

Πειραιάς, 19/11/2024

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ο ΕΦΚΑ μετά από τλαιπωρία πέντε ετών στους **οδηγούς σχολικών λεωφορείων**, επιμένει να τους «σέρνει» στα δικαστήρια και να υποστηρίζει τις έκνομες θέσεις του, θέλοντας να καλύψει παραβάσεις εκλεκτών εργοδοτών της εκπαίδευσης που στηρίζουν έμπρακτα την σημερινή κυβέρνηση.

Μετά από πέντε καταδικαστικές αποφάσεις από το Διοικητικό Πρωτοδικείο υπέρ των οδηγών, επιμένει να τους τραβάει δικαστικά, όχι με νομικές τεκμηριώσεις, αλλά με επιχειρήματα τύπου:

- το 51485/04.03.2020 δεν είναι γενικό έγγραφο αλλά εγκύκλιος.
- ως «χώρος εργασίας» δεν νοείται το περιβάλλον εργασίας αλλά ο «ΚΑΔ» της επιχείρησης.
- τα σχολικά δεν είναι λεωφορεία, αλλά μικρά κίτρινα οχήματα
- οι οδηγοί τους εργάζονται διακεκομμένο ωράριο
- οι οδηγοί αυτοί δεν κάνουν επιβατικές μεταφορές (!!!)
- ξέρουν το δρομολόγιο τους καλά
- δεν μεταφέρουν ορθίους
- οι οδηγοί δεν έχουν ευθύνη για τους επιβάτες γιατί υπάρχει συνοδός
- οι μαθητές και οι γονείς τους, επιλέγουν προαιρετικά τα σχολικά λεωφορεία αφού μπορούν να τα πηγαίνουν στο σχολείο με ίδιο μέσο ή με άλλο τρόπο
- μεταφέρουν κάθε φορά τους ίδιους μαθητές (!!!)
- η εκλεκτή επιχείρηση αποτελεί αντιπροσωπευτικό δείγμα για όλα τα εκπαιδευτήρια της Ελληνικής επικράτειας και μάλιστα περιγράφει με απόλυτη ακρίβεια και χρονικές διάρκειες δρομολογίων του συγκεκριμένου εκπαιδευτηρίου, λες και την έφεση την σύνταξε το εκπαιδευτήριο και όχι ο ΕΦΚΑ.... (!!!)

Ο ΕΦΚΑ θα έπρεπε να γνωρίζει ότι **το ωράριο του επαγγελματία οδηγού είναι υποχρεωτικά διακεκομμένο**, με υποχρεωτικό διάλειμμα και υποχρεωτική ημερήσια και εβδομαδιαία ανάπαυση σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό κανονισμό, όπου **πριν τον ορισμό της διάρκειας αυτών των υποχρεωτικών ωρών για τα διαλείμματα και την ανάπαυση υπάρχει η λέξη «ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ»**. Ο οδηγός σχολικού, είναι ταυτόχρονα και

«καθαριστής λεωφορείων», σύμφωνα με την σύμβασή του, καθαρίζοντας πολλές φορές σωματικές εκκρίσεις και εμέτους, όπου και **αυτή η ειδικότητα εντάσσεται στα ΒΑΕ**. Μεταφέρει 40% περισσότερους επιβάτες από ίδιου μεγέθους τουριστικά λεωφορεία λόγω των προδιαγραφών των μαθητικών καθισμάτων. Εκτελεί ακριβώς το ίδιο έργο με αντίστοιχα τουριστικά λεωφορεία, με τις ίδιες προϋποθέσεις και πολλές φορές για τον ίδιο εντολέα. Όρθιους επιβάτες μπορούν να μεταφέρουν μόνο τα αστικά λεωφορεία της δημόσιας συγκοινωνίας. Ευθύνη εντός και εκτός του οχήματος έχει μόνο ο οδηγός, ενώ ο/η συνοδός έχει ευθύνη μόνο να επιβάλλει την τάξη. Τα υπόλοιπα ας μην σχολιαστούν γιατί και ένα φορτηγό γαλακτοβιομηχανίας, κάθε μέρα το ίδιο γάλα μεταφέρει.

Ο ΕΦΚΑ ουδέποτε ήρθε σε επαφή με το ΣΕΟΦΑΕ και την Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος ή με οποιοδήποτε εκπρόσωπο μισθωτών επαγγελματιών οδηγών, για να ακούσει τις θέσεις τους.

Ο ΕΦΚΑ κρύβει επιμελώς το πόρισμα ΜΠΕΧΡΑΚΗ από την ΔΕΚΒΑΕ που συστήθηκε τον 5ο/2020 για αυτόν ακριβώς τον λόγο, το οποίο δεν εισηγήθηκε καν, την εξαίρεση των συγκεκριμένων οδηγών από τα ΒΑΕ, αλλά αντιθέτως εισηγήθηκε να ενταχθούν επιπλέον πέντε ειδικότητες εργαζομένων στον τομέα της υγείας (!!!)

Ο ΕΦΚΑ μετά από επανειλημμένες ερωτήσεις και υποδείξεις μας, ότι με την μικτή ασφάλιση, οι οδηγοί σχολικών λεωφορείων μετά από 44 συνεχόμενα έτη εργασίας δεν μπορούν να συμπληρώσουν τις απαραίτητες ημέρες ασφάλισης για πλήρη συνταξιοδότηση αφού τα σχολεία εκτελούν μαθητικά δρομολόγια μόνο για 210 ημέρες τον χρόνο και καταδικάζονται από τα 65 μέχρι τα 67 τους έτη σε δύο χρόνια ανεργίας, λόγω του ηλικιακού περιορισμού στους οδηγούς που εκτελούν μαθητικές μεταφορές, επιδεικτικά αγνοεί να μας απαντήσει και επιμένει να μας καταδικάζει. Και ας είναι ο καθ' ύλην αρμόδιος φορέας.

Αλήθεια, με το σκεπτικό του ΕΦΚΑ και την σύνδεση του κύριου «ΚΑΔ» της επιχείρησης με τους «χώρους εργασίας», κινδυνεύουν και οι επαγγελματίες οδηγοί φορτηγών, ή και άλλα επαγγέλματα, μαζί με τους οδηγούς λεωφορείων;

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ

