



1) Wann mit AS was besprochen?
 2) Was ist bei 62 Abs 1 die Sache, Fachverband (neue Karte)

9 ObA 92/06d-5

Der Oberste Gerichtshof hat in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Rohrer als Vorsitzenden, die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Spenling und Univ. Doz. Dr. Bydlinski sowie die fachkundigen Laienrichter Dr. Peter Krüger und Mag. Thomas Maurer-Mühlleitner in der Arbeitsrechtssache des Antragstellers Österreichischer Gewerkschaftsbund/Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr, 1010 Wien, Teinfaltstraße 7, vertreten durch Dr. Walter Silbermayr, Rechtsanwalt in Wien, gegen die Antragsgegner 1. Wirtschaftskammer Österreich/Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe, 1040 Wien, Wiedner Hauptstraße 68, und 2. Wirtschaftskammer Österreich/Fachverband der Autobusunternehmen, 1040 Wien, Wiedner Hauptstraße 63, wegen Feststellung gemäß § 54 Abs 2 ASGG, in nichtöffentlicher Sitzung den

B e s c h l u s s

gefasst:

Es wird festgestellt, dass

1. Arbeitnehmer, die eine auf ihre Person gemäß § 102a KFG ausgestellte und von ihnen selbst bezahlte Fahrerkarte dem Arbeitgeber zur Verfügung stellen,

gegenüber dem Arbeitgeber einen Anspruch auf Ersatz der anteiligen Kosten der Fahrerkarte entsprechend dem Verhältnis der Dauer der Zurverfügungstellung der Fahrerkarte zur gesamten fünfjährigen Gültigkeitsdauer derselben haben;

2. Arbeitnehmer, die über Verlangen des Arbeitgebers eine Fahrerkarte gemäß § 102a KFG zum Zwecke der betrieblichen Verwendung beantragen, gegenüber dem Arbeitgeber einen Anspruch auf Bevorschussung der Kosten der Fahrerkarte haben.

B e g r ü n d u n g :

In Entsprechung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben, auf die noch eingegangen werden wird, wurden durch die 25. KFG-Novelle (BGBl I Nr 175/2004) gesetzliche Bestimmungen über die Ausrüstung von bestimmten Lastkraftwagen und Autobussen mit einem digitalen Kontrollgerät erlassen, mit dem alle ab dem 1. 5. 2006 neu zugelassenen derartigen Fahrzeuge ausgerüstet sein müssen. Im Zusammenhang mit dem digitalen Kontrollgerät sind vier unterschiedliche Kontrollgerätekarten vorgesehen, nämlich Werkstattkarten (§ 24 KFG), Fahrerkarten (§ 102a KFG), Unternehmenskarten (§ 103b KFG) und Kontrollkarten (§ 123a KFG). Gemäß § 102a Abs 4 KFG haben Lenker von Kraftfahrzeugen, die mit einem digitalen Kontrollgerät im Sinn der Verordnung (EWG) Nr 3821/85 ausgerüstet sind, dafür zu sorgen, dass das Kontrollgerät auf Fahrten im Betrieb ist und dass ihre Fahrerkarte im Kontrollgerät verwendet wird. Nähere Bestimmungen über die Fahrerkarte enthält § 2 der aufgrund der im Kraftfahrgesetz enthaltenen

Ermächtigung erlassenen Kontrollgerätekartenverordnung. Die Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte beträgt fünf Jahre (§ 2 Abs 5 KonGeV). Für ihre Ausstellung ist ein Kostenersatz von 70 Euro zu entrichten (§ 6 Z 2 KonGeV).

Der Antragsteller begründet seinen Feststellungsantrag im Wesentlichen damit, dass der Fahrer seine persönliche Fahrerkarte bei Inbetriebnahme des Fahrzeugs in den digitalen Tachographen einzuführen hat, womit er beim Lenken eines betrieblichen Fahrzeugs seine persönliche Fahrerkarte dem Arbeitgeber zur Verfügung stelle. Die Fahrerkarte stelle im Falle der betrieblichen Nutzung ein Arbeitsmittel dar. Da die Arbeit grundsätzlich mit den Mitteln des Arbeitgebers zu leisten sei, stehe dem Arbeitnehmer bei Einsatz eigener Mittel zur Besorgung der Arbeit im Interesse des Arbeitgebers gemäß § 1014 ABGB der Ersatz des Aufwands zu. Auch im bisherigen System der analogen Kontrollgeräte (Tachographen) trage der Arbeitgeber sämtliche anfallenden Kosten (Tachographenscheiben). Auf Verlangen sei dem Arbeitnehmer zur Bestreitung der baren Auslagen auch ein angemessener Vorschuss zu gewähren. Mehrere Bus- und Transportunternehmen hätten ihre Fahrer angewiesen, eine Fahrerkarte zu beantragen, ohne aber eine Bevorschussung bzw Refundierung der dabei auflaufenden Kosten in Aussicht zu stellen. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit und absehbarer betrieblicher Streitigkeiten über die Tragung der Kosten der Fahrerkarten sei eine generelle Klärung durch den Obersten Gerichtshof zweckmäßig. Da die Fahrerkarte persönliches Eigentum des Fahrers sei und von diesem - etwa bei Ausscheiden aus dem Arbeitsverhältnis - mitgenommen werde, gehe es in erster Linie um die Kostentragung für jenen

Zeitraum, in dem der Fahrer als Arbeitnehmer seine von ihm selbst bezahlte Fahrerkarte seinem Arbeitgeber zur Verfügung zu stellen habe. Für den weiteren Fall einer Aufforderung an den Arbeitnehmer, eine Fahrerkarte zum Zwecke der betrieblichen Verwendung zu beantragen, erscheine es recht und billig, dass der Arbeitgeber die Kosten zu bevorschussen habe.

Die Antragsgegner wandten dagegen in ihren im Wesentlichen inhaltsgleichen Stellungnahmen ein, es handle sich bei der Fahrerkarte um ein persönliches Dokument. Auch in vergleichbaren Fällen (Antrag auf Ausstellung eines Führerscheins, Antrag auf Ausstellung eines Reisepasses, Antrag auf Ausstellung einer Arbeitserlaubnis bzw eines Befreiungsscheins) seien die Gebühren der Antragstellung eines persönlichen Dokuments vom Antragsteller zu tragen, und zwar ungeachtet dessen, dass auch diese Dokumente in vielen Fällen Voraussetzung für die Erbringung von Arbeitsleistungen im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses seien. Hilfsweise werde auch auf das System der sogenannten E-Card verwiesen. Auch hier sei der frühere (analoge) Krankenschein durch eine persönliche, im Eigentum des Inhabers stehende elektronische Chipkarte ersetzt worden, für die der Arbeitnehmer das jährliche Serviceentgelt von 10 EUR als persönlich Berechtigter selbst zu zahlen habe. Der Feststellungsantrag sei schon deshalb unberechtigt, weil die Fahrerkarte im Eigentum des Lenkers stehe. Der europäische und auch der nationale Gesetzgeber habe die Frage der Kostentragung für den Arbeitgeber (Zulassungsbesitzer) ausschließlich für das Kontrollgerät selbst geregelt. Dieser trage die Kosten des digitalen Kontrollgeräts, welches im Vergleich zum analogen System

alle relevanten Daten enthalte. Im früheren System habe der Arbeitgeber deswegen die Kosten der Schaublätter tragen müssen, weil diese das einzige Aufzeichnungsmedium der relevanten Daten des Lenkers gewesen und im alleinigen Eigentum des Arbeitgebers gestanden seien. Im neuen System habe der Arbeitgeber neben den Kosten für das Kontrollgerät selbst nur die Kosten für in bestimmten Fällen herzustellende Ausdrücke aus dem Kontrollgerät zu tragen. Der Lenker stelle die Fahrerkarte keineswegs dem Arbeitgeber zur Benützung zur Verfügung. Als persönliches Dokument des Fahrers diene sie lediglich als Modul zur elektronischen Speicherung der relevanten Daten, nämlich dazu, die im Massenspeicher des vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Kontrollgeräts vorhandenen Daten dem jeweiligen Lenker persönlich zuzuordnen. Die Fahrerkarte stelle auch kein Arbeitsmittel dar. Sie stehe weder im Zusammenhang mit dem Zustandekommen des Arbeitserfolgs, noch werde sie vom Arbeitgeber als betriebliche Einrichtung bereitgestellt. Auch wenn der Arbeitnehmer die Fahrerkarte bei seiner Tätigkeit einsetze, geschehe dies nicht im Interesse des Arbeitgebers, sondern im Interesse der Allgemeinheit zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr. Schließlich liege auch keine sittenwidrige Überwälzung eines Unternehmerrisikos vor. Eine Risikoüberwälzung setze voraus, dass Kosten bei üblicher Lage der Dinge beim Arbeitgeber anfallen und durch Vereinbarung atypisch auf den Arbeitnehmer verschoben würden. Bei einer allen Lenkern gesetzlich vorgeschriebenen Gebühr komme auch ein Wettbewerbsvorteil durch (sittenwidrige) Überwälzung auf den Arbeitnehmer nicht in Betracht.

Der Feststellungsantrag ist berechtigt.

Die Frage einer allfälligen sittenwidrigen Kostenüberwälzung - auf die sich der Antragsteller im Übrigen auch gar nicht beruft - stellt sich im vorliegenden Fall nicht, geht es in den dem Feststellungsantrag zugrunde gelegten Sachverhalten doch nicht um eine Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer über die Kostentragung. Der Antragsteller beruft sich vielmehr darauf, dass die Fahrer die von ihnen selbst finanzierte Fahrerkarte dem Arbeitgeber insoweit zur Verfügung stellen, als nur durch den Einsatz einer solchen Fahrerkarte die Verwendung des Fahrzeugs im Interesse des Arbeitgebers überhaupt ermöglicht werde.

In diesem Sinn wird in der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs etwa formuliert, dass der Arbeitgeber jenen Aufwand zu tragen hat, der im Zusammenhang mit einer Verpflichtung aus dem Arbeitsverhältnis dem Arbeitnehmer notwendigerweise erwächst. Die Benützung eigener Güter, die der Arbeitnehmer nach der Verkehrsauffassung selbst beizustellen hat, vermag einen solchen Anspruch ebensowenig zu begründen wie die Benützung eigener Güter lediglich zur Erleichterung der Berufsausübung. Entscheidend für einen Ersatzanspruch ist, dass dem Arbeitnehmer eine entsprechende Aufgabe übertragen ist und dass diese Aufgabe den Einsatz der Güter des Arbeitnehmers erfordert, weil in diesem Fall der Arbeitgeber, der in Kenntnis dieses Umstandes dem Arbeitnehmer die Aufgabe überträgt, über die Güter des Arbeitnehmers für eigene Zwecke disponiert (8 ObA 1/06i).

Ein solcher Fall liegt hier schon deshalb vor, weil der mit der Erlangung einer Fahrerkarte verbundene finanzielle Aufwand regelmäßig - abgesehen von den Fällen,

in denen ein Unternehmer selbst zugleich als Fahrer tätig ist - ausschließlich deshalb getätigt wird, um damit insoweit den Interessen eines Arbeitgebers zu dienen, als dieser die mit dem digitalen Kontrollgerät ausgestatteten Fahrzeuge im Rahmen seines Unternehmens nur zum Einsatz bringen kann, wenn der als Lenker eingesetzte Arbeitnehmer über eine solche Fahrerkarte verfügt. Im Normalfall wird sich ein zum Lenken der entsprechenden Fahrzeuge berechtigter Fahrer auch nur dann um die Ausstellung einer Fahrerkarte bemühen, wenn diese im Rahmen eines bestehenden Dienstverhältnisses zur Erbringung seiner vertragsgemäßen Dienste benötigt wird oder wenn der Abschluss eines derartigen Dienstverhältnisses unmittelbar bevorsteht. Dies unterscheidet die Fahrerkarte maßgeblich von dem von den Antragsgegnern als vermeintlichen Vergleichsfall angeführten Führerschein, der im Normalfall unabhängig von einem konkreten Dienstverhältnis beantragt (und ausgestellt) wird und auch keine zeitlich beschränkte Gültigkeitsdauer besitzt. Dass es sich auch bei der Fahrerkarte um ein „persönliches Dokument“ handelt, ist zwar richtig, beruht aber allein auf der Entscheidung des Gesetzgebers, die Fahrerkarte nicht an die Tätigkeit für einen bestimmten Dienstgeber zu binden, sondern aus Zweckmäßigkeitsgründen „übertragbar“ zu gestalten. Der weiters angestellte Vergleich mit einem Reisepass, der für grenzüberschreitende Beförderungen erforderlich sei, geht schon deshalb ins Leere, weil ein solches Dokument keineswegs ausschließlich im Rahmen einer Tätigkeit als Arbeitnehmer Verwendung findet. Der Antrag auf Ausstellung einer Arbeitserlaubnis bzw eines Befreiungsscheins dient ganz generell der Möglichkeit, seine Dienstleistungen am allgemeinen Arbeitsmarkt anzubieten,

zielt aber weder auf die Tätigkeit in einer bestimmten Verwendung (zB als Kraftfahrer), noch weniger auf ein bestimmtes Dienstverhältnis ab. Unpassend ist letztlich auch der Vergleich mit der sogenannten E-Card, die den früheren Krankenschein abgelöst hat und für die der Arbeitnehmer ein jährliches Entgelt zu entrichten hat. Hier übersehen die Antragsgegner, dass diese Belastung alle unselbständig Erwerbstätigen trifft und keineswegs nur solche in bestimmter Verwendung, und dass es bei der Inanspruchnahme ärztlicher Leistungen in erster Linie um das Interesse des Arbeitnehmers selbst geht (vgl dazu etwa SZ 60/81).

Ganz zutreffend verweisen auch die Antragsgegner darauf, dass allein den Arbeitgeber als Zulassungsbesitzer die Verpflichtung zur Anschaffung und Verwendung des digitalen Kontrollgeräts trifft und dass die Verwendung der Fahrerkarte unabdingbar ist, um das Fahrzeug gesetzeskonform in Betrieb nehmen zu können. Die Auffassung, die Fahrerkarte stehe nicht im Zusammenhang mit dem Zustandekommen des Arbeitserfolgs, ist damit unvereinbar. Ebenso wenig kann den Antragsgegnern gefolgt werden, wenn sie die Auffassung vertreten, der Einsatz der Fahrerkarte im Zuge der Erbringung der arbeitsvertraglichen Leistung geschehe nicht im Interesse des Arbeitgebers. Vielmehr ist das Gegenteil der Fall. Es ist gerade der Arbeitnehmer, der kein eigenes Interesse an der Verwendung der Fahrerkarte hat. Er muss sie nur deshalb einsetzen, damit die im Interesse des Dienstgebers angeordneten Fahrten gesetzmäßig vonstatten gehen können.

Unzulässig verkürzt ist auch die Darstellung der Antragsgegner, das Verwenden der Fahrerkarte liege allein im Interesse der Allgemeinheit „zur Gewährleistung der

Sicherheit im Straßenverkehrs (Normzweck)“. Dabei wird nämlich negiert, dass das digitale Kontrollgerät - und bereits die früheren Kontrolleinrichtungen - nicht eingeführt wurden, weil man eigenmächtige Gesetzesübertretungen der Fahrer befürchtete, die geeignet wären, die Verkehrssicherheit zu gefährden. Vielmehr ergibt sich aus den einschlägigen Vorschriften des Gemeinschaftsrechts, dass effektive Kontrolleinrichtungen vor allem deshalb für notwendig erachtet wurden, um unzulässige Wettbewerbsvorteile jener Unternehmer hintanzuhalten, die ihre Kraftfahrer anhalten, sich nicht an die vorgeschriebenen Fahr- und Ruhezeiten zu halten, bzw die derartige Verstöße im eigenen Interesse dulden (vgl etwa die Erwägungsgründe 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr 2135/98 des Rates). In den Erwägungsgründen zur (jüngsten) Verordnung (EG) Nr 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates wird einerseits die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Binnenverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe, andererseits aber auch die Verbesserung der Arbeitsbedingungen (und der Sicherheit) im Straßenverkehr betont (Erwägungsgrund 1). In Art 10 Abs 2 dieser Verordnung wird den Verkehrsunternehmen aufgetragen, die Arbeit der Fahrer so zu organisieren und die Fahrer ordnungsgemäß anzuweisen und regelmäßig zu überprüfen, dass Kapitel II der Verordnung sowie die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr 3821/85 eingehalten werden (vgl auch § 17a AZG idF BGBl I Nr 175/2004).

Mit den (wiederholten) Hinweisen auf die Notwendigkeit gleicher Wettbewerbsbedingungen für Verkehrsunternehmen sowie die Bedachtnahme auf die

Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrer ist klar ersichtlich, dass sich die (gemeinschaftsrechtlichen und nationalen) Normen über die digitalen Kontrollgeräte und deren Funktionsweise eindeutig an jene Verkehrsunternehmer wenden, die im Rahmen ihres Unternehmens Dienstnehmer als Kraftfahrer einsetzen. Damit kann aber die Fahrerkarte, die unverzichtbarer Teil dieses Gesamtsystems ist, nicht als rein „persönliches Dokument“ des betreffenden Fahrers angesehen werden, das den Dienstgeber nichts angeht. Vielmehr dient die Fahrerkarte dazu, dem Dienstgeber die Möglichkeit zu verschaffen, seine Fahrzeuge entsprechend den gesetzlichen Vorschriften einsetzen zu können. Hat nun ein Arbeitnehmer den mit der Ausstellung der Fahrerkarte verbundenen finanziellen Aufwand selbst getragen und stellt er die Karte seinem Arbeitgeber in dem soeben dargelegten Sinn „zur Verfügung“, kann er im Sinne des ersten Punktes des Feststellungsbegehrens anteiligen Ersatz fordern. Weist ihn sein Arbeitgeber an, eine Fahrerkarte zu besorgen, die für dienstliche Fahrten eingesetzt werden soll, hat er iSd § 1014 ABGB Anspruch auf einen Vorschuss in Höhe der anfallenden Gebühren, die insoweit im Interesse des Arbeitgebers aufgewendet werden (vgl nur 9 ObA 326/99b).

Insgesamt erweist sich der Feststellungsantrag somit als berechtigt.

Oberster Gerichtshof,
Wien, am 18. Oktober 2006.

Dr. R o h r e r

Für die Richtigkeit der Ausfertigung
der Leiter der Geschäftsabteilung:

Neubauer