

A. Kfz-Haftpflichtversicherung

Wolfgang Reisinger

1. Kurzcharakteristik

In den meisten Industriestaaten ist zum Schutz der Verkehrsteilnehmer der Abschluss einer Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge gesetzlich vorgeschrieben. Hauptgrund der Versicherungspflicht ist einerseits der Schutz der Verkehrstopfer, die bei Schädigungen im Straßenverkehr nicht entschädigungslos bleiben sollen, andererseits aber auch der Schutz des motorisierten Verkehrsteilnehmers, dessen wirtschaftliche Existenz nicht selten gefährdet ist, wenn er für die Folgen eines Verkehrsunfalls einstehen muss.

Die Kfz-Haftpflichtversicherung als wichtigste Sparte der Schaden- und Unfallversicherung ist im Wesentlichen im Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz (KHVG) geregelt. Die Anordnung der Versicherungspflicht und die Überwachung ihrer Erfüllung sind Teil des Kraftfahrrechts und im Kraftfahrgesetz (KFG) normiert.

2. Risiken

2.1 Begriffsbestimmungen

- **Gesetzliche Haftpflichtbestimmungen:** Unter „gesetzlichen Haftpflichtbestimmungen“ sind nicht nur jene des **EKHG** zu verstehen, sondern auch die Schadenersatzvorschriften des **ABGB**, sei es, dass sie auf deliktische Grundlage oder auf vertragliche Grundlage gestützt werden, und auch sonstige Ersatzansprüche nach den Bestimmungen des **ABGB**.

- **Reine Vermögensschaden:** sind solche, die weder aus einem Personenschaden noch aus einem Sachschaden entstehen.
- **Halter:** Halter ist, wer entweder das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat oder die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt.
- **Versicherungsfall:** Mehrere zeitlich und örtlich zusammenhängende Schäden aus derselben Ursache gelten als ein Versicherungsfall (Bedeutung für Bonus-Malus-Einstufung).

2.2 Besonderheiten

- **Pflichtversicherung:** Nach § 59 KFG muss für Kfz und Anhänger, die zum Verkehr zugelassen sind, für Probefahrten sowie für Überstellungsfahrten eine Kfz-Haftpflichtversicherung bestehen. Der ausstellende Versicherer muss zum Betrieb dieser Sparte in Österreich berechtigt sein, auf das Versicherungsverhältnis ist österreichisches Recht anzuwenden. Von der Versicherungspflicht ausgenommen sind Fahrzeuge im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern, der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen sowie Fahrzeuge von Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes. Diese Fahrzeugbesitzer haben bei Schäden in gleicher Weise und im gleichen Umfang einzutreten wie ein Haftpflichtversicherer bei Bestehen einer Kfz-Haftpflichtversicherung. Es steht aber diesen Fahrzeugbesitzern frei, für die betreffenden Fahrzeuge eine Kfz-Haftpflichtversicherung abzuschließen. Unter „Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes“, die von der Versicherungspflicht befreit sind, fallen auch die Fahrzeuge der Postbus GmbH (7 Ob 267/07a) und (kraft Gesetzesanalogie) der Wiener Linien GesmbH & Co KG (7 Ob 168/08v) sowie ähnlicher „privatisierter“ Verkehrsunternehmungen.
- **Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz (KHVG):** Das KHVG gilt primär für die Haftpflichtversicherung von Fahrzeugen, die nach den **Vorschriften des KFG** zum Verkehr zugelassen sind oder an denen Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen angebracht sind. Für Kfz, die nach § 59 Abs 2 KFG nicht unter die Pflichtversicherung fallen, sind die §§ 18–25 KHVG (Besondere Vorschriften für die Pflichtversicherung) nicht anzuwenden.

- **Direktes Klagerecht:** Nach den Bestimmungen der §§ 26–29 KHVG kann der geschädigte Dritte den ihm zustehenden Schadenersatzanspruch im Rahmen des Versicherungsvertrags auch gegen den Versicherer direkt geltend machen (**direktes Klagerecht**). Der Versicherer und der ersatzpflichtige Versicherte haften als Gesamtschuldner. Der Schadenersatzanspruch gegen den Versicherer unterliegt der gleichen Verjährung wie der Schadenersatzanspruch gegen den ersatzpflichtigen Versicherten, endet jedoch spätestens zehn Jahre nach dem Schadenereignis. Das direkte Klagerecht gegen den Versicherer gilt auch für die freiwillige Versicherung (2 Ob 2374/97y) von Fahrzeugen der öffentlich-rechtlichen Gebietskörperschaften oder von Verkehrsunternehmungen.
- **Verjährung:** Der Schadenersatzanspruch des geschädigten Dritten gegen den Versicherer unterliegt der gleichen Verjährung wie der Schadenersatzanspruch gegen den ersatzpflichtigen Versicherten. **Sie beginnt** mit dem Zeitpunkt, mit dem die Verjährung des Schadenersatzanspruches gegen den ersatzpflichtigen Versicherten beginnt, **endet jedoch spätestens 10 Jahre** nach dem Schadensereignis. **Besonderheit:** Wenn der Schadenersatzanspruch des geschädigten Dritten dem Versicherer gemeldet wurde, so ist die Verjährung bis zur Zustellung einer **schriftlichen** Erklärung des Versicherers, dass er den Schadenersatzanspruch **ablehnt, gehemmt**.
- **Urteilswirkung:** Soweit durch rechtskräftiges Urteil ein Schadenersatzanspruch des geschädigten Dritten **aberkannt** wird, wirkt das Urteil, wenn es zwischen dem geschädigten Dritten und dem Versicherer ergeht, auch zu Gunsten des Versicherten, wenn es zwischen dem geschädigten Dritten und dem Versicherten ergeht, wirkt es auch zu Gunsten des Versicherers.
- **„Krankes“ Versicherungsverhältnis:** Auch wenn der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung dem VN gegenüber ganz oder teilweise frei ist, ist diese Leistungsfreiheit gegenüber dem geschädigten Dritten doch unwirksam (§ 24 KHVG). Die Leistungspflicht des Versicherers beschränkt sich auf den den Vorschriften des KHVG entsprechenden Umfang, dh bei Leistungsfreiheit gegenüber dem VN oder der mitversicherten Person wird eine freiwillig vereinbarte höhere Versicherungssumme nicht wirksam. Der Versicherer haftet auch nicht, soweit ein anderer Haftpflichtversicherer dem VN einzustehen hat.

Soweit der Versicherer den Dritten gem § 24 Abs 1 KHVG befriedigt, geht dessen Forderung gegen den VN auf ihn über. Diese **Legalzession** ist der Ausgleich dafür, dass der Versicherer eine Schuld des VN trotz an sich beste-

hender Leistungsfreiheit bezahlen muss. Die „Rückgriffsforderung“ ist keine Forderung aus dem Versicherungsverhältnis zwischen Versicherer und VN, sondern vielmehr der auf den Versicherer übergegangene Schadenersatzanspruch des Dritten. An der Rechtsnatur dieses Anspruchs ändert sich durch die Legalzession nichts (7 Ob 311/98f). Die übergegangene Forderung des Geschädigten verjährt demgemäß nach § 1489 ABGB in drei Jahren ab dem Zeitpunkt, in dem der Schaden und die Person des Ersatzpflichtigen dem Geschädigten bekannt geworden sind. Der Zeitpunkt, in dem der Versicherer von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhält, ist für die Verjährung der Regressforderung ohne Bedeutung (7 Ob 91/01k).

- **Erweiterter Schutz der Verkehrsoffer:** Für bestimmte Fälle, in denen durch die Verwendung eines Kraftfahrzeuges geschädigte Personen keinen Anspruch gegen einen österreichischen Haftpflichtversicherer erwerben, ist im Gesetz über den erweiterten Schutz der Verkehrsoffer **ein eigener Ersatzanspruch** vorgesehen.
- **Spalttarif:** Gemäß § 21 Abs 1 KHVG gebührt dem VN ein Nachlass von 20% auf die vereinbarte Prämie, wenn er nach einem Schadenfall auf Ansprüche auf Ersatz von Mietkosten eines Ersatzfahrzeuges, der Kosten eines Taxis sowie des Verdienstentganges wegen der Nichtbenützbarkeit des Fahrzeuges verzichtet. Wurde dieser Verzicht nicht geleistet, so steht gem Abs 2 leg cit dem Versicherer des Schädigers im Schadenfall der Ersatz seiner durch die Abgeltung dieser Ansprüche entstandenen Aufwendungen durch den Versicherer des Geschädigten zu, dh wirtschaftlich trägt den Schaden jener Versicherer, der auch die höhere Prämie lukriert. Dasselbe gilt, wenn für das entsprechende Fahrzeug oder die entsprechende Fahrzeuggruppe ein Spalttarif überhaupt nicht existiert, weil in einem solchen Fall eine Verminderung der Prämie um 20% begrifflich nicht in Frage kommt.

Diese Regelung gilt nur für Unfälle, an denen in Österreich zugelassene Kraftfahrzeuge beteiligt sind sowie ausschließlich für die Pflichthaftpflichtversicherung, weil die §§ 18–25 KHVG als „besondere Vorschriften für die Pflichtversicherung“ überschrieben sind. Fahrzeuge der ÖBB Postbus GmbH sowie der Wiener Linien GmbH & Co KG sowie ähnlich „privatisierter“ Verkehrsunternehmungen fallen nicht unter die Versicherungspflicht, sodass die Aufwendungen des Versicherers des Schädigers gegen dessen Versicherer nicht regressiert werden können (7 Ob 267/07a; 7 Ob 168/08v).

- **Versicherungsschutz im Ausland:** Im Gebiet jener Staaten, für die eine **Grüne Karte** ausgestellt oder auf deren Vorlage durch das Übereinkommen

zwischen den nationalen Versicherungsbüros der Mitgliedstaaten des EWR und anderen assoziierten Staaten vom 30. Mai 2002 verzichtet wurde, erstreckt sich die Versicherung jedenfalls auf den in dem betreffenden Staat für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen vorgeschriebenen, mindestens jedoch im Versicherungsvertrag vereinbarten Umfang. Der Versicherungsschutz erlischt mit dem Ende des Versicherungsvertrags auch dann, wenn in der Grünen Karte eine darüber hinausgehende Dauer ausgewiesen ist. Wenn der Versicherer nach dem Recht des besuchten Staats zur Leistung verpflichtet ist, obwohl gegenüber dem Versicherten Leistungsfreiheit besteht, ist er berechtigt, Ersatz für seine sich aus dieser Verpflichtung ergebenden Aufwendung zu fordern.

- **Regulierungsvollmacht (Art 16 AKHB):** Der Versicherer ist bevollmächtigt, die ihm zur Befriedigung oder zur Abwehr der Entschädigungsansprüche des geschädigten Dritten zweckmäßig erscheinenden Erklärungen im Namen des VN und der mitversicherten Personen im Rahmen der Versicherungssumme und der übernommenen Gefahr abzugeben. Daraus folgt, dass das Einverständnis des Versicherten zu einer bestimmten Schadensabwicklung nicht erforderlich ist. Diese Bevollmächtigung gilt allerdings nicht bei Leistungsfreiheit des Versicherers oder bei Interessenkollision (Art 20 AKHB). Bei einem kranken Versicherungsverhältnis besteht keine Regulierungsvollmacht. Musste sich der Versicherer im Außenverhältnis auf die Regulierung einlassen, so darf sie im Ergebnis nicht zu Lasten des VN ausfallen (7 Ob 34/90).

- **Anhänger (Art 21 AKHB):** Die Versicherung von Anhängern umfasst grundsätzlich nur Versicherungsfälle, die nicht mit dem Ziehen des Anhängers durch ein Kfz zusammenhängen. Tritt der Schaden zu einem Zeitpunkt ein, zu dem der Anhänger mit einem Kfz verbunden ist, trifft der durch den Anhänger verursachte Schaden die Versicherung des Zugfahrzeugs. Dies gilt auch dann, wenn die Betriebseinheit zwischen Anhänger und Zugfahrzeug nur vorübergehend aufgehoben wird. Bei einer längeren Trennung zwischen Zugmaschine und Anhänger ist entscheidend, ob ein Unfall etwa durch ein technisches Gebrechen des Anhängers entstanden ist (7 Ob 227/07v). Ausgenommen von dieser Regelung sind Schäden durch die mit dem Anhänger beförderten gefährlichen Güter, soweit die Versicherungssumme für den Anhänger jene für das Zugfahrzeug übersteigt, sowie Ersatzansprüche von Insassen eines Omnibusanhängers. Im Ausland (zB Deutschland) kann eine andere Rechtslage bestehen.

3. Sachlicher Deckungsumfang

3.1 Grunddeckung

Die Kfz-Haftpflichtversicherung umfasst die Befriedigung begründeter und die Abwehr unbegründeter Ersatzansprüche, die aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen gegen den VN oder mitversicherte Personen erhoben werden, wenn **durch die Verwendung** des versicherten Fahrzeuges Personen verletzt oder getötet werden, Sachen beschädigt oder zerstört werden oder abhandenkommen oder ein Vermögensschaden verursacht wird, der weder Personen- noch Sachschaden ist (bloßer Vermögensschaden). Liegt keine „Verwendung“ eines Fahrzeugs iSd AKHB vor, so besteht auch keine Eintrittspflicht des Haftpflichtversicherers gegenüber dem geschädigten Dritten, dh mit anderen Worten, der Haftpflichtversicherer braucht sich mit dessen Ansprüchen überhaupt nicht auseinandersetzen. Dies bedeutet aber auch, dass VN oder mitversicherte Personen gezwungen sind, möglicherweise unberechtigte Schadenersatzansprüche auf eigene Kosten und auf eigenes Risiko abzuwehren, sofern nicht Deckung aus einer anderen Versicherung besteht (insb einer Betriebs- oder Privathaftpflichtversicherung).

Die Tätigkeit des **Be- und Entladens** eines Fahrzeugs gehört immer zu dessen Verwendung. Das Problem in der Praxis besteht aber darin, dass nicht eindeutig festlegbar ist, wann der Vorgang des Beladens beginnt und der Vorgang des Entladens endet. Vorbereitungshandlungen für das Be- und Entladen gehören zum Ladevorgang; Vorbereitungshandlungen vor Beginn des Beladens, bei denen das Fahrzeug noch nicht beteiligt ist, jedoch nicht mehr. Nach den (unverbindlichen) Richtlinien des Versicherungsverbandes zur Abgrenzung der Kfz- von der allgemeinen Haftpflichtversicherung dauert der Entladevorgang solange an, wie das Ladegut mit dem Fahrzeug oder seinen technischen Einrichtungen in Berührung steht. Demgemäß endet das Entladen, wenn die Ladung erstmals außerhalb des Kfz abgestellt wird oder sich bereits auf einem Hubstapler befindet. Wird die Ladung mit motorischer Kraft bewegt, dauert der Be- bzw Entladevorgang solange an, wie das Ladegut der Kraftereinwirkung der am Fahrzeug montierten oder mitgeführten technischen Verladeeinrichtungen ausgesetzt ist.

Auch Vorgänge, die unmittelbar der Lösung des Kontaktes dienen, zählen zum Entladen. Daher sind Schäden, die im Zuge des Entladevorganges selbst entstehen, aus der Kfz-Haftpflichtversicherung zu decken. Darunter zählen etwa das Platzen eines zum Kfz gehörigen Schlauches, das unsach-

gemäß Anschließen eines Tankstutzens oder das Überfüllen eines Tanks, aber auch der Sturz eines Fußgängers über einen Schlauch, der im Zuge des Abschlauchvorganges über den Gehsteig gelegt wurde. Bei Schäden, die aus der Beschaffenheit des Ladeguts selbst resultieren (zB Lieferung einer falschen oder mangelhaften Ware), fehlt der innere Zusammenhang mit dem Be- oder Entladevorgang. Solche Schäden fallen daher nicht unter die Kfz-Haftpflichtversicherung. Dies gilt auch für das Abfüllen in einen falschen Tank. Es besteht dabei zwar ein kausaler Zusammenhang zu einem bestimmten Betriebsvorgang des Kfz (nämlich dem Entladen), es verwirklicht sich aber kein Kfz-spezifisches Risiko.

Das **Verlassen des Fahrzeuges** durch den Lenker oder einen Insassen fällt unter die Deckung der Kfz-Haftpflichtversicherung, wenn es im unmittelbaren funktionalen Zusammenhang mit dem Fahrzeug steht, wie etwa zur Kontrolle der Ladung oder der Fahrzeugeinrichtungen oder zum Einweisen oder zur Beseitigung eines die Weiterfahrt störenden Hindernisses. Ebenso sind die Fälle zu beurteilen, wenn das Hindernis beseitigt wird, um eine Fahrt überhaupt beginnen zu können, wie etwa das Beiseiteschieben eines Motorrades, um mit dem Kfz ausparken zu können. Die versicherte Betriebsgefahr wirkt auch fort, wenn das Kfz bereits steht und der Fahrer oder Insasse aussteigt, um Lenker nachkommender Fahrzeuge zu warnen und dabei einen Schaden verursacht. Ein Verlassen des Fahrzeuges zu einem Zweck, der nicht mehr im unmittelbaren funktionalen Zusammenhang mit dem Fahrzeug steht, wie etwa das Überqueren der Straße, um einen Imbiss einzunehmen, fällt ebenso nicht mehr unter die Deckungspflicht der Kfz-Haftpflichtversicherung wie der Unfall eines Fußgängers, der nach dem Aussteigen aus einem Bus beim Überqueren der Fahrbahn einen Unfall verursacht.

Die Kfz-Haftpflichtversicherung umfasst weiters auch solche Ansprüche nicht, die aus der Verwendung des Kfz als **ortsgebundene Kraftquelle** entstehen. Eine ortsgebundene Kraftquelle liegt vor, wenn das Kfz vor seiner Inbetriebnahme durch das Ausfahren von Stützen auf dem Boden fixiert und seine Bewegungsfähigkeit dadurch vorübergehend aufgehoben wurde und wenn die Betätigung der Motorkraft einem Arbeitsvorgang außerhalb des KFZ gedient hat, etwa dem Beladen eines anderen Fahrzeugs. Die Voraussetzungen der Fixierung und der artfremden Tätigkeit müssen *kumulativ* vorhanden sein, damit ein Kfz als ortsgebundene Kraftquelle angesehen werden kann. Dass allein die Fahrbarkeit des Kfz infolge dessen Fixierung durch Auslegestützen vorübergehend aufgehoben ist, macht das Kfz noch nicht zu einer ortsgebundenen Kraftquelle, weil das Ausfahren der Stützarme bloß der Herstellung der Stabilität dient. Für die Beurteilung der Frage,

ob ein Fahrzeug als ortsgebundene Kraftquelle benützt wird, darf nur von der vorgesehenen und zulässigen Verwendung ausgegangen werden. Sieht die Betriebsanleitung des Kfz für bestimmte Arbeitsvorgänge eine Fixierung durch Stützen vor, ist der Deckungsausschluss auch dann gegeben, wenn im konkreten Fall eine derartige Fixierung des Kfz unzulässigerweise nicht vorgenommen wurde.

3.2 Deckungserweiterung

Nach § 2 Abs 2 KHVG genießen neben dem Versicherungsnehmer auch folgende Personen Versicherungsschutz (**mitversicherte Personen**):

- der Eigentümer
- der Halter
- Personen, die mit Willen des Halters bei der Verwendung des Fahrzeugs tätig sind (insb berechnigte Lenker)
- Personen, die mit Willen des Halters befördert werden (Insassen)
- Personen, die den Lenker einweisen

Mitversichert sind nur Personen, die mit Willen des Halters bei der Verwendung des Fahrzeugs tätig sind. Schon aus dem Text der Bestimmung wird klar, dass darunter nur eine Person verstanden werden kann, die aktiv mit der Verwendung des Kfz zu tun hat, die also in einen Vorgang eingebunden ist, der mit der spezifischen Gefährlichkeit des Kfz in unmittelbarem Zusammenhang steht. Die in § 2 Abs 2 KHVG gebrauchte Definition im Rahmen der Bezeichnung der mitversicherten Personen kann daher nur auf physische Personen zutreffen, da nur diese tatsächlich Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Verwendung eines Fahrzeuges entfalten können (7 Ob 87/13i).

Wer das Fahrzeug ohne Willen oder gar gegen den Willen des Halters verwendet („Schwarzfahrer“), ist nicht mitversichert. Aufgrund eines Verschuldens des Schwarzfahrers entstehende Ansprüche von Geschädigten sind daher in der Kfz-Haftpflichtversicherung nicht gedeckt. Die Geschädigten müssen ihre Ansprüche direkt gegen den Schwarzfahrer geltend machen bzw sich unter gewissen Voraussetzungen nach den Bestimmungen des Verkehrsoferschutzgesetzes an den Versicherungsverband wenden.