

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΘΗΝΑ 27/09/16

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

Θέμα: «Η οδική ασφάλεια μοτοσικλετιστών εργαζομένων σε ντελίβερι και ταχυμεταφορές»

Παρακαλούμε για την επαλήθευση ή τη διάψευσή σας και τον σχετικό σχολιασμό σας επί της πληροφορίας, περί του εν θέματι αναφερομένου. Το προηγούμενο αίτημα έθεσε ενώπιόν μας η κα Παπαράπτη Θέκλα (ΑΔΤ:ΑΕ119958, δ/νση: Πατησίων 314, ΤΚ.11141, τηλ.6906594462), ζητώντας να της μεταφέρουμε την σχετική αρμόδια τοποθέτηση της πολιτικής ηγεσίας, αφού έλαβε σχετική πληροφόρηση από το επισυναπτόμενο δημοσίευμα της εφημερίδας «Η ΑΥΓΗ», της 09/09/2016.

Ο αναφέρων βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

Οδική ασφάλεια μοτοσυκλετιστών εργαζομένων σε «ντελίβερι» και ταχυμεταφορές

ΤΗΣ ΕΦΗΣ
ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ -
ΣΑΛΤΑΡΗ*



» **Με αφορμή** άλλο ένα τραγικό δυστύχημα με θύμα εργαζόμενο σε «ντελίβερι» στη

Ζάκυνθο, όπου ο άτυχος 19χρονος **Μιχάλης Τζαβαλάς** έχασε τη ζωή του, θα ήθελα να κάνω μια παρέμβαση στον δημόσιο λόγο. Στις 6 του περασμένου Ιουλίου κατέθεσα σχετική εισήγηση για το συγκεκριμένο θέμα στο προεδρείο της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, της οποίας είμαι μέλος. Με την εισήγηση αυτή περιγράψω εκτενώς το πρόβλημα των εργαζομένων σε «ντελίβερι» μαζί με κάποιες προτάσεις. Η έκθεση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής θα δημοσιοποιηθεί τον επόμενο μήνα. Μερικά στοιχεία αναφορικά με το θέμα:

Ο αριθμός των δικύκλων που χρησιμοποιούνται στον τομέα των ταχυμεταφορών και ειδικότερα στη διανομή φαγητού (κοινώς αποκαλούμενο ως «ντελίβερι») είναι πάρα πολύ μεγάλος. Δυστυχώς η πλειονότητα των εργαζομένων στον κλάδο αυτό είναι αναγκάζονται να εργάζονται πλήρους ανασφάλιστοι. Συνεπώς, όταν συμβεί κάποιο ατύχημα σε εργαζόμενο ενώ εργαζόμαστε, το ατύχημα σπάνια θα αναγνωριστεί ως εργατικό.

Τα τελευταία χρόνια με την αύξηση

του ηλεκτρονικού εμπόριου, των πωλήσεων πάσης φύσεως προϊόντων εξ αποστάσεως, χιλιάδες εργαζόμενοι βρέθηκαν να χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα δίκυκλα. Οι εργαζόμενοι αυτοί αναγκάζονται να χρησιμοποιούν συνήθως δικό τους μέσο, αναγκάζονται να οδηγούν χωρίς να τους παρέχεται κράνος ή άλλα μέσα ατομικής προστασίας και ταυτόχρονα πιέζονται ώστε να παραδίδουν παραγγελίες σε χρόνους που τους οδηγούν να παρανοούν και να θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή τους.

Όταν το όχημα ανήκει στην επιχείρηση, η ευθύνη για τη νομιμότητα και την αρτιότητα του οχήματος βαρύνει την επιχείρηση. Το είδος της σχέσης, η οποία συνδέει την επιχείρηση με τον αναβάτη που το χρησιμοποιεί ορίζεται με σαφήνεια. Όταν μάλιστα φέρει τα διακριτικά της εταιρείας, τότε οι έλεγχοι μπορούν να γίνουν πιο εμπειριστικά, ενώ και προφανώς οι ευθύνες επιμερίζονται όπως αντιστοιχούν, δηλαδή τροχαίες παραβάσεις στον αναβάτη, παραλείψεις που αφορούν το όχημα ή προβλήματα ασφαλείας στον ιδιοκτήτη.

Επειδή όμως επικρατεί ο αναβάτης -διανομέας να χρησιμοποιεί δικό του όχημα, δεν υπάρχουν και διακριτικά που να τον συνδέουν με τον εργοδότη, οπότε οι έλεγχοι δεν είναι εύκολοι. Σε πολλές περιπτώσεις δεν μπορούν να καταλογιστούν ευθύνες στον εργοδότη, ούτε για την κατάσταση του ο-

χήματος ούτε και για παραβάσεις σχετιζόμενες με την εργατική νομοθεσία. Στη συντριπτική πλειοψηφία ισχύει αυτή η τελευταία περίπτωση. Σε μια ευνομούμενη πολιτεία θα ίσχυε το αντίστροφο.

Οι εργαζόμενοι δουλεύουν αναμειγμένοι με τμήμα της αρμοβίας τους και πρέπει να δαπανηθεί σε βενζίνες, συντήρηση του κ.λπ. Υπολογίζοντας φθορές, ασφάλιση, τεχνικούς ελέγχους, καταλαβαίνουμε ότι η καλή κατάσταση και η λειτουργία του οχήματος που τον βαρύνει εξ ολοκλήρου, είναι απευθείας εξαρτώμενη από οικονομικούς όρους. Το υψηλό κόστος σωστής συντήρησης οδηγεί πολύ συχνά στην αμέλεια και συνεπώς την ελλιπή τεχνική καταλληλότητα του οχήματος. Αντίστοιχα στην πλειοψηφία των περιπτώσεων ο εξοπλισμός ατομικής προστασίας είναι αποκλειστικά υπόθεση του ίδιου του εργαζομένου, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Πολλοί καταστηματαρχες «επιλέγουν» το ανασφάλιστο «ντελίβερι» για να μην κόβουν αποδείξεις. Αποφεύγουν τα ελαστικά κουτιά με την επωνυμία της επιχείρησης για να μην δίνουν «στόχο» και να αποφεύγουν τα πρόστιμα.

Ένα-άλλο-εξαιρετικά επικίνδυνο στοιχείο είναι η πίεση για την παράδοση του προϊόντος που πολλές φορές είναι ασφυκτική. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε παραβίαση του Κ.Ο.Κ. Δυστυχώς οι παραβάσεις εδώ είναι κυ-

ριολεκτικά θανατηφόρες, δηλ. παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, ανάποδα σε μονόδρομο κ.ά.

Στα πλαίσια της δραστηριότητάς μου στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, κατέθεσα ορισμένες προτάσεις για τη βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης. Πρότεινα να γίνονται συχνότεροι έλεγχοι στις επιχειρήσεις ώστε να ξεκαθαρίζεται τελικά ποια είναι η σχέση εργασίας που έχει ο ταχυμεταφορέας με την επιχείρηση. Όταν διαθέτει το όχημά του για τους σκοπούς του εργοδότη, αλλάζει υποχρεωτικά και η σχέση εργασίας και αμείβεται ως υπάλληλος, αλλά αναλαμβάνει τη διανομή ως υπεργολάβος - προμηθευτής παροχής υπηρεσιών.

Ξεκαθαρίζοντας τη σχέση αυτή, ξεκαθαρίζει και το πεδίο των ευθυνών για την τροχαία κίνηση του εργαζομένου, δηλαδή ποιος οφείλει να συντηρεί το όχημα και να διαθέτει τον εξοπλισμό προστασίας, ο οποίος είναι υποχρεωτικός (κράνος) από τον Κ.Ο.Κ., αλλά και από το είδος του οχήματος (δηλαδή γάντια, μπουφάν, παπούτσια, αδιάβροχα κ.λπ. κατάλληλα για μηχανοκίνητο δίκυκλο και όχι για άλλες δραστηριότητες).

Η Ευρωπαϊκή Οδηγία (Regulation (EU) 2016/425 Of the European Parliament and of the Council of 9 March 2016 on personal protective equipment and repealing Council

Directive 89/686/EEC) ορίζει με σαφήνεια τις προδιαγραφές του εξοπλισμού αυτού. Εξάλλου στα θέματα του εξοπλισμού προστασίας του εργαζομένου, αυτός υποχρεωτικά θα πρέπει να είναι μόνο ατομικός, δηλαδή το κράνος να μην μπορεί να είναι κοινό ακόμη και αν δύο εργαζόμενοι φορούν το ίδιο μέγεθος. Το ίδιο να ισχύει για γάντια, παπούτσια κ.λπ.

Σε κάθε περίπτωση οι μεταφορές θα πρέπει να γίνονται υποχρεωτικά με μηχανοκίνητα δίκυκλα εφοδιασμένα με κατάλληλα κιβώτια, σταθερά προσδεμένα στο όχημα και όχι αυτοσχέδιες πρόχειρες κατασκευές ή κρεμασμένα τσαντάκια στο τιμόνι.

Σαφώς υπάρχει αναγκαιότητα ενός καθαρού και αυστηρού νομοθετικού πλαισίου. Ο έλεγχος όμως της εφαρμογής της νομοθεσίας δεν μπορεί να αφήνεται μόνο στις αρχές, οι οποίες ό,σο είναι υποστελεχωμένες θα φέρουν πάντα αποσπασματικά αποτελέσματα.

Το στοίχημα είναι να διαμορφωθεί στην κοινωνία μας, επιτέλους, μια κουλτούρα μηδενικής ανοχής απέναντι στην εκμετάλλευση των εργαζομένων και τις εμφανέστατες παρανομίες των επιχειρήσεων όταν αυτές υπάρχουν. Στο συγκεκριμένο θέμα μιλάμε πράγματι για ζήτημα ζωής και θανάτου.

* Η Έφη Γεωργοπούλου - Σαλτάρη είναι βουλευτής Ηλείας του ΣΥΡΙΖΑ