

TE OGH 2006/9/27 9ObA135/05a

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 27.09.2006

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Rohrer als Vorsitzenden und die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Spenling und Dr. Hradil sowie die fachkundigen Laienrichter Dr. Peter Krüger und Mag. Thomas Maurer-Mühlleitner als weitere Richter in der Arbeitsrechtssache der klagenden Partei Arbeiterbetriebsrat im Betrieb der I***** GmbH, *****, vertreten durch Dr. Thomas Praxmarer, Rechtsanwalt in Innsbruck, gegen die beklagte Partei I***** GmbH, *****, vertreten durch Dr. Paul Delazer, Rechtsanwalt in Innsbruck, wegen Feststellung nach § 54 Abs 1 ASGG (Streitwert EUR 21.800,-), über die Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Innsbruck als Berufungsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen vom 21. Juni 2005, GZ 15 Ra 28/05p-13, womit das Urteil des Landesgerichts Innsbruck als Arbeits- und Sozialgericht vom 14. Jänner 2005, GZ 43 Cga 149/04x-8, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt: Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Rohrer als Vorsitzenden und die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Spenling und Dr. Hradil sowie die fachkundigen Laienrichter Dr. Peter Krüger und Mag. Thomas Maurer-Mühlleitner als weitere Richter in der Arbeitsrechtssache der klagenden Partei Arbeiterbetriebsrat im Betrieb der I***** GmbH, *****, vertreten durch Dr. Thomas Praxmarer, Rechtsanwalt in Innsbruck, gegen die beklagte Partei I***** GmbH, *****, vertreten durch Dr. Paul Delazer, Rechtsanwalt in Innsbruck, wegen Feststellung nach Paragraph 54, Absatz eins, ASGG (Streitwert EUR 21.800,-), über die Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Innsbruck als Berufungsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen vom 21. Juni 2005, GZ 15 Ra 28/05p-13, womit das Urteil des Landesgerichts Innsbruck als Arbeits- und Sozialgericht vom 14. Jänner 2005, GZ 43 Cga 149/04x-8, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei die mit EUR 1.189,44 (darin EUR 198,24 USt) bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Die Beklagte betreibt ein Verkehrsunternehmen mit Omnibussen, im Betrieb ist ein Arbeiterbetriebsrat eingerichtet. Auf die Arbeitsverhältnisse der bei der Beklagten beschäftigten Arbeitnehmer kommt der Bundeskollektivvertrag für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben zur Anwendung. Die vorliegende Klage betrifft das Bestehen bzw Nichtbestehen von Rechten von zumindest drei Arbeitnehmern dieses Betriebes.

Die ca 140 Fahrer der Beklagten lenken die Omnibusse nahezu ausschließlich im Linienverkehr, nur ganz vereinzelt im Gelegenheitsverkehr. Die Beklagte betreibt im Rahmen ihres Unternehmens mehrere Linien in der politischen

Gemeinde I***** sowie zwei Überlandstrecken, von denen eine nach H***** und die andere ins S***** führt. Die Lenker erhalten einen Dienstplan, der nach Linien sortiert die einzelnen Lenkzeiten und Einsatzpläne angibt. Die Einsatzpläne sehen zum Teil Dienstzeiten mit zweigeteilten Lenkzeiten (einschließlich Stehzeiten) vor, wobei die Arbeitsunterbrechungen mitunter auch mehr als drei Stunden betragen können. So kommen - beispielsweise - auch folgende Einsatzpläne vor: C 1 K 19: 06.47 bis 10.22 Uhr und 13.52 bis 19.44 Uhr; C F 1 K 43: 7.17 bis 10.44 Uhr und 13.53 bis 19.31 Uhr; C 1 K 53: 6.46 bis 11.50 Uhr und 15.22 bis 19.37 Uhr. Ein Lenker übernimmt zu Beginn seiner jeweils konkreten Dienstzeit einen Linienbus und überlässt diesen zu Beginn der Arbeitsunterbrechung manchmal auf dem Liniennetz an einen anderen Arbeitskollegen, manchmal findet die Übergabe des Busses in der Remise statt. Entsprechend dem Übergabeort übernehmen die Lenker dann entweder auf offener Strecke oder in der Remise wieder den Bus, um den zweiten Teil der geteilten Arbeitszeit zu absolvieren. Für die Dauer der Arbeitsunterbrechung gewährt die Beklagte auch dann keine Spesenvergütung (Tagesgeld), wenn die Übergabe und Übernahme auf offener Strecke, dh außerhalb der Remise erfolgt. Die Beklagte führt lediglich eine Aufrundung der Spesen in der Weise durch, dass die geteilten Dienstzeiten jeweils auf volle Stunden gerundet werden, dh dass beispielsweise bei der Diensteinteilung von 6.47 bis 10.22 Uhr und 13.52 bis 19.44 Uhr Spesen von 6.47 bis 10.47 Uhr bzw von 13.52 bis 19.52 Uhr gezahlt werden. Unbezahlt bleibt in diesem Fall jedoch die Zeit von 10.47 bis 13.52 Uhr.

Im Verwaltungsgebäude der Beklagten in der D*****straße ***** haben die Fahrer nur ausnahmsweise, etwa bei Rückfragen beim Betriebsleiter oder bei Fragen ihrer Lohnabrechnung zu tun. Buchhaltung und Lohnverrechnung für die Lenker befinden sich im I*****-Gelände in der P*****straße (Betriebshof W*****), wo die Busse eingestellt sind und die Fahrer sich aufhalten, wenn sie zum Bereitschaftsdienst eingeteilt sind. 95 % ihrer Dienstleistung erbringen die Fahrer im Bus, den Rest haben sie mit Administrationstätigkeiten zu verbringen, zB Wechselgeldbeschaffung oder Stellungnahme zu Kundenbeschwerden etc. In der Nähe der Übergabsorte auf offener Strecke sind Aufenthaltsräume eingerichtet, die WC-Anlagen und Sitzgelegenheiten aufweisen und im Winter beheizt sind. Manche Fahrer benützen diese Räumlichkeiten während der Arbeitsunterbrechungen, manche fahren mit dem eigenen PKW nach Hause und wieder zurück, andere wieder suchen Gaststätten auf oder verköstigen sich mit mitgebrachten Mahlzeiten. Die Lenker haben jedenfalls die Zeit der Arbeitsunterbrechung abzuwarten, bis sie wiederum von einem Kollegen den Bus für die zweite Schicht übernehmen können. Wollte ein Lenker in die Remise zurückkehren, würde dies - abhängig vom jeweiligen Übergabesort - im Durchschnitt ca 10 Minuten erfordern, von der weitesten Übernahmestelle sogar 30 Minuten.

Der klagende Betriebsrat begehrte die Feststellung, dass für Arbeiter der Beklagten bei Dienstleistungen außerhalb des Dienstortes auch für die aus dem Dienstplan sich ergebenden Arbeitszeitunterbrechungen eine Spesenvergütung im Linienverkehr (Tagesgeld) gebührt. Der klagende Betriebsrat gründete sein Begehren darauf, dass die Einsatzzeit (sowohl im Sinne des KollV als auch des AZG) nicht nur die reine Arbeitszeit (Lenkzeiten, Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen, Zeiten der Arbeitsbereitschaft ohne Ruhepausen), sondern auch Arbeitszeitunterbrechungen, wie Essenspausen, Ruhepausen oder auch Stehzeiten (Wartezeiten) im Sinn des Art 4 Bundeskollektivvertrag umfasse. Einsatzzeit sei also die Zeit zwischen „dem Beginn und dem Ende des Arbeitstages“. Auch die festgestellten Arbeitszeitunterbrechungen fielen in die Einsatzzeit, die Lenker seien auch während der Zeit der Arbeitsunterbrechung vom Dienstort abwesend, weil als „Dienstort“ bei vernünftiger Auslegung des Kollektivvertrages nicht eine politische Gemeinde, sondern die jeweilige Betriebsstätte, das Werksgelände, ein Lager etc gemeint sei. Für die Lenker sei Betriebsstätte die Remise in W*****, nicht jedoch auch ein Aufenthaltsraum entlang der Strecke. Seien daher die Lenker auf Grund eines Dienstplanes mit zweigeteilten Dienstzeiten gezwungen, auch stundenlange Arbeitsunterbrechungen auf offener Strecke in Kauf zu nehmen, stehe ihnen dafür Spesenvergütung (Tagesgeld) im Sinn des zweiten Teiles des KollV-Lohnordnung Z 1 Abs 2 zu. Der klagende Betriebsrat begehrte die Feststellung, dass für Arbeiter der Beklagten bei Dienstleistungen außerhalb des Dienstortes auch für die aus dem Dienstplan sich ergebenden Arbeitszeitunterbrechungen eine Spesenvergütung im Linienverkehr (Tagesgeld) gebührt. Der klagende Betriebsrat gründete sein Begehren darauf, dass die Einsatzzeit (sowohl im Sinne des KollV als auch des AZG) nicht nur die reine Arbeitszeit (Lenkzeiten, Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen, Zeiten der Arbeitsbereitschaft ohne Ruhepausen), sondern auch Arbeitszeitunterbrechungen, wie Essenspausen, Ruhepausen oder auch Stehzeiten (Wartezeiten) im Sinn des Artikel 4, Bundeskollektivvertrag umfasse. Einsatzzeit sei also die Zeit zwischen „dem Beginn und dem Ende des Arbeitstages“. Auch die festgestellten Arbeitszeitunterbrechungen fielen in die Einsatzzeit, die Lenker seien auch während der Zeit der Arbeitsunterbrechung vom Dienstort abwesend, weil als „Dienstort“ bei vernünftiger Auslegung des Kollektivvertrages nicht eine politische Gemeinde, sondern die jeweilige Betriebsstätte, das

Werksgelände, ein Lager etc gemeint sei. Für die Lenker sei Betriebsstätte die Remise in W*****, nicht jedoch auch ein Aufenthaltsraum entlang der Strecke. Seien daher die Lenker auf Grund eines Dienstplanes mit zweigeteilten Dienstzeiten gezwungen, auch stundenlange Arbeitsunterbrechungen auf offener Strecke in Kauf zu nehmen, stehe ihnen dafür Spesenvergütung (Tagesgeld) im Sinn des zweiten Teiles des KollV-Lohnordnung Ziffer eins, Absatz 2, zu.

Die Beklagte beantragte die Abweisung des Klagebegehrens. Zum einen entspreche der Dienstorts-Begriff des Klägers nicht dem allgemeinen Verständnis. Unter „Dienstort“ sei eine politische Gemeinde, im konkreten Fall „I*****“ zu verstehen. Lediglich aus Kulanzgründen gewähre die Beklagte aufgerundete Spesenvergütungen für die Lenkzeiten. Selbst wenn man dem Verständnis des klagenden Betriebsrates folgen wollte, befänden sich in der Nähe der Wechsellpunkte auf offener Strecke Aufenthaltsräume, welche dann als Betriebsstätten und somit als Dienstort zu beurteilen seien und von den Fahrern aufgesucht werden könnten, sodass auch dann keine Abwesenheit vom Dienstort gegeben sei.

Das Erstgericht gab dem Klagebegehren statt. Es vertrat die Rechtsauffassung, dass als „Dienstort“ im Sinn des Kollektivvertrages nicht die politische Gemeinde I*****, sondern die Betriebsstätte, dies sei die Remise in W*****, zu verstehen sei. Aufenthaltsräume entlang der Strecke erfüllten den Begriff einer Betriebsstätte nicht, weil dort gerade keine Arbeiten verrichtet würden, sondern die Ruhepausen verbracht werden könnten. Auch hätten sich die Kollektivvertragsparteien im „Anhang“ zum Kollektivvertrag der privaten Autobusunternehmungen „Zweiter Teil Z 1 Spesenvergütung“ darauf geeinigt, den Begriff „Betriebsstätte“ so auszulegen, dass jeder Dienstnehmer nur eine Betriebsstätte habe und bei Vorliegen mehrerer Betriebsstätten diejenige dem Dienstnehmer zuzuordnen sei, wo er zur Sozialversicherung gemeldet sei. Die Bestimmung über die Spesenvergütung sei überdies dahin auszulegen, dass die vorliegenden Arbeitszeitunterbrechungen in die Einsatzzeit fielen und sogar als Stehzeiten (Wartezeiten) im Sinn des Art IV Z 1 lit a des KollV zu werten und bis zum Umfang von 6 Stunden sogar als Arbeitszeiten zu entlohnen seien. Soweit die Unterbrechungen außerhalb der Betriebsstätte (Remise) stattfinden, sei daher auch die Spesenregelung anzuwenden. Das Erstgericht gab dem Klagebegehren statt. Es vertrat die Rechtsauffassung, dass als „Dienstort“ im Sinn des Kollektivvertrages nicht die politische Gemeinde I*****, sondern die Betriebsstätte, dies sei die Remise in W*****, zu verstehen sei. Aufenthaltsräume entlang der Strecke erfüllten den Begriff einer Betriebsstätte nicht, weil dort gerade keine Arbeiten verrichtet würden, sondern die Ruhepausen verbracht werden könnten. Auch hätten sich die Kollektivvertragsparteien im „Anhang“ zum Kollektivvertrag der privaten Autobusunternehmungen „Zweiter Teil Ziffer eins, Spesenvergütung“ darauf geeinigt, den Begriff „Betriebsstätte“ so auszulegen, dass jeder Dienstnehmer nur eine Betriebsstätte habe und bei Vorliegen mehrerer Betriebsstätten diejenige dem Dienstnehmer zuzuordnen sei, wo er zur Sozialversicherung gemeldet sei. Die Bestimmung über die Spesenvergütung sei überdies dahin auszulegen, dass die vorliegenden Arbeitszeitunterbrechungen in die Einsatzzeit fielen und sogar als Stehzeiten (Wartezeiten) im Sinn des Art römisch IV Ziffer eins, Litera a, des KollV zu werten und bis zum Umfang von 6 Stunden sogar als Arbeitszeiten zu entlohnen seien. Soweit die Unterbrechungen außerhalb der Betriebsstätte (Remise) stattfinden, sei daher auch die Spesenregelung anzuwenden.

Das Berufungsgericht bestätigte dieses Urteil und teilte die Rechtsauffassung des Erstgerichtes. Es sprach aus, dass die Revision zulässig sei, da zur Frage der Auslegung der Spesenregelung des Kollektivvertrages höchstgerichtliche Rechtsprechung fehle und eine Vielzahl von Arbeitnehmern davon betroffen sei.

Gegen diese Entscheidung richtet sich die Revision der beklagten Partei aus dem Grund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit dem Antrag, das angefochtene Urteil dahin abzuändern, dass das Klagebegehren abgewiesen werde.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist aus dem vom Berufungsgericht genannten Grund zulässig; sie ist aber nicht berechtigt.

Zunächst definiert Pkt III Z 2 lit f des Bundeskollektivvertrages für Dienstnehmer in privaten Autobusbetrieben die „Einsatzzeit“ - dem § 16 Abs 1 AZG folgend - als die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit samt Arbeitszeitunterbrechungen (einschließlich der täglichen unbezahlten Essenspausen im Ausmaß von insgesamt höchstens 1 ½ Stunden pro Tag). Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf des mindestens 8-stündigen Teiles der Ruhezeit. Nach Punkt III Z 2 lit b des Kollektivvertrages umfasst die Arbeitszeit für Lenker die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft ohne die Ruhepausen. Korrespondierend mit der vorzitierten Bestimmung wird ausgeführt, dass bei Teilung der täglichen Ruhezeit eine neue Tagesarbeitszeit nach Ablauf des mindestens 8-stündigen Teiles der Ruhezeit beginnt. Zunächst

definiert Pkt römisch III Ziffer 2, Litera f, des Bundeskollektivvertrages für Dienstnehmer in privaten Autobusbetrieben die „Einsatzzeit“ - dem Paragraph 16, Absatz eins, AZG folgend - als die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit samt Arbeitszeitunterbrechungen (einschließlich der täglichen unbezahlten Essenspausen im Ausmaß von insgesamt höchstens 1 ½ Stunden pro Tag). Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf des mindestens 8-stündigen Teiles der Ruhezeit. Nach Punkt römisch III Ziffer 2, Litera b, des Kollektivvertrages umfasst die Arbeitszeit für Lenker die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft ohne die Ruhepausen. Korrespondierend mit der vorzitierten Bestimmung wird ausgeführt, dass bei Teilung der täglichen Ruhezeit eine neue Tagesarbeitszeit nach Ablauf des mindestens 8-stündigen Teiles der Ruhezeit beginnt.

Im Punkt IV „Stehzeiten (Wartezeiten)“ des Kollektivvertrages heißt es: Im Punkt römisch IV „Stehzeiten (Wartezeiten)“ des Kollektivvertrages heißt es:

„1.) Fahrplanmäßig konzessionierter periodischer Personentransport:

a) Die sich auf Grund des Fahrplanes (Anm: Hervorhebung durch das Gericht) ergebenden Stehzeiten (Umkehrzeiten) der Wagenlenker und des sonstigen Fahrpersonales bis einschließlich 6 Stunden täglich, werden wie volle Arbeitszeiten entlohnt, wobei sich der Lenker vom Fahrzeug entfernen kann. ...“ a) Die sich auf Grund des Fahrplanes Anmerkung, Hervorhebung durch das Gericht) ergebenden Stehzeiten (Umkehrzeiten) der Wagenlenker und des sonstigen Fahrpersonales bis einschließlich 6 Stunden täglich, werden wie volle Arbeitszeiten entlohnt, wobei sich der Lenker vom Fahrzeug entfernen kann. ...“

Im zweiten Teil des Kollektivvertrages „Lohnordnung“ findet sich zu Punkt 1. „Spesenvergütungen“ nach der Regelung der „Spesenvergütung im Gelegenheitsverkehr“ die hier maßgebliche Bestimmung „Spesenvergütung im Linienverkehr“, welche wie folgt lautet: „Als Abgeltung für den erhöhten Lebensaufwand bei Dienstleistungen außerhalb des Dienstortes (Betriebsstätte, Werksgelände, Lager usw) werden Tages- und Nächtigungsgelder gewährt. Das Tagesgeld beträgt EUR 13,80 pro Tag. Dauert die Abwesenheit vom Dienstort mehr als drei Stunden, gebührt für jede angefangene Stunde ein Zwölftel des Tagesgeldes; bis drei Stunden Abwesenheit vom Dienstort gebührt kein Tagesgeld. Bei Abwesenheit über Nacht sind zusätzlich EUR 3,35 zu zahlen. Wird vom Arbeitgeber kein Quartier zur Verfügung gestellt, so sind eventuelle Nächtigungsspesen unter Nachweis derselben zu vergüten.“

Zur besonderen Bedeutung des Begriffes „Dienstortes“ im Sinn des Kollektivvertrages kann auf die zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichtes verwiesen werden (§ 510 Abs 3 ZPO). Die ausdrückliche Anführung der Klammerausdrücke "Betriebsstätte, Werksgelände, Lager usw" gibt deutlich zu verstehen, dass die Kollektivvertragsparteien dem „Dienstort“ einen von einem allgemeinen geographischen Verständnis abweichenden Sinn geben wollten. Bei vernünftiger Auslegung des Kollektivvertrages ist für die Lokalisierung des Dienstortes auf die Betriebsstätte abzustellen, worunter hier die Remise zu verstehen ist, wo die Personalorganisation für die Lenker abgewickelt wird und wo sie im Frühdienst nach allfälligen Vorbereitungsarbeiten die Busse zum Fahrdienst übernehmen. Nicht als Betriebsstätten zu werten sind die auf offener Strecke eingerichteten Aufenthaltsräume, die schon definitionsgemäß nicht als Dienstort in Frage kommen. Auch ist der Wille der Kollektivvertragsparteien klar, wonach jeder Dienstnehmer nur eine Betriebsstätte haben soll, wie sich aus dem Anhang zum Kollektivvertrag zweiter Teil (Lohnordnung, Z 1 Spesenvergütung) unzweideutig ergibt. Als Zwischenergebnis ist daher festzuhalten, dass es für die Spesenvergütung nicht auf die Abwesenheit von der politischen Gemeinde, sondern auf die Abwesenheit von der Betriebsstätte im dargestellten Sinn ankommt. Zur besonderen Bedeutung des Begriffes „Dienstortes“ im Sinn des Kollektivvertrages kann auf die zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichtes verwiesen werden (Paragraph 510, Absatz 3, ZPO). Die ausdrückliche Anführung der Klammerausdrücke "Betriebsstätte, Werksgelände, Lager usw" gibt deutlich zu verstehen, dass die Kollektivvertragsparteien dem „Dienstort“ einen von einem allgemeinen geographischen Verständnis abweichenden Sinn geben wollten. Bei vernünftiger Auslegung des Kollektivvertrages ist für die Lokalisierung des Dienstortes auf die Betriebsstätte abzustellen, worunter hier die Remise zu verstehen ist, wo die Personalorganisation für die Lenker abgewickelt wird und wo sie im Frühdienst nach allfälligen Vorbereitungsarbeiten die Busse zum Fahrdienst übernehmen. Nicht als Betriebsstätten zu werten sind die auf offener Strecke eingerichteten Aufenthaltsräume, die schon definitionsgemäß nicht als Dienstort in Frage kommen. Auch ist der Wille der Kollektivvertragsparteien klar, wonach jeder Dienstnehmer nur eine Betriebsstätte haben soll, wie sich aus dem Anhang zum Kollektivvertrag zweiter Teil (Lohnordnung, Ziffer eins, Spesenvergütung) unzweideutig ergibt. Als Zwischenergebnis ist daher festzuhalten, dass es für die Spesenvergütung nicht auf die Abwesenheit von der politischen Gemeinde, sondern auf die Abwesenheit von der Betriebsstätte im dargestellten Sinn ankommt.

Zur Qualifizierung der festgestellten Arbeitsunterbrechungen bei geteilten Diensten (innerhalb eines Arbeitstages) ist - entgegen der Rechtsauffassung der Vorinstanzen - darauf hinzuweisen, dass es sich dabei (soweit nicht ohnehin Lenkpausen im Sinn des § 15 AZG bzw Pkt III Z 2 lit c des KollV gegeben sind) nicht um „Arbeitszeiten“ handelt (s9 ObA 102/93; 9 ObA 308/92). Nach der vorzitierten Definition des Pkt IV Z 1 lit a des KollV sind nur solche Stehzeiten (Umkehrzeiten) als Arbeitszeiten zu entlohnen, die sich auf Grund des Fahrplanes ergeben. Dass dies bei den verfahrensgegenständlichen Arbeitsunterbrechungszeiten aber der Fall ist, ist nicht hervorgekommen, vielmehr wurde festgestellt, dass die Busse sogar auf offener Strecke während laufenden Fahrbetriebes von der Ablöse übernommen werden. Ursächlich für die Dauer der Arbeitszeitunterbrechungen ist daher nicht der Fahrplan, sondern der von der Beklagten verfertigte Dienstplan.

Zur Qualifizierung der festgestellten Arbeitsunterbrechungen bei geteilten Diensten (innerhalb eines Arbeitstages) ist - entgegen der Rechtsauffassung der Vorinstanzen - darauf hinzuweisen, dass es sich dabei (soweit nicht ohnehin Lenkpausen im Sinn des Paragraph 15, AZG bzw Pkt römisch III Ziffer 2, Litera c, des KollV gegeben sind) nicht um „Arbeitszeiten“ handelt (s 9 ObA 102/93; 9 ObA 308/92). Nach der vorzitierten Definition des Pkt römisch IV Ziffer eins, Litera a, des KollV sind nur solche Stehzeiten (Umkehrzeiten) als Arbeitszeiten zu entlohnen, die sich auf Grund des Fahrplanes ergeben. Dass dies bei den verfahrensgegenständlichen Arbeitsunterbrechungszeiten aber der Fall ist, ist nicht hervorgekommen, vielmehr wurde festgestellt, dass die Busse sogar auf offener Strecke während laufenden Fahrbetriebes von der Ablöse übernommen werden. Ursächlich für die Dauer der Arbeitszeitunterbrechungen ist daher nicht der Fahrplan, sondern der von der Beklagten verfertigte Dienstplan.

Dennoch ist im Ergebnis der Rechtsauffassung der Vorinstanzen beizupflichten. Zwar stellt die Spesenvergütungsregelung auf erhöhten Lebensaufwand „bei Dienstleistungen“ ab, doch bringt die an der Gesamtregelung der Spesenvergütung orientierte systematische Interpretation das Ergebnis, dass damit nicht nur Arbeitszeiten gemeint sein können. Insbesondere die Regelungen über die Nachtabwesenheit, die auch die Ruhezeiten umfassen, ergeben, dass die Erbringung der Dienstleistungen nur Anlass für die Abwesenheit vom Dienstort sein muss. Wenngleich es sich bei den vorliegenden Arbeitszeitunterbrechungen um Arbeitspausen handelt, hinsichtlich deren Gestaltung die Lenker frei sind, muss doch in Betracht gezogen werden, dass sie zu diesem außerhalb der Betriebsstätte gelegenen Unterbrechungsort zurückkehren und dort wieder ihre Fahrt aufnehmen müssen, wobei es sich eindeutig um die Fortsetzung desselben, wenn auch geteilten Dienstes handelt. Die Abwesenheit von der Betriebsstätte während der Arbeitspause ist daher durch die Dienstleistung veranlasst. Dazu kommt, dass - abgesehen von gesetzlich vorgeschriebenen Lenkpausen - der Ort und der Beginn der Arbeitsunterbrechung sowie deren Dauer der Disposition der den Dienstplan erstellenden Beklagten entstammen. Da keine „Abwesenheit über Nacht“ vorliegt, ist eine Abgrenzung zur täglichen Ruhezeit insoweit gegeben, als auch die Einsatzzeit mit dem Ende des zweiten Teiles der Dienstzeit endet und damit einen allfälligen Spesenbezugszeitraum begrenzt.

Die im Kollektivvertrag geregelte Spesenvergütung stellt generalisierend darauf ab, dass bei Dienstleistungen außerhalb des Dienstortes ein erhöhter Lebensaufwand gegeben sein kann, dessen Abgeltung unabhängig vom tatsächlichen Anfall solcher Kosten zu erfolgen hat.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 41, 50 Abs 1 ZPO. Die Kostenentscheidung gründet sich auf Paragraphen 41,, 50 Absatz eins, ZPO.

Textnummer

E82195

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2006:009OBA00135.05A.0927.000

Im RIS seit

27.10.2006

Zuletzt aktualisiert am

26.01.2012

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