

## Haltereigenschaft(en) nach SVG

Einleitend sei festgehalten, dass der Halter nach Art. 58 SVG für die durch den Betrieb seines Motorfahrzeuges verursachten Personenschäden einzustehen hat, unabhängig davon, wer am Steuer sass. Seine Haftung wird in Art. 58 SVG wie folgt geregelt:

### „Haftpflicht des Motorfahrzeughalters

<sup>1</sup> Wird durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht, so haftet der Halter für den Schaden.

<sup>2</sup> Wird ein Verkehrsunfall durch ein nicht in Betrieb befindliches Motorfahrzeug veranlasst, so haftet der Halter, wenn der Geschädigte beweist, dass den Halter oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft oder dass fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeuges mitgewirkt hat.

<sup>3</sup> Der Halter haftet nach Ermessen des Richters auch für Schäden infolge der Hilfeleistung nach Unfällen seines Motorfahrzeuges, sofern er für den Unfall haftbar ist oder die Hilfe ihm selbst oder den Insassen seines Fahrzeuges geleistet wurde.

<sup>4</sup> Für das Verschulden des Fahrzeugführers und mitwirkender Hilfspersonen ist der Halter wie für eigenes Verschulden verantwortlich.“

## 1. Begriff des Halters

### 1.1. Rechtsprechung des Bundesgerichts

Der Gesetzgeber bezeichnet nicht den Eigentümer oder den Besitzer als Haftpflichtigen, sondern in Anlehnung an das deutsche Recht den Halter. Als Halter gilt in der Regel diejenige natürliche oder juristische Person, die zur Zeit des Unfalles im **Fahrzeugausweis** eingetragen ist.

Ein Streit über die Haltereigenschaft kann mitunter dann entstehen, wenn der durch den Geschädigten belangte Versicherer behauptet, der Geschädigte sei selbst Halter oder Mithalter. Diese Grundkonstellation lag u.a. den BGE 91 II 57 und 117 II 612 f. zugrunde. Als Merkmale, die in Berücksichtigung der gesamten Umstände des konkreten Einzelfalles gewürdigt werden müssen, hielt das Bundesgericht wiederholt – so in den BGE 92 II 39, aber auch in BGE 129 III 102 ff. - Folgendes fest:

*„Als Halter ist diejenige Person aufzufassen, auf dessen **eigene Rechnung und Gefahr der Betrieb** des Fahrzeuges erfolgt und der zugleich über dieses und allenfalls über die zum Betrieb erforderlichen Personen die **tatsächliche, unmittelbare Verfügung** besitzt.“*

Zweifelsohne bringt die bundesgerichtliche Umschreibung des materiellen und nicht formellen Halterbegriffs, der diese zwei obligatorischen und kumulativen **Voraussetzungen** – **a)** Betrieb auf eigene Gefahr und Rechnung einerseits und **b)** tatsächliche und unmittelbare Verfügungsgewalt andererseits - beinhaltet, nicht für alle Fälle eine eindeutige Lösung. Die nachfolgenden Darlegungen sollen Entscheidungshilfen dazu liefern, wie man zu urteilen hat, wenn die beiden Zuständigkeitsbereiche der wirtschaftli-

chen Verfügungsgewalt einerseits und der betriebsbezogenen, gegenständlichen Verfügungsgewalt andererseits auseinander fallen und was zu folgern ist, wenn nicht restlos klar wird, wer über das Betriebsschicksal des Fahrzeuges bestimmt und damit als Halter/in zu gelten hat.

Nach **GIGER HANS**, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, 7. Auflage, Zürich 2008, N 25 zu Art. 58 SVG, kommt der Formulierung nicht ein eigentlicher Definitionscharakter zu, sondern sie ist vielmehr eine ‚exemplifikative Aufzählung von Indizien, deren Wertung im Gesamten erst ein Urteil über die Halterschaft erlaubt. Nach GIGER wollte der Gesetzgeber neben dem Eigentümer und Besitzer eine davon rechtlich abweichende, weitere Personenkategorie schaffen, nämlich die Kategorie der für den Betrieb des Fahrzeuges eigentlich Verantwortlichen. So folgert **GIGER HANS**, a.a.O.:

*„Massgeblich ist also nicht die ‚tatsächliche, unmittelbare Verfügung‘, sondern das sich mit dem Interesse am Betrieb deckende Verantwortlichsein für Betriebstauglichkeit, Betriebsbereitschaft und Betriebssicherheit. Bestimmt z.B. eine Ehefrau in ausschliesslicher Kompetenz über die Vornahme von Reparaturen, Überholungsarbeiten, also ganz generell über die Betriebstauglichkeit, Betriebsbereitschaft und Betriebssicherheit, so ist sie auch Halterin.“*

## 1.2. Legaldefinition

Art. 78 Abs. 1 der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV, SR 741.51) enthält die folgende Legaldefinition der Haltereigenschaften:

### „Art. 78 Halter

<sup>1</sup> Die Haltereigenschaft beurteilt sich nach den tatsächlichen Verhältnissen. Als Halter gilt namentlich, wer die tatsächliche und dauernde Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt und es in seinem Interesse oder auf seine Kosten gebraucht oder gebrauchen lässt.

<sup>1bis</sup> Sind mehrere Personen Halter eines Fahrzeuges, so haben sie eine gegenüber den Zulassungsbehörden verantwortliche Person zu bezeichnen. Diese Person wird im Fahrzeugausweis als Halter eingetragen.<sup>14</sup>

## 2. ‚Sonderfall‘ der Halterschaft im Familienkontext

Problembeladen ist die Frage der Halterschaft im Familienkontext stets dann, wenn eine mögliche Halterin oder ein möglicher Halter als Fahrer oder als Beifahrer des allenfalls von ihm gehaltenen Fahrzeuges durch dessen Betrieb Schaden erleidet, weil die Frage der Halterschaft für das Haftungsverhältnis bzw. den Schadensausgleich von massgeblicher Bedeutung ist<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> WIDMER LÜCHINGER CORINNE, Der Halter als Subjekt der Haftung im SVG, S. 7 ff., in: Haftpflicht des Motorfahrzeughalters – neue Antworten auf alte Fragen, Hrsg.: FELLMANN WALTER, Bern 2013.

## a. Selbstunfall

Bei **Selbstunfällen** ohne Verschulden eines Dritten ist und wäre man als Lenkerin oder Lenker des verunfallten und gelenkten Fahrzeuges darauf angewiesen, nicht zugleich Halterin oder Halter zu sein, weil sonst ein Anspruch gegen die Halterhaftpflichtversicherung entfällt. Ist jedoch eine andere Person des Familienverbundes Halter/in, dann besteht im Umfange des Anteiles, den die Betriebsgefahr einnimmt – das eigene Verschulden hat man sich natürlich haftungsreduzierend anrechnen zu lassen –, für die eben die Halterin oder der Halter einzustehen hat, ein Direktanspruch des geschädigten Lenkers gegen die Halterhaftpflichtversicherung.

## b. Beifahrendes Familienmitglied

Wird man als **beifahrendes Familienmitglied** bei einem Unfallereignis im eigenen Auto verletzt, dessen Halter/in man ist, dann hat man zwar seit der SVG-Revision aus dem Jahre 1995 (i.K. seit 01.01.1996) einen Direktanspruch gegen seine Halterhaftpflichtversicherung für den erlittenen Körperschaden (Art. 63 Abs. 3 lit. a i.V.m. Art. 65 Abs. 1 SVG). Als Rechtsgrundlage dient aber die Verschuldenshaftung nach Art. 41 OR, weshalb man sich die Betriebsgefahr des Fahrzeuges anrechnen lassen muss.

## c. Mithalterschaft

Wurde unter mehreren Familienmitgliedern eine **Mithalterschaft** begründet, dann entfällt ein Anspruch gegen die Halterversicherung grundsätzlich. Zwischen den Mithaltenden beurteilt sich die Haftung gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung nach dem der Mithalterschaft zugrunde liegenden Vertragsverhältnis und in Anspruchskonkurrenz nach den allgemeinen Bestimmungen des OR über die unerlaubte Handlung (vgl. aber **EMMENEGGER SUSAN/GEISSELER ROBERT**, Ausgewählte Fragen der SVG-Haftung, in: Strassenverkehrsrechtstagung 2004, Ziff. 4b) bb), S.12, die eine Haftungsbeurteilung nach Art. 61 SVG unter Haltern dem SVG zu unterstellen beliebt machen, was den Anspruch wiederaufleben lassen würde).

Alleine das **Bestimmen und Zuweisen der Haltereigenschaften** hat haftungstechnisch weit reichende Konsequenzen, die im Familienkontext dadurch zusätzlich angereichert werden, dass die Frage der Haltereigenschaft sich oft nicht klar beantworten lässt. Neben dem in Art. 159 ZGB gesetzlich festgehaltenen Leitbild des einträchtigen Zusammenwirkens der Ehepartner zum Wohle der Gemeinschaft, können Indizien der Kostentragung, die als Beitrag zum Familienunterhalt gewertet werden, ihre Wirkung gänzlich verlieren. Aber auch die effektive Verfügungsgewalt gleichwie das Nutzungsinteresse lassen sich oft nicht ohne weiteres zuordnen<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Nach WIDMER LÜCHINGER CORINNE, a.a.O., Ziff. 4.1 lit. c, S. 11, bleiben bei unklaren Konstellationen im familiären Kontext letztlich nur die zwei Möglichkeiten der Zuordnung der Halterschaft im Einzelfall mit dem Ziel, das anvisierte Ergebnis zu erreichen oder des Entscheides auf Mithalterschaft im Zweifelsfalle.

### 3. Normanalyse und/oder Auffangkriterien

Grundsätzlich ist festzustellen, dass es **nach Lehre und Rechtsprechung keine generell gültigen Antworten** für die Zulassung der Halterschaft gibt. Dieses so festgehaltene zürcherisch höchstrichterliche Bekenntnis – erwähnt in einem nicht publizierten Entscheid vom 10. Juli 2001 -, bildete für **GIGER HANS**, a.a.O., Rz 27 ff. zu Art. 58 SVG, Legitimation und Pflicht dazu, mit einer eingehenden Analyse unter Berücksichtigung von Literatur und Praxis brauchbare Regeln aufzustellen, die eine konkrete Zuweisung der Halterschaft anhand ‚unbestechlicher‘ Grundsatzkriterien möglich machen sollten. Diese werden nachfolgend in der gebotenen Kürze wiedergegeben<sup>3</sup>.

#### 3.1. Verzicht auf Legaldefinition im SVG

Obschon in der oben angesprochenen Verkehrszulassungsverordnung eine Legaldefinition für den Halterbegriff gegeben wird, findet diese keinen expliziten Niederschlag in Art. 58 SVG. Das SVG überlässt die Definition des Halterbegriffs Doktrin und Praxis (vgl. dazu die unzähligen Hinweise bei **GIGER HANS**, a.a.O., Rz. 28 zu Art. 58 SVG).

#### 3.2. ‚ratio legis‘

Die mit dem Betrieb eines Motorfahrzeuges verbundene dauerhafte Gefährdung der übrigen Strassenbenützer führte zum neuen Konzept, das die Haftung ab Einführung des Bundesgesetzes vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (abgelöst durch das SVG aus dem Jahre 1958, i.K. ab 1. Oktober 1959) nun allein an die Tatsache des Betriebs eines Motorfahrzeugs knüpfte aufgrund der mit dem Betrieb verbundenen Realisierungsmöglichkeit einer latenten Schädigungsgefahr.

Die Gefährdungshaftung wurde bewusst auf den Träger der mit dem Betrieb geschaffenen Gefahr einer Schadensrealisierung übertragen. Halterschaft als Begriff grenzt sich von sachenrechtlichen Zugehörigkeitskriterien wie Eigentum, Besitz und Detention deutlich ab. **GIGER HANS**, a.a.O., N 29 zu Art. 58 SVG, hält dazu auf S. 295 fest:

*„Halter ist daher nicht derjenige, der über das Fahrzeug ‚frei faktisch verfügt‘, sondern zwangsläufig, der für das Betriebsschicksal – Betriebstauglichkeit, Betriebsbereitschaft und Betriebssicherheit – Verantwortliche. Die ‚freie faktische Verfügungsmacht‘ hat nur insoweit eine Bedeutung für die Auslegung der Haltereigenschaft, als eine angemessene längere Zeitdauer in aller Regel Rückschlüsse auf eine allenfalls bestehende Betriebsverantwortlichkeit zulässt. Diese Rückschlüsse können indessen im konkreten Fall durch besondere Situationen widerlegt sein, wenn etwa die frei über das Fahrzeug verfügende Person nachweisbar nicht für den Unterhalt sorgt. Es handelt sich hierbei also um eine rein indirekte Bedeutungszuordnung.“*

---

<sup>3</sup> LANDOLT HARDY/DÄHLER MANFRED, Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2012, Hrsg.: SCHAFFHAUSER RENÉ, Bern, 2012, erachten die seitens GIGER HANS, a.a.O., vorgebrachten Argumente der Kritik an der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zum Halterbegriff – dieser knüpft mehr an der Betriebsverantwortung denn an der Dispositionsfähigkeit an - als gut und sorgfältig ausgelegt, doch scheint sich die Gerichtspraxis nach deren Dafürhalten mehr an der unmittelbaren Verfügungsgewalt über das Fahrzeug zu orientieren.

### 3.3. Betriebsverantwortung

Der Gesetzgeber wollte mit dem Halterbegriff bewusst eine dem Sachenrecht nicht unterstellte, mit der Haftpflichtproblematik verbundene Personenkategorie schaffen. Der Halter verfügt nicht nur über eine Sache, er trägt auch im Wesentlichen die Verantwortung für den Betrieb eines Fahrzeugs. Eine Begriffsnotwendigkeit stellt das sachnotwendige Interesse für Betriebstauglichkeit, Betriebsbereitschaft und Betriebssicherheit eines Fahrzeuges dar. Der Gesetzgeber hat in Bezug auf den Halter nicht etwa ein formales Kriterium geschaffen, sondern zwecks Feststellung der Haltereigenschaft auf die spezifische materielle Tatsache der Verantwortung für Existenz, Betrieb, Unterhalt und Sicherheit der potentiell schadensstiftenden Sache abgestellt.

### 3.4. Normlogische Ansätze

#### a. Sachherrschaftsbeziehung

Weil das Kriterium der Sachherrschaftsbeziehung zur Bestimmung des Halterbegriffs diametral dem Schutzgedanken des SVG widerspricht, kann die **freie Verfügung niemals als direktes Kriterium** für die Halterschaft dienen. Die in Literatur und Praxis immer wieder erwähnte ‚freie Verfügungsgewalt‘ ist im Grunde genommen kein Begriffselement, sondern eine aus dem Verantwortlichsein für das Betriebsschicksal abgeleitete Kompetenz.

#### b. Betriebsschicksal

Rein normlogische Gründe sprechen für die **Ausschliesslichkeit des Kriteriums der Verantwortlichkeit für das Betriebsschicksal** zur Bestimmung der Haltereigenschaft. Weil Halter nur dasjenige Rechtssubjekt sein kann, das im Sinne der besonderen Zielsetzung des Strassenverkehrsrechts die Verantwortung für Betriebstauglichkeit, Betriebsbereitschaft und Betriebssicherheit trägt, kann auch jemand über das Fahrzeug frei verfügen, ohne Halter zu sein.

#### c. Funktionstüchtigkeit

Weder die Bezahlung des Kaufpreises noch die Übernahme der Betriebskosten begründen die Übernahme der Betriebsverantwortung für das Fahrzeug, weil **Halter nur jemand** sein soll, **wenn er direkten Einfluss auf die Funktionstüchtigkeit** (d.h. Betriebstauglichkeit, Betriebsbereitschaft und Betriebssicherheit) **besitzt**. Das Abstellen auf die technische Verantwortung läuft gemäss **EMMENEGGER SUSAN/GEISSELER ROBERT**, a.a.O., Ziff. 4 b) aa), S. 11, in der sozialen Lebenswirklichkeit tendenziell auf die Präsumpion der ehemännlichen Halterschaft hinaus.

#### d. Faktische Situation

**Wer** aber ein Fahrzeug während einer gewissen Dauer und **uneingeschränkt benützt, schafft** als Folge aus der faktischen Situation zwangsläufig auch eine natürliche **Vermutung einer bestehenden Verantwortung** für die Betriebs-tauglichkeit, die Betriebsbereitschaft und die Betriebssicherheit des von ihm benützten Wagens.

## 4. Zusammenfassendes Fazit

Wann immer in der Doktrin und Praxis auf die zwei Merkmale des Halterbegriffs hingewiesen wird – **a)** den Betrieb auf eigene Rechnung und Gefahr einerseits, sowie **b)** die Verfügung andererseits -, geschieht dies im Sinne einer integralen Verfügungsverantwortung für den Betrieb des Motorfahrzeugs. Der Halter ist nicht nur für den Führer verantwortlich (Art. 58 Abs. 4 SVG), sondern ebenso für die fehlerlose Beschaffenheit des Fahrzeugs (Art. 58 Abs. 2, Art. 59 Abs. 1 und Art. 61 Abs. 2 SVG), d.h. namentlich für dessen verkehrssichere Ausstattung und dessen Unterhalt.

Halter ist derjenige, der ein dauerndes Interesse an der Inverkehrsetzung des Fahrzeuges besitzt (bsp. BGE 92 II 43). Mit dieser Dauer ist eine sich mit der Betriebsdauer deckende Zeitspanne gemeint. Als Verfügbarkeit wird die als den Gesamtbetrieb umfassende Verantwortlichkeit für das Fahrzeug aufgefasst.

Der SVG-spezifische Halterbegriff kann gemäss legislatorischem Sinn nichts anderes sein als die Personifizierung des sich mit dem Interesse am Betrieb deckenden Verantwortlichseins für Betriebstauglichkeit, Betriebsbereitschaft und Betriebssicherheit. Auch die im neueren Entscheid **BGE 129 III 102 ff.** gewählte Definition (Halter ist „*derjenige, auf dessen eigene Rechnung und Gefahr der Betrieb des Fahrzeugs erfolgt und der zugleich über dieses und allenfalls über die zum Betrieb erforderlichen Personen die tatsächliche und unmittelbare Verfügung besitzt*“) ist zu wenig präzise und umfassend. In der massgeblichen Literatur wird deshalb das Kriterium der umfassenden Betriebsverantwortlichkeit als sachnahestes Kriterium übernommen. Eine einseitige Fokussierung auf die freie faktische Verfügbarkeit hält den Intentionen des Gesetzgebers nicht stand.

## 5. Beispiele (Literatur + Rechtsprechung)

### 5.1. Literatur

#### a. Halterschaft verneint

- Der Familienvater, der einem seiner beiden Kinder ein Motorfahrzeug kauft und auch die Betriebskosten übernimmt, wird nicht Halter, da das Fahrzeug nicht für seine Zwecke und nicht in seinem Interesse Verwendung findet (**GIGER HANS**, a.a.O., Rz. 25, S. 291, so geht auch **BREHM ROLAND**, Motorfahrzeughaftpflicht, Bern 2008, N 95, S. 39, von der Halterschaft der das Fahrzeug ausschliesslich nutzenden, volljährigen Kindern aus).
- Wird dem Direktor eines Pharmazieunternehmens ein Geschäftswagen zur Verfügung gestellt, besitzt die Firma keine Halterschaft (**GIGER HANS**, a.a.O., N 35 zu Art. 58 SVG. S. 298).
- Verfügt ein Direktor einer Grossgarage über ein Firmenfahrzeug, besitzt er keine Halterschaften, weil die Unternehmung konkret durch die besondere Konstellation des Sachbezugs die Verantwortung über den Betrieb des Fahrzeuges trägt (**GIGER HANS**, a.a.O., N 35 zu Art. 58 SVG. S. 298).



## **b. Halterschaft bejaht**

- Wird dem Direktor eines Pharmazieunternehmens ein Geschäftswagen zur Verfügung gestellt, besitzt er die Halterschaft (**GIGER HANS**, a.a.O., N 35 zu Art. 58 SVG. S. 298).
- Verfügt ein Direktor einer Grossgarage über ein Firmenfahrzeug, besitzt das Unternehmen Haltereigenschaften, weil es konkret durch die besondere Konstellation des Sachbezugs die Verantwortung über den Betrieb des Fahrzeuges trägt (**GIGER HANS**, a.a.O., N 35 zu Art. 58 SVG. S. 298).

## **5.2. Rechtsprechung**

### **a. Halterschaft verneint (Familien-, Freundeskontext)**

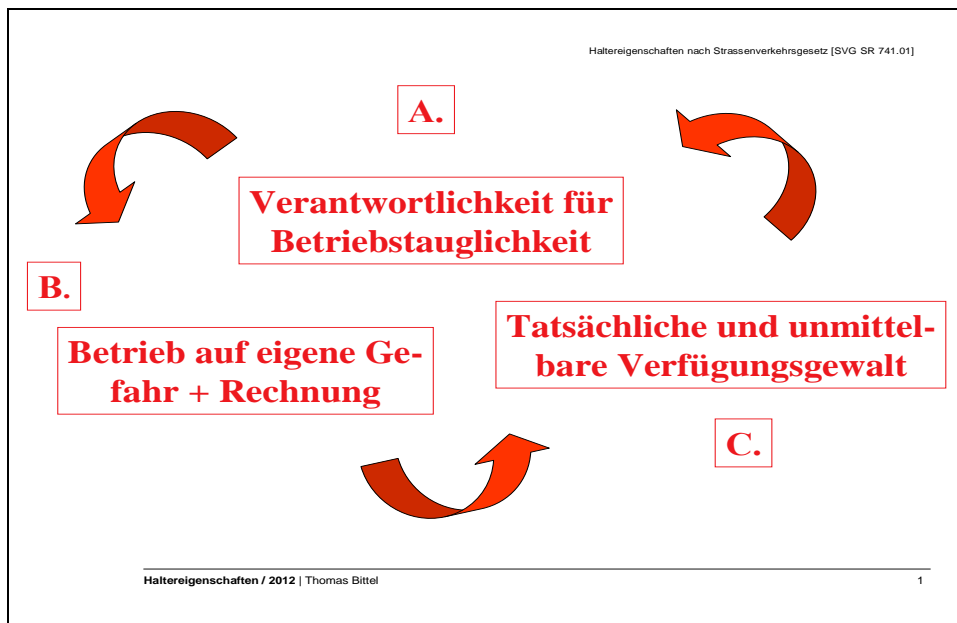
- Das Bundesgericht verneinte die (Mit-)Halterschaft der Ehefrau, obwohl der Ehemann im Zeitpunkt des Unfalles infolge eines Schlaganfalles seit neun Monaten vollinvalid gewesen war. Die Begründung der alleinigen Halterschaft des Ehemannes im Zeitpunkt des Unfalles erging mit der Begründung, dass er Inhaber des Landwirtschaftsbetriebes sei, aus dessen Erträgen die Unterhalts- und Betriebskosten des Fahrzeuges bestritten wurden (**BGE 92 II 39 ff.**).
- Halter- und Mithalterschaft wurden seitens des Bundesgerichtes verneint bei der Geliebten des formellen Halters, die einen Schlüssel zum Wagen besass und über diesen 10 bis 15 Tage pro Monat verfügen durfte, während der Liebhaber im Ausland auf Geschäftsreisen weilte. Die Frau verunglückte tödlich, als sie mit dem Personenwagen ihres Geliebten in die Schweiz fahren wollte. Die Argumentation der Halterhaftpflichtversicherung gegen die Ansprüche von Mutter und Sohn der Verstorbenen, wonach Mithalterschaft bestanden haben sollte, blieb erfolglos (**BGE 101 II 133 E. 3b**).
- Ebenso verneinten die höchsten Richter eine Mithalterschaft einer bei einem Selbstunfall schwerst verletzten Ehefrau, indem dem Ehemann die alleinige Halterschaft zuerkannt worden war mit der Begründung, er habe den Personenwagen regelmässig für die Fahrt zur Arbeit eingesetzt und den Pikettdienst der Feuerwehr damit wahrgenommen. Die Ehefrau, die den Führerausweis erst kurz vor dem Unfall erhalten hatte, habe den Personenwagen nur benutzen können, wenn der Mann ihn nicht benötigt hätte (**BGE 117 II 609**).
- Auch bestätigt wurde die Verneinung der Mithalterschaft einer Frau, die an den Folgen eines Selbstunfalles verstarb, nachdem sie zwischen dem Unfall und dem Ableben eine unfallkausale IV-Rente bezogen hatte, wofür die Eidgenössische Invalidenversicherung ihren Regress erfolgreich geltend machte. Das Bundesgericht verneinte die Haltereigenschaft der Lenkerin mit der Begründung, das Bestimmungsrecht über das Fahrzeug sei letztlich beim Freund der Lenkerin verblieben, obschon diese das Auto regelmässig für den Arbeitsweg benutzt habe. Sobald der Freund das Auto benötigte, liess sie sich jeweils das Auto der Mutter oder fuhr mit dem Zuge (**BGE 4C.208/2002 v. 19.11.2002**).

- Auch die Mithaltereigenschaften einer Eigentümerin eines im Unfallzeitpunkt nicht als Lenkerin, sondern als Passagierin sich im Fahrzeug befindenden Frau wurden höchstrichterlich mit der Begründung verneint, dass aus einer wirtschaftlichen Gemeinschaft zwischen Passagierin und Lenker, auf dessen Einzelfirma das Fahrzeug eingetragen war, nicht bereits auf eine Mithalterschaft geschlossen werden dürfe (**BGE 4C.102/2004 v. 01.06.2004**).
- Bei mehreren Personen wird Mithalterschaft am gleichen Fahrzeug verneint, wenn die Haltereigenschaft nicht für sämtliche Personen zutrifft (so in den zuvor erwähnten **BGE 117 II 609 E. 3b** und im Entscheid **4C.102/2004 vom 1.6.2004, E. 4.2**).

## b. Halterschaft bejaht

- Eine Dauer von vier Monaten, in denen der Arbeitnehmer über das Fahrzeug des Arbeitgebers im Wesentlichen frei verfügte, genügte zur Begründung dessen Haltereigenschaften (**BGE 129 III 102 E. 2.3**).
- Kann ein Arbeitnehmer im Wesentlichen frei über die Verwendung eines Geschäftsfahrzeuges entscheiden, wird er selbst dann zum Halter, wenn er das Fahrzeug vorwiegend mit Rücksicht auf die geschäftlichen Bedürfnisse seines Arbeitgebers einsetzt (**BGE 129 III 102 E. 2.3; BGE 62 II 138**).
- Bei mehreren Personen ist Mithalterschaft am gleichen Fahrzeug gegeben, wenn die Haltereigenschaft für sämtliche Personen zutrifft (so in **BGE 99 II 315 E. 4**).

## 6. Wichtigste Aspekte





## 7. Prüfungsschema

Weil sich die Probleme bezüglich geltend zu machenden Schadenersatzansprüchen nach SVG oft im Familienkontext bei seitens der H3 behaupteter (Mit-)Halterschaft der jeweils versicherten Person stellen und weil es nach Lehre und Rechtsprechung keine generell gültigen Antworten gibt, sondern diese im konkreten Einzelfall zu eruieren sind, besteht für die Geltendmachung von Direktschaden- und Regressansprüchen das vorrangige Ziel darin, die (Mit-)Haltereigenschaften begründet zu verneinen. Zu diesem Zwecke hält man sich am Besten an das nachfolgende Frageschema:

- a. Liegt die **Verantwortlichkeit für die Betriebstauglichkeit** (unter Einschluss von Betriebssicherheit und Betriebsbereitschaft) tatsächlich bei der geschädigten Person?
- b. Beahlt die geschädigte Person die **Kosten für Betrieb und Unterhalt** des Fahrzeuges tatsächlich selber?
- c. Hat die geschädigte Person stets die **tatsächliche und unmittelbare Verfügungsgewalt** über das Fahrzeug?
- d. Ist die geschädigte Person im Fahrzeugausweis tatsächlich als **formelle Halterin** eingetragen?

Obschon der Antwort auf die Frage a. nach der Verantwortlichkeit für die Betriebstauglichkeit prioritäre Bedeutung zukommt, lässt sich die Verneinung der (Mit-)Haltereigenschaft der geschädigten Person im alles entscheidenden, materiellen Sinne umso eher bewerkstelligen, als mehrere Fragen mit ‚nein‘ beantwortet werden können!

## 8. Empfehlenswerte Literatur als Überblick

- **BREHM ROLAND**, Motorfahrzeughaftpflicht, Bern 2008, S. 25-47;
- **EMMENEGGER SUSAN / GEISSELER ROBERT**, Ausgewählte Fragen der SVG-Haftung, in: Strassenverkehrsrechtstagung 2004, S. 9-14;
- **GIGER HANS**, Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 7. Auflage, Zürich 2008, S. 291-300;
- **KELLER ALFRED**, Haftpflicht im Privatrecht, Band I, 6. vollständig überarbeitete und ergänzte Auflage, Bern 2002, S. 296-300; S. 310 f.;
- **LANDOLT HARDY/DÄHLER MANFRED**, Familiäre Aspekte der Motorfahrzeughaftpflicht, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2012, Hrsg.: Schaffhauser René, Bern 2012, S. 111-141.
- **WEISSENBERGER PHILIPPE**, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Bundesgerichtspraxis, Zürich 2011, S. 354-356, N 13-15 zu Art. 58 SVG.

- **WIDMER LÜCHINGER CORINNE**, Der Halter als Subjekt der Haftung im SVG, in: Haftpflicht des Motorfahrzeughalters – neue Antworten auf alte Fragen, Hrsg: Fellmann Walter, Bern 2013, S. 1-14.

Thomas Bittel / 08.08.2013