



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ & ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

ΕΔΡΑ: Πλατεία Βικτωρίας 7, Αθήνα 10434 ☎ 010 88 14 922 ☎ 010 88 15 393 ✉ info@omed.gr
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Πολυτεχνείου 21, Θεσσαλονίκη 54626 ☎ 0310 517 128 ☎ 0310 517 119

ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ 10/2000

**«Για τη ρύθμιση των όρων αμοιβής και εργασίας
των εργαζομένων που απασχολούνται
στα Αστικά και Υπεραστικά Λεωφορεία όλης της Χώρας»**

1. Με την αρ. πρωτ. **07/8.3.2000** οι κάτωθι οργανώσεις:

α. Η Ομοσπονδία Υπαλληλικού Προσωπικού Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΟΥΠΑΕ), νόμιμα εκπροσωπούμενη από τον κ. Ι. Ορφανίδη,

β. Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλληλικού Προσωπικού Αυτοκινήτων (ΠΟΥΠΑ), νόμιμα εκπροσωπούμενη από τον κ. Ε. Τυράκη,

γ. Η Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματικών Αυτοκινητιστών Ελλάδας, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αστικών Λεωφορείων και ο Ροδιακός Οργανισμός Δημοτικών Αυτοκινήτων (ΡΟΔΑ), νόμιμα εκπροσωπούμενη από τον κ. Κ. Βουλγαράκη,

δ. Η Πανελλαδική Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών και ο Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Υπεραστικού ΚΤΕΛ Ν. Αιτωλοακαρνανίας, νόμιμα εκπροσωπούμενη από τον κ. Σ. Φάτσιο.

με κοινή αίτησή τους, ζήτησαν την παροχή υπηρεσιών διαιτησίας για τη ρύθμιση των όρων αμοιβής και εργασίας του προσωπικού που απασχολείται στα Αστικά και Υπεραστικά Λεωφορεία όλης της χώρας, επειδή οι μεταξύ τους διαπραγματεύσεις δεν οδήγησαν σε κατάρτιση συλλογικής σύμβασης εργασίας κατά τη διαδικασία της μεσολάβησης, που είχε κινήσει η εργατική πλευρά με την 3/4.1.2000 αίτησή της.

1. Στη διαδικασία της διαιτησίας άσκησε παρέμβαση μία συνδικαλιστική οργάνωση και συγκεκριμένα η ΠΟΥΠΑ με το αριθμ. πρωτ. 4906/19.1.2000 έγγραφό της, η οποία είχε ασκήσει παρέμβαση και στη διαδικασία της μεσολάβησης, όπως είχε νόμιμο δικαίωμα. Η οργάνωση αυτή συνέπραξε και στην αίτηση διαιτησίας.
2. Την 8/3/2000 η Ντότσικα Μαρία εκλέχθηκε με συμφωνία των μερών ως διαιτητής σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 16 και τον Κανονισμό του Ο.ΜΕ.Δ. και την ίδια ημέρα ανέλαβα τα καθήκοντα διαιτητού.
3. Την 23.3.2000 πραγματοποιήθηκε κοινή συνάντηση στα γραφεία του Ο.ΜΕ.Δ., στην οποία έλαβαν μέρος όλοι οι εκπρόσωποι των μερών.
4. Τα θέματα που τέθηκαν σε διαπραγμάτευση είναι όλα όσα αναφέρονται στην άτυπη πρότασή μου ως Διαιτητού με μορφή σχεδίου συλλογικής σύμβασης εργασίας. Σκοπός της πρότασης ήταν η πρόοδος των συλλογικών διαπραγματεύσεων στο στάδιο της διαιτησίας, που ενσωματώθηκε στο πρακτικό της κοινής συνάντησης της 23.3.2000. Τα θέματα στα οποία επικεντρώθηκε η διαπραγμάτευση στο στάδιο της διαιτησίας είναι τα ακόλουθα:

- 1^{ον}** Αύξηση των αποδοχών των εργαζομένων σε ποσοστό 3% από 1.1.2000.
- 2^{ον}** Χορήγηση επιδόματος στους οδηγούς διώροφων αυτοκινήτων σε ποσοστό 3% από 1.1.2000
- 3^{ον}** Προσθήκη μιας επιπλέον τριετίας προϋπηρεσίας (11^η τριετία) σε ποσοστό 5%.
- 4^{ον}** Αναπροσαρμογή του επιδόματος οδηγών λεωφορείων χωρίς εισπράκτορα από 1.1.2000 σε 1.100 δρχ. αντί 900 δρχ.
- 5^{ον}** Ρύθμιση για χορήγηση στολών εργασίας στους φορτοεκφορτωτές και εκδότες εισιτηρίων.
- 6^{ον}** Διευκρίνιση της αποζημίωσης απόλυσης, που καθορίστηκε με το άρθρο 3 της Δ.Α. 3/1999.
- 7^{ον}** Ρύθμιση ειδικής αμοιβής για τους οδηγούς αστικών λεωφορείων, που χορηγούν εισιτήρια αυξημένης τιμής (πρόστιμο) στους επιβάτες.
- 8^{ον}** Διευθέτηση της πενθήμερης εβδομαδιαίας εργασίας του προσωπικού κίνησης των υπεραστικών λεωφορείων, ώστε να διασφαλίζονται οι ημέρες αναπαύσεων και

αργιών σε ετήσια βάση. Με απασχόληση για 12 εξάημερα ετησίως και ανάπαυση για 12 τριήμερα αντίστοιχα.

9^{ον} Προσθήκη μιας επιπλέον ημέρας αργίας, ώστε αυτή να είναι η 28^η Οκτωβρίου.

10^{ον} Ρύθμιση της καταβολής προστίμων για πειθαρχικά παραπτώματα εργαζομένων υπέρ της συνδικαλιστικής οργάνωσης, στην οποία ανήκει ο επιβαρυνόμενος.

6. Κατά τη διαδικασία των διαπραγματεύσεων της Διαιτησίας, οι απόψεις των μερών συνοψίζονται ως εξής:

Η ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ δήλωσε ότι, αποδέχεται τα θέματα, που τίθενται σε διαπραγμάτευση με το σχέδιο Σ.Σ.Ε. της διαιτητού και τα οποία είναι τα δέκα (10) σημεία, που αναφέρονται ανωτέρω. Με δεδομένο ότι, η ειδική ρύθμιση του πενθημέρου αποτελεί σημαντική παραχώρηση υπέρ της αποδοτικότητας και κερδοφορίας των επιχειρήσεων οι οικονομικές προτάσεις του σχεδίου Σ.Σ.Ε. της διαιτητού σταθμίζουν εύλογα τα συμφέροντα μεταξύ των μερών στην παρούσα φάση, αν και δεν καλύπτουν το σύνολο των θεμάτων, που είχε θέσει σε διαπραγμάτευση η εργατική πλευρά κατά τη διαδικασία της μεσολάβησης.

Η ΕΡΓΟΔΟΤΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ δήλωσε ότι δεν δέχεται τις προτάσεις της Διαιτητού με εξαίρεση το θέμα της ρύθμισης της πενθημέρης εβδομαδιαίας εργασίας, τη διευκρίνιση για αποζημίωση απόλυσης, την ειδική αμοιβή οδηγών αστικών λεωφορείων, που εκδίδουν εισιτήρια προστίμου και την καταβολή του προστίμου για πειθαρχικά παραπτώματα στη συνδικαλιστική οργάνωση του επιβαρυνόμενου. Ως προς τις αυξήσεις επιμένει ότι, αυτές πρέπει να ευθυγραμμίζονται με τις αυξήσεις της Ε.Γ.Σ.Σ.Ε. 2000 και προτείνει αύξηση 1,5% από 1.1.2000 και επιπλέον 1,5% από 1.7.2000 ή εναλλακτικά 3% από 1.4.2000. Σε ότι αφορά την προσθήκη νέας τριετίας και το επίδομα του οδηγού δώροφου αυτοκινήτου, η στάση της είναι αρνητική, ενώ αποδέχεται την αναπροσαρμογή του επιδόματος οδηγού λεωφορείου χωρίς εισπράκτορα.

Κατόπιν των ανωτέρω

αφού έλαβα υπόψη μου:

1. Τη αρ. πρωτ. 3/4.1.2000 αίτηση της εργατικής πλευράς για Παροχή Υπηρεσιών Μεσολάβησης και τα θέματα που τέθηκαν σε διαπραγμάτευση με αυτή.

2. Την 07/8.3.2000 κοινή αίτηση όλων των οργανώσεων που εκπροσωπούν την εργατική και εργοδοτική πλευρά για Παροχή Υπηρεσιών Διαιτησίας σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 16 παρ. 1^ο του Ν. 1876/90.
3. Τις απόψεις των μερών, που εκφράστηκαν αναλυτικά στις κοινές συναντήσεις κατά τη διαδικασία της μεσολάβησης την 10.2.2000, 29.2.2000 και 8.3.2000 στα πλαίσια των οποίων διαμορφώθηκαν τα κρίσιμα θέματα προς διαπραγμάτευση και παρουσιάστηκαν από το μεσολαβητή κωδικοποιημένα προς τα μέρη με τη μορφή σχεδίου Σ.Σ.Ε.
4. Τα σχέδια ετήσιου προγραμματισμού διευθέτησης της πενθήμερης εβδομαδιαίας εργασίας σε ετήσια βάση που κατέθεσε η εργοδοτική πλευρά για το προσωπικό κίνησης. Τα σχέδια αυτά συζητήθηκαν στις κοινές συναντήσεις κατά τη διαδικασία της μεσολάβησης την 29.2.2000 και 8.3.2000 και αναδεικνύουν την κρισιμότητα ρύθμισης του θέματος.
5. Τις απόψεις των μερών, που εκφράστηκαν αναλυτικά στην κοινή συνάντηση της 23.3.2000 κατά τη διαδικασία της διαιτησίας με βάση το σχέδιο Σ.Σ.Ε., που έθεσα υπόψη των μερών ως διαιτητής και στο οποίο εντοπίστηκαν τα ζητήματα σύγκλισης απόψεων των μερών.
6. Τη σύγκλιση απόψεων μεταξύ των μερών κατά τη διαδικασία της διαιτησίας στα ακόλουθα σημεία:
 - 1^ο Αναπροσαρμογή του επιδόματος οδηγών λεωφορείων χωρίς εισπράκτορα από 1.1.2000 σε 1.100 δρχ. αντί 900 δρχ.
 - 2^ο Ρύθμιση για χορήγηση στολών εργασίας στους φορτοεκφορτωτές και εκδότες εισιτηρίων
 - 3^ο Διευκρίνιση της αποζημίωσης απόλυσης, που καθορίστηκε με το άρθρο 3 της Δ.Α. 3/1999.
 - 4^ο Ρύθμιση ειδικής αμοιβής για τους οδηγούς αστικών λεωφορείων, που χορηγούν εισιτήρια αυξημένης τιμής (πρόστιμο) στους επιβάτες.
 - 5^ο Ρύθμιση της καταβολής προστίμων για πειθαρχικά παραπτώματα εργαζομένων υπέρ της αντιπροσωπευτικής συνδικαλιστικής οργάνωσης, στην οποία ανήκει ο επιβαρυνόμενος.

Διευκρινίζεται δε ότι, ως προς τα ανωτέρω σημεία τα μέρη συμφώνησαν στην ακριβή διατύπωση των όρων, που πρέπει να περιληφθούν στη διαιτητική απόφαση στο πρακτικό της κοινής συνάντησης της 23.3.2000.

7. Την Β – 3177/22 της 18.2.2000 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για αναθεώρηση της τιμής εισιτηρίων και χιλιομετρικών συντελεστών κομίστρων στα λεωφορεία των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ, που κατά μέσο όρο προσδιορίζεται σε ποσοστό 5% και το γεγονός ότι αυτή η αναπροσαρμογή θα ισχύσει από 1.4.2000. Η απόφαση αυτή κατατέθηκε στον Ο.ΜΕ.Δ. από την εργατική πλευρά με αρ. Πρωτ. 352/14.3.2000 για να διευκολύνει τη διαδικασία των διαπραγματεύσεων και την εκτίμηση των ποσοστών αυξήσεων των αμοιβών των εργαζομένων.
8. Τις οικονομικές δυνατότητες των επαγγελματιών και ιδιοκτητών των Υπεραστικών και Αστικών Αυτοκινήτων όλης της χώρας για αύξηση του κόστους εργασίας κατά το 2000 καθώς και τη διαφαινόμενη γενική σύγκλιση απόψεων των μερών για αναπροσαρμογή των αποδοχών των εργαζομένων σε ποσοστό κατάλληλο, ώστε να καλύπτει το μέσο πληθωρισμό του έτους 1999. Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη και τις προβλεπόμενες αυξήσεις των εισιτηρίων των ΚΤΕΛ, σύμφωνα με το σημείο 8 ανωτέρω είναι εύλογο να προσδιοριστεί η ετήσια αύξηση των αποδοχών των εργαζομένων σε ποσοστό 3% από 1.1.2000.
9. Τη διαφωνία των μερών ως προς τη διευθέτηση της πενθήμερης εβδομαδιαίας εργασίας με τη θέσπιση εξαήμερης εργασίας 12 φορές ετησίως και αντίστοιχη χορήγηση 12 τριήμερων αναπαύσεων.

Η εργοδοτική πλευρά επέμενε ότι η τήρηση της πενθήμερης εβδομαδιαίας εργασίας στο πλαίσιο κάθε ημερολογιακής εβδομάδας δεν είναι λειτουργική για υπεραστικά ΚΤΕΛ, επειδή η συνεχής λειτουργία τους δεν επιτρέπει τη δημιουργία προγράμματος χωρίς παράκαμψη της πενθήμερης εργασίας και μεταφορά των ημερών αναπαύσεων, ώστε να σχηματίζονται εξαήμερα απασχόλησης με αντίστοιχα τριήμερα αναπαύσεων. Στο πλαίσιο αυτό με τη Δ.Α. 3/1999 (άρθρο 4) θεσπίστηκαν τέσσερα εξαήμερα εργασίας ανά έτος, που όμως στην πράξη δεν αποδείχτηκαν αρκετά. Έτσι σε ορισμένα ΚΤΕΛ δημιουργούνται τριβές, ενώ σε άλλα ΚΤΕΛ με ειδικές διμερείς συμφωνίες έγιναν κατάλληλες ρυθμίσεις της διευθέτησης του πενθημέρου. Στο πλαίσιο αυτό είναι αναγκαία η διευθέτηση του πενθημέρου ενώ η προσθήκη μιας επιπλέον αργίας για την 28^η Οκτωβρίου κρίνεται ως οικονομικά και λειτουργικά ασύμφορη.

Η εργατική πλευρά υποστήριξε ότι η εξαήμερη εργασία είναι πολύ επαχθής για τους εργαζόμενους αλλά αναγνώρισε την ύπαρξη λειτουργικών προβλημάτων. Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων η εργατική δέχθηκε την πρόταση της διαιτητού για τη θέσπιση των 12 εξαήμερων εργασίας και των 12 τριήμερων ανάπαυσης, μόνον εφόσον οι ημέρες αργίας, που σήμερα είναι εννέα (9), αυξηθούν κατά μία, ώστε να γίνουν δέκα (10) και να περιληφθεί στις αργίες και η 28^η Οκτωβρίου.

Στο πλαίσιο αυτό εκτιμάται ως εύλογη η άποψη της εργατικής πλευράς και η διευθέτηση της πενθήμερης εβδομαδιαίας εργασίας. Εξάλλου η προσθήκη της 28^η Οκτωβρίου ως αργία είναι εύλογη, διότι μπορεί να ενταχθεί στον ετήσιο προγραμματισμό, αφού αν και μη υποχρεωτική αργία ως προαιρετική αργία, δημιουργεί δικαίωμα πρόσθετης αμοιβής για τον εργαζόμενο, που απασχολείται την ημέρα αυτή. Επομένως, η επιβάρυνση του κόστους εργασίας για την αιτία αυτή είναι συνήθης και επιβαρύνει τους εργοδότες μόνον για το προσωπικό, που απασχολούν, ενώ εύλογα πρέπει να συνυπολογίζεται στις αργίες του προσωπικού κίνησης. Η διευθέτηση του πενθημέρου με την απόφαση αυτή στηρίζεται στα εξής:

- ◆ Διασφάλιση σε ετήσια βάση του συνόλου των ημερών αναπαύσεων (Σάββατο και Κυριακές 104 ετησίως) και των αργιών (10 συγκεκριμένες ημέρες ετησίως).
- ◆ Καθορισμός εξαήμερης εβδομαδιαίας εργασίας 12 φορές ετησίως με αντίστοιχη τριήμερη ανάπαυση 12 φορές ετησίως, μία ανά μήνα.
- ◆ Διασφάλιση ίσης μεταχείρισης όλων των εργαζομένων για χορήγηση ανάπαυσης κατά την Κυριακή, ώστε όλοι οι εργαζόμενοι να έχουν τον ίδιο αριθμό ανάπαυσης Κυριακής με συνεχόμενη ημέρα Δευτέρα ή Σάββατο.
- ◆ Διασφάλισης της ευχέρειας για διευθέτηση της πενθήμερης εβδομαδιαίας εργασίας με τοπική διμερή επιχειρησιακή συμφωνία.
- ◆ Διασφάλιση των ευνοϊκότερων ρυθμίσεων για προγραμματισμό αναπαύσεων και αργιών καθώς και του τρόπου αμοιβής, όπως αυτό ισχύει μέχρι σήμερα με τοπικές διμερές συμφωνίες.
- ◆ Διευκρίνιση του τρόπου αμοιβής των ημερών αναπαύσεων και αργιών στο πλαίσιο της εξαήμερης πενθήμερης εργασίας, ώστε η μεταφορά της αναπαύσεως στο σχηματισμό των τριήμερων να μην οδηγεί σε πρόσθετη αμοιβή κατά την έκτη ημέρα εργασίας, που μπορεί να συμπέσει με Κυριακή ή αργία. Ο Κανόνας αυτός στηρίζεται στη γενική διασφάλιση του ετήσιου

συνολικού αριθμού αργιών και αναπαύσεων του προσωπικού κίνησης, που ανέρχεται σε 114 ημέρες ετησίως (104 αναπαύσεις + 10 αργίες).

10. Τη διαφωνία των μερών ως προς τη χορήγηση επιδόματος στους οδηγούς διώροφων αυτοκινήτων, η οποία λαμβάνοντας υπόψη την κερδοφορία των διώροφων αυτοκινήτων για κάθε ΚΤΕΛ ως επιχείρηση, και τον περιορισμένο αριθμό των διώροφων αυτοκινήτων, που διαθέτει κάθε ΚΤΕΛ, κρίνεται ως εύλογο να προσδιοριστεί σε ποσοστό 3%.
11. Τη διαφωνία των μερών για τη θέσπιση 11^{ης} τριετίας με ποσοστό αύξησης 5%, γεγονός που θα επιβαρύνει το κόστος εργασίας στην παρούσα φάση και επομένως η πρόταση αυτή της εργατικής πλευράς δεν κρίνεται ως εύλογη προς ρύθμιση με την απόφαση αυτή.
12. Τη διαφωνία των μερών να καταλήξουν σε συμφωνία και κατάρτιση Σ.Σ.Ε. και τη συμφωνία τους να ρυθμισθούν οι όροι αμοιβής και εργασίας στα Αστικά και Υπεραστικά Λεωφορεία με αυτή τη διαιτητική απόφαση, όπως προκύπτει από την κοινή συνάντηση των μερών της 23.3.2000.

Η απόφασή μου

έχει ως εξής:

Άρθρο 1

Πεδίο Εφαρμογής

Στους όρους της απόφασης αυτής υπάγεται το προσωπικό, που απασχολείται στις υπηρεσίες κίνησης – διοίκησης – διαχείρισης καθώς και το βοηθητικό προσωπικό όλων των ειδικοτήτων περιλαμβανομένων των φορτοεκφορτωτών, όπως οι ειδικότητες αυτές περιγράφονται στο ΠΔ 229/1994 άρθρα 2 και 3, που απασχολείται στα Αστικά και Υπεραστικά ΚΤΕΛ όλης της χώρας, περιλαμβανομένου και όλου του προσωπικού του Ροδιακού Οργανισμού Δημοτικών Αυτοκινήτων (ΡΟΔΑ).

Άρθρο 2

Αναπροσαρμογή αποδοχών

1. Οι συνολικές νόμιμες αποδοχές των εργαζομένων, που υπάγονται στην απόφαση αυτή, όπως ίσχυαν την 31.12.1999 με βάση τη ΔΑ 3/2000 αυξάνονται από 1.1.2000 σε ποσοστό 3%.
2. Τα βασικά ημερομίσθια των φορτοεκφορτωτών, που απασχολούνται στα Αστικά και Υπεραστικά ΚΤΕΛ, όπως ίσχυαν την 31.12.1999 με βάση τη ΔΑ 3/2000 άρθρο 2 παρ. 2 αυξάνονται από 1.1.2000 σε ποσοστό 3%.

Άρθρο 3

Διευκρίνιση της αποζημίωσης απόλυσης του άρθρου 3 της ΔΑ 3/1999

Διευκρινίζεται ότι, η αποζημίωση απόλυσης του άρθρου 3 της ΔΑ 3/1999, αφότου ίσχυσε καταβάλλεται στους δικαιούχους, που προβλέπονται στο άρθρο αυτό στο νόμιμο ποσό και ποσοστό σύμφωνα με την ισχύουσα εργατική νομοθεσία (Ν. 2112/1920 και ΒΔ 18/17/1920 σε συνδυασμό με το άρθρο 30 του Ν. 2556/1997). Συγκεκριμένα η αποζημίωση λύσης της σύμβασης εργασίας λόγω του θανάτου ή συνταξιοδότησης προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 8 εδάφιο δεύτερο, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 5 παρ. 1 του Ν. 435/1976 και ανέρχεται σε ποσοστό 40% της αποζημίωσης απόλυσης.

Άρθρο 4

Περίοδος Εργασίας – Διευθέτηση της πενθήμερης εβδομαδιαίας εργασίας για το προσωπικό κίνησης των υπεραστικών και αστικών λεωφορείων

Από 1.4.2000 το άρθρο 4 της Δ.Α. 3/1999 αντικαθίσταται ως εξής: «

1. Η διάρκεια της περιόδου εργασίας για τα Υπεραστικά λεωφορεία και τα Αστικά λεωφορεία μονής φυλακής του άρθρου 3 παρ. 1 του ΠΔ 54/1998 επαναπροσδιορίζεται και δεν μπορεί να υπερβαίνει τις οκτώ (8) ώρες ημερησίως, και τις σαράντα (40) ώρες εβδομαδιαίως, με το σύστημα της εβδομαδιαίας εργασίας πέντε (5) εργάσιμων ημερών.
2. Για την εφαρμογή του πενθημέρου και τη χορήγηση των αργιών της παρ. 1 αυτού του άρθρου σχηματίζονται ετησίως 114 ημέρες ανάπαυσης ήτοι:
 - α) 104 ημέρες που αντιστοιχούν στο Σάββατο και την Κυριακή και
 - β) 10 ημέρες αργιών ήτοι:

1^{ον} η 1η Ιανουαρίου – Πρωτοχρονιά

2^{ον} η 6^η Ιανουαρίου – Εορτή Θεοφανίων

3^{ον} η Καθαρά Δευτέρα

4^{ον} η 25^η Μαρτίου

5^{ον} η Μεγάλη Παρασκευή

6^{ον} η Δεύτερη ημέρα του Πάσχα

7^{ον} η 1^η Μαΐου

8^{ον} η 15^η Αυγούστου

9^{ον} η 28^η Οκτωβρίου και

10ον η 25^η Δεκεμβρίου – Χριστούγεννα

Οι δέκα (10) ημέρες αργίας ισχύουν ανεξάρτητα αν συμπίπτουν με Σάββατο ή Κυριακή.

- 3.** Η χορήγηση των ανωτέρω ημερών ανάπαυσης και αργιών προγραμματίζονται σε κάθε ΚΤΕΛ με δυνατότητα καθορισμού εξαήμερης απασχόλησης έως 12 φορές ετησίως και για ένα εξαήμερο ανά μήνα, με αντίστοιχη χορήγηση τριήμερων αναπαύσεων 12 φορές ετησίως. Κατά τον προγραμματισμό των αναπαύσεων του Σαββάτου και της Κυριακής θα χορηγείται εξίσου σε όλους τους εργαζόμενους διήμερη ανάπαυση με ημέρα Κυριακής, δηλαδή ίδιος αριθμός κατ' έτος αναπαύσεων Κυριακής με συνεχόμενη ανάπαυση το Σάββατο ή τη Δευτέρα.
- 4.** Η απασχόληση των εργαζομένων με το πρόγραμμα ετήσιας κατανομής των αναπαύσεων της παραγράφου 3 αυτού του άρθρου δεν συνιστά υπερωριακή εργασία Κυριακής ή αργίας, εφόσον ο ετήσιος προγραμματισμός τηρεί τις 114 ημέρες αργιών και αναπαύσεων. Η υπέρβαση της νόμιμης ημερήσιας απασχόλησης των 8 ωρών αμείβεται ως υπερωρία σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και η απασχόληση σε ημέρα αργίας ή Κυριακής αμείβεται τη νόμιμη προσαύξηση σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, εφόσον δεν χορηγηθεί άλλη ημέρα ανάπαυσης εντός του έτους σύμφωνα με τον ετήσιο προγραμματισμό για χορήγηση 114 αναπαύσεων.
- 5.** Ο προγραμματισμός των αργιών και αναπαύσεων της παραγράφου 3 αυτού το άρθρου μπορεί να ρυθμισθεί με «τοπική διμερή επιχειρησιακή συμφωνία», που καταρτίζεται σε κάθε ΚΤΕΛ μεταξύ της διοίκησης του και της αντιπροσωπευτικής συνδικαλιστικής οργάνωσης.
- 6.** Εάν δεν υπάρχει «τοπική διμερής επιχειρησιακή συμφωνία», οι ημέρες αργιών μπορεί να χορηγούνται διάσπαρτα σε όλη τη διάρκεια του έτους και οι αναπαύσεις

του Σαββάτου και της Κυριακής θα χορηγούνται εξίσου σε όλους τους εργαζόμενους με διήμερη ανάπαυση ημέρας Κυριακής, δηλαδή ίδιος αριθμός κατ' έτος αναπαύσεων Κυριακής με συνεχόμενη ανάπαυση το Σάββατο ή τη Δευτέρα.

- 7.** Ευνοϊκότερες ρυθμίσεις για τον προγραμματισμό των αναπαύσεων και αργιών και τον τρόπο αμοιβής τους που ισχύουν μέχρι σήμερα, με «τοπική διμερή επιχειρησιακή συμφωνία» δεν θίγονται».

Άρθρο 5

Στολές Εργασίας

Οι εκδότες εισιτηρίων και οι φορτοεκφορτωτές έχουν υποχρέωση να φέρουν στολή εργασίας κατά τη διάρκεια του χρόνου εργασίας τους. Η στολή εργασίας χορηγείται με δαπάνη του ΚΤΕΛ ετησίως ως εξής:

- α)** μία θερινή στολή εργασίας (ένα παντελόνι και δύο υποκάμισα)
β) μία χειμερινή στολή εργασίας (ένα παντελόνι, ένα σακάκι, μία γραβάτα και δύο υποκάμισα).

Άρθρο 6

Επιδόματα – Ειδικές αμοιβές

1. Επίδομα οδηγών λεωφορείου χωρίς εισπράκτορα

Από την 1.1.2000 το επίδομα των οδηγών λεωφορείου χωρίς εισπράκτορα αναπροσαρμόζεται και ορίζεται σε 1.1.00 δραχμές.

2. Επίδομα οδηγών αρθρωτών και διώροφων αυτοκινήτων

Στους οδηγούς των διώροφων αυτοκινήτων καταβάλλεται από 1.1.2000 το επίδομα οδηγού διώροφου αυτοκινήτου ποσοστού 3% υπολογιζόμενο στο βασικό μισθό.

3. Αμοιβές οδηγών Αστικών ΚΤΕΛ για έκδοση εισιτηρίων

- α.** Οι οδηγοί των Αστικών Λεωφορείων έχουν καθήκον να χορηγούν εισιτήρια αυξημένης τιμής για τους επιβάτες, που δεν έχουν εισιτήριο κανονικής τιμής.
β. Στους οδηγούς των Αστικών ΚΤΕΛ, που εκδίδουν μέσα στο λεωφορείο τα εισιτήρια προσαυξημένης τιμής (προστίμου), καταβάλλεται ως προσωπική κυμαινόμενη έκτακτη αμοιβή το 50% της προσαύξησης της αξίας του εισιτηρίου/

- γ.** Η διαδικασία χορήγησης των εισιτηρίων αυξημένης τιμής (προστίμου) και η απόδοση του τιμήματος στο ΚΤΕΛ καθώς και η είσπραξη της αμοιβής των οδηγών, ρυθμίζεται με «τοπική διμερή συμφωνία», που καταρτίζεται σε κάθε ΚΤΕΛ μεταξύ της διοίκησης του και της αντιπροσωπευτικής συνδικαλιστικής οργάνωσης.

Άρθρο 8

πρόστιμα πειθαρχικών ποινών

- 1.** Τα πρόστιμα, που επιβάλλονται σε βάρος των εργαζομένων και των εργοδοτών για την παραβίαση του κανονισμού προσωπικού των Κοινών Ταμείων Είσπραξης Λεωφορείων ΚΤΕΛ του ΠΔ. 299/1994 των άρθρων 15 και 16 θα καταβάλλονται από το ΚΤΕΛ υπέρ της δευτεροβάθμιας συνδικαλιστικής οργάνωσης, στην οποία ανήκει ο εργαζόμενος, δηλαδή της ΟΥΠΑΕ, ΠΟΕΙΑΛ και ΠΟΑΥΣ, δηλαδή των αντιπροσωπευτικών δευτεροβάθμιων συνδικαλιστικών οργανώσεων εργοδοτών και εργαζομένων, που δεσμεύονται με την απόφαση αυτή και στην οποία ανήκει ο εργαζόμενος, που υφίσταται την επιβάρυνση του προστίμου.
- 2.** Η διοίκηση της ΟΥΠΑΕ, ΠΟΕΙΑΛ και ΠΟΑΥΣ ανακοινώνει εγγράφως στη διοίκηση κάθε ΚΤΕΛ τον αριθμό του τραπεζικού λογαριασμού, στον οποίο θα κατατίθενται τα ποσά, που αναλογούν στα πρόστιμα.
- 3.** Η διοίκηση του ΚΤΕΛ, που επιβάλλει το πρόστιμο κοινοποιεί στην αρμόδια αντιπροσωπευτική δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση την απόφασή της για την επιβολή του προστίμου, αναφέροντας το όνομα του εργαζόμενου στον οποίο επιβλήθηκε το πρόστιμο και το ύψος του προστίμου. Επίσης καταθέτει στο λογαριασμό της οργάνωσης τα ποσά των τυχόν προστίμων ανά τρίμηνο ως εξής:
 - ♦ Για την περίοδο Ιανουαρίου – Μαρτίου έως την 15 Απριλίου.
 - ♦ Για την περίοδο Απριλίου – Ιουνίου έως την 15 Ιουλίου.
 - ♦ Για την περίοδο Ιουλίου – Σεπτεμβρίου έως την 15 Οκτωβρίου.
 - ♦ Για την περίοδο Οκτωβρίου – Δεκεμβρίου έως την 15 Ιανουαρίου.
- 4.** Κάθε δευτεροβάθμια αντιπροσωπευτική συνδικαλιστική οργάνωση αποδίδει στην μη αντιπροσωπευτική συνδικαλιστική οργάνωση τα ποσά των προστίμων, που αναλογούν στα μέλη της με διαδικασία, που συμφωνείται μεταξύ αυτών.
- 5.** Η ρύθμιση αυτή θα ισχύει από 1.4.2000.

Άρθρο 9

Γενική ρύθμιση

1. Όροι συλλογικών ρυθμίσεων (συλλογικών συμβάσεων, Διαιτητικών Αποφάσεων) και κάθε είδους λοιπές όμοιες ρυθμίσεις, που αφορούν τους όρους αμοιβής και εργασίας του προσωπικού Αστικών και Υπεραστικών ΚΤΕΛ όλης της χώρας και του συγκοινωνιακού φορέα Ρόδου «ΡΟΔΑ», οι οποίοι δεν καταργούνται ή τροποποιούνται με την απόφαση αυτή εξακολουθούν να ισχύουν.
2. Τυχόν ανώτερες καταβαλλόμενες αποδοχές στο σύνολό τους και ευνοϊκότεροι όροι εργασίας δεν μειώνονται, εφόσον προβλέπονται με ατομικές συμβάσεις εργασίας ή συμφωνίες και επιχειρησιακές συλλογικές συμβάσεις εργασίας, που καταρτίζονται μεταξύ της επιχειρησιακής αντιπροσωπευτικής συνδικαλιστικής οργάνωσης και της διοίκησης του ΚΤΕΛ.

Άρθρο 10

Ισχύς – Διάρκεια

Η ισχύς της σύμβασης αυτής αρχίζει από 1-1-2000.

Αθήνα, 30 Μαρτίου 2000

**Η ΔΙΑΙΤΗΤΗΣ
ΜΑΡΙΑ ΝΤΟΤΣΙΚΑ**