



提前上班打卡后 外出遇车祸,算工伤吗?

本报讯(记者 鲁燕 通讯员 李应敏 王萌)大家知道,上班工作时间及上下班路上出事故算工伤,可上班提前到单位打卡后溜出去取东西,路上遇车祸,算不算工伤?今天,来看河南省高院豫法阳光发布的宝县人民法院审理的这起案件,看看结果如何。

某单位下午上班打卡时间为3点。职工在两点打卡签到后,外出去朋友家取东西。2点20分,在取东西的路上遭车祸受伤,交警认定对方全责。职工主张工伤,被人社局否决,后将其诉至宝县人民法院,要求撤销不予认定工伤决定并责令重新作出工伤决定。

法院审理认为,正常情况下,职工在打卡签到完毕,意味着其到达工作岗位,以上班为目的的通勤过程已经结束,此时职工处于“已上班、未下班”状态。按照当时有关上下班时间规定,下午上班时间是3点,职工虽已提前完成签到,但并无规定要求在正常考勤时间截止前不能再打卡,也即是当日下午两点到3点尚在合理的“上班途中”时间范围内。但职工签到后外出办理私事途中发生事故,既非是从单位下班回家到居住地,又非从居住地到单位上班,其行为不符合正常上下班途中的规定。

此外,职工外出去朋友家取东西目的明确,且去办理私事具有偶然性,非属单位指派的工作任务,也无充分证据证明其所受事故伤害与工作上有法律上的因果关系。

因此,职工打卡上班后外出发生交通事故,不符合“上下班途中”构成要素,不能认定为工伤。法院依法判决驳回其诉讼请求。

说法:构成“上下班途中”可认定工伤需要3个基本要素

构成“上下班途中”可认定工伤的3个基本要素:合理时间、合理路线以及以上下班为目的。

时间因素在合理范围内,适当早于或迟于规定上下班时间均属合理的时间范畴;“上下班”主要是限定“途中”的目的和原因,强调职工应当是为开始或结束工作而往返于工作地和居住地;“从事属于日常工作生活所需要的活动,且在合理时间和合理路线的上下班途中”规定的理解,其立法宗旨是防范职工在从事日常工作生活所必需活动中产生的风险,范围限于为生活工作所必需,且不得改变上下班路途的性质。

具体对“日常工作生活所需要”活动是指日常工作或生活中,不可避免的、简单易为的活动,具有“在上下班途中所从事的经常性的、重复性的日常活动”特点,如接送小孩、买菜、取快递等情形,且不必导致通勤事故风险的明显增加。

此外,“上下班途中”还需要从案涉事故发生时间、地点与上下班的合理路线、去向目的等方面综合确认,“合理路线”与“合理时间”是高度关联的考量因素,但都离不开“上下班目的”。

对话

急诊专家:定期体检确保部分疾病患者安全驾驶

研讨会上,北京积水潭医院急诊科主任田兆兴分享了一个病例。他接诊过一名严重心衰的患者,左室射血分数低至20%,随时可能心脏停跳。他要求患者留在医院,患者称有事坚持要走,且是自行驾车离去。

新京报:你认为哪些疾病的道路安全风险被低估了?

田兆兴:为了减少突发性疾病对驾驶员和其他上路者生命安全的影响,有一些疾病是肯定不适合上路的。

严重心衰患者,如左室射血分数在30%以下的,可能突然一下人就没了;癫痫患者,发作时患者会意识丧失,发作时间无法预料;帕金森患者,肢体控制能力受损,无法很好掌控车辆;痴呆患者;精神病人;严重主动脉瓣狭窄患者;严重贫血患者;肥厚型梗阻性心肌病患者;睡眠呼吸暂停综合征患者;肝性脑病患者;严重高血压未能控制患者等。

新京报:你认为,关于这些疾病的上路限制程度应怎么把握?如果疾病好转是否可以驾车上路?

田兆兴:如果进行管理,应当根据疾病的不同特点采取不同的方式。有的疾病无法有效控制,随时发作,这种管理应当严格;有的疾病可以改善,病情平稳时不影响驾驶,这种可能需要定期体检,通过限制驾驶证有效期的方式,让患者确保半年或一年必须接受相应检查,由医生判断疾病无碍后,可以继续上路。

新京报:哪些情况应当进行定期体检?

田兆兴:比如心功能不全患者,临时改善后也可能复发或继续恶化;心梗患者,需要定期体检;冠心病的高危群体,我认为可以要求45岁以上男性、65岁以上女性等高危群体定期体检,通过心电图和冠脉CT等方式来确保心脏功能良好,降低意外猝死造成事故的风险。

新京报:目前有针对疾病造成交通事故的相关流调吗?

田兆兴:我暂时没有关注到,比较难,这其实是值得做的。以后年轻人有驾驶证是常态,当默认所有人都是驾驶员的时候,或许也可以通过全人群的相关数据来做一个大概的类推。《新京报》

关注1

去年我国共发生25.5万起道路交通事故

近日,北京大学社会化媒体研究中心举行“助力出行安全,道路交通伤害预防、救治与依法治理建议”主题研讨会。

据世界卫生组织发布的《2023年全球道路安全现状报告》,2021年全球约有119万人因道路交通事故死亡。截至2019年,道路交通事故在5岁至29岁儿童和青少年致死因素中排名第一。在我国,道路交通伤害是儿童的第二大伤害死因。

“大量的交通事故伤害给个人、家庭、企业单位、社会带来巨大损失,甚至直接影响国民经济发展。但交通事故伤害对国家层面总体经济的影响很大程度上被低估,特别

是在发展中国家。”南京工业大学教授王卫杰表示。

据了解,世界银行曾统计分析135个国家1990年至2014年这24年间的道路交通伤害数据和宏观经济发展的关系。结果表明,减少道路交通伤害对宏观层面的长期收入增长具有显著的积极影响,若道路交通事故死亡率和发病率降低50%并在24年间保持,人均国内生产总值可增长7%至22%不等。

国家统计局发布的《中国统计年鉴2024》显示,2023年我国共发生25.5万起道路交通事故,造成6万多人死亡,导致的直接经济损失高达11.8亿元。

关注2

“电驴”交通事故死亡人数逐年递增

2024年,国内电动自行车社会保有量已超3.5亿辆。《中国统计年鉴2024》显示,2019年至2023年期间,涉及电动自行车的交通事故死亡人数年均增长率达5.85%;在全交通方式死亡人数有所降低的前提下,电动自行车的死亡人数呈逐年递增态势。此外,据国家统计局公布的交通事故直接经济损失数据,2014年至2022年,电动自行车交通事故造成的直接财产损失从2719万元增长至7695万元。

“电动自行车骑乘人员是最庞大的弱势交通参与者(VRU)群体。

在涉及电动自行车的交通事故中,骑乘人员头部是最易受伤的部位之一,而造成骑乘人员死亡事故中,颅脑损伤是最重要的死亡原因。”江苏警官学院交通管理工程实验室主任郁焯表示,安全头盔是骑乘人员遇到危险的最后一道防线。

针对头盔便携性不佳导致骑乘人员佩戴意愿较低的问题,郁焯建议,电动自行车生产厂家在设计电动自行车时应考虑头盔的存放问题;超市、学校等公共场所可适当设置头盔存放柜;有条件的地方,可提供共享头盔租借服务。

关注3

专家建议加快道路交通安全法修订步伐

2004年,《中华人民共和国道路交通安全法》正式实施,并于2007年、2011年和2021年分别进行了3次修正。

中国政法大学法学院副院长张力教授介绍,我国关于道路交通安全的地方综合性立法约有79部,重点领域针对性立法超过100部。各级立法基本覆盖道路重点领域,包括控制速度、严管酒驾、强制系安全带、正确佩戴安全头盔、普及安全座椅等。

与此同时,我国在道路交通安全立法方面也面临挑战。

张力表示,交通安全隐患量大面广,交通事故多发易发,交通拥堵、出行难、停车难等“城市病”尚未

消除,重特大道路交通事故多点分布、多元扩散的风险逐步加大。此外,交通参与者的交通安全守法意识仍需加强,机构协同监管体系亟待健全,道路交通安全相关立法仍需加强配套衔接,针对自动驾驶等新技术新业态的发展也亟须法律层面予以回应。

“对于一部法律来说,20年在某种程度上意味着它在很多方面已经不能适应现实的需求。”张力认为,应加快道路交通安全法全面系统修订的步伐,及时填补道路交通安全治理制度在路、车、人方面的关键漏洞,提升道路交通事故矛盾纠纷化解能力,为新业态新技术发展做好配套立法。

去年我国道路交通事故造成6万多人死亡,是儿童第二大死因 专家建议驾照体检应增疾病排查