

**Από:**  
διανομέας

**Προς:**  
εστιατόρια

## **Αίτημα για παροχή εταιρικού δικύκλου**

Κυρίες - κύριοι,

σας διαβιβάζω το παρόν για να αιτηθώ την παροχή εταιρικού δικύκλου για τις ανάγκες της εργασίας μου. Όπως γνωρίζετε, έχω συμπληρώσει περισσότερους από 17 μήνες εργασίας ως διανομέας στην εταιρία, κατά τη διάρκεια των οποίων χρησιμοποιώ το προσωπικό μου δίκυκλο. Όλο αυτό το χρονικό διάστημα που εργάζομαι στην εταιρία έχω διαπιστώσει πως η χρήση του ιδιωτικού μου δικύκλου με επιβαρύνει όχι μόνο σε οικονομικό επίπεδο, αλλά και με άλλους τρόπους τους οποίους αναλύω στη συνέχεια. Με βάση την καθημερινή εμπειρία από την εργασία μου, την κοινή λογική, αλλά και τα πραγματικά δεδομένα που έχουν προκύψει σε όλο αυτό το διάστημα από τη χρήση του δικύκλου μου (χιλιομετρικές αποστάσεις και έξοδα κίνησης), προκύπτει πως η κύρια χρήση του δικύκλου μου αφορά την εργασία μου και πως επωμίζομαι ένα σύνολο οικονομικών και μη υποχρεώσεων που κανονικά θα έπρεπε να αναλαμβάνει η εταιρία. Αφορμή για το παρόν αίτημα αποτέλεσε και η πρόσφατη εγκύκλιος του υπουργείου εργασίας που αφορά τους διανομείς.

- **Καύσιμα**

Το βασικότερο και καθημερινό έξοδο για τη διανομή είναι το κόστος της βενζίνης. Για να πραγματοποιήσει κάθε διανομέας την εργασία του, πρέπει να ανεφοδιάζει με καύσιμα σχεδόν καθημερινά το δίκυκλο που χρησιμοποιεί στην εργασία του. Στην περίπτωση χρήσης ιδιωτικού δικύκλου ο ανεφοδιασμός γίνεται συνήθως πριν καν φθάσει στον τόπο εργασίας ο διανομέας και τα έξοδα προκαταβάλλονται. Επιπλέον, τα έξοδα εξαρτώνται από την εκάστοτε τιμή της βενζίνης. Η εταιρία αρχικά δεν κατέβαλε κανενός είδους αποζημίωση για τη βενζίνη, ενώ από το Δεκέμβρη του 2017 αποζημιώνει τους διανομείς με 0,10€ για κάθε παραγγελία, ποσό που έγινε 0,20€ τον Απρίλιο του 2018. Αντίθετα, με τη χρήση εταιρικού δικύκλου ο ανεφοδιασμός γίνεται απευθείας με πόρους της επιχείρησης, ενώ λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια του ωραρίου και όχι πέραν αυτού.

- **Αφιξη – αναχώρηση – φύλαξη**

Μιας και χρησιμοποιείται ιδιωτικό όχημα στη διανομή, ο διανομέας πρέπει υποχρεωτικά να προσέρχεται με αυτό στον τόπο εργασίας και να αναχωρεί επίσης με αυτό και όχι με κάποιον άλλο τρόπο όπως για παράδειγμα τα μέσα μαζικής μεταφοράς, πεζός, ή με αυτοκίνητο, καθώς καταρχήν δεν υπάρχει πρόβλεψη από την επιχείρηση για φύλαξη – στάθμευση του δικύκλου, αλλά και δεν νοείται να αφήνει το ιδιωτικό του δίκυκλο στον τόπο εργασίας. Αυτό σημαίνει πως η απόσταση από τον τόπο κατοικίας στον τόπο εργασίας και πίσω, καλύπτεται καθημερινά υποχρεωτικά με το ιδιωτικό δίκυκλο και επιβαρύνει αποκλειστικά κάθε διανομέα. Επίσης, η φύλαξη του οχήματος γίνεται αποκλειστικά με ευθύνη του διανομέα και “απλώνει” σε όλη τη διάρκεια της χρήσης του, αφού σε περίπτωση κλοπής αυτό θα έχει άμεσο αντίκτυπο στην εργασία του. Με τον τρόπο αυτό περιορίζεται η χρήση που κάνει ο κάθε διανομέας στο όχημά του, μιας και από αυτό εξαρτάται ο βιοπορισμός του. Αντίθετα, με τη χρήση εταιρικού δικύκλου η προσέλευση και η αναχώρηση από την εργασία, θα γίνεται χωρίς να δεσμεύεται το ιδιωτικό του δίκυκλο, ενώ η φύλαξη θα αφορά αποκλειστικά την επιχείρηση.

- **Πάγια έξοδα**

Η κατοχή και χρήση οχήματος προϋποθέτει διάφορες ενέργειες που πρέπει να γίνονται από τον ιδιοκτήτη του. Αυτές είναι τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας, η ασφάλιση του οχήματος και η διενέργεια πιστοποιημένων τεχνικών ελέγχων (ΚΤΕΟ). Επιπρόσθετα, η διεκπεραίωση των παραπάνω διαδικασιών επιβαρύνει αποκλειστικά τον διανομέα και πραγματοποιείται πέραν του ωραρίου εργασίας. Αντίθετα, με τη χρήση εταιρικού δικύκλου την ευθύνη για τα πάγια έξοδα αναλαμβάνει αποκλειστικά η επιχείρηση.

- **Τακτικά έξοδα συντήρησης – καλής λειτουργίας**

Για να είναι κάθε όχημα διαρκώς σε καλή κατάσταση και να μπορεί να κυκλοφορήσει ασφαλώς, απαιτείται η διεξαγωγή διάφορων ελέγχων και εργασιών συντήρησης (service) σε τακτική βάση, όπως προβλέπεται από τον εκάστοτε κατασκευαστή. Τα service εξαρτώνται άμεσα από τη χρήση του οχήματος: όσο περισσότερο κυκλοφορεί τόσο συχνότερα γίνονται και όσο βαρύτερη είναι η χρήση του οχήματος, τόσο απαιτητικότερα είναι. Η διανομή αγαθών σε συνθήκες πόλης σημαίνει βαριά χρήση, με διαρκή και απότομα φρεναρίσματα και ξεκινήματα, λειτουργία σε χαμηλές ταχύτητες για μεγάλα χρονικά διαστήματα, υψηλές θερμοκρασίες που επιβαρύνουν τον κινητήρα, επαναλαμβανόμενη

έναρξη κινητήρα χωρίς προθέρμανση κλπ.. Η καταπόνηση αυξάνεται από τη χρήση του ειδικού κουτιού μεταφοράς, που είναι βαρύ και μεγάλο μεγέθους, ενώ μιας και αλλάζει τη γεωμετρία του οχήματος, επηρεάζει και την οδηγική συμπεριφορά του δικύκλου. Επιπρόσθετα, ο προγραμματισμός για την διεξαγωγή των service επιβαρύνει αποκλειστικά τους διανομείς και γίνεται πέραν του ωραρίου εργασίας. Αντίθετα, με τη χρήση εταιρικού δικύκλου τα service γίνονται με ευθύνη της επιχείρησης, ενώ μετριάζεται και η αλλοίωση της οδηγικής συμπεριφοράς, μιας και τα εταιρικά δίκυκλα μετατρέπονται ειδικά για να φέρουν το κουτί μεταφοράς με πιο σταθερό τρόπο.

- **Έκτακτες επισκευές από βλάβες, πτώσεις, συγκρούσεις κλπ.**

Η κυκλοφορία ενός οχήματος συνεπάγεται την αύξηση των έκτακτων φθορών καθώς και την έκθεση σε κίνδυνο ατυχήματος. Ειδικά για τα δίκυκλα που διενεργούν διανομή, η φύση της εργασίας σημαίνει οδήγηση σε ώρες αιχμής, συχνά με άσχημες καιρικές συνθήκες, οδήγηση τη νύχτα, με ένταση λόγω του φόρτου εργασίας και με όλους τους κινδύνους που παρουσιάζονται στους δρόμους μιας μεγαλούπολης. Από το απλό σκάσιμο του ελαστικού μέχρι το σπάσιμο ενός καθρέφτη κι από τη φθορά του κινητήρα μέχρι μια πρόσκρουση που περιλαμβάνει πτώση, κατά τη διάρκεια της διανομής είναι αρκετά πιθανό να συμβούν διάφορα περιστατικά, ανεξάρτητα από την οδηγική επάρκεια του διανομέα, τα οποία πιθανότατα θα προκαλέσουν φθορές στο δίκυκλο. Τόσο το κόστος των φθορών αυτών όσο και η ευθύνη για την αποκατάσταση των ζημιών επιβαρύνουν αποκλειστικά τους διανομείς. Επίσης, πιθανώς καθιστούν το ιδιωτικό όχημα εκτός λειτουργίας για άγνωστο χρονικό διάστημα, εκτός προγραμματισμού, κάτι που σημαίνει αποστέρηση του ατομικού μέσου μεταφοράς. Τέλος, όποιο παρόμοιο γεγονός συμβεί εκτός ωραρίου εργασίας, επηρεάζει άμεσα τον βιοπορισμό των διανομέων, κάτι που οδηγεί αυτόματα στον περιορισμό της χρήσης του ιδιωτικού δικύκλου για προσωπικούς σκοπούς, δηλαδή στον περιορισμό της χρήσης για την οποία το έχουν στην κατοχή τους. Αντίθετα, με τη χρήση εταιρικού δικύκλου η αποκατάσταση τυχόν βλαβών γίνεται με ευθύνη της επιχείρησης, εντός του ωραρίου εργασίας και το προσωπικό όχημα – μέσο μεταφοράς αποδεσμεύεται για να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεμπόδιστα για ιδιωτικούς σκοπούς.

- **Αντικειμενική αξία - αξία μεταπώλησης**

Με την πάροδο του χρόνου και ανάλογα και με τη χρήση η πραγματική αξία ενός οχήματος μειώνεται και το ίδιο συμβαίνει και με την αξία μεταπώλησης. Αυτό εντείνεται από τη χρήση του δικύκλου στη διανομή και τις διάφορες επιβαρυντικές συνθήκες που αυτή συνεπάγεται, όπως προαναφέρθηκε. Έτσι οι αποζημιώσεις που δικαιολογούνται από τις ασφαλιστικές εταιρίες σε περίπτωση ολικής καταστροφής, δεν αντιστοιχούν στο αρχικό ποσό που έχει καταβληθεί για την αγορά του δικύκλου και απέχουν πολύ από το ποσό που χρειάζεται για την αγορά ενός νέου δικύκλου αντίστοιχων χαρακτηριστικών. Τα ίδια ακριβώς ισχύουν και για τη μεταπώληση του δικύκλου. Επιπρόσθετα, η χρήση του δικύκλου σ' αυτές τις συνθήκες το καθιστούν μετά από μερικά χρόνια πρακτικά μη λειτουργικό ή εξαιρετικά δαπανηρό στη συντήρηση. Με τον τρόπο αυτό το αρχικό κεφάλαιο που έχει διαθέσει ο εκάστοτε διανομέας για την αγορά του δικύκλου, εξανεμίζεται και αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στην εργασία του, αφού η χρήση του δικύκλου γίνεται κυρίως για τις ανάγκες της διανομής. Η μείωση της αξίας του δικύκλου λοιπόν, ενώ οφείλεται κυρίως στην εργασία και στη σκληρή χρήση που απαιτείται γι' αυτή, επιβαρύνει αποκλειστικά τους διανομείς και το ίδιο συμβαίνει με την εύρεση πόρων για μια πιθανή αγορά νέου δικύκλου. Αντίθετα, με τη χρήση εταιρικού δικύκλου τα κόστη αυτά αναλαμβάνει η επιχείρηση.

- **Μετακύλιση του κόστους λειτουργίας της εταιρίας**

Αν προσεγγίσουμε το ζήτημα με όρους αγοράς – επιχειρήσεων, διαπιστώνουμε το εξής παράδοξο: κάποιος (διανομέας) διαθέτει ένα αρχικό κεφάλαιο για να αγοράσει τον εξοπλισμό εργασίας, δηλαδή τα μέσα παραγωγής (δίκυκλο), τα οποία διαθέτει σε κάποιον άλλο (εταιρία) για τις ανάγκες της δικιάς του επιχείρησης (διανομή αγαθών). Έχουμε λοιπόν μια ξεκάθαρη παροχή – νοικίαση του εξοπλισμού εργασίας, η οποία όχι μόνο δεν αποφέρει κέρδη στον ιδιοκτήτη του, αλλά προκαλεί και ζημία διόλου ευκαταφρόνητη. Η διανομή δε θα μπορούσε να γίνει χωρίς το δίκυκλο και άρα το δίκυκλο και οτιδήποτε σχετίζεται με αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνεται στο κόστος λειτουργίας της επιχείρησης και να επιβαρύνει αποκλειστικά αυτή, αφού αποτελεί τον κύριο εξοπλισμό εργασίας, το βασικό εργαλείο/μέσο παραγωγής που χρειάζεται για να εκτελεστεί η συγκεκριμένη εργασία, δηλαδή η διανομή. Και ο εξοπλισμός εργασίας, το εργαλείο/μέσο παραγωγής ανήκει στην ευθύνη του εργοδότη.

Για να γίνω πιο συγκεκριμένος μετά από τη λεπτομερή και καθημερινή καταγραφή που έχω κάνει όλο αυτό το χρονικό διάστημα όπως προανέφερα, σας παραθέτω επιγραμματικά όλα τα στοιχεία που προκύπτουν από τη χρήση του ιδιωτικού μου δικύκλου, τα οποία επιβεβαιώνουν τα παραπάνω:

1. Την 26η Αυγούστου 2017 που ξεκίνησα να δουλεύω στην εταιρία, η ένδειξη του κοντέρ μου ήταν **4045χλμ.**. Στις 31 Ιανουαρίου του 2019 η ένδειξη ήταν **27249χλμ.**. Αυτό σημαίνει πως σε αυτό το χρονικό διάστημα, το όχημά μου έχει διανύσει συνολικά **23204χλμ.**. Από αυτά, τα **16067χλμ.**, τα έχω διανύσει αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της εργασίας μου, έτσι όπως προκύπτει από την καθημερινή καταγραφή που πραγματοποιώ. Σε αυτά θα πρέπει να προστεθούν και τα χιλιόμετρα που διανύω υποχρεωτικά με το ιδιωτικό μου δίκυκλο μου καθημερινά από τον τόπο κατοικίας μου προς τον τόπο εργασίας και πίσω, όπως εξήγησα και παραπάνω. Για να μεταβώ από τον τόπο κατοικίας μου προς τα δύο εταιρικά καταστήματα στα οποία έχω εργαστεί και πίσω, διανύω καθημερινά περίπου **4,5χλμ.**. Στη διάρκεια του χρονικού διαστήματος που προανέφερα έχω πραγματοποιήσει 361 μέρες εργασίας. Κάποιες από αυτές η μετακίνηση από και προς τον τόπο κατοικίας γινόταν δύο φορές λόγω του διακεκομμένου ωραρίου, επομένως υπολογίζονται διπλές. Επίσης, κάποιες από αυτές δεν χρησιμοποίησα το ιδιωτικό μου δίκυκλο για τη διανομή, αλλά αποκλειστικά κάποιο από τα εταιρικά δίκυκλα που υπήρχαν διαθέσιμα ανά διάφορες περιόδους κι έτσι αυτές οι μέρες αφαιρούνται από τον υπολογισμό. Το σύνολο, λοιπόν, των φορών κατά τις οποίες χρησιμοποίησα το ιδιωτικό μου δίκυκλο, για να μετακινηθώ από και προς τον τόπο κατοικίας μου και εργάστηκα με αυτό για τις ανάγκες της διανομής, είναι **368 φορές**. Δηλαδή στα **16067χλμ** που προαναφέρθηκαν, θα πρέπει να προστεθούν **1656χλμ.**. Επομένως, το σύνολο των χιλιομέτρων που διένυσα με το ιδιωτικό μου δίκυκλο για τις ανάγκες της εργασίας μου στο εν λόγω χρονικό διάστημα είναι **17723χλμ.**. Το ποσοστό επί τοις εκατό αυτών των χιλιομέτρων σε σχέση με το σύνολο των **23204χλμ.**, που διένυσα συνολικά με το όχημά μου είναι **76,4%**. Γίνεται ξεκάθαρο λοιπόν, πως η χρήση του δικύκλου μου γίνεται κατά κύριο λόγο για τις ανάγκες της εργασίας μου και πως το ιδιωτικό μου δίκυκλο διατίθεται **κατά τα 3/4 και πλέον** για τις ανάγκες της εταιρίας.
2. Στο χρονικό διάστημα που εργάζομαι στην εταιρία έχω βάλει στο ιδιωτικό μου δίκυκλο, μέχρι τις 31/01/2019 βενζίνη συνολικής αξίας **869,89€**.
3. Για τα τέλη κυκλοφορίας έχω ξοδέψει **44€** και για την ασφάλεια του οχήματος **130,35€**.
4. Για την τακτική συντήρηση του δικύκλου, όπως προβλέπεται από τον κατασκευαστή, έχω ξοδέψει σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο της Yamaha, που είναι και η μάρκα του δικύκλου μου, το ποσό των **382,65€**.
5. Στις 4 Νοεμβρίου 2017 κατά τη διάρκεια της εργασίας μου έσκασε το λάστιχο και το όχημά μου παρέμεινε ακινητοποιημένο για 2 μέρες μιας και ήταν Σάββατο βράδυ και δεν μπορούσε να επισκευαστεί άμεσα. Το κόστος της επισκευής ήταν **10€**. Στις 17 Νοεμβρίου 2017 και πάλι κατά τη διάρκεια της εργασίας μου έπεσα με το όχημά μου λόγω επικίνδυνου ελιγμού που έκανε οδηγός αυτοκινήτου και λόγω του ολισθηρού οδοστρώματος, μιας και έβρεχε. Το όχημά μου παρέμεινε ακινητοποιημένο για 11 ημέρες, ενώ αρχικά επισκευάστηκε πρόχειρα, για να μπορέσω να επιστρέψω στη δουλειά, όπου σταμάτησε να υπάρχει διαθέσιμο εφεδρικό εταιρικό δίκυκλο. Η αρχική επισκευή έγινε πρόχειρα, καταρχήν επειδή καθυστερούσαν οι διαδικασίες αποζημίωσης από τις ασφαλιστικές εταιρίες, αλλά και επειδή το κόστος της σωστής επισκευής ήταν **112€**, τα οποία έπρεπε να διαθέσω εγώ και τα οποία δεν είχα στη διάθεσή μου. Τελικά, ύστερα από δύομιση μήνες που κατάφερα να βρω αυτό το ποσό, στις 6/2/2018, ολοκληρώθηκε η επισκευή του οχήματος και στις 6/3/2018, ύστερα από τρεισήμισι μήνες αποζημιώθηκα από την ασφαλιστική εταιρία για το ατύχημα. Να σημειωθεί πάντως ότι και πάλι η επισκευή δεν έγινε εξολοκλήρου, αφού η αντικατάσταση κάποιων φθαρμένων από την πτώση πλαστικών ανέβαζε το κόστος πάνω από τα 300€. Έτσι, μην γνωρίζοντας από την αρχή αν θα αποζημιωθώ πλήρως από την ασφαλιστική εταιρία, αλλά και μη διαθέτοντας τόσο μεγάλο χρηματικό ποσό, αποφάσισα να προχωρήσω σε μερική επισκευή, αφήνοντας τοποθετημένα τα φθαρμένα πλαστικά μέρη, γεγονός που μειώνει περαιτέρω την πραγματική αξία του οχήματός μου. Στη συνέχεια, στα μέσα Νοέμβρη 2018, κατά τη διάρκεια στάθμευσης για παράδοση παραγγελίας σε εξαιρετικά ανηφορικό δρόμο, το όχημά μου έπεσε, με αποτέλεσμα να σπάσει ο ένας καθρέφτης και να κοπεί το ένα λάστιχο από το μασπιέ. Συνολικό κόστος επισκευής **11,30€**. Τέλος, στις 21/2/2019 το μηχανάκι μου έπεσε λόγω των ισχυρότατων ανέμων, ενώ βρισκόταν σταθμευμένο έξω από το κατάστημα με αποτέλεσμα να σπάσει πάλι ο ένας καθρέφτης, να φθαρεί η μία ειδική αδιάβροχη προστατευτική “χούφτα” και να σπάσει ένα κομμάτι από ένα πλαστικό μέρος, φθορές τις οποίες δεν έχω επισκευάσει ακόμα.

Το σύνολο των παραπάνω χρηματικών ποσών που έχω ξοδέψει από την πρόσληψή μου στην εταιρία μέχρι και τον Ιανουάριο του 2018 είναι **1405,19€**. Με βάση το γεγονός ότι η χρήση του δικύκλου μου γίνεται κατά 76,4% αποκλειστικά και μόνο για τις ανάγκες της διανομής, όπως υπολογίστηκε προηγουμένως, το χρηματικό ποσό που αντιστοιχεί σ' αυτό το ποσοστό είναι **1073,56€**. Σε αυτό το ποσό βέβαια δεν περιλαμβάνεται η μείωση της πραγματικής

αξίας του οχήματος λόγω χρήσης και φυσικά κανενός είδους αντάλλαγμα για τη διάθεση του οχήματός μου στην εταιρία για τις ανάγκες της διανομής, που είναι και η κύρια χρήση του.

Από την πρόσληψή μου στην εταιρία μέχρι και τον Ιανουάριο του 2019 έχω λάβει ως αποζημίωση για έξοδα κίνησης συνολικά 575€. Όπως γίνεται φανερό, η αποζημίωση αυτή δεν αρκεί για να καλύψει τα πραγματικά έξοδα που δαπανώ αποκλειστικά για τις ανάγκες της εργασίας μου. Πολύ δε περισσότερο η αποζημίωση δεν περιλαμβάνει τη μείωση της αξίας του δικύκλου λόγω φθοράς - χρήσης, αλλά και όλα τα υπόλοιπα πέραν του οικονομικού σκέλους που προκύπτουν από τη χρήση ιδιωτικού δικύκλου και αναλύονται παραπάνω: τη δέσμευση του ιδιωτικού οχήματος αποκλειστικά για την εργασία, όλη την ευθύνη για την καλή λειτουργία και συντήρησή του, την επέκταση ουσιαστικά του ωραρίου εργασίας που αφορά στις διαδικασίες εκείνες που απαιτούνται για να είναι νόμιμη και ασφαλής η κυκλοφορία του οχήματος, την αποστέρηση του ιδιωτικού μέσου μεταφοράς σε περιπτώσεις βλάβης και οποιοδήποτε αντάλλαγμα για τη διάθεση του οχήματος στην εταιρία. Αντίθετα το αντάλλαγμα για τη διάθεση του εξοπλισμού εργασίας/μέσου παραγωγής, δηλαδή του δικύκλου, αλλά και μεγάλο μέρος του ποσού που δαπανάται για καύσιμα, service, πάγια και έκτακτα έξοδα, καλύπτεται από το μισθό μου, μιας και μέρος του μισθού μου προορίζεται για την κάλυψη ακριβώς αυτών των εξόδων, γεγονός που σημαίνει έμμεση μείωση μισθού.

Σε αυτό το σημείο να σημειωθεί πως, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, σε κάποιες περιόδους ήταν διαθέσιμα κάποια εταιρικά δίκυκλα, τα οποία χρησιμοποιούσα κατά περίπτωση. Στις περιόδους αυτές (π.χ. Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 2018) γίνεται αισθητά λιγότερη η χρήση του ιδιωτικού μου δικύκλου και άρα μειώνονται αρκετά και τα προσωπικά έξοδα που κατέβαλα για τις ανάγκες της εργασίας μου. Αξίζει επίσης να σημειωθεί πως για όλα τα έξοδα που προκύπτουν από τη διανομή με δίκυκλο και περιέγραψα παραπάνω, σίγουρα θα έχετε πλήρη εικόνα, μιας και αρκετά μεγάλος αριθμός διανομέων της εταιρίας χρησιμοποιεί εταιρικά δίκυκλα, των οποίων τα έξοδα κίνησης αναλαμβάνει πλήρως η εταιρία. Συγκεκριμένα για το κατάστημα που εργάζομαι και είμαι σε θέση να γνωρίζω αναλυτικότερα, 5 από τους 9 συνολικά διανομείς εργάζονται με εταιρικό δίκυκλο και δεν επιβαρύνονται με τα έξοδα κίνησης, γεγονός που είναι και το λογικό. Οι υπόλοιποι 4 που εργαζόμαστε με ιδιωτικά δίκυκλα και χωρίς καμία μισθολογική διαφορά, αποζημιωνόμαστε με 0,20€ για κάθε παραγγελία, ποσό που όπως φάνηκε από τα παραπάνω δεν αρκεί για να καλύψει τα έξοδα κίνησης και σε καμία περίπτωση δεν μας απαλλάσσει ούτε από την ευθύνη για την καλή λειτουργία του δικύκλου, ούτε και από το καθεστώς περιορισμού που σημαίνει η χρήση του ιδιωτικού δικύκλου στην εργασία μας, κάτι που θα συνέβαινε αν εργαζόμασταν κι εμείς με εταιρικά δίκυκλα. Επομένως το αναμενόμενο είναι, το σύνολο των διανομέων της εταιρίας να εργάζεται υπό το ίδιο καθεστώς, δηλαδή με εταιρικό δίκυκλο όπως είναι λογικό, δίκαιο αλλά και νόμιμο με βάση και την εγκύκλιο του υπουργείου εργασίας που εκδόθηκε στις 28/12/2018 και αφορά όλους τους διανομείς προϊόντων με δίκυκλο.

Για όλους τους παραπάνω λόγους παρακαλώ να μου παρέχετε εταιρικό δίκυκλο για τις ανάγκες της εργασίας μου και να σταματήσω να χρησιμοποιώ το δικό μου. Καταθέτω το παρόν αίτημα για εταιρικό δίκυκλο με γραπτό και τυπικό τρόπο, μιας και όλες τις προηγούμενες φορές που το έχω θέσει προφορικά και άτυπα, έχω λάβει αρνητική ανεπίσημη απάντηση. Αναμένω τη γραπτή σας απάντηση σε εύλογο χρονικό διάστημα.

Ημερομηνία: 27/02/2019

Ο εργαζόμενος

Παρέλαβα ακριβές αντίγραφο

Ο διευθυντής καταστήματος