

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 3965
Ημερομ. Κατάθεσης: 24/9/2021



Βασίλειος (Λάκης) Νικολάου Βασιλειάδης
Βουλευτής Πέλλης
Νέα Δημοκρατία

23 Σεπτεμβρίου 2021

Προς: Το Τμήμα Αναφορών της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς: τον Υπουργό Εργασίας & Κοινωνικών Υποθέσεων,
τον Υπουργό Επικρατείας, κ. Γ. Γεραπετρίτη
τον Υπουργό Επικρατείας, κ. Χρ. - Γ. Σκέρτσο

Καταθέτω ως αναφορά προς τους αρμόδιους Υπουργούς το συνημμένο έγγραφο των Εργατικών Κέντρων Ελλάδας, σχετικά με ζητήματα αναφορικά με την απασχόληση στον κλάδο ταχυμεταφορών-ταχυδιανομών τροφίμων και εμπορευμάτων και παρακαλώ για τη δική σας απάντηση σύμφωνα με το Α.125 του Κανονισμού της Βουλής.

Ο αναφέρων Βουλευτής

Βασίλειος Βασιλειάδης

**ΑΝΟΙΧΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΣΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ
ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ ΔΙΑΝΟΜΕΩΝ**

23.9.2021

Κύριε Πρωθυπουργέ,

Με αφορμή τα πρόσφατα γεγονότα με τη διαδικτυακή πλατφόρμα efood της γερμανικής Delivery Hero, η οποία εκβιαστικά πρότεινε σε διανομείς της, μέσω της εφαρμογής Road Runner που χρησιμοποιεί για να διασυνδέεται μαζί τους, να συνάψουν μια άλλη μορφή εργασιακής σχέσης - αυτή του freelancer, θέλουμε να σας ενημερώσουμε για τα παρακάτω που αντλήσαμε από τους ίδιους τους εργαζόμενους-μέλη μας στον κλάδο των ταχυμεταφορών-ταχυδιανομών.

Στη χώρα μας σήμερα απασχολούνται στον κλάδο ταχυμεταφορών-ταχυδιανομών τροφίμων και εμπορευμάτων, τεσσάρων (4) ειδών εργαζόμενοι:

- **Οι εργαζόμενοι που απασχολούνται με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας σε εμπορικές επιχειρήσεις, ταχυδρομεία-ταχυμεταφορές, επιχειρήσεις εστίασης, καφέ, κ.λ.π.**
- **Οι εργαζόμενοι που απασχολούνται με αδήλωτη ή ημιδηλωμένη εργασία.**
- **Οι εργαζόμενοι που απασχολούνται με «τίτλο κτήσης» (το γνωστό μπλοκάκι).**
- **Οι εργαζόμενοι που απασχολούνται καθαρά ως ελεύθεροι επαγγελματίες.**

Πριν όμως αναφερθούμε σε κάθε μια από τις παραπάνω κατηγορίες εργαζομένων και τις ιδιαιτερότητες που διέπουν τις εργασιακές τους σχέσεις, ας μιλήσουμε πρώτα για τα κόστη της διανομής. Για το πόσο κοστίζει στον οδηγό να παραδώσει σπίτι μας την παραγγελία μας γρήγορα.

Ποια είναι λοιπόν τα κόστη;

- Ένα τυπικό μηχανάκι έχει κόστος βενζίνης και σέρβις περίπου 0,10€/χιλιόμετρο και αυτό χωρίς να συνυπολογιστεί η ασφάλεια, τα τέλη και η απαξία του οχήματος. Ειδικά σε ότι έχει να κάνει με το τελευταίο, πρέπει να γνωρίζετε ότι ένα όχημα μπορεί να πραγματοποιήσει έως και 1.000 χλμ/εβδομάδα, με το μέσο όρο όλων όσων κινούνται με προσοχή και δεν τρέχουν να είναι γύρω στα 700χλμ, εφόσον επιθυμούν να επιστρέψουν ζωντανοί στα σπίτια τους και τις οικογένειές τους.

- Στα παραπάνω προστίθεται και ο χρόνος απόσβεσης για τις «χούφτες» στο μηχανάκι περίπου 50€, ώστε να μην παγώνουν τα χέρια στο τιμόνι και να μην ανοίγουν πληγές, συχνό φαινόμενο για τους ανθρώπους που εργάζονται με μηχανάκι το χειμώνα.
- Επιπλέον πρέπει να υπολογιστεί σε πόσο χρόνο θα γίνει απόσβεση στα αδιάβροχα, τα οποία με τόση βροχή επιβάλλεται να είναι καλής, αν όχι πολύ καλής ποιότητας ώστε να μην περνάει το νερό μέσα στα ρούχα και πάθουν πνευμονία οι άνθρωποι ή ότι άλλο επάνω στις δύο ρόδες. Με πρόχειρους υπολογισμούς τα αδιάβροχα κοστίζουν γύρω στα 80€.
- Ακολουθώς απαιτούνται γάντια, αρβύλες/παπούτσια, λαιμουδιέρες, τσαντάκια χρημάτων που καταστρέφονται τακτικά από την πολύ χρήση.
- Τέλος, υπάρχει και το ανεκτίμητο κόστος του χρόνου που δεν περνούν οι συνάδελφοί μας με την οικογένεια τους, Παραμονή Χριστουγέννων, Πρωτοχρονιάς, Πάσχα, Δεκαπενταύγουστου και ανήμερα. Και βεβαίως το ανεκτίμητο του κινδύνου να οδηγούν με το ένα χέρι σαν τρελοί γιατί στο άλλο έχουν τους καφέδες πχ που έχουν αργήσει και έχει κόψει το αφρόγαλο....αλλά πάντα...«έχει φύγει το παιδί», γιατί το «παιδί με το παπί» πρέπει να φταίει για όλα.

Αυτά σε ότι αφορά τα κόστη. Πάμε όμως να δούμε και τις εργασιακές σχέσεις.

A. Εργαζόμενοι που απασχολούνται με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας σε εμπορικές επιχειρήσεις, ταχυδρομεία-ταχυμεταφορές, επιχειρήσεις εστίασης, καφέ, κ.λ.π.

Είναι οι εργαζόμενοι που απασχολούνται σε επιχειρήσεις και καταστήματα, λαμβάνουν το βασικό μισθό και ότι άλλο προβλέπεται από μια σύμβαση εξαρτημένης εργασίας, χωρίς να τους παρέχονται στις περισσότερες περιπτώσεις μέσα ατομικής προστασίας όπως προβλέπει η σχετική νομοθεσία, πλην ίσως του ανακλαστικού γιλέκου. Με όχημα τις περισσότερες φορές του εργαζόμενου και τις φθορές και τη βενζίνη να καλύπτονται από τυχόν φιλοδωρήματα που θα αφήσει ο πελάτης. Γιατί όπως και να το κάνουμε το επίδομα 15% μικτά επί του βασικού μισθού δεν αρκεί να καλύψει το κόστος του οχήματος.

B. Εργαζόμενοι που απασχολούνται με αδήλωτη ή ημιδηλωμένη εργασία

Αυτή η κατηγορία εργαζομένων είναι αόρατη, καθώς απασχολείται στον κλάδο «μαύρα» και ίσως σε κάποιες περιπτώσεις να αμείβεται με ελαφρά πιο αυξημένο ωρομίσθιο σε σχέση με τους υπόλοιπους. Όμως, έχουν μισή ή καθόλου ασφάλιση και

εργάζονται αποκλειστικά με δικό τους όχημα, δίχως προσαύξηση 15% και χωρίς να δικαιούνται μέσα ατομικής προστασίας.

Γ. Εργαζόμενοι που απασχολούνται με τίτλο κτήσης

Είναι οι εργαζόμενοι οι οποίοι εργάζονται με το γνωστό σε όλους μας «μπλοκάκι». Τώρα τελευταία χρησιμοποιείται η ορολογία του «τίτλου κτήσης». Οι απολαβές τους είναι με το «κομμάτι» και κάποια μικρή αποζημίωση χιλιομετρική. Σε όλα όμως τα ποσά έχουν κρατήσεις ποσοστού 23,6%, χωρίς να έχουν κανονική ασφάλιση. Απλά το 20% είναι για τη σύνταξη, αν ποτέ πάρουν, συν 3,6% χαρτόσημο υπέρ Ο.Γ.Α. Με ποσοστό 23,6% επιβαρύνονται και οι χιλιομετρικές αποζημιώσεις και τα φιλοδωρήματα που δίνουν οι πελάτες ηλεκτρονικά. Και αυτή η κατηγορία εργαζομένων χρησιμοποιεί δικό τους όχημα και όλα τα έξοδα δικά τους, δίχως ο εργοδότης να τους παρέχει δωρεάν τίποτα σε επίπεδο εξοπλισμού και Μέσων Ατομικής Προστασίας. Εδώ υπάρχει και μια «παγίδα». Οι συνάδελφοι αυτοί μπορούν να εργαστούν μέχρι να φτάσουν το ποσό των 10.000€ ευρώ ανά έτος. Αν τα ξεπεράσουν, πρέπει να κάνουν έναρξη εργασιών στην εφορία ως ελεύθεροι επαγγελματίες!

Δ. Εργαζόμενοι που απασχολούνται καθαρά ως ελεύθεροι επαγγελματίες

Εδώ πλέον, μιλάμε για...το «μεγάλο κεφάλαιο» του κλάδου. Για τους «προνομιούχους», τους επονομαζόμενους «καπιταλιστές με παπί»! Είναι οι εργαζόμενοι που απασχολούνται ως ελεύθεροι επαγγελματίες, που ενώ αμείβονται με την παραγγελία και αυτοί σαν τους παραπάνω, έχουν κάνει έναρξη εργασιών στην Εφορία και πληρώνουν από την τσέπη τους εξοπλισμό, όχημα, βενζίνες, σέρβις τα πάντα.., κ.λ.π., συν λογιστή, ΟΑΕΕ, αλλά είναι «προνομιούχοι»...δεν έχουν το όριο των 10.000€ ανά έτος.

Στο δια ταύτα λοιπόν. Οι άνθρωποι αυτοί πέρα είναι απροστάτευτοι, όχι μόνο εργασιακά, αλλά και υγειονομικά. Ακόμα και την περίοδο της πανδημίας, όπου για κάθε κλάδο έχουν καταρτιστεί ειδικά υγειονομικά πρωτόκολλα, στο συγκεκριμένο κλάδο τα ζητήματα υγείας και ασφάλειας είναι ανύπαρκτα. Οι εργαζόμενοι αυτοί υπόκεινται σε ένα καθημερινό μαρτύριο, βάζοντας τον εαυτό τους σε ένα διαρκή κίνδυνο. Εισέρχονται καθημερινά σε χώρους που δεν αερίζονται επαρκώς, χρησιμοποιούν συχνότερα από τον καθένα (αναγκαστικά) ανελκυστήρες που είναι εστίες μεταδοτικότητας του covid-19, καθώς η παράδοση παραγγελίας από τις σκάλες σε πολυόροφα κτήρια είναι κάτι που εκ των πραγμάτων δεν διευκολύνει. Και ενώ θα μπορούσε στα πλαίσια της πρόσληψης διασποράς του Sars-Cov-2 να θεσμοθετηθεί

παράδοση στην είσοδο, με εξαίρεση περιπτώσεις ατόμων με κινητικά προβλήματα, εν τούτοις εξακολουθούν να παραδίδουν στην εξώπορτα διαμερισμάτων και υπογείων διακινδυνεύοντας καθημερινά τη ζωή τους.

Πάμε όμως, να δούμε τι ακριβώς συνέβη με τη διαδικτυακή πλατφόρμα efood και ξαφνικά ξεχείλισε το ποτήρι; Το ποτήρι ξεχείλισε λοιπόν όταν αρκετοί διανομείς της εν λόγω εταιρείας έλαβαν εσωτερικό μήνυμα στην εφαρμογή που ουσιαστικά τους ζητούσε να γίνουν εργαζόμενοι με «μπλοκάκι» ή να ανοίξουν βιβλία. Διαφορετικά...ανεργία. Σε ποιους το έλεγε αυτό η efood; Σε αυτούς που την εμπιστεύτηκαν και προσέτρεξαν να στηρίξουν την προσπάθειά της -με ανταγωνιστικά ομολογουμένως οικονομικά και εργασιακά κίνητρα - εγκαταλείποντας τα μικρομάγαζα και τις μικρές επιχειρήσεις που ήδη απασχολούνταν. Αυτούς όμως που με κρύο, βροχές, χιόνια, καύσωνα, έτρεχαν για την efood σε δύο ρόδες για να κερδίζει, να διογκώνεται, να μεγαλουργεί στη χώρα μας.

Η πλατφόρμα του efood, της γνωστής σε όλους μας εφαρμογής παραγγελιοληψίας, είχε δύο (2) ειδών διανομείς. Αρχικά ξεκίνησε με διανομείς ωρομίσθιους 4ωρους, 6ωρους, 8ωρους, με καλές η αλήθεια είναι απολαβές. Παρείχε τα μέσα ατομικής προστασίας και ότι προβλεπόταν από την κείμενη νομοθεσία (κράνος, γάντια αδιάβροχα, κουτί που κοστίζει 150€+, έδινε αποζημίωση για βενζίνες με το χιλιόμετρο και το 15% για το μηχανάκι, κ.λ.π). Ήταν η τέλεια εταιρεία για να εργαστεί κανείς κάποιος διανομή. Ή μάλλον σχεδόν τέλεια, διότι υπάρχουν και ορισμένα αρνητικά, όπως π.χ. ό,τι τα καύσιμα τα έδινε σε κάρτα της AVIN και μόνο για εταιρικά βενζινάδικα και κάποια άλλα αρνητικά μικρότερης σημασίας. Κάποια στιγμή η efood ξεκίνησε ένα σύστημα εσωτερικής αξιολόγησης με τέσσερις (4) κατηγορίες badges (σημάτων). Για τη διευκόλυνση της ενημέρωσης ας πούμε ότι η αξιολόγηση περιελάμβανε σήματα όπως το Χρυσό, το Ασημένιο, το Χάλκινο και εκείνο το σήμα του Νεοεισερχόμενου Rider. Το Χρυσό σήμα, πέρα από τα tips και ότι άλλη αποζημίωση έδινε η εταιρία για τα χιλιόμετρα, έδινε στον διανομέα 0,50€/παραγγελία. Το Ασημένιο 0,30€ και το χάλκινο έδινε ή 0,10€ ή τίποτα. Του δε νεοεισερχόμενου, για κάποιες μέρες ήταν ίσο με το ασημένιο (15 μέρες περίπου), μέχρι και εκείνος να μπει σε κατηγορία. Τα ακριβή κριτήρια κατάταξης σε κάθε κατηγορία, ποτέ δεν ήταν απόλυτα κατανοητά ούτε στους ίδιους τους Riders ώστε με σαφήνεια να γνωρίζουν το σύστημα αξιολόγησής τους.

Και εδώ αρχίζουν τα προβλήματα. Αμέσως μετά, η εταιρία ξεκίνησε καμπάνια στα social media ζητώντας διανομείς freelancers, όπως ακριβώς δηλαδή και η ανταγωνίστρια "WOLT". Οι Freelancers διανομείς οδηγοί, είναι οι 2 τελευταίες

κατηγορίες εργαζομένων που περιγράφουμε παραπάνω (μέχρι 10.000€ που λέγαμε και οι ελεύθεροι επαγγελματίες). Σε αυτές τις δύο κατηγορίες λοιπόν η εταιρεία δεν έχει καμία υποχρέωση απέναντί τους, πλην να τους πληρώνει τα τιμολόγια. Ούτε ασφάλιση, ούτε Δώρα, ούτε επιδόματα, ούτε τίποτα.

Η εταιρεία όμως, χρεώνει τις συνεργαζόμενες επιχειρήσεις με ένα ποσοστό επί της κάθε παραγγελίας, για τη διαμεσολάβηση μεταξύ επιχείρησης και πελάτη με διάφορους τρόπους. Ας υποθέσουμε τυχαία -και όχι μακριά από την πραγματικότητα- ότι η efood χρέωνε ποσοστό 10-12% για την κάθε παραγγελία που μας έφερνε ο διανομέας του καταστήματος (με απλή διαμεσολάβηση της efood) και ποσοστό 20-30% για την κάθε παραγγελία που μας φέρνει ο διανομέας της efood.

Κύριε Πρωθυπουργέ,

Η περίπτωση της efood και της Delivery Hero, ήταν απλά η σταγόνα που ξεχείλισε το ποτήρι. Σαν την efood υπάρχουν δεκάδες άλλες περιπτώσεις που είναι έτοιμες να εκραγούν, διότι απλά η κατάσταση δεν πάει άλλο. Η κατάσταση στα μικρομάγαζα ούτως ή άλλως δεν ήταν καλύτερη, γι' αυτό και βρήκαν πρόσφορο έδαφος και εισχώρησαν οι πλατφόρμες.

Διαπιστώσατε και εσείς, ως Κυβέρνηση, τη δύναμη της κοινωνικής αντίδρασης με έναν τρόπο διαφορετικό, τον οποίο πολλοί ονομάζουν διαδικτυακό ακτιβισμό. Το διαδίκτυο αποκτά ολοένα και μεγαλύτερο μερίδιο στη σφαίρα επιρροής της κοινής γνώμης. Αμέτρητοι χρήστες ή μη του γνωστού App παράδοσης έτοιμου φαγητού, το οποίο παρεμπιπτόντως τον πρώτο χρόνο της πανδημίας κατέγραψε αύξηση κύκλου εργασιών κατά 49% (64,4 εκατ. ευρώ, από 43,1 εκατ. ευρώ το 2019) και αύξηση καθαρών κερδών κατά 26,7% (21,3 εκατ. ευρώ, από 16,8 εκατ. ευρώ το 2019) έσπευσαν να βαθμολογήσουν την εφαρμογή με ένα αστέρι. Αποτέλεσμα αυτού ήταν το rating της εφαρμογής να πέσει από το 4,6 που ήταν στις αρχές της εβδομάδας στο Google, στο 2,1 το μεσημέρι της Παρασκευής, στο 1,7 αργά το απόγευμα της ίδιας ημέρας για να φτάσει εντέλει στο 1,1 το βράδυ της περασμένης Παρασκευής.

Το διαδίκτυο, όμως, δεν έστειλε μόνο ένα ηχηρό μήνυμα στη Delivery Hero, αλλά και σε εσάς ως Πρωθυπουργό της χώρας. Ένα μήνυμα που επισφραγίστηκε και στους δρόμους, με χιλιάδες riders να κατακλύζουν όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα κατά τη χθεσινή κινητοποίηση της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον Επισιτισμό- Τουρισμό, την οποία στήριξαν δεκάδες οργανώσεις και βεβαίως η τριτοβάθμια Γ.Σ.Ε.Ε. Οι Riders, οι χιλιάδες χρήστες του διαδικτύου, οι εργαζόμενες και οι εργαζόμενοι της χώρας, ζητούν από εσάς να επιδείξετε μεγαλύτερη ευαισθησία

γύρω από τις εργασιακές σχέσεις τόσο στο συγκεκριμένο κλάδο, αλλά και σε κάθε άλλο εργασιακό κλάδο. Μην αγνοήσετε και μην προσπεράσετε αυτό το μήνυμα διότι...το επόμενο «rating» που θα δεχθεί αρνητική βαθμολογία, ίσως να είναι το Κυβερνητικό «rating». Μην ξεχνάτε ότι και ο κόσμος της εργασίας βαθμολογεί τις Κυβερνήσεις στο τέλος κάθε εκλογικής περιόδου.

Σας καλούμε λοιπόν να στηρίξετε το συγκεκριμένο κλάδο, να επιδείξετε τη δέουσα πολιτική ευαισθησία και να λάβετε πρόσθετα μέτρα αυστηροποίησης των κανόνων της αγοράς εργασίας, στηρίζοντας με ενεργές πολιτικές όλους όσοι είτε από επιλογή, είτε από ανάγκη βρέθηκαν στη θέση του «παιδιού που έχει φύγει και είναι στο δρόμο», με το πακέτο με το εμπόρευμα μας ή την πίτσα, το σουβλάκι, τον καφέ, την κρέπα μας. Όλους όσοι κινδυνεύουν σε κάθε εκατοστό στην άσφαλτο να μην γυρίσουν ζωντανοί σπίτι τους. Όλους όσοι «τρώνε» καθημερινά τα καυσαέρια από τις εξατμίσεις των ασυντήρητων Ι.Χ, φορτηγών και λεωφορείων και βιώνουν τις καιρικές συνθήκες στο πετσί τους.

Αν θέλετε λοιπόν να δείξετε αλληλεγγύη στον κλάδο των ταχυμεταφορέων - ταχυδιανομέων πρέπει να το κάνετε έμπρακτα. Το τελευταίο εργασιακό νομοσχέδιο της Κυβέρνησής σας δεν έβαλε τάξη στην αταξία που επικρατεί στον κλάδο. Αντιθέτως, προκάλεσε σύγχυση και θόλωσε περισσότερο το τοπίο στο τι τελικά ισχύει και τι τελικά δικαιούται κάθε εργαζόμενος/η. Κι όχι μόνο. Άναψε το πράσινο φως σε τέτοιου τύπου πλατφόρμες όπως η efood να προβούν σε εκβιασμούς σε βάρος του απασχολούμενου σε αυτές προσωπικού. Αν συνυπολογίσει κανείς και την παντελή έλλειψη ολοκληρωμένου σχεδίου δράσης των συναρμόδιων για την πάταξη της εργοδοτικής παραβατικότητας στον κλάδο, τότε δεν είναι υπερβολή ο ισχυρισμός ότι επικρατούν συνθήκες εργασιακής «ζούγκλας».

Η αδήλωτη ή η ψευδώς δηλωμένη εργασία πρέπει να εκλείψει. Το ίδιο πρέπει να εκλείψουν και οι συμβάσεις ορισμένου χρόνου. Οι συμβάσεις όλες πρέπει να είναι εξαρτημένης εργασίας και μάλιστα αορίστου χρόνου. Οι ψευδεπίγραφες συμβάσεις με «τίτλο κτήσης» (κοινώς μπλοκάκι) ή οι συμβάσεις με «βαπτισμένους» εργαζομένους ως... «ελεύθερους επαγγελματίες»...πρέπει να καταργηθούν. Όλοι γνωρίζουμε ότι πίσω από κάθε τέτοια σχέση εργασίας υποκρύπτεται πάντα εξαρτημένη εργασία. Υπάρχει διευθυντικό δικαίωμα και εντολές των υπευθύνων της πλατφόρμας, υπάρχει απομακρυσμένη παρακολούθηση των διαδρομών και των διανομών, υπάρχουν αξιολογήσεις της παραγωγικότητας οι οποίες βεβαίως είναι συνδεδεμένες με την ταχύτητα διανομής μιας παραγγελίας και το χρόνο ημερήσιας διασύνδεσης στην πλατφόρμα (συνεπώς επιβάλλεται έστω και έμμεσα συγκεκριμένο ωράριο εργασίας).

Δε νοείται λοιπόν το «παπί» να λογίζεται ως επιχείρηση διότι απλούστατα δεν είναι. Ήταν λάθος της Κυβέρνησης να αναγνωρίσει τέτοιες μορφές απασχόλησης στο συγκεκριμένο κλάδο. Ήταν λάθος της που δεν περιόρισε ευθύς εξ αρχής την εργασιακή σχέση σε σχέση εξαρτημένης εργασίας. Οφείλετε λοιπόν να αναγνωρίσετε πλήρη εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα στους «Riders», είτε απασχολούνται σε πλατφόρμα, είτε σε εμπορικά καταστήματα, είτε σε καταστήματα εστίασης-καφέ. Μόνο έτσι εκφράζονται έμπρακτα το ενδιαφέρον και η αλληλεγγύη. Μόνο έτσι η πολιτική αποκτά ουσία και δεν περιορίζεται απλά και μόνο σε επικοινωνία.

Λάβετε άμεσα μέτρα και πρωτοβουλίες ώστε:

- ✓ **Να υπογραφεί άμεσα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας που να καλύπτει το σύνολο των διανομέων της χώρας (εστίαση, εμπόριο, τρόφιμα).**
- ✓ **Να σταματήσει η επιβολή της freelancing εργασίας και να μετατραπούν όλες οι συμβάσεις ορισμένου χρόνου σε αορίστου εξαρτημένης εργασίας,**
- ✓ **Να μην φορολογείται και να μην υπόκειται σε κρατήσεις η χιλιομετρική αποζημίωση για τη συντήρηση των οχημάτων,**
- ✓ **Να μην φορολογούνται και να μην υπόκεινται σε κρατήσεις τα ηλεκτρονικά φιλοδωρήματα ή εφόσον θεωρούνται νόμιμος μισθός να πληρώνονται επ' αυτών προσαυξήσεις για υπερωριακή απασχόληση, εργασία τις Κυριακές, αργίες και νύχτες.**
- ✓ **Να σταματήσουν τα συστήματα αξιολογήσεων που υιοθετούν οι εταιρείες ως κριτήριο απόλυσης και απειλή στέρησης ημερομισθίων,**
- ✓ **Να συμπεριληφθούν οι διανομείς στα μέτρα πρόληψης διάδοσης του Sars-Cov-2 και να γίνεται η παράδοση στην είσοδο κάθε κτηρίου, με εξαίρεση περιπτώσεις ατόμων με κινητικά προβλήματα,**
- ✓ **Να προβλέπονται χώροι υγιεινής και στεγασμένοι χώροι αναμονής για τους Riders.**
- ✓ **Να ασφαρίζονται με ευθύνη των εργοδοτών το όχημα, ο εξοπλισμός και τα χρηματικά ποσά, από τον κίνδυνο ληστείας,**
- ✓ **Να οριοθετηθούν ορθολογικά οι χιλιομετρικές αποστάσεις παραλαβής και παράδοσης,**
- ✓ **Να σταματήσει η ηθική και ψυχολογική παρενόχληση προς τους εργαζόμενους και να υποβληθούν σε αυστηρό θεσμικό έλεγχο από το ΣΕΠΕ και το Υπουργείο Εργασίας όλες οι εσωτερικές**

παραμετροποιήσεις της εφαρμογής που οδηγούν σε μισθολογικές και ανταγωνιστικές διακρίσεις και που χρησιμοποιούνται ως λόγοι απόλυσης,

- ✓ Να διακόπτεται η διανομή με απόφαση κρατικής αρχής σε περιόδους ακραίων καιρικών φαινομένων (βροχές, χιόνια, παγετοί, καύσωνες).

Εμείς από την πλευρά μας, τιμώντας το θεσμικό μας ρόλο, δηλώνουμε ότι δεν θα επιτρέψουμε να εκβιάζονται οι συνάδελφοί μας, ενώ θέτουν σε κίνδυνο τις ίδιες τους τις ζωές. Θα συνεχίσουμε αταλάντευτα τον αγώνα μας, από κοινού με τους "Riders", για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, την πάταξη εργοδοτικών αυθαιρεσιών και παρανομιών, την κατάκτηση ενιαίου πλαισίου εργασιακών σχέσεων, το χτίσιμο ενός δικαιωματικού χάρτη που θα ανοίγει «ομπρέλα» προστασίας στην κακοκαιρία που βιώνουν ανεξαρτήτως σχέσης εργασίας και εργοδότη.

ΤΑ ΕΡΓΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

- 1. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**
- 2. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΡΟΔΟΥ**
- 3. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΧΑΝΙΩΝ**
- 4. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ**
- 5. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΛΑΣΙΘΙΟΥ**
- 6. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ**
- 7. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ**
- 8. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ**
- 9. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΕΒΕΖΑΣ**
- 10. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΒΕΡΟΙΑΣ**
- 11. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ**
- 12. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΔΡΑΜΑΣ**
- 13. ΕΡΓΑΤΟΪΠΑΛΛΗΛΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΛΛΑΣ**
- 14. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ**
- 15. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΘΗΒΑΣ**
- 16. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΒΑΛΑΣ**
- 17. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΔΕΣΣΑΣ ΑΛΜΩΠΙΑΣ**
- 18. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΜΟΤΗΝΗΣ**

- 19. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΙΑΤΟΥ**
- 20. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ – ΑΓΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΩΝ**
- 21. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΥΡΓΟΥ**
- 22. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΧΙΟΥ**
- 23. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ**
- 24. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**
- 25. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΦΛΩΡΙΝΑΣ**
- 26. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ**
- 27. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ**
- 28. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΠΑΚΤΙΑΣ ΚΑΙ ΔΩΡΙΔΑΣ**
- 29. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΡΕΒΕΝΩΝ**
- 30. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΒΟΛΟΥ**
- 31. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ**
- 32. ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΙΓΙΟΥ**

Κοιν: Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδας