

TE OGH 1998/3/12 8ObA56/97m

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 12.03.1998

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr.Petrag als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr.Langer und Dr.Rohrer sowie die fachkundigen Laienrichter Mag.Eva Maria Sand und Mag.Andrea Svarc als weitere Richter in der Rechtssache der Antragsstellers Österreichischer Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft H*****, vertreten durch Dr.Robert Krepp, Rechtsanwalt in Wien, wider die Antragsgegnerin Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Fachverband der A*****, über den gemäß § 54 Abs 2 ASGG gestellten Feststellungsantrag in nichtöffentlicher Sitzung denDer Oberste Gerichtshof hat in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr.Petrag als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr.Langer und Dr.Rohrer sowie die fachkundigen Laienrichter Mag.Eva Maria Sand und Mag.Andrea Svarc als weitere Richter in der Rechtssache der Antragsstellers Österreichischer Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft H*****, vertreten durch Dr.Robert Krepp, Rechtsanwalt in Wien, wider die Antragsgegnerin Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Fachverband der A*****, über den gemäß Paragraph 54, Absatz 2, ASGG gestellten Feststellungsantrag in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluß

gefaßt:

Spruch

Der Antrag, der Oberste Gerichtshof möge feststellen, daß im Anwendungsbereich des Bundeskollektivvertrages für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben eine vom Dienstgeber angeordnete oder sich aus dem einzuhaltenden Fahrplan ergebende Pause bloß dann als Essenspause im Sinne des Punktes III. Z 2 lit f des Kollektivvertrages im Ausmaß von höchstens eineinhalb Stunden täglich nicht als Arbeitszeit abzugelten sei, wennDer Antrag, der Oberste Gerichtshof möge feststellen, daß im Anwendungsbereich des Bundeskollektivvertrages für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben eine vom Dienstgeber angeordnete oder sich aus dem einzuhaltenden Fahrplan ergebende Pause bloß dann als Essenspause im Sinne des Punktes römisch III. Ziffer 2, Litera f, des Kollektivvertrages im Ausmaß von höchstens eineinhalb Stunden täglich nicht als Arbeitszeit abzugelten sei, wenn

- a) die zusammenhängende Pause zumindest 45 Minuten beträgt,
- b) die Pause in der Zeit von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr oder von 18:00 bis 20:00 Uhr liegt,
- c) die Zeit zwischen Dienstantritt und dem Beginn der Pause mindestens vier Stunden beträgt UND
- d) der Dienstnehmer Gelegenheit hat, entweder mitgebrachte Speisen in einem vom Dienstgeber zur Verfügung gestellten geschlossenen und geheizten Raum aufzuwärmen und einzunehmen oder sich in einem nicht mehr als fünf Gehminuten vom Standort des Busses entfernt gelegenen Gasthaus zu verpflegen, wird abgewiesen.

Text

Begründung:

Der Antragsteller ist gemäß § 4 Abs 2 ArbVG als auf freiwilliger Mitgliedschaft beruhende Berufsvereinigung der Arbeitnehmer, die Antragsgegnerin gemäß § 4 Abs 1 ArbVG als gesetzliche Interessenvertretung der Arbeitgeber kollektivvertragsfähig. Beide Parteien sind daher gemäß § 54 Abs 4 ASGG in dem dort geregelten besonderen Feststellungsverfahren antragslegitimiert. Der Antragsteller ist gemäß Paragraph 4, Absatz 2, ArbVG als auf freiwilliger Mitgliedschaft beruhende Berufsvereinigung der Arbeitnehmer, die Antragsgegnerin gemäß Paragraph 4, Absatz eins, ArbVG als gesetzliche Interessenvertretung der Arbeitgeber kollektivvertragsfähig. Beide Parteien sind daher gemäß Paragraph 54, Absatz 4, ASGG in dem dort geregelten besonderen Feststellungsverfahren antragslegitimiert.

Der Antragsteller brachte folgenden gemäß § 54 Abs 4 ASGG als Entscheidungsgrundlage heranziehenden Sachverhalt vor: Der Antragsteller brachte folgenden gemäß Paragraph 54, Absatz 4, ASGG als Entscheidungsgrundlage heranziehenden Sachverhalt vor:

Für die Dienstnehmer von im Kraftlinienverkehr tätigen Unternehmen gelten die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes in der Fassung BGBl 1994/446, insbesondere die §§ 13 f AZG. Jedenfalls seit der Novelle des AZG 1994, BGBl 1994/446, unterliegen den Sondervorschriften der §§ 13 f AZG auch die im Kraftfahrlinienverkehr beschäftigten Dienstnehmer. Für die Dienstnehmer von im Kraftlinienverkehr tätigen Unternehmen gelten die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes in der Fassung BGBl 1994/446, insbesondere die Paragraphen 13, f AZG. Jedenfalls seit der Novelle des AZG 1994, BGBl 1994/446, unterliegen den Sondervorschriften der Paragraphen 13, f AZG auch die im Kraftfahrlinienverkehr beschäftigten Dienstnehmer.

Gemäß § 16 Abs 1 AZG umfaßt die Einsatzzeit die zwischen zwei Ruhezeiten gelegene Arbeitszeit und die Arbeitszeitunterbrechungen. Wortgleich umschreibt die Arbeitszeit der Bundeskollektivvertrag für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben in seinem Punkt III. Z 2 lit f. Ergänzend führt der zitierte Kollektivvertrag im Klammerausdruck in Satz 1 aus, daß in der Einsatzzeit - und zwar als Arbeitszeitunterbrechung (Ergänzung durch den Senat) - die täglichen unbezahlten Essenspausen im Ausmaß von insgesamt höchstens eineinhalb Stunden pro Tag enthalten sind. Gemäß § 14 Abs 1 AZG umfaßt die Arbeitszeit für Lenker unbeschadet des § 2 die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft. Diese Bestimmung ist in Punkt III. Z 2 lit b Gemäß Paragraph 16, Absatz eins, AZG umfaßt die Einsatzzeit die zwischen zwei Ruhezeiten gelegene Arbeitszeit und die Arbeitszeitunterbrechungen. Wortgleich umschreibt die Arbeitszeit der Bundeskollektivvertrag für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben in seinem Punkt römisch III. Ziffer 2, Litera f, Ergänzend führt der zitierte Kollektivvertrag im Klammerausdruck in Satz 1 aus, daß in der Einsatzzeit - und zwar als Arbeitszeitunterbrechung (Ergänzung durch den Senat) - die täglichen unbezahlten Essenspausen im Ausmaß von insgesamt höchstens eineinhalb Stunden pro Tag enthalten sind. Gemäß Paragraph 14, Absatz eins, AZG umfaßt die Arbeitszeit für Lenker unbeschadet des Paragraph 2, die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft. Diese Bestimmung ist in Punkt römisch III. Ziffer 2, Litera b,

2. Absatz 1. Satz des Kollektivvertrages wörtlich wiederholt. Unter der Lenkzeit ist der effektive Dienst "hinter dem Lenkrad" zu verstehen, während der ein Dienstnehmer das Fahrzeug lenkt, wobei Fahrtunterbrechungen von weniger als zehn Minuten als Lenkzeit anzusehen sind (Punkt III. Z 2 lit c drittletzter Absatz des KV). Unter sonstigen Arbeitsleistungen sind die vom Lenker auszuführenden Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten und unter Arbeitsbereitschaft insbesondere die Steh-, Warte- und Umkehrzeiten zu verstehen. Für die Entlohnung der Einsatzzeiten bestimmt Punkt IV Z 1 lit a und b des Bundeskollektivvertrages folgendes: 2. Absatz 1. Satz des Kollektivvertrages wörtlich wiederholt. Unter der Lenkzeit ist der effektive Dienst "hinter dem Lenkrad" zu verstehen, während der ein Dienstnehmer das Fahrzeug lenkt, wobei Fahrtunterbrechungen von weniger als zehn Minuten als Lenkzeit anzusehen sind (Punkt römisch III. Ziffer 2, Litera c, drittletzter Absatz des KV). Unter sonstigen Arbeitsleistungen sind die vom Lenker auszuführenden Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten und unter Arbeitsbereitschaft insbesondere die Steh-, Warte- und Umkehrzeiten zu verstehen. Für die Entlohnung der Einsatzzeiten bestimmt Punkt römisch IV Ziffer eins, Litera a und b des Bundeskollektivvertrages folgendes:

"IV. Stehzeiten (Wartezeiten)

1. Fahrplanmäßig konzessionierter periodischer Personentransport:

a) Die sich aufgrund des Fahrplanes ergebenden Stehzeiten (Umkehrzeiten) der Wagenlenker und des sonstigen Fahrpersonals bis einschließlich sechs Stunden täglich werden wie volle Arbeitszeiten entlohnt, wobei sich der Lenker vom Fahrzeug entfernen kann.

b) Die über sechs Stunden hinausgehenden Stehzeiten werden täglich zusammengerechnet und nach Abzug einer Pause von einer Stunde als bloßer Anwesenheitsdienst mit 50 % des normalen Arbeitslohnes vergütet, auch wenn sich der Lenker vom Fahrzeug entfernen kann.

....."

Das vom zuständigen Fachverband der Antragsgegnerin vertretene Autobusunternehmen Dr.R***** interpretiere die Regelungen über Einsatzzeit und Stehzeiten im konzessionierten periodischen Personentransport so, daß es von der von den Dienstnehmern geleisteten Einsatzzeit - unabhängig davon, ob die Dienstnehmer Gelegenheit zur Einhaltung einer Essenspause hatten - eineinhalb Stunden subtrahiere und den Dienstnehmern daher bloß das Entgelt für die Einsatzzeit abzüglich eineinhalb Stunden täglich auszahle. Dies erläutert der Antragsteller anhand konkreter Beispiele einzelner von diesem Autobusunternehmen geführter Linien, der vorgesehenen Stehzeiten und des Ortes, an dem diese Stehzeiten einzuhalten sind, bei denen keine Räumlichkeit oder Gaststätte, in denen der Fahrer seine Essenspause verbringen könnte, vorhanden sei; hievon seien mindestens drei Arbeitnehmer des genannten Autobusunternehmens betroffen. Für eine derartige Vorgangsweise, die bis zu sechs Stunden täglich anfallenden Stehzeiten quasi "automatisch" um eineinhalb Stunden zu kürzen, biete der Bundeskollektivvertrag für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben keinen Anhaltspunkt:

Z 2 lit f des Kollektivvertrages statuiere zum Schutz des Arbeitnehmers, daß täglich eine Essenspause im Ausmaß von insgesamt höchstens eineinhalb Stunden angeordnet werden dürfe, die nicht entlohnt werde. Dies bedeute nicht, daß der Dienstnehmer - unabhängig davon, ob er auch wirklich Gelegenheit hatte, eine Essenspause einzuhalten - bloß Anspruch auf das der Einsatzzeit abzüglich eineinhalb Stunden entsprechende Entgelt hätte. Von einer Essenspause im Sinne der erwähnten kollektivvertraglichen Bestimmung, die vom Dienstgeber nicht zu honorieren sei, könne bloß dann gesprochen werden, wenn der Dienstnehmer zum einen tatsächlich die Gelegenheit habe, sich zu verpflegen und zum anderen nach der Lage der Essenspause der mit ihr verfolgte Zweck erfüllt werden könne. Der Dienstnehmer müsse während der Essenspause Gelegenheit haben, seine Hände zu reinigen, eine Speise zumindest aufzuwärmen und die Speisen in einem dafür vorgesehenen Raum zu verzehren. Ziffer 2, Litera f, des Kollektivvertrages statuiere zum Schutz des Arbeitnehmers, daß täglich eine Essenspause im Ausmaß von insgesamt höchstens eineinhalb Stunden angeordnet werden dürfe, die nicht entlohnt werde. Dies bedeute nicht, daß der Dienstnehmer - unabhängig davon, ob er auch wirklich Gelegenheit hatte, eine Essenspause einzuhalten - bloß Anspruch auf das der Einsatzzeit abzüglich eineinhalb Stunden entsprechende Entgelt hätte. Von einer Essenspause im Sinne der erwähnten kollektivvertraglichen Bestimmung, die vom Dienstgeber nicht zu honorieren sei, könne bloß dann gesprochen werden, wenn der Dienstnehmer zum einen tatsächlich die Gelegenheit habe, sich zu verpflegen und zum anderen nach der Lage der Essenspause der mit ihr verfolgte Zweck erfüllt werden könne. Der Dienstnehmer müsse während der Essenspause Gelegenheit haben, seine Hände zu reinigen, eine Speise zumindest aufzuwärmen und die Speisen in einem dafür vorgesehenen Raum zu verzehren.

Aus dem Umstand, daß der Kollektivvertrag - wie sich aus der Lohnordnung des Kollektivvertrages, 2.Teil, Z 1 ("Spesenvergütung im Linienverkehr") ergebe - grundsätzlich zwei Essenspausen täglich vorsehe - nämlich eine zwischen 12:00 Uhr und 14:00 Uhr und eine weitere zwischen 18:00 Uhr und 20:00 Uhr - ergebe sich im Zusammenhang mit der Bestimmung des Punktes III. Z 2 lit f des Kollektivvertrages, daß eine unentgeltliche Essenspause durchschnittlich 45 Minuten betragen solle. Der Kollektivvertrag gewähre jedem Dienstnehmer eine Spesenvergütung von je S 100,--, wenn der Arbeitnehmer im Auftrag des Arbeitgebers in der Zeit von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr und in der Zeit von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr von der Betriebsstätte oder seiner eigenen Wohnstätte abwesend sei. Aus dieser Bestimmung ergäbe sich daher, daß der Arbeitgeber Essenspausen grundsätzlich bloß in diesen Zeiten anordnen dürfe und die Zeit zwischen Dienstantritt und Beginn der Pause mindestens vier Stunden betragen müsse. Aus dem Umstand, daß der Kollektivvertrag - wie sich aus der Lohnordnung des Kollektivvertrages, 2.Teil, Ziffer eins, ("Spesenvergütung im Linienverkehr") ergebe - grundsätzlich zwei Essenspausen täglich vorsehe - nämlich eine zwischen 12:00 Uhr und 14:00 Uhr und eine weitere zwischen 18:00 Uhr und 20:00 Uhr - ergebe sich im Zusammenhang mit der Bestimmung des Punktes römisch III. Ziffer 2, Litera f, des Kollektivvertrages, daß eine unentgeltliche Essenspause durchschnittlich 45 Minuten betragen solle. Der Kollektivvertrag gewähre jedem Dienstnehmer eine

Spesenvergütung von je S 100,-- wenn der Arbeitnehmer im Auftrag des Arbeitgebers in der Zeit von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr und in der Zeit von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr von der Betriebsstätte oder seiner eigenen Wohnstätte abwesend sei. Aus dieser Bestimmung ergäbe sich daher, daß der Arbeitgeber Essenspausen grundsätzlich bloß in diesen Zeiten anordnen dürfe und die Zeit zwischen Dienstantritt und Beginn der Pause mindestens vier Stunden betragen müsse.

An diesen Überlegungen ändere auch die Entscheidung⁹ ObA 208/92 nichts, weil sie eine andere Rechtsfrage betreffe, was schon aus dem unterschiedlichen Urteilsbegehren erhelle, und seit dieser Entscheidung relevante Änderung des AZG (vgl § 15 Abs 4) und des KV (Pkt III Z 2 lit f) eingetreten seien. An diesen Überlegungen ändere auch die Entscheidung 9 ObA 208/92 nichts, weil sie eine andere Rechtsfrage betreffe, was schon aus dem unterschiedlichen Urteilsbegehren erhelle, und seit dieser Entscheidung relevante Änderung des AZG vergleiche Paragraph 15, Absatz 4,) und des KV (Pkt römisch III Ziffer 2, Litera f,) eingetreten seien.

Im Hinblick auf die Eigenartigkeit der den Lenkern von im Linienverkehr eingesetzten Bussen im Personentransport abverlangten Dienstleistungen sei grundsätzlich zugunsten des Dienstnehmers auch zu verlangen, daß abweichend von § 2 AZG die Honorierung von Arbeitsunterbrechungen innerhalb der Einsatzzeit bloß dann entfallen dürfe, wenn und soweit den Dienstnehmern eine Essenspause gewährt werde, die nur dann vorliege, wenn die vier im Antrag genannten Voraussetzungen erfüllt seien. Im Hinblick auf die Eigenartigkeit der den Lenkern von im Linienverkehr eingesetzten Bussen im Personentransport abverlangten Dienstleistungen sei grundsätzlich zugunsten des Dienstnehmers auch zu verlangen, daß abweichend von Paragraph 2, AZG die Honorierung von Arbeitsunterbrechungen innerhalb der Einsatzzeit bloß dann entfallen dürfe, wenn und soweit den Dienstnehmern eine Essenspause gewährt werde, die nur dann vorliege, wenn die vier im Antrag genannten Voraussetzungen erfüllt seien.

Die Antragsgegnerin beantragt, den Antrag abzuweisen. Zusammengefaßt bringt sie vor, der Antrag sei nur als Versuch zu werten, die Entscheidung 9 ObA 308/92 zu revidieren. Die beiden Feststellungsanträge seien zwar formal betrachtet unterschiedlich formuliert, liefen aber letztlich beide auf die Frage hinaus, ob und unter welchen Bedingungen eine Essenspause als unbezahlte Pause von der Einsatzzeit abgezogen werden könne. Relevante Änderungen des Gesetzes oder Kollektivvertrages seien nicht eingetreten. Es sei, wie der Oberste Gerichtshof in der genannten Entscheidung festgestellt habe, nicht verboten, in die sich aufgrund des Fahrplans ergebenden Arbeitsunterbrechungen hinein unbezahlte Essenspausen in der täglichen Höchstdauer von eineinhalb Stunden zu planen. Die vom Antragsteller genannten Kriterien, die nach seiner Meinung vorliegen müßten, um eine Pause als Essenspause werten zu können, seien nach der Entscheidung des Obersten Gerichtshofes nicht relevant und auch nicht zutreffend. Der Verweis auf die Regelung der Spesenvergütung im Linienverkehr gebe für die Beurteilung einer Pause als Essenspause nichts her. Die Festlegung von bestimmten Abwesenheitszeiten im Rahmen der Spesenvergütung stelle lediglich eine für Arbeitnehmer und Arbeitgeber leicht nachvollziehbare Abgrenzung dar, bei welchen Abwesenheitszeiten tatsächlich Spesenvergütungen zu bezahlen seien. Die Spesenersatzansprüche gebührten unabhängig davon, ob bzw welche Art von Pause vorliege.

Dem Antrag kommt keine Berechtigung zu.

Rechtliche Beurteilung

Der Oberste Gerichtshof hat sich in seiner Entscheidung vom 24.2.1993,⁹ ObA 308/92, die eine Feststellungsklage des Arbeiterbetriebsrats eines Unternehmens, welches im Rahmen seiner Berechtigung zur Personenbeförderung auch einen konzessionierten Linienverkehrsbetrieb, zum Gegenstand hatte, mit dieser Frage eingehend befaßt und das Feststellungsbegehren, daß sämtliche Pausen, insbesondere auch die Essenspausen der Busfahrer der Beklagten, die im fahrplanmäßig konzessionierten periodischen Personentransport eingesetzt sind, im Ausmaß bis zu sechs Stunden pro Arbeitstag wie volle Arbeitsstunden zu entlohen seien, abgewiesen. Auf die Begründung dieser Entscheidung, die - obwohl sie den Parteien offensichtlich bekannt ist - in anonymisierter Form angeschlossen wird, weil sie bislang nicht veröffentlicht worden ist, wird verwiesen. Der Oberste Gerichtshof kommt unter detaillierter Darlegung der einschlägigen gesetzlichen und kollektivvertraglichen Bestimmungen zum Ergebnis, daß es nicht gerechtfertigt sei, sämtliche Pausen im Ausmaß bis zu sechs Stunden pro Arbeitstag, insbesondere auch Essenspausen, die im Kollektivvertrag bis zu einem Ausmaß von eineinhalb Stunden pro Tag ausdrücklich als unbezahlt erwähnt werden, wie volle Arbeitsstunden zu entlohen. Diese Auslegung führe zu einem ausgewogenen, die Interessen beider Parteien

angemessen berücksichtigenden Ergebnis, insbesondere wenn man darauf Bedacht nehme, daß ohne die Entgeltregelung in Abschnitt (= Punkt) IV Z 1 lit a des KV Ruhe- und Lenkpausen nach § 11 AZG bzw Abschnitt (= Punkt) III Z 2 lit c KV, soweit sie das dort vorgesehene Mindestausmaß von einer halben Stunde überschritten, nicht zu honorieren wären, selbst wenn sie übermäßig lang wären. Der Oberste Gerichtshof hat sich in seiner Entscheidung vom 24.2.1993, 9 ObA 308/92, die eine Feststellungsklage des Arbeiterbetriebsrats eines Unternehmens, welches im Rahmen seiner Berechtigung zur Personenbeförderung auch einen konzessionierten Linienverkehrsbetrieb, zum Gegenstand hatte, mit dieser Frage eingehend befaßt und das Feststellungsbegehren, daß sämtliche Pausen, insbesondere auch die Essenspausen der Busfahrer der Beklagten, die im Fahrplanmäßig konzessionierten periodischen Personentransport eingesetzt sind, im Ausmaß bis zu sechs Stunden pro Arbeitstag wie volle Arbeitsstunden zu entlohen seien, abgewiesen. Auf die Begründung dieser Entscheidung, die - obwohl sie den Parteien offensichtlich bekannt ist - in anonymisierter Form angeschlossen wird, weil sie bislang nicht veröffentlicht worden ist, wird verwiesen. Der Oberste Gerichtshof kommt unter detaillierter Darlegung der einschlägigen gesetzlichen und kollektivvertraglichen Bestimmungen zum Ergebnis, daß es nicht gerechtfertigt sei, sämtliche Pausen im Ausmaß bis zu sechs Stunden pro Arbeitstag, insbesondere auch Essenspausen, die im Kollektivvertrag bis zu einem Ausmaß von eineinhalb Stunden pro Tag ausdrücklich als unbezahlt erwähnt werden, wie volle Arbeitsstunden zu entlohen. Diese Auslegung führt zu einem ausgewogenen, die Interessen beider Parteien angemessen berücksichtigenden Ergebnis, insbesondere wenn man darauf Bedacht nehme, daß ohne die Entgeltregelung in Abschnitt (= Punkt) römisch IV Ziffer eins, Litera a, des KV Ruhe- und Lenkpausen nach Paragraph 11, AZG bzw Abschnitt (= Punkt) römisch III Ziffer 2, Litera c, KV, soweit sie das dort vorgesehene Mindestausmaß von einer halben Stunde überschritten, nicht zu honorieren wären, selbst wenn sie übermäßig lang wären.

An der dieser Entscheidung zugrundeliegenden Rechtslage hat sich nichts hier wesentliches geändert. Zwar sind nunmehr seit der AZG-Nov 1994 die Sonderbestimmungen der §§ 13 ff AZG auch auf Arbeitsverhältnisse der in Kraftfahrlinienbetrieben eingesetzten Arbeitnehmer anzuwenden (vgl die geänderte Fassung des § 33 Abs 2 AZG; die Verordnungsermächtigungen der früheren §§ 15 Abs 4 und 16 Abs 7 AZG entfielen und wurden im hier relevanten Bereich (§ 15 Abs 4 AZG) durch eine dem bisherigen und dem nunmehrigen KV entsprechende Bestimmung ersetzt). An der dieser Entscheidung zugrundeliegenden Rechtslage hat sich nichts hier wesentliches geändert. Zwar sind nunmehr seit der AZG-Nov 1994 die Sonderbestimmungen der Paragraphen 13, ff AZG auch auf Arbeitsverhältnisse der in Kraftfahrlinienbetrieben eingesetzten Arbeitnehmer anzuwenden vergleiche die geänderte Fassung des Paragraph 33, Absatz 2, AZG; die Verordnungsermächtigungen der früheren Paragraphen 15, Absatz 4 und 16 Absatz 7, AZG entfielen und wurden im hier relevanten Bereich (Paragraph 15, Absatz 4, AZG) durch eine dem bisherigen und dem nunmehrigen KV entsprechende Bestimmung ersetzt.

Der Kollektivvertrag, der sich schon vor der Novelle 1994 an den damals noch nicht wirksam gewordenen günstigeren Arbeitszeitregelungen für im Kraftlinienverkehr beschäftigten Arbeitnehmer orientierte (vgl 9 ObA 308/92 S 6 f), erfuhr durch seine Neufassung 1994 in dem hier relevanten Bereich ebenfalls keine Änderung. Die Kollektivvertragsbestimmung über die Einsatzzeit wurde - entgegen der Behauptung des Antragstellers - inhaltlich nicht verändert; sie erhielt lediglich eine neue Bezeichnung (früher Punkt III Z 2 lit d; nunmehr lit f) und wurde insoweit umformuliert, als die bisher ungegliedert aufgezählten Arten der Einsatzzeiten in zwei Gruppen - nämlich in Arbeitszeit (wzu gemäß § 14 Abs 1 AZG die Lenkzeit, die Zeit für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeit der Arbeitsbereitschaft gehören) und in Zeiten der Arbeitsunterbrechungen (wzu die im KV 1992 genannten Steh-, Warte- und Umkehrzeiten gehören) gegliedert. Beide Kollektivverträge erwähnen zusätzlich die täglich unbezahlten Essenspausen (im Ausmaß von insgesamt höchstens eineinhalb Stunden pro Tag); der nunmehr geltende Kollektivvertrag ordnet diese Essenszeit ausdrücklich den Zeiten der Arbeitszeitunterbrechung zu, was allerdings auch nach der früheren Fassung nicht zweifelhaft sein konnte. Punkt IV Z 1 lit a über die Steh- und Wartezeiten hat sich im neuen Kollektivvertrag überhaupt nicht verändert. Hieraus folgt, daß sich die Rechtslage zur Beurteilung der Frage, ob und unter welchen Bedingungen eine Essenspause als unbezahlte Essenspause von den bezahlten Stehzeiten nach Punkt IV Z 1 lit a KV abgezogen werden kann, nichts geändert hat. Die ausdrückliche Einordnung der unbezahlten Essenszeiten in die im übrigen bis zum Ausmaß von sechs Stunden voll bezahlte Zeit der Arbeitsunterbrechung (Steh- und Wartezeit) begründet vielmehr die Rechtsansicht der Vorentscheidung, daß die unbezahlte Essenspause in die Steh- und Wartezeit verlegt werden kann und nicht entlohnt werden muß, sodaß sich in einem solchen Fall eine um die Essenspause verringerte bezahlte Stehzeit ergeben kann. Der Kollektivvertrag, der sich schon vor der Novelle 1994 an den damals noch nicht wirksam gewordenen günstigeren Arbeitszeitregelungen für im Kraftlinienverkehr beschäftigten Arbeitnehmer orientierte

vergleiche 9 OBA 308/92 S 6 f), erfuhr durch seine Neufassung 1994 in dem hier relevanten Bereich ebenfalls keine Änderung. Die Kollektivvertragsbestimmung über die Einsatzzeit wurde - entgegen der Behauptung des Antragstellers - inhaltlich nicht verändert; sie erhielt lediglich eine neue Bezeichnung (früher Punkt römisch III Ziffer 2, Litera d, ; nunmehr Litera f,) und wurde insoweit umformuliert, als die bisher un gegliedert aufgezählten Arten der Einsatzzeiten in zwei Gruppen - nämlich in Arbeitszeit (wozu gemäß Paragraph 14, Absatz eins, AZG die Lenkzeit, die Zeit für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeit der Arbeitsbereitschaft gehören) und in Zeiten der Arbeitsunterbrechungen (wozu die im KV 1992 genannten Steh-, Warte- und Umkehrzeiten gehören) gegliedert. Beide Kollektivverträge erwähnen zusätzlich die täglich unbezahlten Essenspausen (im Ausmaß von insgesamt höchstens eineinhalb Stunden pro Tag); der nunmehr geltende Kollektivvertrag ordnet diese Essenszeit ausdrücklich den Zeiten der Arbeitszeitunterbrechung zu, was allerdings auch nach der früheren Fassung nicht zweifelhaft sein konnte. Punkt römisch IV Ziffer eins, Litera a, über die Steh- und Wartezeiten hat sich im neuen Kollektivvertrag überhaupt nicht verändert. Hieraus folgt, daß sich die Rechtslage zur Beurteilung der Frage, ob und unter welchen Bedingungen eine Essenspause als unbezahlte Essenspause von den bezahlten Stehzeiten nach Punkt römisch IV Ziffer eins, Litera a, KV abgezogen werden kann, nichts geändert hat. Die ausdrückliche Einordnung der unbezahlten Essenszeiten in die im übrigen bis zum Ausmaß von sechs Stunden voll bezahlte Zeit der Arbeitsunterbrechung (Steh- und Wartezeit) bekräftigt vielmehr die Rechtsansicht der Vorentscheidung, daß die unbezahlte Essenspause in die Steh- und Wartezeit verlegt werden kann und nicht entlohnt werden muß, sodaß sich in einem solchen Fall eine um die Essenspause verringerte bezahlte Stehzeit ergeben kann.

Der Antragsteller versucht eine weitgehend durchgehende Zahlung der Pausen im Ausmaß bis zu sechs Stunden pro Arbeitstag dadurch zu erreichen, daß er nun zahlreiche Kriterien einführen will, die nach seiner Ansicht kumulativ vorliegen müßten, um eine Pause als Essenspause zu qualifizieren.

Mit der Frage, wie eine Essenspause zu beschaffen sein habe, hat sich der Oberste Gerichtshof in der genannten Entscheidung nicht befaßt. Er ging offensichtlich davon aus, daß Pausenzeiten bis zu einem Höchstmaß von eineinhalb Stunden als Essenspausen vom Arbeitgeber angerechnet werden können, und hielt dies - wie ausgeführt - für eine angemessene Auslegung unter Berücksichtigung, daß ohne die Kollektivvertragsbestimmung des Punktes IV Z 1 lit a überlange Pausenzeiten gemäß § 11 AZG nicht als Arbeitszeit gelten und somit überhaupt nicht honoriert würden. Gleicher müßte nun auch für überlange Lenkpausen iS § 15 AZG gelten. Mit der Frage, wie eine Essenspause zu beschaffen sein habe, hat sich der Oberste Gerichtshof in der genannten Entscheidung nicht befaßt. Er ging offensichtlich davon aus, daß Pausenzeiten bis zu einem Höchstmaß von eineinhalb Stunden als Essenspausen vom Arbeitgeber angerechnet werden können, und hielt dies - wie ausgeführt - für eine angemessene Auslegung unter Berücksichtigung, daß ohne die Kollektivvertragsbestimmung des Punktes römisch IV Ziffer eins, Litera a, überlange Pausenzeiten gemäß Paragraph 11, AZG nicht als Arbeitszeit gelten und somit überhaupt nicht honoriert würden. Gleicher müßte nun auch für überlange Lenkpausen iS Paragraph 15, AZG gelten.

Es kann hier dahinstehen, ob jede angeordnete oder sich aus dem einzu haltenden Fahrplan ergebende Pause als Essenspause gewertet werden kann. Es ist dem Antragsteller zuzugeben, daß die zeitliche Lage sehr wohl von Gewicht sein kann. Als Essenspause kann wohl nur eine Pause gewertet werden, in der nach ihrer Lage der mit ihr verfolgte Zweck erfüllt werden kann; so würde zB eine Pause, die bereits eine Viertelstunde nach Arbeitsbeginn angesetzt ist, diesen Zweck offensichtlich verfehlen.

Die vom Antragsteller geforderten vier Kriterien, damit eine Pause als Essenspause für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben gewertet werden könne, sind jedenfalls viel zu weitgehend und durch keine gesetzliche Anordnung gedeckt. Die drei erstgenannten Kriterien betreffen die Länge und zeitliche Lagerung der Pause, die der Antragsteller aus der Lohnordnung des Kollektivvertrages ableiten will. Zutreffend weist der Antragsgegner darauf hin, daß dann, wenn die Kollektivvertragspartner eine Festlegung der Essenspausen ausschließlich in der Zeit von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr oder von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr gewünscht hätten, darüber wohl eine ausdrückliche Festlegung in Punkt III Z 2 lit f erfolgt wäre. Daß dies unterblieben ist, hat gute Gründe. Der Dienstleistungscharakter eines Linienbetriebes lässt starre Essenszeiten nur schwerlich zu. Die Behauptung des Antragstellers, daß sich aus der Festlegung zeitlicher Kriterien für die Spesenvergütung in der Lohnordnung automatisch auch eine arbeitszeitrechtliche Festlegung der Pausen ergäbe, ist schon aus der Systematik des Kollektivvertrages heraus nicht aufrechtzuerhalten. Der zweite Teil des Kollektivvertrages (Lohnordnung) legt nur die Vergütung der Arbeitszeit der Höhe nach, Zulagen, Mehrauslagenersatz und andere Bezahlungsmodalitäten fest. Bestimmungen über die Arbeitszeit, Ruhezeit und

Pausen sind jedoch im ersten Teil des Kollektivvertrages abschließend geregelt. Mit der in der Lohnordnung enthaltenen Spesenvergütung wird nur pauschal der Mehraufwand abgegolten, der dadurch entsteht, daß sich der Arbeitnehmer während der üblichen Essenszeiten nicht zu Hause oder in der Betriebsstätte - in der gemäß § 29 Abs 2 ASchG Einrichtungen zum Wärmen mitgebrachter Speisen und Getränke zur Verfügung zu stellen sind - aufhält, aber nicht etwa festgelegt, daß eine Essenspause nur zu diesen Zeiten möglich ist. Die künstliche Verquickung der Spesenvergütung, die auch gebührt, wenn in dieser Zeit keine Essenspause eingelegt wird oder eingelegt werden kann, mit der arbeitszeitrechtlichen Pausenregelung ist daher abzulehnen. Die vom Antragsteller geforderten vier Kriterien, damit eine Pause als Essenspause für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben gewertet werden könne, sind jedenfalls viel zu weitgehend und durch keine gesetzliche Anordnung gedeckt. Die drei erstgenannten Kriterien betreffen die Länge und zeitliche Lagerung der Pause, die der Antragsteller aus der Lohnordnung des Kollektivvertrages ableiten will. Zutreffend weist der Antragsgegner darauf hin, daß dann, wenn die Kollektivvertragspartner eine Festlegung der Essenpausen ausschließlich in der Zeit von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr oder von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr gewünscht hätten, darüber wohl eine ausdrückliche Festlegung in Punkt römisch III Ziffer 2, Litera f, erfolgt wäre. Daß dies unterblieben ist, hat gute Gründe. Der Dienstleistungscharakter eines Linienbetriebes lässt starre Essenszeiten nur schwerlich zu. Die Behauptung des Antragstellers, daß sich aus der Festlegung zeitlicher Kriterien für die Spesenvergütung in der Lohnordnung automatisch auch eine arbeitszeitrechtliche Festlegung der Pausen ergäbe, ist schon aus der Systematik des Kollektivvertrages heraus nicht aufrechtzuerhalten. Der zweite Teil des Kollektivvertrages (Lohnordnung) legt nur die Vergütung der Arbeitszeit der Höhe nach, Zulagen, Mehrauslagenersatz und andere Bezahlungsmodalitäten fest. Bestimmungen über die Arbeitszeit, Ruhezeit und Pausen sind jedoch im ersten Teil des Kollektivvertrages abschließend geregelt. Mit der in der Lohnordnung enthaltenen Spesenvergütung wird nur pauschal der Mehraufwand abgegolten, der dadurch entsteht, daß sich der Arbeitnehmer während der üblichen Essenszeiten nicht zu Hause oder in der Betriebsstätte - in der gemäß Paragraph 29, Absatz 2, ASchG Einrichtungen zum Wärmen mitgebrachter Speisen und Getränke zur Verfügung zu stellen sind - aufhält, aber nicht etwa festgelegt, daß eine Essenspause nur zu diesen Zeiten möglich ist. Die künstliche Verquickung der Spesenvergütung, die auch gebührt, wenn in dieser Zeit keine Essenspause eingelegt wird oder eingelegt werden kann, mit der arbeitszeitrechtlichen Pausenregelung ist daher abzulehnen.

Für das vierte vom Antragsteller genannte Kriterium (vom Dienstgeber zur Verfügung gestellter geschlossener und geheizter Raum mit der Möglichkeit, mitgebrachte Speisen aufzuwärmen und einzunehmen, oder die Möglichkeit, sich in einem nicht mehr als fünf Gehminuten vom Standort des Busses entfernt gelegenen Gasthaus zu verpflegen) fehlt jeder gesetzliche oder kollektivvertragliche Anhaltspunkt.

Der Feststellungsantrag ist daher abzuweisen.

Anmerkung

E49161 08B00567

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1998:008OBA00056.97M.0312.000

Dokumentnummer

JJT_19980312_OGH0002_008OBA00056_97M0000_000

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