

### CHO PHÉP XE CÔNG NGHỆ HOẠT ĐỘNG TRỞ LẠI:

# Câu chuyện quyền lợi của tài xế

TPHCM đã cho phép lực lượng giao hàng công nghệ (*shipper*) được trở lại hoạt động liên quận nhưng phải tuân thủ xét nghiệm hai ngày/lần, theo mẫu gộp ba người. Các hãng xe công nghệ đã mở lại dịch vụ sau những tuần giãn cách. Anh chị em tài xế xe công nghệ cũng háo hức đăng ký làm việc kiếm thu nhập cho gia đình.

■ LS. TRẦN HỮU TIẾN(\*)

### Không chỉ là nỗi sợ bị “chọc mũi”

Với quy định về xét nghiệm hiện nay, quả thật, việc bị “chọc mũi” trở thành nỗi ám ảnh đối với những người có đường hô hấp nhạy cảm, song họ buộc phải chấp nhận để được hành nghề.

Nhưng điều đáng bàn hơn là vấn đề chi phí chi trả cho việc xét nghiệm đó. Hiện chi phí xét nghiệm nhanh Covid-19 là 238.000 đồng/mẫu; xét nghiệm PCR là 734.000 đồng/mẫu (theo hướng dẫn của Bộ Y tế). Chi phí vật tư xét nghiệm cũng chiếm một phần không nhỏ. Một số nơi, phí xét nghiệm có thể cao hơn tùy theo phụ phí cho các dịch vụ phát sinh, thời gian, địa điểm xét nghiệm. Do vậy, chi phí xét nghiệm thường xuyên và dài hạn là một gánh nặng tài chính.

Cho rằng thu nhập trung bình của một shipper khoảng 500.000 đồng/ngày (trừ chi phí ăn uống, xăng xe) thì khoản chi phí xét nghiệm đã chiếm một phần lớn.

Rõ ràng, anh chị em shipper sẽ phải xoay xở để duy trì cuộc sống đắt đỏ tại đô thị. Để hiểu khi thành phố có chủ trương cho dịch vụ xe công nghệ hoạt động trở lại, không ít trong số họ tỏ ra quan ngại vấn đề trách nhiệm chi trả khoản chi phí này.

### Ai sẽ trả chi phí xét nghiệm?

Ngay sau khi thành phố cho phép tài xế công nghệ được lưu thông trở



Việc bị “chọc mũi” trở thành nỗi ám ảnh đối với những shipper có đường hô hấp nhạy cảm, song buộc họ phải chấp nhận để hành nghề. Ảnh: N.K

lại trong vùng dịch, các ban ngành liên quan đã gấp rút nghiên cứu các chính sách hỗ trợ chi phí cho shipper đến hết ngày 30-9-2021. Một số phương án tạo thuận lợi cho việc xét nghiệm như: xét nghiệm tại các trạm y tế chỉ định; hay các hãng xe tự tổ chức xét nghiệm cho shipper bằng vật tư y tế do Sở Công thương cung cấp từ ngân sách. Đáng lưu ý, các chính sách này chỉ mang tính ngắn hạn, cụ thể trước mắt là chỉ đến ngày 30-9-2021. Nhiều câu hỏi

được đặt ra: nếu sau 30-9, khi thành phố không còn hỗ trợ chi phí/vật tư xét nghiệm, bên nào sẽ phải chịu chi phí này; hoặc nếu thành phố vẫn tiếp tục, thì liệu việc hỗ trợ này sẽ bao phủ đến đâu và có thể kéo dài bao lâu? Vấn đề càng đáng chú ý khi đặt trong bối cảnh các cấp có thẩm quyền đang nâng lên đặt xuống kế hoạch từng bước đưa TPHCM vào tình trạng sống chung với dịch, khi đó, số lượng shipper sẽ đông hơn rất nhiều so với hiện nay.

Nhìn từ góc độ pháp luật, Chính phủ đã ban hành các quy định ghi nhận việc khám chữa bệnh Covid-19 sẽ được miễn phí. Theo điều 48 Luật Phòng chống bệnh truyền nhiễm 2007, việc khám, điều trị người mắc bệnh nhóm A (Covid-19 là bệnh nhóm A theo Quyết định 219/QĐ-BYT ngày 29-01-2020 của Bộ Y tế) được thực hiện miễn phí. Công văn 505/BYT-BH ngày 06-02-2020 của Bộ Y tế xác định các trường hợp nghi nhiễm, có thể nhiễm hoặc đã xác định nhiễm Covid-19 sẽ được miễn chi phí khám chữa bệnh. Mặt khác, theo Công văn 5378/BYT-KHTC ngày 07-7-2021 của Bộ Y tế, kể từ ngày 01-7-2021 các chi phí liên quan việc lấy mẫu, trả kết quả xét nghiệm (vật tư tiêu hao, nhân công, điện nước...) sẽ được chi và quyết toán theo phân cấp ngân sách nhà nước hiện hành về kinh phí phòng chống dịch. Như vậy, về nguyên tắc, chi phí xét nghiệm Covid-19 sẽ được ngân sách nhà nước chi trả trong phạm vi phân cấp (có giới hạn ở từng địa phương).

Tuy nhiên, có vẻ như các văn bản liên quan chưa quy định sâu vào vấn đề phân định chi phí trong trường hợp vượt quá ngân sách được phân cấp. Nếu sau ngày 30-9-2021 mà kinh phí nhà nước không còn đủ cho phép xét nghiệm bao phủ trên quy mô lớn và dài hạn, Nhà nước có thể quyết định dừng hỗ trợ chi phí. Khi đó, chủ thể trực tiếp xét nghiệm có thể sẽ được yêu cầu tự chi trả nếu không có bảo hiểm y tế (như trước khi có chính sách miễn phí tạm thời).

## **Cần bảo đảm quyền lợi của tài xế công nghệ**

Sau khi Phó chủ tịch UBND TPHCM Lê Hòa Bình ký ban hành văn bản, trong đó ghi nhận các hãng xe công nghệ chỉ tổ chức việc xét nghiệm còn vật tư xét nghiệm sẽ do Nhà nước cung cấp, điều này, về cơ bản được hiểu là các hãng xe không cần trả mọi chi phí (chỉ hỗ trợ thực hiện). Thắc mắc được đặt ra là khi ngân sách và thời gian hỗ

trợ của Nhà nước đến giới hạn, và khi các hãng xe không (muốn) thực hiện xét nghiệm, thì ai sẽ chịu trách nhiệm cho việc đó? Khi thành phố ngừng hỗ trợ chi phí, vật tư, liệu các shipper sẽ phải tự chi trả hay sao?

Trên thực tế, ngoài các chính sách mang tính tạm thời, không có một cơ chế pháp lý rõ ràng nào hỗ trợ chi phí xét nghiệm cho tài xế công nghệ trong trường hợp này, khi mà các tài xế không phải là người lao động (NLD) của các hãng xe. Nếu như trong một quan hệ lao động thường thấy, NLD thực hiện công việc vì lợi ích của người sử dụng lao động và nhận thù lao. Trong quá trình đó, NLD có thể chi trả một số chi phí cho yêu cầu công việc (như phí đường bộ, nhiên liệu, tạm ứng tiền hàng...). Các chi phí này về bản chất là để phục vụ cho công việc được giao, và có thể giải thích là “chi phí kinh doanh”. Về nguyên tắc, chi phí kinh doanh sẽ được người sử dụng lao động hoàn trả lại hoặc được chia sẻ theo hình thức khác dựa trên thỏa thuận với NLD.

Nhưng quan hệ đối tác dịch vụ giữa tài xế và các hãng xe công nghệ thì khác. Bởi mang danh nghĩa “hợp tác”, chi phí của bên nào bên đó tự trả. Điều này có nghĩa tài xế phải tự chi phí xét nghiệm Covid-19 trừ khi hãng xe có thiện chí chia sẻ trách nhiệm này, dù ai cũng thấy công việc của shipper (bao gồm điều kiện hành nghề giai đoạn này đòi hỏi chi phí xét nghiệm) không chỉ đem lại thu nhập cho họ mà còn mang tới doanh số cho các hãng xe.

Nhìn sâu hơn, quyền lợi của các shipper rất “chên vênh” trong mối quan hệ với các hãng xe công nghệ. Trong dịch bệnh, có những ngày shipper buộc phải nghỉ chạy. So với NLD trong các công ty bị ngừng việc vì dịch, họ vẫn có thể nhận lương hoặc một sự hỗ trợ nhất định, còn các shipper thì buộc phải chấp nhận “không có làm thì không có ăn”, bởi hãng xe không buộc phải chăm lo cho họ.

Trong tình huống NLD của các doanh nghiệp khác bị tai nạn hoặc

mắc bệnh do làm việc, họ hoàn toàn có thể được doanh nghiệp chi trả chi phí khám - điều trị, được hưởng đủ lương, nhận trợ cấp tai nạn, hưởng bảo hiểm tai nạn lao động, bệnh nghề nghiệp (điều 38, 39 Luật An toàn vệ sinh lao động). Còn các shipper, vì hợp đồng là thỏa thuận hợp tác, họ không có cơ sở đề nghị hãng xe hỗ trợ, dù công việc hàng ngày của họ trong mùa dịch bệnh là hết sức nguy hiểm, không chỉ cho riêng bản thân họ mà cho cả gia đình họ. Tuy hãng xe có thể giúp đỡ họ như một hành động thiện chí, nhưng việc đó không thuộc trách nhiệm hay cam kết (trừ khi hợp đồng hợp tác có điều khoản quy định như vậy).

Lực lượng shipper cũng không có sự bảo hộ cần thiết của bảo hiểm y tế. Họ phải tự chi trả chi phí phát sinh hoặc tự mua bảo hiểm y tế bằng tài chính cá nhân. Họ cũng không có bảo hiểm xã hội, bảo hiểm thất nghiệp để có thể bù đắp thu nhập khi mất việc làm, ốm đau, thai sản, tai nạn lao động, bệnh nghề nghiệp, nghỉ hưu hay qua đời.

Từ góc nhìn pháp lý, những bất cân xứng này có thể không trái luật bởi do có sự đồng thuận, tự nguyện trong giao ước giữa tài xế với các hãng xe công nghệ. Nhưng dù bất cân xứng, quan hệ này vẫn chưa được định dạng và điều chỉnh một cách rõ ràng, thống nhất bằng các văn bản pháp luật. Một cách công tâm cần nhìn nhận là trên thực tế, tài xế công nghệ chịu rất nhiều thiệt thòi trong quan hệ việc làm của họ.

Những thiệt thòi đó càng lộ rõ trong bức tranh dịch bệnh, khi mà đời sống của cánh tài xế công nghệ không còn được duy trì bằng phương châm “có làm có ăn” như trước. Có lẽ đã đến lúc, Nhà nước cần có sự quan tâm cụ thể hơn về quyền lợi của lực lượng tài xế công nghệ - đối tượng đang như là những người làm công nhưng không được hưởng các quyền lợi mà những người làm công vốn phải có.

<sup>(\*)</sup> Công ty Luật TNHH Global Vietnam Lawyers