

TE OGH 2024/10/23 9ObA74/24h

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 23.10.2024

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Senatspräsidenten Mag. Ziegelbauer als Vorsitzenden, den Hofrat Dr. Hargassner und die Hofrätin Mag. Korn sowie die fachkundigen Laienrichter Mag. Martin Lotz (aus dem Kreis der Arbeitgeber) und Werner Stepanowsky (aus dem Kreis der Arbeitnehmer) als weitere Richter in der Arbeitsrechtssache der klagenden Partei Zentralbetriebsrat der *anstalt *, vertreten durch Haider|Obereder|Pilz Rechtsanwältl:innen GmbH in Wien, gegen die beklagte Partei *anstalt *, vertreten durch Dr. Anton Ehm, Dr.in Simone Metz LL.M. und Mag. Thomas Mödlagl, Rechtsanwälte in Wien, wegen Feststellung gemäß § 54 Abs 1 ASGG, über die Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen vom 27. Juni 2024, GZ 7 Ra 105/23x-18, mit dem der Berufung der beklagten Partei gegen das Urteil des Arbeits- und Sozialgerichts Wien vom 16. Oktober 2023, GZ 25 Cga 72/23z-12, nicht Folge gegeben wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt: Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Senatspräsidenten Mag. Ziegelbauer als Vorsitzenden, den Hofrat Dr. Hargassner und die Hofrätin Mag. Korn sowie die fachkundigen Laienrichter Mag. Martin Lotz (aus dem Kreis der Arbeitgeber) und Werner Stepanowsky (aus dem Kreis der Arbeitnehmer) als weitere Richter in der Arbeitsrechtssache der klagenden Partei Zentralbetriebsrat der *anstalt *, vertreten durch Haider|Obereder|Pilz Rechtsanwältl:innen GmbH in Wien, gegen die beklagte Partei *anstalt *, vertreten durch Dr. Anton Ehm, Dr.in Simone Metz LL.M. und Mag. Thomas Mödlagl, Rechtsanwälte in Wien, wegen Feststellung gemäß Paragraph 54, Absatz eins, ASGG, über die Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen vom 27. Juni 2024, GZ 7 Ra 105/23x-18, mit dem der Berufung der beklagten Partei gegen das Urteil des Arbeits- und Sozialgerichts Wien vom 16. Oktober 2023, GZ 25 Cga 72/23z-12, nicht Folge gegeben wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei die mit 1.883,40 EUR (darin enthalten 313,90 EUR USt) bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

[1] Auf die Dienstverhältnisse bei der Beklagten sind als Kollektivverträge die Dienstordnung A für Verwaltungsangestellte, Angehörige der Gesundheitsberufe und zahntechnische Angestellte bei den Sozialversicherungsträgern Österreichs (kurz DO.A), die Dienstordnung B für die Ärzte und Dentisten bei den Sozialversicherungsträgern Österreichs (kurz DO.B) sowie die Dienstordnung C für die ArbeiterInnen bei den Sozialversicherungsträgern Österreichs (kurz DO.C) anzuwenden.

[2] § 58 DO.A regelt – im Wesentlichen gleichlautend mit § 50c DO.B und § 46b DO.C – den Anspruch auf Fahrtkostenzuschuss wie folgt: [2] Paragraph 58, DO.A regelt – im Wesentlichen gleichlautend mit Paragraph 50 c, DO.B und Paragraph 46 b, DO.C – den Anspruch auf Fahrtkostenzuschuss wie folgt:

„Dem Angestellten gebührt ein Fahrtkostenzuschuss, wenn

(1)

1. sich seine der Dienststelle nächstgelegene Wohnung außerhalb des Dienstortes (§ 69 Abs 4) befindet undl. sich seine der Dienststelle nächstgelegene Wohnung außerhalb des Dienstortes (Paragraph 69, Absatz 4,) befindet und
2. er die Wegstrecke zwischen Wohnung (Z 1) und Dienststelle an den Arbeitstagen regelmäßig zurücklegt2. er die Wegstrecke zwischen Wohnung (Ziffer eins,) und Dienststelle an den Arbeitstagen regelmäßig zurücklegt.

(2) Die Höhe des jährlichen Fahrtkostenzuschusses ist wie folgt zu ermitteln:

1. Die mit dem Pendlerrechner des Finanzministeriums ermittelte tägliche Kilometer-Zahl (einfache Fahrt) ist für die ersten 20 Kilometer mit dem Faktor 29,40, für den 21. bis 40. Kilometer mit dem Faktor 23,40, für den 41. bis 60. Kilometer mit dem Faktor 17,40 und für die restlichen Kilometer mit dem Faktor 11,40 zu multiplizieren;
2. von der Summe der so ermittelten €-Werte ist der Eigenanteil gemäß Abs 3 abzuziehen2. von der Summe der so ermittelten €-Werte ist der Eigenanteil gemäß Absatz 3, abzuziehen;
3. bei Angestellten mit weniger als fünf Arbeitstagen pro Woche ist in sinngemäßer Anwendung von § 16 Abs 1 Z 6 lit e EStG zu aliquotieren;3. bei Angestellten mit weniger als fünf Arbeitstagen pro Woche ist in sinngemäßer Anwendung von Paragraph 16, Absatz eins, Ziffer 6, Litera e, EStG zu aliquotieren;

als Monatswert gilt ein Zwölftel des jährlichen Fahrtkostenzuschusses.

(2a) Der Fahrtkostenzuschuss darf den tatsächlichen Aufwand für das entsprechende öffentliche Verkehrsmittel nicht übersteigen, ausgenommen bei Vorliegen der Voraussetzungen des Pendlerpauschales nach § 16 Abs 1 Z 6 lit d EStG. In diesem Fall darf der Fahrtkostenzuschuss die Kosten für das 'KlimaTicket Ö' nicht übersteigen.(2a) Der Fahrtkostenzuschuss darf den tatsächlichen Aufwand für das entsprechende öffentliche Verkehrsmittel nicht übersteigen, ausgenommen bei Vorliegen der Voraussetzungen des Pendlerpauschales nach Paragraph 16, Absatz eins, Ziffer 6, Litera d, EStG. In diesem Fall darf der Fahrtkostenzuschuss die Kosten für das 'KlimaTicket Ö' nicht übersteigen.

(3) Der Fahrtkostenanteil, den der Angestellte selbst zu tragen hat (Eigenanteil), beträgt den Preis der Jahreskarte in Wien (VOR – Zone 100), der bei Einmalzahlung zu entrichten ist.

(...)“

[3] Die Beklagte berechnet den Fahrtkostenzuschuss gemäß § 58 DO.A, § 50c DO.B und § 46b DO.C wie folgt: [3] Die Beklagte berechnet den Fahrtkostenzuschuss gemäß Paragraph 58, DO.A, Paragraph 50 c, DO.B und Paragraph 46 b, DO.C wie folgt:

[4] Gemäß Abs 2 der jeweiligen Bestimmungen werden die Wegstrecke sowie der sich daraus ergebende Euro-Betrag ermittelt und davon der Eigenanteil nach Abs 2 Z 2, der dem Preis der Jahreskarte in Wien bei Einmalzahlung entspricht, abgezogen. [4] Gemäß Absatz 2, der jeweiligen Bestimmungen werden die Wegstrecke sowie der sich daraus ergebende Euro-Betrag ermittelt und davon der Eigenanteil nach Absatz 2, Ziffer 2,, der dem Preis der Jahreskarte in Wien bei Einmalzahlung entspricht, abgezogen.

[5] Der so berechnete Fahrtkostenzuschuss wird von der Beklagten auf die Weise gedeckelt, dass jeder Mitarbeiter einen de facto Eigenanteil von 365 EUR zu zahlen hat, auch wenn von der gemäß Abs 2 der jeweiligen Bestimmung ermittelten Summe ein kalkulatorischer Eigenanteil bereits bei der Berechnung dieser Summe abgezogen wurde. Die Beklagte zieht daher, auch wenn der gemäß Abs 2 der jeweiligen Bestimmung errechnete Betrag höher ist als der „Deckel“ gemäß Abs 2a und der Fahrtkostenzuschuss somit auf die Kosten des „KlimaTicket Ö“ begrenzt wird, nochmals von diesem Deckel den Eigenanteil in Höhe des Preises der Jahreskarte für Wien ab. [5] Der so berechnete Fahrtkostenzuschuss wird von der Beklagten auf die Weise gedeckelt, dass jeder Mitarbeiter einen de facto Eigenanteil von 365 EUR zu zahlen hat, auch wenn von der gemäß Absatz 2, der jeweiligen Bestimmung ermittelten Summe ein kalkulatorischer Eigenanteil bereits bei der Berechnung dieser Summe abgezogen wurde. Die Beklagte zieht daher,

auch wenn der gemäß Absatz 2, der jeweiligen Bestimmung errechnete Betrag höher ist als der „Deckel“ gemäß Absatz 2 a und der Fahrtkostenzuschuss somit auf die Kosten des „KlimaTicket Ö“ begrenzt wird, nochmals von diesem Deckel den Eigenanteil in Höhe des Preises der Jahreskarte für Wien ab.

[6] Der Kläger begehrt die Feststellung, dass für die Beschäftigten der Beklagten, die gemäß § 58 DO.A, § 50c DO.B und § 46b DO.C einen Anspruch auf Fahrtkostenzuschuss haben, bei der Anwendung der Deckelung gemäß Abs 2a der jeweiligen Bestimmungen der Eigenanteil gemäß Abs 3 der jeweiligen Bestimmungen nicht nochmals abzuziehen ist. Er bringt vor, dass seit Jänner 2022 in allen Dienstordnungen eine Deckelung für die Höhe des Fahrtkostenzuschusses vorgesehen sei. Diese neue Art der Berechnung werde aber von der Beklagten falsch angewendet. Die Beklagte ziehe den Eigenanteil gemäß Abs 3 der Regelungen nicht nur bei der Berechnung der Höhe, sondern auch bei der Deckelung gemäß Abs 2a und damit ein zweites Mal ab. Das sei vom Wortlaut der Dienstordnungen und der Intention der Kollektivvertragsparteien nicht gedeckt. [6] Der Kläger begehrt die Feststellung, dass für die Beschäftigten der Beklagten, die gemäß Paragraph 58, DO.A, Paragraph 50 c, DO.B und Paragraph 46 b, DO.C einen Anspruch auf Fahrtkostenzuschuss haben, bei der Anwendung der Deckelung gemäß Absatz 2 a, der jeweiligen Bestimmungen der Eigenanteil gemäß Absatz 3, der jeweiligen Bestimmungen nicht nochmals abzuziehen ist. Er bringt vor, dass seit Jänner 2022 in allen Dienstordnungen eine Deckelung für die Höhe des Fahrtkostenzuschusses vorgesehen sei. Diese neue Art der Berechnung werde aber von der Beklagten falsch angewendet. Die Beklagte ziehe den Eigenanteil gemäß Absatz 3, der Regelungen nicht nur bei der Berechnung der Höhe, sondern auch bei der Deckelung gemäß Absatz 2 a und damit ein zweites Mal ab. Das sei vom Wortlaut der Dienstordnungen und der Intention der Kollektivvertragsparteien nicht gedeckt.

[7] Die Beklagte bestreitet und bringt vor, die Deckelung des Eigenanteils werde bei sämtlichen Fahrtkostenzuschussbeziehern berücksichtigt. Nur so sei gewährleistet, dass alle Arbeitnehmer gleich behandelt werden. Andernfalls käme es zu einer Ungleichbehandlung, weil manche Mitarbeiter den Eigenanteil de facto tragen müssten, andere aber nur kalkulatorisch. Würde man den Eigenanteil nicht in Abzug bringen, hätten Arbeitnehmer, die den „Deckel“ erreichten, keinen Eigenanteil zu tragen.

[8] Das Erstgericht gab der Klage statt. Die Berechnung des Fahrtkostenzuschusses habe derart zu erfolgen, dass eine Summe an Euro-Werten gemäß Abs 2 Z 1 der jeweiligen Bestimmungen zu ermitteln sei. Von dieser Summe sei der Eigenanteil abzuziehen. Wenn die Voraussetzungen für das große Pendlerpauschale gemäß § 16 Abs 1 Z 6 lit d EStG vorlägen, dürfe der Fahrtkostenzuschuss auch den tatsächlichen Aufwand für das entsprechende öffentliche Verkehrsmittel übersteigen. Es habe aber in diesem Fall eine Deckelung des Fahrtkostenzuschusses in Höhe der Kosten für das „KlimaTicket Ö“ zu erfolgen. Der Fahrtkostenzuschuss gebühre daher maximal in Höhe der Kosten für das „KlimaTicket Ö“. Von diesem Betrag sei der Eigenanteil gemäß Abs 3 der jeweiligen Bestimmung nicht nochmals abzuziehen, weil dieser gemäß Abs 2 Z 2 bereits bei der Ermittlung der Höhe des Fahrtkostenzuschusses vor Deckelung berücksichtigt worden sei. [8] Das Erstgericht gab der Klage statt. Die Berechnung des Fahrtkostenzuschusses habe derart zu erfolgen, dass eine Summe an Euro-Werten gemäß Absatz 2, Ziffer eins, der jeweiligen Bestimmungen zu ermitteln sei. Von dieser Summe sei der Eigenanteil abzuziehen. Wenn die Voraussetzungen für das große Pendlerpauschale gemäß Paragraph 16, Absatz eins, Ziffer 6, Litera d, EStG vorlägen, dürfe der Fahrtkostenzuschuss auch den tatsächlichen Aufwand für das entsprechende öffentliche Verkehrsmittel übersteigen. Es habe aber in diesem Fall eine Deckelung des Fahrtkostenzuschusses in Höhe der Kosten für das „KlimaTicket Ö“ zu erfolgen. Der Fahrtkostenzuschuss gebühre daher maximal in Höhe der Kosten für das „KlimaTicket Ö“. Von diesem Betrag sei der Eigenanteil gemäß Absatz 3, der jeweiligen Bestimmung nicht nochmals abzuziehen, weil dieser gemäß Absatz 2, Ziffer 2, bereits bei der Ermittlung der Höhe des Fahrtkostenzuschusses vor Deckelung berücksichtigt worden sei.

[9] Der gegen diese Entscheidung gerichteten Berufung der Beklagten gab das Berufungsgericht nicht Folge. Die DO.A, die DO.B und die DO.C seien als Kollektivvertrag nach den Auslegungsregeln der §§ 6, 7 ABGB auszulegen. Nach dem Wortsinn sei für die Berechnung des Fahrtkostenzuschuss die tägliche Kilometerzahl (einfache Fahrt) gestaffelt nach Kilometern mit vorgegebenen Faktoren zu multiplizieren. Von der Summe der so ermittelten Euro-Werte sei der Eigenanteil abzuziehen. Diese Berechnung erfolge für alle Arbeitnehmer unabhängig von der ermittelten täglichen Kilometerzahl gleich. Der Eigenanteil sei daher bei jedem Arbeitnehmer abzuziehen. Die von der Berufungswerberin behauptete Differenzierung in „echten“ und „kalkulatorischen“ Eigenanteil liege daher nicht vor. Es sei aber auch nicht unsachlich, Arbeitnehmern, die einen weiteren Arbeitsweg zurücklegen müssen und dadurch mehr Aufwendungen

haben, einen höheren Fahrtkostenzuschuss zu gewähren. Dies entspreche erkennbar auch der Intention der Kollektivvertragsparteien. [9] Der gegen diese Entscheidung gerichteten Berufung der Beklagten gab das Berufungsgericht nicht Folge. Die DO.A, die DO.B und die DO.C seien als Kollektivvertrag nach den Auslegungsregeln der Paragraphen 6, 7, ABGB auszulegen. Nach dem Wortsinn sei für die Berechnung des Fahrtkostenzuschuss die tägliche Kilometerzahl (einfache Fahrt) gestaffelt nach Kilometern mit vorgegebenen Faktoren zu multiplizieren. Von der Summe der so ermittelten Euro-Werte sei der Eigenanteil abzuziehen. Diese Berechnung erfolge für alle Arbeitnehmer unabhängig von der ermittelten täglichen Kilometerzahl gleich. Der Eigenanteil sei daher bei jedem Arbeitnehmer abzuziehen. Die von der Berufungswerberin behauptete Differenzierung in „echten“ und „kalkulatorischen“ Eigenanteil liege daher nicht vor. Es sei aber auch nicht unsachlich, Arbeitnehmern, die einen weiteren Arbeitsweg zurücklegen müssen und dadurch mehr Aufwendungen haben, einen höheren Fahrtkostenzuschuss zu gewähren. Dies entspreche erkennbar auch der Intention der Kollektivvertragsparteien.

[10] Aus Abs 3 der jeweiligen Bestimmungen lasse sich keine „Deckelung“ des Fahrtkostenzuschusses ableiten. Hingegen begrenze Abs 2a die Höhe des Fahrtkostenzuschusses mit dem tatsächlichen Aufwand für das entsprechende öffentliche Verkehrsmittel, sehe aber eine Ausnahme für jene Arbeitnehmer vor, bei denen die Voraussetzungen des Pendlerpauschales nach § 16 Abs 1 Z 6 lit d EStG vorliegen. Diesfalls dürfe der Fahrtkostenzuschuss die Kosten für das „KlimaTicket Ö“ nicht übersteigen. Die Berechnung der Beklagten entspreche daher nicht den kollektivvertraglichen Bestimmungen. [10] Aus Absatz 3, der jeweiligen Bestimmungen lasse sich keine „Deckelung“ des Fahrtkostenzuschusses ableiten. Hingegen begrenze Absatz 2 a, die Höhe des Fahrtkostenzuschusses mit dem tatsächlichen Aufwand für das entsprechende öffentliche Verkehrsmittel, sehe aber eine Ausnahme für jene Arbeitnehmer vor, bei denen die Voraussetzungen des Pendlerpauschales nach Paragraph 16, Absatz eins, Ziffer 6, Litera d, EStG vorliegen. Diesfalls dürfe der Fahrtkostenzuschuss die Kosten für das „KlimaTicket Ö“ nicht übersteigen. Die Berechnung der Beklagten entspreche daher nicht den kollektivvertraglichen Bestimmungen.

[11] Die ordentliche Revision wurde vom Berufungsgericht zugelassen, weil der Auslegung von Kollektivvertragsbestimmungen über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung zukomme.

[12] Gegen dieses Urteil wendet sich die Revision der Beklagten mit dem Antrag, die Entscheidungen der Vorinstanzen dahingehend abzuändern, dass die Klage abgewiesen wird. In eventu wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

[13] Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen, in eventu ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

[14] Die Revision ist aus dem vom Berufungsgericht genannten Grund zulässig, sie ist aber nicht berechtigt.

[15] Nach ständiger Rechtsprechung sind sowohl die DO.A, die DO.B als auch die DO.C ein Kollektivvertrag (RS0054394 [T7, T8]), dessen normativer Teil nach den Auslegungsregeln der §§ 6, 7 ABGB auszulegen ist (RS0008807). Der normative Teil eines Kollektivvertrags ist gemäß den §§ 6 und 7 ABGB nach seinem objektiven Inhalt auszulegen; maßgeblich ist, welchen Willen des Normgebers der Leser dem Text entnehmen kann (RS0010088 [T7]). In erster Linie ist bei der Auslegung eines Kollektivvertrags daher der Wortsinn – auch im Zusammenhang mit den übrigen Regelungen – zu erforschen und die sich aus dem Text des Kollektivvertrags ergebende Absicht der Kollektivvertragsparteien zu berücksichtigen (RS0010089 [T2]). [15] Nach ständiger Rechtsprechung sind sowohl die DO.A, die DO.B als auch die DO.C ein Kollektivvertrag (RS0054394 [T7, T8]), dessen normativer Teil nach den Auslegungsregeln der Paragraphen 6, 7, ABGB auszulegen ist (RS0008807). Der normative Teil eines Kollektivvertrags ist gemäß den Paragraphen 6 und 7 ABGB nach seinem objektiven Inhalt auszulegen; maßgeblich ist, welchen Willen des Normgebers der Leser dem Text entnehmen kann (RS0010088 [T7]). In erster Linie ist bei der Auslegung eines Kollektivvertrags daher der Wortsinn – auch im Zusammenhang mit den übrigen Regelungen – zu erforschen und die sich aus dem Text des Kollektivvertrags ergebende Absicht der Kollektivvertragsparteien zu berücksichtigen (RS0010089 [T2]).

[16] 2. Die (gleichlautenden) Regelungen über den Fahrtkostenzuschuss enthalten – geht man vom Wortlaut der Abs 2 und 2a dieser Bestimmungen aus – zwei Regelungsbereiche. In Abs 2 der jeweiligen Bestimmungen wird zunächst dargestellt, wie der Fahrtkostenzuschuss zu berechnen ist. [16] 2. Die (gleichlautenden) Regelungen über den Fahrtkostenzuschuss enthalten – geht man vom Wortlaut der Absatz 2 und 2 a dieser Bestimmungen aus – zwei Regelungsbereiche. In Absatz 2, der jeweiligen Bestimmungen wird zunächst dargestellt, wie der Fahrtkostenzuschuss zu berechnen ist.

[17] Der erst 2022 geschaffene Abs 2a legt fest, dass ausgehend von der Berechnung nach Abs 2 der tatsächlich zu bezahlende Zuschuss bestimmte Höchstgrenzen nicht übersteigen darf. [17] Der erst 2022 geschaffene Absatz 2 a, legt fest, dass ausgehend von der Berechnung nach Absatz 2, der tatsächlich zu bezahlende Zuschuss bestimmte Höchstgrenzen nicht übersteigen darf.

[18] 3. Folgt man dieser Systematik, so hat der Abzug des „Eigenanteils“ im Rahmen des ersten Schrittes, der Berechnung des Ausgangsbetrags des möglichen Fahrtkostenzuschusses zu erfolgen, wie dies auch von der Klägerin und den Vorinstanzen vertreten wird: Die Kilometerzahl (einfache Fahrt) ist mit bestimmten Faktoren zu multiplizieren und von der Summe der so ermittelten Euro-Werte der Eigenanteil (Kosten einer Jahreskarte in Wien) abzuziehen. Zur Ermittlung der Höhe des Eigenanteils verweist Abs 2 Z 2 der Bestimmungen auf Abs 3. Nach der Einleitung des Abs 2 wird so „die Höhe des jährlichen Fahrtkostenzuschusses ermittelt“. [18] 3. Folgt man dieser Systematik, so hat der Abzug des „Eigenanteils“ im Rahmen des ersten Schrittes, der Berechnung des Ausgangsbetrags des möglichen Fahrtkostenzuschusses zu erfolgen, wie dies auch von der Klägerin und den Vorinstanzen vertreten wird: Die Kilometerzahl (einfache Fahrt) ist mit bestimmten Faktoren zu multiplizieren und von der Summe der so ermittelten Euro-Werte der Eigenanteil (Kosten einer Jahreskarte in Wien) abzuziehen. Zur Ermittlung der Höhe des Eigenanteils verweist Absatz 2, Ziffer 2, der Bestimmungen auf Absatz 3, Nach der Einleitung des Absatz 2, wird so „die Höhe des jährlichen Fahrtkostenzuschusses ermittelt“.

[19] 4. Zusätzlich sieht Abs 2a nunmehr seit 1. 1. 2022 einen Höchstbetrag für den Fahrtkostenzuschuss vor: [19] 4. Zusätzlich sieht Absatz 2 a, nunmehr seit 1. 1. 2022 einen Höchstbetrag für den Fahrtkostenzuschuss vor:

[20] Im Normalfall darf dieser den tatsächlichen Aufwand für das entsprechende öffentliche Verkehrsmittel, im Fall des Vorliegens der Voraussetzungen des Pendlerpauschales nach § 16 Abs 1 Z 6 lit d EStG dagegen die Kosten für das „KlimaTicket Ö“ nicht übersteigen. Dass von diesen Beträgen ein Eigenanteil abzuziehen ist, ergibt sich aus der Bestimmung gerade nicht. Höchstgrenze des Auszahlungsbetrags ist vielmehr der tatsächliche Aufwand bzw die Kosten für das „KlimaTicket Ö“. [20] Im Normalfall darf dieser den tatsächlichen Aufwand für das entsprechende öffentliche Verkehrsmittel, im Fall des Vorliegens der Voraussetzungen des Pendlerpauschales nach Paragraph 16, Absatz eins, Ziffer 6, Litera d, EStG dagegen die Kosten für das „KlimaTicket Ö“ nicht übersteigen. Dass von diesen Beträgen ein Eigenanteil abzuziehen ist, ergibt sich aus der Bestimmung gerade nicht. Höchstgrenze des Auszahlungsbetrags ist vielmehr der tatsächliche Aufwand bzw die Kosten für das „KlimaTicket Ö“.

[21] 5. Zwar wird der Eigenanteil in Abs 3 als der von den Angestellten „selbst zu tragende Fahrtkostenanteil“ definiert. Diese Regelung stammt allerdings noch aus der Zeit vor der Einführung der Höchstgrenzen, bezog sich daher schon damals nur auf die Berechnung der Höhe des Fahrtkostenzuschusses nach Abs 2. [21] 5. Zwar wird der Eigenanteil in Absatz 3, als der von den Angestellten „selbst zu tragende Fahrtkostenanteil“ definiert. Diese Regelung stammt allerdings noch aus der Zeit vor der Einführung der Höchstgrenzen, bezog sich daher schon damals nur auf die Berechnung der Höhe des Fahrtkostenzuschusses nach Absatz 2,

[22] 6. Soweit die Beklagte in ihren diversen Berechnungsbeispielen in der vom Kläger und den Vorinstanzen vertretenen Auslegung eine Ungleichbehandlung von Arbeitnehmern zu begründen versucht, übersieht sie, dass die Regelung des Fahrtkostenzuschusses zunächst überhaupt nicht von den tatsächlichen Kosten ausgeht, sondern gestaffelt bestimmte Berechnungsfaktoren für bestimmte Kilometer vorgibt. Dabei werden die ersten 20 Kilometer wesentlich höher bewertet als die über 60 hinaus zurückzulegenden Kilometer. Das bedeutet aber, dass in der Berechnung des Zuschusses (vor Abzug des Eigenanteils) im Durchschnitt pro Kilometer für Personen mit kürzeren Wegstrecken von einem deutlich günstigeren Faktor auszugehen ist. Es ist daher – anders als die Beklagte meint – keine generelle Aussage darüber möglich, dass Personen mit kürzeren Wegstrecken ausgehend von ihren tatsächlichen Kosten (und nicht dem Berechnungsergebnis nach Abs 2) den Eigenanteil ganz oder teilweise zu tragen haben. [22] 6. Soweit die Beklagte in ihren diversen Berechnungsbeispielen in der vom Kläger und den Vorinstanzen vertretenen Auslegung eine Ungleichbehandlung von Arbeitnehmern zu begründen versucht, übersieht sie, dass die Regelung des Fahrtkostenzuschusses zunächst überhaupt nicht von den tatsächlichen Kosten ausgeht, sondern gestaffelt bestimmte Berechnungsfaktoren für bestimmte Kilometer vorgibt. Dabei werden die ersten 20 Kilometer wesentlich höher bewertet als die über 60 hinaus zurückzulegenden Kilometer. Das bedeutet aber, dass in der Berechnung des Zuschusses (vor Abzug des Eigenanteils) im Durchschnitt pro Kilometer für Personen mit kürzeren Wegstrecken von einem deutlich günstigeren Faktor auszugehen ist. Es ist daher – anders als die Beklagte meint – keine generelle Aussage darüber möglich, dass Personen mit kürzeren Wegstrecken ausgehend von ihren

tatsächlichen Kosten (und nicht dem Berechnungsergebnis nach Absatz 2,) den Eigenanteil ganz oder teilweise zu tragen haben.

[23] Auch ist es nicht richtig, dass Personen, die das Pendlerpauschale nach § 16 Abs 1 Z 6 lit d EStG beziehen, jedenfalls (ab einer bestimmten Distanz) ihre gesamten Kosten ersetzt erhalten. Es handelt sich dabei um Personen, denen die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel (teilweise) unzumutbar ist. In der Regel werden daher bei diesen zu den Kosten für öffentliche Verkehrsmittel auch die Kosten der Nutzung eines Privatfahrzeugs anfallen, die mit den Kosten des „Klimaticket Ö“ nicht abgegolten werden. [23] Auch ist es nicht richtig, dass Personen, die das Pendlerpauschale nach Paragraph 16, Absatz eins, Ziffer 6, Litera d, EStG beziehen, jedenfalls (ab einer bestimmten Distanz) ihre gesamten Kosten ersetzt erhalten. Es handelt sich dabei um Personen, denen die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel (teilweise) unzumutbar ist. In der Regel werden daher bei diesen zu den Kosten für öffentliche Verkehrsmittel auch die Kosten der Nutzung eines Privatfahrzeugs anfallen, die mit den Kosten des „Klimaticket Ö“ nicht abgegolten werden.

[24] Dass daher Personen mit kurzen Wegstrecken generell ihren tatsächlichen Aufwand nur unter Abzug des Eigenanteils ersetzt erhalten, während Personen mit längeren Wegstrecken generell ihren gesamten Aufwand ersetzt erhalten, kann in dieser Allgemeinheit nicht gesagt werden. Dem Berufungsgericht ist im Übrigen auch darin zuzustimmen, dass es auch ein sachlich gerechtfertigtes Anliegen ist, Personen die einen höheren Aufwand (zeitlich und an gefahrenen Kilometern) haben, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen, einen höheren Fahrtkostenzuschuss zu gewähren.

[25] Ergänzend ist der Beklagten entgegenzuhalten, dass Abs 2a Satz 2 der Bestimmungen bei Vorliegen der Voraussetzungen des Pendlerpauschales nach § 16 Abs 1 Z 6 lit d EStG wie ausgeführt normiert, dass der Fahrtkostenzuschuss die Kosten für das „KlimaTicket Ö“ nicht übersteigen darf, der nach ihren Ausführungen in der Revision 1.095 EUR beträgt. Träfe die Rechtsansicht der Beklagten zu, dass der von ihr mit 365 EUR bezifferte Eigenanteil (auch) von diesem Grenzbetrag abzuziehen wäre und der Fahrtkostenzuschuss daher jährlich maximal 730 EUR betragen könne, hätte Abs 2a Z 2 der Bestimmungen von vornherein keinen über diesen Betrag hinausreichenden Anwendungsbereich, was den Kollektivvertragsparteien nach der dargestellten Rechtsprechung nicht unterstellt werden kann. [25] Ergänzend ist der Beklagten entgegenzuhalten, dass Absatz 2 a, Satz 2 der Bestimmungen bei Vorliegen der Voraussetzungen des Pendlerpauschales nach Paragraph 16, Absatz eins, Ziffer 6, Litera d, EStG wie ausgeführt normiert, dass der Fahrtkostenzuschuss die Kosten für das „KlimaTicket Ö“ nicht übersteigen darf, der nach ihren Ausführungen in der Revision 1.095 EUR beträgt. Träfe die Rechtsansicht der Beklagten zu, dass der von ihr mit 365 EUR bezifferte Eigenanteil (auch) von diesem Grenzbetrag abzuziehen wäre und der Fahrtkostenzuschuss daher jährlich maximal 730 EUR betragen könne, hätte Absatz 2 a, Ziffer 2, der Bestimmungen von vornherein keinen über diesen Betrag hinausreichenden Anwendungsbereich, was den Kollektivvertragsparteien nach der dargestellten Rechtsprechung nicht unterstellt werden kann.

[26] 7. Insgesamt ergibt sich, dass die Dienstordnungen ihrer Berechnung eine zulässige Pauschalbetrachtung zugrunde gelegt haben, gegen die keine gleichheitsrechtlichen Bedenken bestehen, darf doch Kollektivvertragsparteien zumindest im Zweifel unterstellt werden, dass sie eine vernünftige, zweckentsprechende und praktisch durchführbare Regelung treffen sowie einen gerechten Ausgleich der sozialen und wirtschaftlichen Interesse herbeiführen und daher eine Ungleichbehandlung der Normadressaten vermeiden wollten (RS0008897).

[27] 8. Warum eine dem Wortlaut und der Systematik der Dienstordnungen entsprechende Auslegung den Abschluss eines Sondervertrags erfordern sollte, ist nicht nachvollziehbar.

[28] 9. Die von der Beklagten geltend gemachten sekundären Feststellungsmängel liegen nicht vor, da die von ihr dargelegten Berechnungsbeispiele Teil ihrer rechtlichen Ausführungen sind und als solcher keiner Feststellung bedürfen.

[29] 10. Der Revision der Beklagten war daher nicht Folge zu geben.

[30] 11. Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 41, 50 ZPO. [30] 11. Die Kostenentscheidung gründet sich auf Paragraphen 41, 50, ZPO.

Textnummer

E142821

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2024:009OBA00074.24H.1023.000

Im RIS seit

20.11.2024

Zuletzt aktualisiert am

20.11.2024

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at