung dahin abzuändern, dass dem Klagebegehren stattgegeben werde; hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Der Arbeitsunfall habe sich beim Betrieb des Kraftfahrzeuges ereignet. Daher werde, wie der Oberste Gerichtshof in der Entscheidung 2 Ob 203/02w dargelegt habe, die Ausnahmebestimmung des § 3 Z 3 EKHG verdrängt und bestehe eine Haftung nach der Bestimmung des § 1014 ABGB. Gemäß dieser Entscheidung, die der überwiegenden Lehre folge, erstrecke sich diese Risikohaftung auch auf Personenschäden, da eine Beschränkung auf Sachschäden einen Wertungswiderspruch in Ansehung der Höherwertigkeit des Rechtsgutes Leben gegenüber dem Eigentum darstellen würde. Wenngleich das Dienstgeberprivileg des § 333 ASVG, nach welcher der Dienstgeber bei einem Personenschaden infolge Arbeitsunfalls oder Berufskrankheit nur bei vorsätzlicher Verursachung hafte, auch für die verschuldensunabhängige Risikohaftung analog § 1014 ABGB gelte, so habe die 48. ASVG-Novelle mit der Ausnahmebestimmung des § 333 Abs 3 ASVG eine Einschränkung dieses Privilegs dahingehend gebracht, dass nunmehr der Arbeitgeber für einen durch die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung gedeckten Personenschaden bis zur Höhe der maßgeblichen Versicherungssumme hafte, wobei der Arbeitgeber nicht zusätzlich belastet, sondern vielmehr die KFZ-Haftpflichtversicherung nicht wie bisher entlastet werden solle. Unter den gesetzlichen Haftpflichtbestimmungen im Sinne des § 2 Abs 1 KHVG seien nun nicht nur jene des EKHG, sondern auch die Schadenersatznormen des ABGB zu verstehen, zu welchen auch die Haftung analog § 1014 ABGB zähle. Der Arbeitsunfall habe sich beim Betrieb des Kraftfahrzeuges ereignet. Daher werde, wie der Oberste Gerichtshof in der Entscheidung 2 Ob 203/02w dargelegt habe, die Ausnahmebestimmung des Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG verdrängt und bestehe eine Haftung nach der Bestimmung des Paragraph 1014, ABGB. Gemäß dieser Entscheidung, die der überwiegenden Lehre folge, erstrecke sich diese Risikohaftung auch auf Personenschäden, da eine Beschränkung auf Sachschäden einen Wertungswiderspruch in Ansehung der Höherwertigkeit des Rechtsgutes Leben gegenüber dem Eigentum darstellen würde. Wenngleich das Dienstgeberprivileg des Paragraph 333, ASVG, nach welcher der Dienstgeber bei einem Personenschaden infolge Arbeitsunfalls oder Berufskrankheit nur bei vorsätzlicher Verursachung hafte, auch für die verschuldensunabhängige Risikohaftung analog Paragraph 1014, ABGB gelte, so habe die 48. ASVG-Novelle mit der Ausnahmebestimmung des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG eine Einschränkung dieses Privilegs dahingehend gebracht, dass nunmehr der Arbeitgeber für einen durch die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung gedeckten Personenschaden bis zur Höhe der maßgeblichen Versicherungssumme hafte, wobei der Arbeitgeber nicht zusätzlich belastet, sondern vielmehr die KFZ-Haftpflichtversicherung nicht wie bisher entlastet werden solle. Unter den gesetzlichen Haftpflichtbestimmungen im Sinne des Paragraph 2, Absatz eins, KHVG seien nun nicht nur jene des EKHG, sondern auch die Schadenersatznormen des ABGB zu verstehen, zu welchen auch die Haftung analog Paragraph 1014, ABGB zähle.

Diesen Ausführungen ist Folgendes entgegenzuhalten:

Rechtliche Beurteilung

Sieht man § 1014 ABGB als „gesetzliche Haftpflichtbestimmung“ iSd § 2 Abs 1 KHVG, kommt es für die Frage einer Haftung der KFZ-Haftpflichtversicherung entscheidend darauf an, ob der Arbeitsunfall unter die Ausnahmebestimmung des § 333 Abs 3 ASVG zu subsumieren ist. Sieht man Paragraph 1014, ABGB als „gesetzliche Haftpflichtbestimmung“ iSd Paragraph 2, Absatz eins, KHVG, kommt es für die Frage einer Haftung der KFZ-Haftpflichtversicherung entscheidend darauf an, ob der Arbeitsunfall unter die Ausnahmebestimmung des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG zu subsumieren ist.

Nach ständiger Rechtsprechung (vgl 9 ObA 150/00z) setzt die Anwendung des § 333 Abs 3 ASVG das Vorliegen eines Versicherungsschutzes durch die KFZ-Haftpflichtversicherung voraus. Entgegen der Ansicht der Vorinstanzen kann es also nicht allein darauf ankommen, ob sich der Unfall beim „Betrieb des Fahrzeuges“ ereignet hat, ausschlaggebend

muss vielmehr die Prüfung einer „Verwendung des Fahrzeuges“ iSd § 2 Abs 1 KHVG sein. Die vom Berufungsgericht - zutreffend - als iSd § 46 Abs 1 ASGG erheblich bezeichnete Frage der Qualifikation des gegenständlichen Unfalls als beim „Betrieb“ des LKW entstanden, ist aber bereits deshalb von Bedeutung, weil der Begriff der „Verwendung eines Fahrzeuges“ jedenfalls nicht enger ausgelegt werden darf als der Begriff des „Betriebes“ im Sinne von § 1 EKHG (vgl RIS-Justiz RS0088978). Nach ständiger Rechtsprechung (vergleiche 9 ObA 150/00z) setzt die Anwendung des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG das Vorliegen eines Versicherungsschutzes durch die KFZ-Haftpflichtversicherung voraus. Entgegen der Ansicht der Vorinstanzen kann es also nicht allein darauf ankommen, ob sich der Unfall beim „Betrieb des Fahrzeuges“ ereignet hat, ausschlaggebend muss vielmehr die Prüfung einer „Verwendung des Fahrzeuges“ iSd Paragraph 2, Absatz eins, KHVG sein. Die vom Berufungsgericht - zutreffend - als iSd Paragraph 46, Absatz eins, ASGG erheblich bezeichnete Frage der Qualifikation des gegenständlichen Unfalls als beim „Betrieb“ des LKW entstanden, ist aber bereits deshalb von Bedeutung, weil der Begriff der „Verwendung eines Fahrzeuges“ jedenfalls nicht enger ausgelegt werden darf als der Begriff des „Betriebes“ im Sinne von Paragraph eins, EKHG (vergleiche RIS-Justiz RS0088978).

Die Revision ist daher zulässig, sie ist aber nicht berechtigt. Der Oberste Gerichtshof erachtet die Rechtsausführungen der Vorinstanzen insoweit für zutreffend, als sie für den gegenständlichen Sachverhalt das Vorliegen eines „Betriebs“ des KFZ verneinen. Der Betrieb einer Maschine ist in dem ihrem Zweck entsprechenden Funktionieren zu erblicken. Dieser Zweck ist bei einem Kraftfahrzeug die Fortbewegung in Verbindung mit dem Transport von Personen oder Lasten (2 Ob 64/91). Eine bloße Nutzungsmöglichkeit als Schlafstelle steht in keinem Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern, insofern wird auf die Rechtsausführungen des Berufungsgerichtes verwiesen (§ 510 Abs 3 Satz 2 ZPO). Die vom Revisionswerber ins Treffen geführte Judikatur behandelt dagegen entweder Situationen, die dem Betrieb des Fahrzeugs logisch vorausgehen (2 Ob 49/92), oder Schäden, die durch einen Ladevorgang, mithin einem direkt dem Zweck des Transports von Gütern dienenden Vorgang, hervorgerufen wurden (8 Ob 53/82), wobei es diesfalls auch nicht darauf ankommt, ob eine Sonderausstattung (Hebebühne) mit der Umkupplung des Motors oder einem weiteren Motor betrieben wird (ZVR 1975/170). Sonst aber ist ein Kraftfahrzeug mit Sonderausstattung außerhalb der eigenen Fortbewegung nur insoweit in Betrieb, als der Motor für diese Ausstattung als Kraftquelle dient und dabei in Gang befindlich sein muss (vgl 8 ObA 287/94 - Seilwinde). Dem Hinweis auf SZ 41/73 ist entgegenzuhalten, dass von einem in verkehrstechnischer Hinsicht ordnungsgemäß geparkten KFZ keine Betriebsgefahr mehr ausgeht (2 Ob 243/98v). Die Revision ist daher zulässig, sie ist aber nicht berechtigt. Der Oberste Gerichtshof erachtet die Rechtsausführungen der Vorinstanzen insoweit für zutreffend, als sie für den gegenständlichen Sachverhalt das Vorliegen eines „Betriebs“ des KFZ verneinen. Der Betrieb einer Maschine ist in dem ihrem Zweck entsprechenden Funktionieren zu erblicken. Dieser Zweck ist bei einem Kraftfahrzeug die Fortbewegung in Verbindung mit dem Transport von Personen oder Lasten (2 Ob 64/91). Eine bloße Nutzungsmöglichkeit als Schlafstelle steht in keinem Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern, insofern wird auf die Rechtsausführungen des Berufungsgerichtes verwiesen (Paragraph 510, Absatz 3, Satz 2 ZPO). Die vom Revisionswerber ins Treffen geführte Judikatur behandelt dagegen entweder Situationen, die dem Betrieb des Fahrzeugs logisch vorausgehen (2 Ob 49/92), oder Schäden, die durch einen Ladevorgang, mithin einem direkt dem Zweck des Transports von Gütern dienenden Vorgang, hervorgerufen wurden (8 Ob 53/82), wobei es diesfalls auch nicht darauf ankommt, ob eine Sonderausstattung (Hebebühne) mit der Umkupplung des Motors oder einem weiteren Motor betrieben wird (ZVR 1975/170). Sonst aber ist ein Kraftfahrzeug mit Sonderausstattung außerhalb der eigenen Fortbewegung nur insoweit in Betrieb, als der Motor für diese Ausstattung als Kraftquelle dient und dabei in Gang befindlich sein muss (vergleiche 8 ObA 287/94 - Seilwinde). Dem Hinweis auf SZ 41/73 ist entgegenzuhalten, dass von einem in verkehrstechnischer Hinsicht ordnungsgemäß geparkten KFZ keine Betriebsgefahr mehr ausgeht (2 Ob 243/98v).

Zu prüfen bleibt daher, ob eine über den bloßen Betrieb hinausgehende „Verwendung“ im Sinne des KHVG vorliegt, wobei zu beachten ist, dass der Verwendungsbegriff des § 2 Abs 1 KHVG 1994 mit demjenigen des „Gebrauches“ in § 10 Abs 1 dAKB deckungsgleich ist (9 ObA 298/01s). Die österreichische Judikatur sieht etwa in einer nicht dem Betriebsbegriff des EKHG unterliegenden Benutzung des Motors als ortsgebundene Kraftquelle, insb bei Sonderfahrzeugen eine Verwendung des KFZ (RIS-Justiz RS0088978). Einvernehmen herrscht hier mit der deutschen Ansicht (vgl nur Stiefel/Hofmann, Kraftfahrversicherung 17, 669 Rz 75), die auf den zweckgebundenen Aufbau eines Sonderfahrzeugs, zB eines Tanks oder eines Kessels, abstellt. Diesen Fällen ist stets gemein, dass das Fahrzeug selbst besonderen Zwecken dient, deretwegen es angeschafft und unterhalten wird und die ohne den Einsatz des spezifischen Fahrzeugs sonst nicht oder nur mit unverhältnismäßiger Mühe erreicht werden könnten (etwa Bagger- und Tankfahrzeuge). Dieser zweckgerichtete Nutzen des Kraftfahrzeugs ist jedenfalls dann anzunehmen, wenn die

entsprechende Einrichtung, mag sie nun mit dem Motor verbunden sein oder nicht (etwa eine werksseitig fest installierte Leiter auf dem Dach des Fahrzeugs, vgl Jacobsen in Feyock, Kraftfahrversicherung Rz 11 zu § 10 AKB), schon in die serienmäßige Grundkonstruktion des Fahrzeugs eingeflossen ist. Nachträglich angebrachte Einrichtungen, die nicht Zwecken des eigentlichen mit dem Fahrzeug verbundenen Nutzen, sondern nur Zwecken des jeweiligen Lenkers, insbesondere dessen Erholung oder Unterhaltung (etwa eine Musikanlage) dienen, sind daher vom so verstandenen zweckgebundenen Aufbau eines Fahrzeugs nicht erfasst. Ob es sich hierbei um fest mit dem Fahrzeug verbundene oder nur lose angebrachte Einrichtungen handelt, kann keine Rolle spielen. Die Benutzbarkeit eines KFZ als Schlafplatz stellt auch kein mit der eigentlichen zweckgebundenen Verwendung des Fahrzeugs im Zusammenhang stehendes Ziel des KFZ dar, deretwegen gerade ein KFZ angeschafft werden müsste, ließe sich dieses Ziel doch ebensogut durch die Benutzung von Ruheräumen, Schlafbaracken oder Gastwirtschaften erreichen. Zu prüfen bleibt daher, ob eine über den bloßen Betrieb hinausgehende „Verwendung“ im Sinne des KHVG vorliegt, wobei zu beachten ist, dass der Verwendungsbegriff des Paragraph 2, Absatz eins, KHVG 1994 mit demjenigen des "Gebrauches" in Paragraph 10, Absatz eins, dAKB deckungsgleich ist (9 ObA 298/01s). Die österreichische Judikatur sieht etwa in einer nicht dem Betriebsbegriff des EKHG unterliegenden Benutzung des Motors als ortsgebundene Kraftquelle, insb bei Sonderfahrzeugen eine Verwendung des KFZ (RIS-Justiz RS0088978). Einvernehmen herrscht hier mit der deutschen Ansicht vergleiche nur Stiefel/Hofmann, Kraftfahrversicherung 17, 669 Rz 75), die auf den zweckgebundenen Aufbau eines Sonderfahrzeugs, zB eines Tanks oder eines Kessels, abstellt. Diesen Fällen ist stets gemein, dass das Fahrzeug selbst besonderen Zwecken dient, deretwegen es angeschafft und unterhalten wird und die ohne den Einsatz des spezifischen Fahrzeugs sonst nicht oder nur mit unverhältnismäßiger Mühe erreicht werden könnten (etwa Bagger- und Tankfahrzeuge). Dieser zweckgerichtete Nutzen des Kraftfahrzeugs ist jedenfalls dann anzunehmen, wenn die entsprechende Einrichtung, mag sie nun mit dem Motor verbunden sein oder nicht (etwa eine werksseitig fest installierte Leiter auf dem Dach des Fahrzeugs, vergleiche Jacobsen in Feyock, Kraftfahrversicherung Rz 11 zu Paragraph 10, AKB), schon in die serienmäßige Grundkonstruktion des Fahrzeugs eingeflossen ist. Nachträglich angebrachte Einrichtungen, die nicht Zwecken des eigentlichen mit dem Fahrzeug verbundenen Nutzen, sondern nur Zwecken des jeweiligen Lenkers, insbesondere dessen Erholung oder Unterhaltung (etwa eine Musikanlage) dienen, sind daher vom so verstandenen zweckgebundenen Aufbau eines Fahrzeugs nicht erfasst. Ob es sich hierbei um fest mit dem Fahrzeug verbundene oder nur lose angebrachte Einrichtungen handelt, kann keine Rolle spielen. Die Benutzbarkeit eines KFZ als Schlafplatz stellt auch kein mit der eigentlichen zweckgebundenen Verwendung des Fahrzeugs im Zusammenhang stehendes Ziel des KFZ dar, deretwegen gerade ein KFZ angeschafft werden müsste, ließe sich dieses Ziel doch ebensogut durch die Benutzung von Ruheräumen, Schlafbaracken oder Gastwirtschaften erreichen.

Die Benützung einer im Nachhinein eingebauten, mit der Motorleistung des KFZ in keinem Zusammenhang stehenden Gasheizung eines im Fahrgastraum befindlichen Schlafplatzes stellt daher keine (typischerweise gefahrgeneigte) Verwendung eines KFZ im Sinne des § 2 KHVG dar, da dadurch keine gerade für Kfz typische Gefahr ausgelöst wird. Von einer defekten Gasheizung ausgehende Risiken bestehen gleichermaßen bei einem Einsatz an anderen (ortsgebundenen) Schlafplätzen. Die Benützung einer im Nachhinein eingebauten, mit der Motorleistung des KFZ in keinem Zusammenhang stehenden Gasheizung eines im Fahrgastraum befindlichen Schlafplatzes stellt daher keine (typischerweise gefahrgeneigte) Verwendung eines KFZ im Sinne des Paragraph 2, KHVG dar, da dadurch keine gerade für Kfz typische Gefahr ausgelöst wird. Von einer defekten Gasheizung ausgehende Risiken bestehen gleichermaßen bei einem Einsatz an anderen (ortsgebundenen) Schlafplätzen.

Selbst wenn man aber für den gegenständlichen Unfall von einer Verwendung des Kraftfahrzeuges iSd § 2 KHVG ausginge, würde dies am Ergebnis nichts ändern. Wenngleich die Rechtsansicht der Revisionswerberin tatsächlich der Entscheidung 2 Ob 203/02w (= RZ 2003/EÜ 67) entnommen werden könnte, vermag sich der erkennende Senat dieser Auffassung nicht anzuschließen. Wie schon in der gegenteiligen, jüngst zu 8 ObA 117/02t ergangenen Entscheidung zutreffend ausgeführt wurde, erscheint bereits die Übertragung der Risikohaftung des § 1014 ABGB auf Körperschäden verfehlt, da diese doch nur dann zu bejahen ist, wenn der Arbeitgeber ohne den Einsatz der Sachen des Arbeitnehmers zur Besorgung der aufgetragenen Arbeit eigene Sachen hätte beistellen und damit das Schadensrisiko selbst hätte tragen müssen; die Haftung für Personenschäden eines Dienstnehmers ist hingegen abschließend in § 333 ASVG geregelt. Darüber hinaus wollte der Gesetzgeber auch nach der 48. ASVG-Novelle das Haftungsprivileg des § 333 ASVG beibehalten. Konstruiert man nun § 1014 ABGB als "gesetzliche Haftpflichtbestimmung" iSd § 2 Abs 1 KHVG, hätte dies zur Folge, dass Arbeitnehmern, die als Kraftfahrer tätig sind, stets verschuldensunabhängig Schadenersatz zustünde,

und hätte der Arbeitgeber sowie auch dessen Haftpflichtversicherer sogar dann zu haften, wenn der verletzte Betriebsgehilfe den Unfall selbst verschuldet hätte. Dies würde einen sonst nicht gebührenden Versicherungsschutz gewähren und damit eine Deckungspflicht der Versicherung, die nach dem klaren Wortlaut sogar unter dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung ausgeschlossen sein sollte, statuieren. Es besteht kein Anlass zur Annahme, dass gerade Berufskraftfahrer im Zusammenhang mit Körperschäden schadenersatzrechtlich besser gestellt sein sollten, als andere Arbeitnehmer bzw als andere Kfz-Lenker (vgl § 3 Z 3 EKHG). Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 2 ASGG, 50 Abs 1, 41 Abs 1 ZPO Selbst wenn man aber für den gegenständlichen Unfall von einer Verwendung des Kraftfahrzeuges iSd Paragraph 2, KHVG ausginge, würde dies am Ergebnis nichts ändern. Wenngleich die Rechtsansicht der Revisionswerberin tatsächlich der Entscheidung 2 Ob 203/02w (= RZ 2003/EÜ 67) entnommen werden könnte, vermag sich der erkennende Senat dieser Auffassung nicht anzuschließen. Wie schon in der gegenteiligen, jüngst zu 8 ObA 117/02t ergangenen Entscheidung zutreffend ausgeführt wurde, erscheint bereits die Übertragung der Risikohaftung des Paragraph 1014, ABGB auf Körperschäden verfehlt, da diese doch nur dann zu bejahen ist, wenn der Arbeitgeber ohne den Einsatz der Sachen des Arbeitnehmers zur Besorgung der aufgetragenen Arbeit eigene Sachen hätte beistellen und damit das Schadensrisiko selbst hätte tragen müssen; die Haftung für Personenschäden eines Dienstnehmers ist hingegen abschließend in Paragraph 333, ASVG geregelt. Darüber hinaus wollte der Gesetzgeber auch nach der 48. ASVG-Novelle das Haftungsprivileg des Paragraph 333, ASVG beibehalten. Konstruiert man nun Paragraph 1014, ABGB als "gesetzliche Haftpflichtbestimmung" iSd Paragraph 2, Absatz eins, KHVG, hätte dies zur Folge, dass Arbeitnehmern, die als Kraftfahrer tätig sind, stets verschuldensunabhängig Schadenersatz zustünde, und hätte der Arbeitgeber sowie auch dessen Haftpflichtversicherer sogar dann zu haften, wenn der verletzte Betriebsgehilfe den Unfall selbst verschuldet hätte. Dies würde einen sonst nicht gebührenden Versicherungsschutz gewähren und damit eine Deckungspflicht der Versicherung, die nach dem klaren Wortlaut sogar unter dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung ausgeschlossen sein sollte, statuieren. Es besteht kein Anlass zur Annahme, dass gerade Berufskraftfahrer im Zusammenhang mit Körperschäden schadenersatzrechtlich besser gestellt sein sollten, als andere Arbeitnehmer bzw als andere Kfz-Lenker vergleiche Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG). Die Kostenentscheidung beruht auf den Paragraphen 2, ASGG, 50 Absatz eins,, 41 Absatz eins, ZPO.

Anmerkung

E697399ObA36.03i

Schlagworte

Kennung XPUBL - XBEITR Diese Entscheidung wurde veröffentlicht in ARD 5419/9/03 = Danzl, ZVR 2004,114 = DRdA 2004,346 (Reissner) = Kissich, ZVR 2005,184 = Gerhartl, ZAS 2009/41 S 252 - Gerhartl, ZAS2009,252XPUBL END

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2003:009OBA00036.031.0507.000

Zuletzt aktualisiert am

27.01.2010

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at