

**E 75.** Bezugnehmend auf EuGH 4. 9. 2014, C-162/13, *Vnuk*, wiederholt der EuGH, dass **Benutzung eines Fahrzeugs jede Benutzung, die dessen gewöhnlicher Funktion entspricht**, umfasst, und hebt mit Blick auf Art 1 Z 1 RL 72/166/EWG hervor, dass Fahrzeuge gewöhnlich als Transportmittel dienen. Daraus folgert er, dass unter **Benutzung eines Fahrzeugs** iSd Art 3 Abs 1 RL 72/166/EWG jede Verwendung eines Fahrzeugs als **Transportmittel** fällt. So liegt für den EuGH eine Benutzung des Fahrzeugs iSd RL und damit ein Versicherungsfall vor, wenn das an einem Unfall beteiligte Fahrzeug **zum Zeitpunkt des Unfalls primär als Transportmittel** diente (und nicht primär als Arbeitsmaschine). Allerdings kommt es lt EuGH **nicht darauf an, ob das Fahrzeug im Zeitpunkt des Unfalls stand bzw ob der Motor lief**. Vorbehaltlich der Prüfung durch das vorlegende Gericht ist der EuGH der Ansicht, dass der Traktor (*hier: stehender Traktor mit laufendem Motor zum Betreiben einer Pumpe*) zum Zeitpunkt des Unfalls in erster Linie als Arbeitsmaschine diente, sodass er nicht von Art 3 Abs 1 RL 72/166/EWG erfasst ist. EuGH 28. 11. 2017, C-514/16, *Rodrigues de Andrade*.

**E 76.** Ein **Traktor** wurde **mit abgestütztem Forstschild** verwendet, um mittels seiner per Fernsteuerung bedienten Seilwinde Baumstämme auf einen Forstweg zu ziehen. Ein Abtransport dieser Baumstämme mit dem Traktor war nicht geplant. Bei dieser Sachlage ist von einem **Einsatz des Traktors als ortsgebundene Arbeitsmaschine** auszugehen. Daher trifft den Traktorhalter keine Gefährdungshaftung nach dem EKHG, wenn eine Person durch das zurücksschnellende Windenseil verletzt wird. OGH 28. 5. 2019, 2 Ob 236/18x; Zak 2019, 278.

**E 77.** War im Unfallszeitpunkt die **Fahrbarkeit eines Traktors** durch dessen abgestützten Forstschild **vorübergehend aufgehoben**, um mit der Seilwinde per Fernsteuerung Baumstämme zu einem Forstweg ziehen zu können, ohne dass hernach ein Transport der Baumstämme mit dem Traktor vorgesehen war, so trat damit der Zweck des Traktors als Fahr- und Transportmittel hinter denjenigen, **in fixierter Stellung außerhalb des Fahrzeugs gelegene Arbeiten zu verrichten**, zurück. Der Umstand, dass der zur Fixierung eingesetzte Forstschild nach dem Einstiegen des Fahrers in wenigen Sek mittels Hydraulik anhebbar gewesen wäre und dadurch die Fahrbereitschaft wiederhergestellt werden hätte können, ist nicht entscheidend, weil dies auch **bei hydraulischen Stützen** anderer moderner Nutzfahrzeuge, etwa mit Kränen ausgestattete Lkw, idR der Fall ist. Der Unfall eines Arbeiters im Zuge der Holzschlägerungsarbeiten stand daher mit der Nutzung des Traktors als **Kfz in keinem sachlichen Zusammenhang**: Verwirklicht hat sich **nicht die spezifische Gefährlichkeit des Kfz**, sondern jene der für Holzbringungsarbeiten außerhalb des Fahrzeugs betätigten Seilwinde. Der Traktor wurde im konkreten Fall daher als **ortsgebundene Arbeitsmaschine** verwendet, sodass der **vereinbarte Ausschluss des VersSchutzes** (nach Art 8 Z 4 des VersVertrags) **zum Tragen kommt** und eine aus der „Verwendung“ des Traktors abgeleitete Haftung dessen Haftpflicht-VU auscheidet. OGH 28. 5. 2019, 2 Ob 236/18x; ZVR 2020, 88.

**E 78.** Die **Entladetätigkeit** eines „Faltstraßengeräts“ **ist dem Betrieb des Kfz zuzurechnen**, wenn der Lkw-Motor lief, um mittels höhenverstellbarer Seilwinde als letzten Schritt des Entladens den Gurt aufzuwickeln, der an der Faltstraße angebracht ist. OGH 26. 9. 2018, 1 Ob 135/18m; ZVR 2019/194.

**E 79.** Auch ein **Anhänger ist ein „Verkehrsmittel“** nach § 333 Abs 3 ASVG. Die Reparatur an einem selbstständig obligatorisch haftpflichtversicherten abgestellten Anhänger ist ferner eine „**Verwendung**“ iSd § 2 Abs 1 KHVG. Dafür besteht Versicherungsschutz als Voraussetzung für die Ausnahme vom DG-Haf- tungsprivileg gem § 333 Abs 3 ASVG, für dessen Anwendung es genügt, dass der Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel „eingetreten“ ist (*hier: herunterfal- lende Rampe zufolge unsachgemäßen Umbaus*); dass der Unfall auch „beim Be- trieb“ vorgefallen sein muss, ist hingegen nicht erforderlich. OGH 19. 1. 2012, 2 Ob 178/11g; ZVR 2013/176 und ZVR 2013, 84 und ZVR 2013/176 mit Bem von *Kath* in ÖJZ 2012, 620.

**E 80.** Der Begriff „**Verwendung**“ in § 2 Abs 1 KHVG ist weit auszulegen und umfasst auch Reparaturarbeiten an einem selbstständig haftpflichtversicherten, abgestellten Anhänger. Solche **Anhänger sind Verkehrsmittel** iSd § 333 Abs 2 ASVG. OGH 19. 1. 2012, 2 Ob 178/11g; EvBl 2012/88 mit Bem von *Kath* in ÖJZ 2012, 620.

**E 81.** Ein **Reparaturvorgang** an einem Kfz ist als **vom Begriff der Verwendung** iSd § 2 Abs 1 KHVG **umfasst** anzusehen. Dies muss auch für einen selbstständig haftpflichtversicherten, abgestellten Anhänger gelten. OGH 19. 1. 2012, 2 Ob 178/11g; VersE 2371.

**E 82.** Die **Reparatur eines Anhängers ist keine Verwendung des versicherten Fahrzeugs „zu einem ähnlichen Zweck“** iSd Art 8.3 AKHB. OGH 19. 1. 2012, 2 Ob 178/11g; VersE 2371.

**E 83.** Ein Unfall beim Betrieb eines Kfz liegt auch dann vor, wenn ein **Überhol- manöver mit zu geringem Seitenabstand**, aber ohne Berührung der beteiligten Fahrzeuge durchgeführt wird, sodass der überholte Lenker zu einer Ausweich- lenkung, einem Abbremsen oder auch einer Schreckreaktion verhalten wird. OLG Innsbruck 6. 4. 2010, 3 R 27/10k; ZVR 2011/146.

**E 84.** Die Benützung einer **im Nachhinein eingebauten**, mit der Motorleistung des Kfz in **keinem Zusammenhang stehenden Gasheizung** eines im Fahrgastrau- mabefindlichen Schlafplatzes stellt keine (typischerweise gefahrgeneigte) **Verwendung eines Kfz** iSd § 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) Schlaf- plätzen. OGH 7. 5. 2003, 9 Oba 36/03i; VersE 2044.

**E 85.** **Schäden aus der Verwendung eines Kfz** sind von der in einer Haushalts- versicherung inkludierten Privathaftpflichtversicherung **ausgeschlossen**. Dieser Risikoausschluss liegt aber nicht vor, wenn der VN im Fahrzeug einer Bekann- ten zur Enteisung der angefrorenen Scheiben einen von außen gespeisten Heiz- lüfter aufstellt und das Fahrzeug in der Folge aufgrund eines **Defektes des Heiz- lüfters** in Brand gerät. Eine dadurch entstandene Schadenersatzpflicht **muss die Haushaltsversicherung decken**. OGH 15. 12. 2004, 7 Ob 177/04m; ZVR 2005/ 107 mit Bem von *Ertl* in ecolex 2006, 366.

**E 86.** Unter den Begriff „**Verwendung des Fahrzeugs**“ fallen unter bestimmten Umständen auch Schäden, die durch Reparaturarbeiten am Fahrzeug verur- sacht werden. OGH 23. 2. 1989, 7 Ob 4/89; VersRdSch 1989/176.

**E 87.** Es entspricht der stRsp des OGH, dass der Begriff der „**Verwendung eines Fahrzeugs**“ iSd § 2 Abs 1 KHVG in **weiterem Sinne** zu verstehen ist als der Begriff des Betriebes iSd § 1 EKHG. OGH 15. 12. 2004, 7 Ob 177/04m; VersRdSch 2006/702; Versicherungsschutz zufolge „**Verwendung**“ des (versicherten) **Fahrzeuges** iSd § 2 KHVG besteht demnach nicht bloß bei Verwendung des Fahrzeugs auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, sondern bei einer solchen schlechthin. OGH 5. 8. 2003, 7 Ob 148/03w; VersE 2021.

**E 88.** Der Begriff der „**Verwendung**“ iSd KHVG ist hingegen in **weiterem Sinne zu verstehen**. Von einer solchen ist daher auch auszugehen, wenn ein Kfz zum Zwecke des Transports auf ein anderes Beförderungsmittel (*hier: Bahn als rollende Landstraße*) gestellt wird und sodann vom (wenngleich stillstehenden und immobilen) Fahrzeug eine **typische gefahrengeneigte Schädigung** (*hier: Herunterfallen ungenügend gesicherten Ladeguts auf die Gleisstrecke*), sodass dieses Risiko auch vom Deckungsumfang der Haftpflichtversicherung erfasst ist. OGH 5. 8. 2003, 7 Ob 148/03w; ZVR 2004/60 und 2004, 115; mit Bem von *Reisinger* in RdW 2004, 265.

**E 89.** Voraussetzung für die Haftung der VU ist es, dass den VN oder den versicherten eine **Schadenersatzpflicht trifft**. Ist eine solche Schadenersatzpflicht zu verneinen, so ist es ohne Bedeutung, ob der Schaden **durch die Verwendung eines Kfz** verursacht wurde. OGH 24. 9. 1998, 2 Ob 243/98v; VersE 1782 = ZVR 1999/49.

**E 90.** Versicherungsschutz besteht also nicht bloß bei Verwendung des Fahrzeugs auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, sondern bei einer solchen schlechthin – daher auch dann, wenn es **nur als Arbeitsmaschine eingesetzt wurde**, allerdings besteht die Möglichkeit, Ersatzansprüche aus einer solchen **Verwendung „als ortsgebundene Kraftquelle oder zu ähnlichen Zwecken“** vertraglich vom Versicherungsschutz auszunehmen. OGH 13. 3. 2002, 9 ObA 298/01s; ZVR 2003/54 und 2003, 78; 5. 6. 2002, 2 Ob 214/01m; RZ 2002/41; 5. 9. 2002, 2 Ob 203/02w; ZVR 2004/16; **gegenteilig (!):** Die Verwendung eines Fahrzeugs als **ortsgebundene Kraftquelle** wird von der Kfz-Haftpflichtversicherung **nicht gedeckt**. OGH 18. 1. 1995, 7 Ob 3/95.

**E 91.** Nach der stRsp des OGH ist der Begriff des „**Verwendens**“ eines Fahrzeugs in § 2 KHVG weiter als der Begriff „beim Betrieb“ iSd EKHG und umfasst auch die Verwendung des versicherten **Fahrzeugs als ortsgebundene Kraftquelle** etwa im Zusammenhang mit **Kraneinsätzen und Ladevorgängen**. OGH 11. 5. 2005, 7 Ob 46/05y; VersE 2106; 6. 4. 2006, 2 Ob 51/06y; JBl 2006, 661.

**E 92.** Die **Verwendung eines Fahrzeugs als ortsgebundene Kraftquelle** fällt nicht unter den Versicherungsschutz der allgemeinen Haftpflichtversicherung. Eine solche Verwendung liegt aber nur bei **vorübergehender Heranziehung von Einrichtungen, die die Fortbewegung blockieren**, vor. OGH 28. 8. 2019, 7 Ob 37/19w; ZVers 2019, 329 mit Bem von *Reisinger* in RdW 2020, 157.

**E 93.** Auf den Einsatz („**Verwendung**“) einer **ortsgebundenen Arbeitsmaschine** (*hier: Ladekran mit Arbeitskorb*) ist nicht das EKHG, wohl aber das KHVG (samt Möglichkeit des vertraglichen Ausschlusses vom VersSchutz) anzuwenden.

## I.1 § 2 KHVG 1994

---

den; bei bestehendem VersSchutz trifft den (nicht vorsätzlich handelnden) AG im Rahmen der VersSumme sowohl die Gefährdungshaftung als Halter als auch die **Verschuldenshaftung für schulhaftes Gehilfenverhalten**. OGH 24. 9. 2004, 8 ObA 73/03y; ZVR 2005, 79.

**E 94.** Nach dem KHVG sind jene Schäden von der Kraftfahrzeug-Haftpflicht-VU zu ersetzen, die bei der **Verwendung des Fahrzeugs** entstanden sind. Verwendung des Fahrzeuges liegt dann vor, wenn der Motor des Kfz für **Arbeitsvorgänge benutzt** wird. Dies gilt auch, wenn von einem Tankfahrzeug Öl mit einer **motorbetriebenen Pumpe** in einen Tank gepumpt und dieser überfüllt wird. OGH 7. 11. 1995, 4 Ob 578/95; ecolex 1996, 167.

**E 95.** Schäden durch **Be- und Entladen** sind gedeckt, auch wenn der Motor des stehenden Fahrzeuges zum **Betrieb der Ladevorrichtung** verwendet wird. OGH 11. 4. 1973, 7 Ob 67/73; ZVR 1974/192.

**E 96.** **Vorbereitungshandlungen** für das **Be- und Entladen** werden zum Ladevorgang gerechnet, der zur Verwendung des Kfz gehört. Nicht dem Gebrauch zuzurechnen sind dagegen solche Vorbereitungshandlungen vor Beginn des Beladen, bei denen das Kfz noch nicht beteiligt ist. OGH 27. 11. 2008, 7 Ob 182/08b; VersR 2009, 1563.

**E 97.** **Vorbereitungshandlungen** für das **Be- und Entladen** werden zum Ladevorgang gerechnet, soweit das Kfz daran beteiligt ist. OGH 27. 11. 2008, 7 Ob 182/08b; ecolex 2010, 10.

**E 98.** Der Begriff „**Verwendung**“ des Fahrzeugs ist noch weiter zu verstehen als der des „**Betriebes**“ eines Kfz nach § 1 EKHG. Steht der Schaden **in keinem Zusammenhang** mit der für das Kfz typischen Gefahr, so ist die Haftung aus der **Kfz-Haftpflichtversicherung ausgeschlossen**. OGH 27. 11. 2008, 7 Ob 182/08b; VersRdSch 2011/849.

**E 99.** **Versicherungsschutz infolge „Verwendung“** iSd § 2 KHVG besteht demnach bei Gebrauch (Verwendung) des Kfz als solches schlechthin. OGH 27. 11. 2008, 7 Ob 182/08b; VersR 2009, 1563.

**E 100.** Den Transport nur **vorbereitende Handlungen** (hier: *Fixierung der Ladung auf Paletten mit lediglich zwei Stahlbändern ohne Kantenschutz*), die ohne jede Beteiligung des Kfz erfolgen, stehen **nicht in Zusammenhang** mit der für das Kfz typischen Gefahr, sodass ein **Zusammenhang zwischen dem Beladen und dem Herunterfallen** des Ladeguts **zu verneinen** ist. OGH 27. 11. 2008, 7 Ob 182/08b; VersR 2009, 1563.

**E 101.** Das Be- und Entladen eines versicherten Fahrzeugs sowie **Vorbereitungshandlungen für das Be- und Entladen** gehören zur Verwendung eines Kfz. OGH 18. 1. 1995, 7 Ob 3/95; VersE 1641; 12. 6. 2014, 2 Ob 47/14x; VersE 2503.

**E 102.** Das **Abstellen eines Kfz bloß zum Zweck seines Be- und Entladens** setzt dieses noch **nicht außer Betrieb**; das Be- und Entladen stellt vielmehr einen **Betriebsvorgang** dar. Daraus darf aber nicht der Schluss gezogen werden, jeder Unfall bei einem dieser Vorgänge wäre ein Unfall beim Betrieb eines Kfz. Vielmehr ist in jedem konkreten Einzelfall sorgfältig zu prüfen, ob auch tatsächlich ein **Gefahrenzusammenhang** iSd besteht, dass der Unfall aus einer spezifi-

schen Gefährlichkeit des Kfz resultiert. OGH 24. 9. 2008, 2 Ob 71/8t; ZVR 2009/7.

**E 103.** Der Begriff „beim Betrieb“ nach § 1 EKHG bedeutet, dass entweder ein innerer Zusammenhang mit einer dem Kraftfahrzeugbetrieb **eigentümlichen Gefahr** oder ein adäquat **ursächlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang** oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Fahrzeugs bestehen muss. Es muss somit ein **unmittelbar ursächlicher, örtlicher und zeitlicher Zusammenhang** des Schadens mit dem Betriebsvorgang oder der Betriebseinrichtung des Fahrzeugs gegeben sein. **Vorbereitungshandlungen** für das Be- und Entladen werden zum Ladevorgang gerechnet, der zur Verwendung des Fahrzeugs gehört. **Nicht** dem Gebrauch zuzurechnen sind dagegen solche **Vorbereitungshandlungen vor Beginn des Beladens**, bei denen das Fahrzeug noch nicht beteiligt ist. Im vorliegenden Fall stieß der am Hallenkran fehlerhaft fixierte – gerade aufzuladende – Stahlträgerbund während des eigentlichen Beladevorgangs an die vordere Runge des Lkw und traf den sich als Einweiser auf der Ladefläche des Lkw befindlichen Fahrer. Die Beurteilung des Berufungsgerichts, dieser Schaden sei im unmittelbar ursächlichen, örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Ladevorgang gestanden, ist nicht zu beanstanden. OGH 22. 4. 2014, 7 Ob 39/14g; RdW 2015, 473.

**E 104.** Ist beim **unfallursächlichen Abpumpen von Flüssigbeton durch ein Betonpumpenfahrzeug** aus der Mischtrommel eines Betonmischfahrzeugs der erstere Lkw als **ortgebundene Kraftquelle** (mit Ausschluss des Versicherungsschutzes gem § 4 Abs 1 Z 4 KHVG) in Verwendung, so können gegen die gemeinsame Haftpflicht-VU trotzdem Schadenersatzansprüche (*hier: Regressansprüche der AUVA wegen Verletzung eines dabei tätigen Arbeiters*) aus einem dem **Lenker des Betonpumpenfahrzeugs unterlaufenen schuldhaften Fehlverhalten** – das auch in der Wahl eines für den Entladevorgang erkennbar ungeeigneten Aufstellungsorts bestehen kann – geltend gemacht werden, sofern der Lenker des 1. Lkw mit Willen des Halters bei der Verwendung (Entladung) des 2. Lkw tätig und daher **mitversicherte Person** iSd § 2 Abs 2 war. OGH 29. 11. 2018, 2 Ob 175/17z; ZVR 2019, 86 und ZVR 2019/83.

**E 105.** Der **Vorgang des Entladens** ist nicht nur Betriebsvorgang, sondern auch **Verwendung des entsprechenden Kraftfahrzeugs**. Durch den Weitertransport des aus einem Betonmischfahrzeug in den Zwischenbehälter und die Betonpumpe eines Betonpumpenfahrzeugs eingebrachten Betons über die Rohrleitung der Pumpe bis zur Entladestelle wird das Betonmischfahrzeug entladen; das **Betonpumpenfahrzeug wird hingegen (bloß) als ortgebundene Kraftquelle verwendet**. Der Lenker des Betonpumpenfahrzeugs, der die Betonpumpe zum Abpumpen des Betons aus der Mischmaschine des Betonmischfahrzeugs mit Wissen und Willen des Halters betätig, ist bei der Verwendung (Entladung) des Mischfahrzeugs tätig und daher **mitversicherte Person** iSd § 2 Abs 2 KHVG. Für **Körperschäden, die der Lenker des Betonpumpenfahrzeugs vorwerfbar verursacht, ist die Haftpflicht-VU des Mischfahrzeugs somit ersatzpflichtig**. OGH 29. 11. 2018, 2 Ob 175/17z; ecolex 2019, 508.

**E 106.** Übergibt der Halter eines Kfz einer Werkstatt sein Fahrzeug **vor Erteilen** eines Reparaturauftrages mit dem ausdrücklichen Ersuchen, bei einer „Pro-

**befahrt“ Fehler** festzustellen, liegt keine solche iSd § 45 Abs 1 zweiter und dritter Satz KFG vor, für welche der Werkstätteninhaber ein Probefahrtkennzeichen verwenden und eigene Kfz-Haftpflichtversicherung abschließen muss. Vielmehr ist der **Werkstätteninhaber in der Kfz-Haftpflichtversicherung des Halters mitversichert**. Wird der Werkstätteninhaber bei einem Unfall einem Dritten schadenersatzpflichtig, so ist der Kfz-Haftpflichtversicherer diesem einstands-pflichtig und kann **keinen Rückersatz vom Werkstätteninhaber** verlangen. OGH 28. 11. 2005, 7 Ob 6/05s; ZVR 2006/107.

**E 107.** Die nach § 59 Abs 1 lit b KFG zwingend abzuschließende Kfz-Haftpflichtversicherung für **Probefahrten** nach § 45 KFG bezieht sich lediglich auf Fahrten **nach Erteilung eines Reparaturauftrags**, auf die der Halter des Fahrzeugs und Vertragspartner des Werkstätteninhabers keinen Einfluss nehmen kann. OGH 28. 11. 2005, 7 Ob 6/05s; ZVR 2006/107.

**E 108.** Nicht nur das **Ein- und Aussteigen aus einem Kfz gehört zum Betrieb eines Fahrzeugs**, sondern auch das damit verbundene **Öffnen und Schließen der Fahrzeugtüren** zum Zwecke des Ein- und Aussteigens aus Anlass der Beförderung. Überlässt der Halter/Lenker das Öffnen und Schließen der Türen dem aussteigenden Fahrgäst, so hat er sich bei diesem **Betriebsvorgang einer Hilfsperson bedient**, für deren Verschulden er einzustehen hat (*hier: werden Kinder von Erwachsenen bei der Schülerbushaltestelle abgeholt, die die Fahrzeugtüren selbst öffnen und schließen, so sind sie im Betrieb mit Duldung des Halters tätig, übernehmen sie doch einen, wenn auch sehr geringen Teil des Transportauftrags, weil das Schließen der Türen den Aussteigevorgang beendet; durch die zugelassene Hilfe hat sich auch das typische Kraftfahrzeugrisiko verwirklicht*). Der Schadensfall ist daher von der Kfz-Haftpflichtversicherung umfasst, zumal sie nicht nur Schäden beim Betrieb, sondern iW schon bei der Verwendung des Fahrzeugs schlechthin zu decken hat, sodass der Risikoausschluss nach Art 15.4.3 AHB verwirklicht ist. OGH 22. 10. 2008, 7 Ob 158/08w; ZVR 2009/123 und ZVR 2009, 81.

**E 109. Verletzt eine Mutter, die ihr Kind vom Schulbus abholt, beim Schließen der Schulbusstür die Schulbusbegleiterin an der Hand**, ist dieser Schadensfall von der Kfz-Haftpflichtversicherung umfasst. Für das Ein- und Aussteigen der beförderten Fahrgäste hat der Busunternehmer/Lenker zu sorgen. Werden die beförderten Kinder von Erwachsenen abgeholt, die die Fahrzeugtüren selbst öffnen und schließen, so sind diese im **Betrieb mit Duldung des Halters tätig**, übernehmen sie doch einen, wenn auch sehr geringen, Teil des Transportauftrags, weil das Schließen der Türen den Aussteigevorgang beendet; durch die zugelassene Hilfe beim Aussteigevorgang hat sich auch das typische Kraftfahrzeugrisiko verwirklicht. OGH 22. 10. 2008, 7 Ob 159/08w; RdW 2009, 83.

**E 110.** Der Begriff des **Verwendens eines Fahrzeugs** schließt den Begriff des Betriebes nach EKHG ein und ist weiter gefasst. Realisiert sich ein typisches Risiko des Kfz, so greift die Haftpflichtversicherung. Zu diesen typischen Risiken zählt auch das Ein- und Aussteigen sowie das **Öffnen und Schließen der Fahrzeugtüren**. OGH 22. 10. 2008, 7 Ob 159/08w; VersRdSch 2011/848 mit Bem von Ertl in ecolex 2010, 14.

**E 111.** Das **Ein- und Aussteigen** aus einem Kfz und **damit auch das Öffnen und Schließen** der Fahrzeugtüren zum Zweck des Ein- und Aussteigens aus Anlasse einer Beförderung ist ein **mit dem Betrieb** dieses Fahrzeugs **zusammenhängender Vorgang**. OGH 22. 10. 2008, 7 Ob 159/08 w; VersR 2009, 1691.

**E 112.** Schäden, die beim Schließen einer Schulbustür entstehen, sind **von der Kfz-Haftpflichtversicherung zu decken**, auch wenn die Tür nicht von einem Fahrgast, sondern von einem ein Kind abholenden Elternteil geschlossen wird. OGH 22. 10. 2008, 7 Ob 159/08 w; VersR 2009, 1691.

**E 113.** Das **Einstiegen ist ein mit dem Betrieb des Kfz zusammenhängender Vorgang**. Eine Bus- oder Straßenbahntür, die sich – wenn auch nur bei Zusammentreffen ungünstiger Umstände – während des Einstiegens eines Fahrgasts schließt, weist allein deswegen einen Mangel der Beschaffenheit auf. Dass der **Schließmechanismus der Tür** dem „Stand der Technik“ entsprach, ändert nichts an dessen **konkreter Gefährlichkeit für Fahrgäste**, deren geistige und/oder körperliche Beweglichkeit aufgrund Alters, Gebrechlichkeit oder anderer Gründe beeinträchtigt ist. OGH 20. 6. 2017, 2 Ob 116/17 y; ZVR 2018/38.

**E 114.** Ein **Unfall beim bloßen Üben** mit einem auf einem Unimog montierten Kran, das **nicht der unmittelbaren Vorbereitung** eines konkreten Be- oder Entladevorgangs dient, ereignet sich **nicht „beim Betrieb“** iSd § 1 EKHG. Auch besteht für die dabei verursachten Schäden keine Versicherungsdeckung, wenn die Kfz-Haftpflicht-VU die **Verwendung des Kfz als ortsgebundene Kraftquelle** nicht umfasst. OGH 28. 6. 2016, 2 Ob 181/15 d; ZVR 2017, 83 und ZVR 2018/184 mit Bem von *Perner/Spitzer* in ÖJZ 2017, 186.

**E 115.** Ein Unfall, der sich **im Zuge von Übungstätigkeiten** mit einem am Hebekran eines Unimog befestigten Rohrgreifer zur persönlichen Vorbereitung des Lenkers auf künftige Einsätze des neuen Geräts ereignete, steht mit dem eigentlichen Vorgang des Be- und Entladens und daher mit der Nutzung als Kfz in keinem sachlichen Zusammenhang. In diesem Fall wird das **Kfz als ortsgebundene Arbeitsmaschine** verwendet. Es liegt **kein Unfall** vor, der sich beim Betrieb eines Kfz iSd § 1 EKHG ereignet hat. OGH 28. 6. 2016, 2 Ob 181/15 d; EvBl 2017/22 mit Bem von *Perner/Spitzer* in ÖJZ 2017, 186.

**E 116.** **Mangels Gefahrenzusammenhang haftet** der Halter nach § 1 EKHG (und damit auch der Haftpflicht-VU) **nicht** für Schäden, die sich aus einer nicht durch den Fahrbetrieb verursachten **Selbstentzündung eines Kfz** ergeben. OGH 23. 2. 2017, 2 Ob 188/16 k; EvBl 2017/133.

**E 117.** Die vom Verschulden unabhängige Gefährdungshaftung ist nur gerechtfertigt, wenn und soweit sich eine **Gefahr verwirklicht**, dererwegen diese Haftung angeordnet wurde. Damit wird in der Sache der Zweck der Haftungsnorm angesprochen: Wie in der Verschuldenshaftung ist zu fragen, **welche Schäden nach diesem Zweck in den Schutzbereich der Norm fallen** und welche nicht. Dabei handelt es sich um ein eigenständiges Zurechnungskriterium, das neben jenes der adäquaten Verursachung tritt. **Mangels Gefahrenzusammenhangs** haftet der Halter nach § 1 EKHG nicht für Schäden, die sich aus einer **nicht durch den Fahrbetrieb verursachten Selbstentzündung eines Kfz** ergeben. Versagt eine Betriebseinrichtung bei einem abgestellten Fahrzeug, verwirklicht

sich nicht die spezifische Gefahr eines sich mit Motorkraft bewegenden oder in anderer Weise am Verkehr teilnehmenden Fahrzeugs, sondern die in jeder energiebetriebenen Anlage innewohnende Gefahr, dass sich die Energie in einer nicht geplanten Weise in Wärme umsetzt. OGH 23. 2. 2017, 2 Ob 188/16k; JBl 2017, 535.

**E 118.** Der Einsatz eines Zweiwegefahrzeugs auf der Schiene (hier: beim Ausheben eines Kabelkanals zum Abtransport des Aushubmaterials eingesetzter Zweiwegebagger, der sowohl auf einer Straße als auch auf Eisenbahnschienen verwendet werden kann und sowohl für den öff Straßenverkehr nach dem KFG als auch für den Eisenbahnverkehr nach dem EisbG zugelassen ist) ist **keine Verwendung** eines Fahrzeugs iSd § 2 Abs 1 KHVG; daher besteht bei Unfällen während des Schieneneinsatzes keine Deckungspflicht der Haftpflicht-VU. OGH 28. 11. 2017, 2 Ob 73/17 z; ZVR 2018, 87 und Zak 2018, 78.

**E 119.** In dem Urteil v 20. 6. 2019, C-100/18, *Línea Directa Aseguradora*, befasst sich der EuGH auf Vorlage des Obersten Gerichtshofs (Spanien) mit Art 3 RL 2009/103/EG, wonach jeder MS alle geeigneten Maßnahmen trifft, um sicherzustellen, dass die **Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt** ist. Im Ausgangsverfahren ging es um ein Fahrzeug, das in einer Privatgarage eines Hauses **seit mehr als 24 Stunden abgestellt war, Feuer fing und das Haus beschädigte**. Der **Brand ging vom Schaltkreis des Fahrzeugs aus**. Die Gebäudeversicherung zahlte zunächst für die infolge des Brandes entstandenen Schäden und klagte anschließend die Kfz-Haftpflichtversicherung, da sie der Ansicht war, dass der Schadensfall bei einem von der VU zu deckenden „Ereignis bei der Fahrzeugverwendung“ entstanden sei. Fraglich war, ob „**Verwendung eines Fahrzeugs**“ iSv Art 3 Abs 1 RL auch in einem Fall vorliegt, in dem das Fahrzeug seit mehr als 24 Stunden vor Brandentstehung nicht bewegt worden ist. Der EuGH bejaht die Anwendung von Art 3 RL. Er erinnert, dass der Begriff „**Verwendung eines Fahrzeugs**“ iSv Art 3 Abs 1 RL nicht auf Situationen der Verwendung im Straßenverkehr, dh im Verkehr auf öffentlichen Straßen, beschränkt ist, sondern **jede Verwendung eines Fahrzeugs umfasst, die dessen gewöhnlicher Funktion entspricht**. Der EuGH sieht das Parken und die Standzeit des Fahrzeugs als natürliche und notwendige Phasen an, die einen wesentlichen Bestandteil der Verwendung des Fahrzeugs als Beförderungsmittel darstellen. Somit stellt **auch das Parken eines Fahrzeugs in einer Privatgarage eine Verwendung des Fahrzeugs dar**, die seiner Funktion als Beförderungsmittel entspricht. Es schadet auch nicht, dass das Fahrzeug mehr als 24 Stunden lang in dieser Garage geparkt war. EuGH 20. 6. 2019, C-100/18, *Línea Directa Aseguradora*; ecolex 2019, 731.

### III. Mitversicherte

**E 120. Versicherung für Rechnung** von Halter und berechtigtem Fahrer. OGH 16. 12. 1953, 1 Ob 781/52; VersRdSch 1954, 264.

**E 121. Halter** eines Kfz ist derjenige, der darüber bestimmt, wann und wo das Fahrzeug gefahren wird, und der die Kosten der Unterbringung, der Instandhaltung und der Bedienung sowie der Betriebsmittel trägt. Treffen diese Merkmale nicht auf die gleiche Person zu, dann ist zu prüfen, welchen Merkmalen im

Einzelfall größere Bedeutung zukommt. Halter des Fahrzeugs ist dann derjenige, auf den die Merkmale mit größerer Bedeutung zutreffen. OGH 24. 11. 1977, 7 Ob 64/77; VersRdSch 1979, 68.

**E 122.** Mitversichert im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung sind gem § 2 Abs 2 der **Eigentümer, der Halter und Personen, die mit Willen des Halters bei der Verwendung des Fahrzeugs tätig sind oder mit dem Fahrzeug befördert werden oder die den Lenker einweisen.** OGH 25. 4. 2012, 7 Ob 57/12a; VersE 2430; 3. 7. 2013, 7 Ob 87/13i; VersE 2483.

**E 123.** Nach § 2 KHVG sind jedenfalls der **Eigentümer, der Halter und Personen mitversichert, die mit Willen des Halters bei der Verwendung des Fahrzeugs tätig sind oder mit dem Fahrzeug befördert werden oder die den Lenker einweisen.** Eine gewisse Konstanz der Haltereigenschaft ist in der Absicht des Gesetzgebers gelegen, weshalb ihr geradezu schaukelhafter Wechsel vermieden werden soll. Derjenige, der ein Fahrzeug einem anderen überlässt, bleibt daher Halter, wenn die Verantwortung für dessen Betrieb nur zum Teil und nur kurzfristig auf den Benutzer übergeht. Im Rahmen der Rsp hält sich die Rechtsansicht, dass ein Dritter (*hier: eine GmbH*) noch nicht dadurch Halter eines Fahrzeugs (*hier: Tieflader*) wurde, dass er sich dieses Fahrzeug zum Transport eines Baggers für einen Tag unentgeltlich und gegenleistungsfrei auslieh. **Nur bei längerfristiger Gebrauchsüberlassung** endet die Haltereigenschaft und geht auf den Benutzer über. OGH 21. 9. 2017, 7 Ob 49/17g; RdW 2018, 94 und ecolex 2018, 231.

**E 124.** Auch dem **Mithalter** kommt der kfz-haftpflichtversicherungsrechtliche Versicherungsschutz zu. OGH 29. 10. 1993, 9 ObA 109, 110/93; ZVR 1994/142.

**E 125.** Durch die **kurzfristige Überlassung** eines Kfz etwa für eine Fahrt oder einen Tag wird eine **Mithaltereigenschaft** des Mieters oder Entlehners **nicht** begründet. OGH 11. 1. 1996, 2 Ob 98/95; ÖJZ-LSK 1996/327.

**E 126.** Mitversichert sind **alle Personen**, denen der Halter das Fahrzeug **bewusst überlässt**, unabhängig davon, ob sie über eine Lenkberechtigung verfügen oder nicht. OGH 10. 2. 1998, 7 Ob 14/97b; VersRdSch 2000/506.

**E 127.** Der **Mitversicherte** hat die vertraglichen Obliegenheiten und gesetzlichen Vorschriften ebenso zu erfüllen, wie der **Halter und der VN**. OGH 15. 5. 1995, 7 Ob 32/95; VersRdSch 1997/433.

**E 128.** Neben dem Eigentümer und Halter des Kfz sind auch Personen mitversichert, die **mit Willen des Halters** bei der Verwendung des Fahrzeugs tätig sind. OGH 14. 1. 1999, 2 Ob 2392/96w; ZVR 2000/14.

**E 129.** Der **Vermieter** eines Fahrzeugs bleibt Halter, wenn er dieses für eine verhältnismäßig kurze Zeit einem Dritten gegen Entgelt überlässt. Der **Mieter** eines Lkw **wird auch dann Halter**, wenn er ein festes Entgelt zu entrichten hat und ihm ein Fahrer beigestellt wird, sofern der Mieter über den Arbeitseinsatz zu bestimmten hat. Die Solidarhaftung mehrerer Mithalter erstreckt sich auch auf Ersatzansprüche, die nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechtes zu beurteilen sind. OGH 23. 6. 1993, 9 ObA 84/93; EvBl 1994/32.

**E 130.** Der **befugte Lenker** des haftpflichtversicherten Kfz ist **mitversichert** und daher nur regresspflichtig, wenn die VU wegen Obliegenheitsverstoß nach § 5 Abs 1 leistungsfrei wäre. OGH 29. 5. 2000, 7 Ob 119/00a; VersRdSch 2002/598.

**E 131.** Der Fahrer ist nur dann Mitversicherter der Kfz-Haftpflichtversicherung, wenn er das Fahrzeug auch **tatsächlich gelenkt** hat. Er bleibt allerdings auch dann mitversichert, wenn sich der Unfall ereignete, nachdem er das Fahrzeug auf einer öffentlichen Verkehrsfläche **abgestellt hatte**. Überlässt der berechtigte Lenker das Kraftfahrzeug einer anderen Person, die mit diesem einen Verkehrsunfall verursacht, so verliert er damit seine Eigenschaft als Mitversicherter iSd Art 1 Abs 2 AKHB (*nunmehr § 2 KHVG*) und hat daher auch hinsichtlich des Schadenfalles gegenüber der Kfz-Haftpflichtversicherung keinen Deckungsanspruch. OGH 20. 12. 1979, 7 Ob 55/79; VersRdSch 1981, 156.

**E 132.** Der Lenker ist jedoch **nur so lange Mitversicherter**, als er **tatsächlich „gefahren“** ist; überlässt er das Kfz aber einer anderen Person (*hier: dem minderjährigen Enkel*), so verliert er damit seine Eigenschaft als Mitversicherter und hat daher keinen Deckungsanspruch. OGH 14. 1. 1999, 2 Ob 2392/96w; VersE 1771 = ZVR 2000/14.

**E 133.** Überlässt der berechtigte Lenker das Kfz **einer anderen Person**, so **verliert** er damit seine Eigenschaft als Mitversicherter. Regressansprüche des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherten gegen ihn können daher nicht auf § 158f, sondern auf § 65 VersVG gestützt werden. OGH 30. 7. 1995, 7 Ob 17/95; VersE 1655.

**E 134.** Durch Anordnungen, die jeder für die ordentliche Führung und verkehrssichere Beladung seines Kraftwagens verantwortliche Lenker zu geben verpflichtet ist, kann ein Dienstvorgesetztenverhältnis iSd § 333 ASVG gegenüber einem **Betriebsfremden** nicht entstehen. OGH 25. 9. 1969, 2 Ob 252/69; ZVR 1970/93.

**E 135.** Keine Leistungsfreiheit der VU bei einem **Auswahlverschulden** gem § 1315 ABGB. OGH 4. 4. 1951, 1 Ob 210/51; VersSlg 29; 23. 10. 1963, 7 Ob 61/63; ZVR 1964/42.

**E 136.** Überlässt der Halter eines Kfz einem anderen trotz dessen Alkoholisierung die Lenkung des Kfz und verursacht der Lenker dann einen Unfall, bei dem er selbst verletzt wird, so kann der Lenker als **Mitversicherter** Schadenerstattung von der Haftpflicht-VU des Halters begehren. OGH 11. 11. 1986, 2 Ob 65/86; ZVR 1988/31.

**E 137.** Der berechtigte Lenker als Mitversicherter kann seinen Anspruch gegen den Versicherer gem Abs 1 **selbstständig** geltend machen. OGH 25. 9. 1973, 4 Ob 71/73; VersE 583 = ZVR 1974/228.

**E 138.** Ein einmaliges Eingreifen in das vom Fahrer bediente Lenkrad macht den so handelnden Mitfahrer nicht schon zum Lenker des Fahrzeugs. Eine solche Handlungsweise erfüllt auch nicht den Begriff des „Benützens“. OGH 20. 11. 1975, 7 Ob 197/75; VersE 712 = ZVR 1976/300; es stehen diesem Mitfahrer als solcher auch eigene **Schadenersatzansprüche** (gekürzt um ein Mitverschulden von  $\frac{1}{3}$ ) **gegen den Lenker**, Halter und Haftpflichtversicherer zu. Die beklagtenseits eingewendete Frage einer Obliegenheitsverletzung (*wegen „Fah-*