



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ & ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

ΕΔΡΑ: Πλατεία Βικτωρίας 7, Αθήνα 10434 ☎210 88 14 922 ☎ 210 88 15 393 ✉info@omed.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Πολυτεχνείου 21, Θεσσαλονίκη 54626 ☎ 2310 517 128 ☎ 2310 517 119

Προς:

- 1. Ομοσπονδία Υπαλληλικού Προσωπικού Αυτοκινήτων Ελλάδας (Ο.Υ.Π.Α.Ε.),** Μενάνδρου 51 (2ος όροφος), 104 37 Αθήνα
- 2. Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδας,** Πειραιώς 4, 104 31 Αθήνα
- 3. Πανελλήνια Ομοσπονδία Ταξί & Αγοραίων (Π.Ο.Ε.Ι.Α.Τ.Α.),** Πειραιώς 4, 104 31 Αθήνα

ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

4/2004

**Για τους όρους αμοιβής και εργασίας των
Οδηγών Επιβατικών Αυτοκινήτων Δ.Χ. (Ταξί - Αγοραία)**

(Πράξη κατάθεσης Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας: 2/21-04-2004)

Στην Αθήνα σήμερα την 30ή Μαρτίου 2004, ο κατά το Ν. 1876/90 Μεσολαβητής-Διαιτητής Χρήστος Καρατζάς, που ορίστηκε Διαιτητής στην υπόθεση αυτή, ύστερα από την αριθμ. 06/11-3-2004 αίτηση της Ομοσπονδίας Υπαλληλικού προσωπικού Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΟΥΠΑΕ), προκειμένου να επιλύσω τη συλλογική διαφορά εργασίας που δημιουργήθηκε μεταξύ αφενός της παραπάνω οργανώσεως των εργαζομένων και αφετέρου των εργοδοτικών οργανώσεων α) Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος και β) Πανελλήνια Ομοσπονδία Ταξί και Αγοραίων, κάλεσα τα μέρη με την αριθμ. πρωτ. 540/22-3-2004 πρόσκλησή μου να παραστούν με τους νομίμους εκπροσώπους τους, προκειμένου να υποστηρίξουν τις απόψεις τους επί του αιτήματος που έθεσε η εργατική πλευρά για την υπογραφή Συλλογικής Συμβάσεως Εργασίας, που να αφορά τους όρους αμοιβής και εργασίας των με σχέση εξαρτημένης εργασίας απασχολουμένων σε όλη τη χώρα οδηγών επιβατικών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως (Ταξί και Αγοραία) για το έτος 2004.

Κατά την παραπάνω ημέρα και ώρα 15.00', προσήλθαν νόμιμα εξουσιοδοτημένοι

εκπρόσωποι των μερών, όπως αναφέρονται στο συνημμένο στην απόφαση αυτή Πρακτικό Διαιτησίας και ανέπτυξαν τις απόψεις τους και ζήτησαν να γίνουν δεκτές.

Ύστερα από τα παραπάνω

Διαπίστωσα την αποτυχία τόσο των μεταξύ των μερών απ' ευθείας διαπραγματεύσεων, όσο και της μεσολαβητικής προσπάθειας του μεσολαβητή του ΟΜΕΔ, που προηγήθηκε, για την υπογραφή της ΣΣΕ που ζητήθηκε, από την πλευρά των εργαζομένων,

Μελέτησα το σχέδιο της ΣΣΕ που υπέβαλαν προς υπογραφή οι εργαζόμενοι και τους λόγους που κατά την άποψή τους δικαιολογούν την υπογραφή της και τα λοιπά στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στο φάκελο, τόσο κατά το στάδιο της μεσολαβήσεως όσο και της παρούσης διαδικασίας της Διαιτησίας,

Έλαβα υπόψη μου αφενός τα αιτήματα των εργαζομένων, όπως αυτά διατυπώθηκαν αρχικά στο σχέδιο της προς υπογραφή ΣΣΕ που υπέβαλαν και όπως αυτά περιορίστηκαν στη συνέχεια προκειμένου να καταστεί δυνατή η υπογραφή της ΣΣΕ που ζήτησαν και αφετέρου τις απόψεις της εργοδοτικής πλευράς, που αναπτύχθηκαν προφορικά και διατυπώθηκαν εγγράφως στο σχετικό υπόμνημά της που μου επιδόθηκε.

Και σκέφθηκα ως εξής

Πράγματι το προβαλλόμενο από την εργοδοτική πλευρά επιχείρημα για την απόρριψη του αιτήματος των εργαζομένων ότι δηλαδή στην πράξη και στην αγορά εργασίας του επαγγέλματος του οδηγού επιβατικού αγοραίου αυτοκινήτου με ή χωρίς μετρητή οι οδηγοί των αυτοκινήτων αυτών, σε αντίθεση από ό,τι συμβαίνει με τα λοιπά είδη χερσαίων μεταφορικών μέσων (Φορτηγά και Λεωφορεία), δε συνάπτουν συμβάσεις εξαρτημένης εργασίας με τους ιδιοκτήτες των μέσων αυτών λόγω των ειδικών συνθηκών εργασίας και της αδυναμίας του εργοδότη-ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου να ελέγξει καθημερινά το χρόνο, τον τρόπο και τον τόπο παροχής της εργασίας του μισθωτού. Άλλωστε όπως έχει εξελιχθεί σήμερα η εκμετάλλευση των αυτοκινήτων αυτών, ιδιαίτερα στις αστικές περιοχές, είναι ασύμφορος και για τις δύο πλευρές η σύναψη τέτοιων συμβάσεων. Για το λόγο αυτό προτιμάται πάντοτε η σύναψη μεταξύ τους των κατά το άρθρο 574 επ. ΑΚ συμβάσεων μισθώσεως προσοδοφόρου πράγματος, τις οποίες κατά βάση έχει υπόψη της η Πολιτεία όταν λαμβάνει διοικητικά μέτρα ή όταν νομοθετεί σχετικά με το επάγγελμα αυτό, τόσο επί φορολογικής ύλης όσο και επί ασφαλιστικών θεμάτων ή θεμάτων δημοσίας συγκοινωνίας.

Ωστόσο ο ισχυρισμός αυτός των εργοδοτών καίτοι πραγματικός και δικαιολογημένος και ισχύει για ένα μεγάλο μέρος στο χώρο του συγκεκριμένου επαγγέλματος, δεν

αποδεικνύει και απαγόρευση κατάρτισεως συμβάσεως εξαρτημένης εργασίας, όταν τα μέρη, για δικούς τους ανεξέλεγκτους και αδιάφορους για την παρούσα διαδικασία λόγους, επιλέγουν αυτό το είδος κατά το άρθρο 648 επ. ΑΚ, συμβάσεως, όπως συμβαίνει κατά τους ισχυρισμούς των εργαζομένων σε περιπτώσεις ιδιαίτερα δυσχερών συγκοινωνιακών συνθηκών (ορεινές περιοχές) ή σε περιπτώσεις αγόνων γραμμών ή σταθερών μηνιαίων μισθώσεων των μεταφορικών μέσων σε τρίτους (εταιρείες, ξενοδοχεία, δημόσιες υπηρεσίες κ.λπ.). Αυτά έχει δεχθεί άλλωστε και η σχετική νομολογία των διοικητικών δικαστηρίων (Βλ. ΣΤΕ 2707/93).

Εξ άλλου η ένταξη στη δύναμη της ΟΥΠΑΕ, που είναι δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση (ομοσπονδία) μισθωτών-οδηγών αυτοκινήτων γενικά, πρωτοβαθμίων σωματείων εργαζομένων οδηγών Ταξί, τα οποία είναι καταχωρημένα επίσημα στο μητρώο της δυνάμεώς της, όπως ισχυρίσθηκε η πλευρά των εργαζομένων επί σχετικής προφορικής ενστάσεως της εργοδοτικής πλευράς, αποδεικνύει ότι υπάρχουν εργοδότες και εργαζόμενοι που προτιμούν και έχουν κατάρτιση και λειτουργούν τέτοιες συνεργασίες, εξαρτημένης δηλαδή εργασίας.

Κατά το παρελθόν επίσης και υπό το καθεστώς ισχύος του Ν. 3239/55, είχαν εκδοθεί Διαιτητικές αποφάσεις επί σχετικών αιτημάτων των εργαζομένων, παρά την αντίθεση της εργοδοτικής πλευράς που άλλοτε εγένετο αποδεκτή (Βλ. ΔΑ 34/77, 123/81) και άλλοτε απορρίπτονταν (Βλ. ΔΑ 27/1961 του ΠΔΔΔ Αθηνών, την 6/83 του ΔΔΔΔ Αθηνών) για την ειδικότητα αυτή των εργαζομένων που λειτούργησαν για πολλά χρόνια και ρύθμισαν τις εργασιακές σχέσεις των μερών.

Για τους λόγους αυτούς κρίνεται και εν προκειμένω ότι είναι δικαιολογημένη, δυνατή και νόμιμη η ικανοποίηση του αιτήματος των εργαζομένων για την έκδοση της αποφάσεως αυτής με την οποία θα καθορισθούν σε νέα βάση οι όροι αμοιβής και εργασίας όσων οδηγών δημοσίας χρήσεως επιβατικών αυτοκινήτων (ΤΑΞΙ και Αγοραία) που συνδέονται με τον ιδιοκτήτη του δημόσιου μεταφορικού μέσου (ΔΧ αυτοκινήτου) με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας, κυρίως επειδή κρίνεται ότι πρέπει να έχουν ρυθμισθεί συλλογικά οι όροι αμοιβής και εργασίας των μισθωτών αυτών και να εφαρμόζονται, εάν στην πράξη χρειασθεί, χωρίς να προσφεύγουν οι ενδιαφερόμενοι εν περιπτώσει διενέξεών τους σε όρους ξένους προς το επάγγελμά τους, όπως π.χ., σ' αυτούς της Εθνικής Γενικής ΣΣΕ.

Για τον καθορισμό όμως των όρων εργασίας των παραπάνω μισθωτών θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι αντίστοιχοι όροι συναδέλφων τους οδηγών άλλων κατηγοριών μεταφορικών μέσων, σε συνδυασμό βεβαίως με τις συνθήκες που αυτοί εργάζονται εντός ή εκτός πόλεων, με τον τρόπο που παρέχουν την εργασία τους, την ευθύνη της χρήσεως των αυτοκινήτων που τους διατίθενται, την απόδοση της εργασίας τους κ.λπ. στοιχεία που εξειδικεύουν τον τρόπο παροχής της εξαρτημένης αυτής εργασίας

στην συγκεκριμένη περίπτωση.

Τέλος ως ημερομηνία ενάρξεως της αποφάσεως αυτής θα πρέπει να τεθεί η 1 Ιανουαρίου 2004 αφού η αναδρομή της στο προηγούμενο οικονομικό έτος προβλήματα μάλλον (φορολογικά και ασφαλιστικά) θα δημιουργήσει στα δύο μέρη ενώ δε θα εξυπηρετήσει την υπάρχουσα εργασιακή τους κατάσταση και δε θα εξασφαλίσει την απαραίτητη για το επάγγελμα αυτό εργασιακή ειρήνη.

Ύστερα από τα παραπάνω

Για την επίλυση της συλλογικής διαφοράς εργασίας που δημιουργήθηκε μεταξύ αφενός της Ομοσπονδίας Υπαλληλικού Προσωπικού Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΟΥΠΑΕ) και αφετέρου των εργοδοτικών οργανώσεων α) Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος και β) Πανελλήνια Ομοσπονδία ΤΑΞΙ και Αγοραίων και που αφορά τους όρους αμοιβής και εργασίας των οδηγών δημοσίας χρήσεως επιβατικών αυτοκινήτων (ΤΑΞΙ και Αγοραία) που απασχολούνται με σχέση εξαρτημένης εργασίας σε ιδιοκτήτη δημοσίας χρήσεως επιβατικού αυτοκινήτου όλης της χώρας, η απόφασή μου έχει ως εξής:

Άρθρο 1

Στις διατάξεις της αποφάσεως αυτής υπάγονται οι με σχέση εξαρτημένης εργασίας εργαζόμενοι οδηγοί των δημοσίας χρήσεως επιβατικών αυτοκινήτων με ή χωρίς μετρητή όλης της χώρας (Ταξί ή αγοραία).

Άρθρο 2

Ο βασικός μηνιαίος μισθός των οδηγών του άρθρου 1 της παρούσης ορίζεται από 1 Ιανουαρίου 2004 στα 600,00 ευρώ.

Άρθρο 3

Στους οδηγούς του άρθρου 1 της παρούσης χορηγούνται τα παρακάτω επιδόματα που υπολογίζονται επί του βασικού τους μισθού.

α) Τριετιών σε ποσοστό 5% για κάθε τριετία πραγματικής εργασίας οδηγού αυτοκινήτων σε οποιοδήποτε εργοδότη, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου ή σε ιδιόκτητο αυτοκίνητο και μέχρι δέκα (10) τριετίες.

Η προϋπηρεσία σε άλλους εργοδότες αποδεικνύεται με βεβαίωση του ή των προηγούμενων εργοδοτών ή με βεβαίωση του οικείου ασφαλιστικού φορέα. Σε περίπτωση που ο οδηγός έχει προϋπηρεσία οδηγού σε ιδιόκτητο ή συνεταιρικό αυτοκίνητο η προϋπηρεσία του αποδεικνύεται με βεβαίωση του Τ.Σ.Α.

Το επίδομα αυτό καταβάλλεται από την πρόσληψη του οδηγού εφόσον υποβληθούν

τα σχετικά πιστοποιητικά προϋπηρεσίας μέσα σε ένα μήνα από την πρόσληψη. Εάν καθυστερήσει με ευθύνη του εργαζομένου η υποβολή των πιστοποιητικών αυτών, η υποχρέωση του εργοδότη για την καταβολή του επιδόματος αυτού αρχίζει από την 1η του επομένου της καταθέσεώς τους στον εργοδότη μηνός.

β) Γάμου, σε ποσοστό 10%.

Το επίδομα αυτό χορηγείται σε όλους τους εγγάμους οδηγούς καθώς και στους χήρους-ρες διαζευγμένους-νες και τους αγάμους γονείς σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 20 του Ν. 1849/89.

γ) Τέκνων σε ποσοστό 5% για κάθε τέκνο μέχρι τη συμπλήρωση του 18ου έτους της ηλικίας τους εφόσον είναι άγαμα και δεν εργάζονται.

Σε περίπτωση που τα τέκνα συνεχίζουν τις σπουδές τους σε οποιαδήποτε σχολή, το επίδομα αυτό εξακολουθεί να καταβάλλεται μέχρι το τέλος των σπουδών τους και πάντως όχι μετά την συμπλήρωση του 25ου έτους της ηλικίας τους.

Εάν τα τέκνα είναι ανίκανα για εργασία λόγω σωματικής ή πνευματικής ασθένειας, το επίδομα αυτό καταβάλλεται εφόρου ζωής.

Τόσο για τα τέκνα που σπουδάζουν όσο και για τα ανίκανα για εργασία παιδιά, το επίδομα αυτό καταβάλλεται μετά την υποβολή των σχετικών πιστοποιητικών σπουδών ή της οικείας υγειονομικής επιτροπής του ΙΚΑ.

δ) Ειδικών συνθηκών εργασίας σε ποσοστό 10%.

Άρθρο 4

Οι ώρες της ημερησίας εργασίας των οδηγών ορίζονται σε 6,30 και οι ημέρες της εβδομαδιαίας εργασίας σε έξι (6). Με την ατομική σύμβαση εργασίας που θα καταρτίζεται υποχρεωτικά γραπτά και αντίγραφο της θα χορηγείται στον εργαζόμενο, τα μέρη (εργοδότης και εργαζόμενος) μπορούν να συμφωνούν σύστημα πενθήμερης εβδομαδιαίας εργασίας 7,45' ωρών ημερησίως χωρίς μείωση αποδοχών.

Άρθρο 5

Σε περίπτωση παροχής πρόσθετης εργασίας από τον οδηγό με εντολή του εργοδότη του πέρα των 6,30' ωρών την ημέρα στην δήμερη εβδομαδιαία εργασία ή των 7,45' ωρών στην 5νθήμερη εβδομαδιαία εργασία, θα καταβάλλονται τα αντίστοιχα ωρομίσθια του οδηγού προσαυξημένα κατά 50% και πάντως όχι για εργασία πέρα των 2,00' ωρών την ημέρα και μέχρι τη συμπλήρωση 120 ωρών πρόσθετης εργασίας ανά ημερολογιακό έτος.

Άρθρο 6

Οι οδηγοί του άρθρου 1 της παρούσης δικαιούνται εβδομαδιαίας αναπαύσεως μία ημέρα την εβδομάδα που σε κάθε μήνα πρέπει οι δύο (2) εξ αυτών να συμπίπτουν με Κυριακή και σε περίπτωση 5νθήμερης εβδομαδιαίας εργασίας να είναι συνεχόμενες με Δευτέρα ή Σάββατο.

Άρθρο 7

Στους οδηγούς των παραπάνω αυτοκινήτων χορηγούνται κάθε χρόνο δύο κατάλληλες στολές εργασίας, (Κοστούμια) μία θερινή και μία χειμερινή καθώς και ένα ζευγάρι κατάλληλα για την οδήγηση υποδήματα.

Οι στολές εργασίας και τα υποδήματα χορηγούνται στις αρχές κάθε περιόδου (θερινή και χειμερινή) και σε περίπτωση καθυστέρησης προμηθείας τους ο οδηγός δικαιούται να τα προμηθευτεί με δικά του χρήματα και να υποβάλλει τις αποδείξεις αγοράς τις οποίες υποχρεούται ο εργοδότης να εξοφλήσει.

Άρθρο 8

Κατά τις περιόδους των εορτών Πάσχα και Χριστουγέννων στους οδηγούς των παραπάνω αυτοκινήτων καταβάλλονται τα επιδόματα που ορίζονται στην αριθμ. 19040/81 Κοινή Υπουργική Απόφαση για τους λοιπούς μισθωτούς. Το δικαίωμα για την αύξηση της τιμής του μετρητή για την πώση της σημαίας κατά τη διάρκεια των εορτών σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στην αντίστοιχη Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών περιέρχονται στον ιδιοκτήτη-εργοδότη.

Άρθρο 9

Οι οδηγοί των παραπάνω αυτοκινήτων δικαιούνται κάθε χρόνο κανονική άδεια αναπαύσεως σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις της κειμένης περί αυτής νομοθεσίας.

Άρθρο 10

- α) Οδηγοί που εργάζονται μετά την 22,00' ώρα και μέχρι την 06,00' ώρα της επομένης ημέρας δικαιούνται τα ωρομίσθιά τους προσαυξημένα κατά 25%.
- β) Οδηγοί που εργάζονται κατά τις Κυριακές και κατά τις επίσημες αργίες του έτους καθώς και κατά τις
 - ι) καθαρά Δευτέρα,
 - ii) 1η του έτους,
 - iii) εορτή των Θεοφανείων

και κατά την ημέρα της καθιερωμένης επίσημης τοπικής εορτής κάθε πόλης, δικαιούνται τα αντίστοιχα ωρομίσθια της Κυριακής ή των παραπάνω εορτών (επισήμων, συμφωνημένων και τοπικών) με προσαύξηση 75%.

Άρθρο 11

Κατά τα λοιπά έχουν εφαρμογή και για τους μισθωτούς που αφορά η απόφαση αυτή όλες οι θεσμικές διατάξεις της Ε.Γ.Σ.Σ.Ε. όπως ισχύουν κάθε φορά.

Άρθρο 12

Τυχόν καταβαλλόμενες αποδοχές σήμερα ανώτερες από αυτές που ορίζονται παραπάνω ή τυχόν ισχύοντες όροι εργασίας ευνοϊκότεροι για τους εργαζομένους δε μειώνονται και εξακολουθούν να ισχύουν.

Άρθρο 13

Η ισχύς της παρούσης αρχίζει από 1 Ιανουαρίου 2004.

Ημερομηνία έκδοσης Διαιτητικής Απόφασης:

Αθήνα, 5 Απριλίου 2004

Ο ΔΙΑΙΤΗΤΗΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΣ