



دستور جلسه شماره (1)
عنوان: جمع بندی مشکلات مربوط به صدور مجوز و بیمه رانندگان پلت فرم های تاکسی اینترنتی
مرجع طرح موضوع: اتاق اصناف و پلت فرم های تاکسی های اینترنتی
تاریخ برگزاری جلسه: ۱۴۰۴/۱۰/۰۲
دستور جلسه :
۱- تاثیر لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت بر فعالیت تاکسی های اینترنتی
۲- بررسی مشکلات الزام رانندگان سکوهای هوشمند حمل و نقل به بیمه تامین اجتماعی
شرح موضوع دستور ۱: لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت چندی پیش در دستور کار کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی قرار گرفت، و در این کمیسیون اعضا بدون توجه به نظر اتاق های بازرگانی و اصناف و همچنین بدون در نظر گرفتن ملاحظات ذینفعان این قانون (شرکت های تاکسی اینترنتی از جمله اسنپ، تپسی و ماکسیم) و وزارت اقتصاد، وزارت ارتباطات، وزارت صمت و معاونت علمی ریاست جمهوری. این در حالی است که پلتفرم های تاکسی های اینترنتی تصویب این قانون را خلق مجوز جدید و واگذاری تنظیم گری یک حوزه به رقیب می دانند. طبق این لایحه «وزارت کشور موظف است با همکاری وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، آیین نامه نظارت بر فعالیت و سازوکار اخذ عوارض از شرکت های ارائه دهنده خدمات حمل و نقل هوشمند بار و مسافر را ظرف حداکثر شش ماه تدوین و به تصویب هیئت وزیران برساند در این لایحه. <u>وزارت کشور مسئول صدور مجوز فعالیت این شرکت ها در محدوده شهرها قرار داده شده است.</u>» وزارت راه و شهرسازی نیز مسئول صدور مجوز در محدوده بین شهری شده است. همچنین «شهرداری ها مکلف شده اند نسبت به تعیین و دریافت عوارض ازدحام شد آمد (ترافیک) از استفاده کنندگان از سکوها اقدام نمایند. بدین وصف، فرایند بررسی و تصویب این لایحه از چند منظر به شرح ذیل قابل بررسی است: الف) عدم توجه به نظرات بخش خصوصی: علی رغم حضور نمایندگان اتاق ایران، اتاق اصناف، دبیرخانه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی و همچنین نمایندگانی از شرکت های ذینفع (اسنپ، تپسی و ماکسیم) در جلسه بررسی لایحه مذکور در مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی و همچنین در صحن کمیسیون عمران و علی رغم برخی اصلاحات جزئی، بدون توجه به نظرات کارشناسی ذینفعان در کمیسیون مذکور تصویب شد و لایحه آماده برای تصویب در صحن اصلی مجلس می باشد، نکته مهم این است که مطابق سیاست های کلی نظام مصوب مقام معظم رهبری (از جمله بند ۹ ردیف ۹ سیاست های کلی نظام قانون گذاری مبنی بر مراعات ابتناء بر نظرات کارشناسی و ارزیابی تاثیر اجرای قانون) و همچنین مواد ۳، ۲، ۲۴ و ۳۰ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار موکدا بر جلب مشارکت ذینفعان در روند هنجار گذاری و استماع نظرات بخش خصوصی و ارائه ادله توجیهی پذیرش یا رد آن استوار است. این در حالی است که مسیر بررسی لایحه مورد بحث دقیقا خلاف روند تعیین شده پیش رفته است. ب) تغییر اکوسیستم کسب و کارهای موجود: تغییر ناگهانی و بدون توجیه منطقی، اقتصادی و حقوقی مرجع صدور مجوز فعالیت صنفی "خدمات مجازی جابه جایی هوشمند به کاربران وسایط نقلیه" از اتحادیه صنفی به وزارت کشور و شهرداری که این موضوع از چند جنبه قابل تامل است. الف) تغییر صدور مجوز از یک نهاد غیر دولتی به یک وزارتخانه با رویکرد کوچک سازی دولت مغایرت دارد. ب) نکته بسیار مهم اینکه، اخیرا مشاهده شده که شهرداری تهران تاکسی اینترنتی به نام "<u>تاکسی اینترنتی شهرزاد</u>" راه اندازی کرده که به نوعی رقیب تاکسی های اینترنتی موجود است، از آنجایی که طبق لایحه مورد



بحث قرار است از این پس صدور مجوز تاکسی‌های اینترنتی برعهده وزارت کشور و تبع آن سازمان شهرداری ها و دهیاری باشد این موضوع باعث تعارض منافع و اخلال در اکوسیستم موجود خواهد شد.

لازم به ذکر است تنظیم‌گری موضوع حمل و نقل هوشمند تاکنون در چارچوب دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه دهنده‌گان خدمات هوشمند مسافر مشمول قانون نظام صنفی کشور مصوب وزارتین کشور و صنعت، معدن و تجارت مورخ ۱۳۹۸/۰۸/۰۳ صورت می‌پذیرفته است و اجرای آن نیز به صورت منسجم در دهه اخیر پیش رفته است و نهادهای مختلف از جمله اتحادیه صنفی، وزارت کشور و شهرداری‌ها وظایف نظارتی در آن برعهده دارند. نکته قابل توجه آن است که ارائه پیشنهاد تغییر متولی صدور مجوز به منظور نظارت برای وزارت کشور بدون آسیب شناسی و ارائه گزارش عملکرد وظایف نظارتی آن مرجع به موجب دستورالعمل گذشته است. بر فرض پذیرش نقصان سازوکارهای موجود در آن دستورالعمل پس از ۶ سال از تصویب آن، تصویب قانون جدید بدون توجه به نقصان‌های گذشته اسباب استمرار این نقصان‌ها در متن قانون بعدی نیز ایجاد می‌کند.

ج) فقدان سازوکار نظارتی

علت اصلی بیان شده جهت تغییر دستگاه متولی صدور مجوز، فقدان امکان نظارت صحیح از سوی وزارت کشور در چارچوب وظایف خود بر کسب و کارهای مربوطه است. در تمامی کسب و کارهای صنفی مرجع صدور اتحادیه صنفی است و مراجع مختلفی چون ادارات بهداشت، پلیس، تعاون، کار و رفاه اجتماعی، مالیات، محیط زیست در حوزه تخصصی خود نظارت بر کسب و کارها را برعهده دارند و این امر موکول به صدور مجوز از سوی این مراجع نیست. همین امر در خصوص نظارت وزارت کشور بر حمل و نقل هوشمند نیز صادق است

➤ قوانین و مصوبات مربوطه با موضوع:

- ۱- قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت
- ۲- مواد ۳، ۲۴ و ۳۰ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار
- ۳- مواد ۲، ۱۲، ۸۷ قانون نظام صنفی
- ۴- ماده ۱۰ قانون جهش تولید دانش بنیان

➤ مشکلات مطروحه و پیامدهای مربوط

- ۱- افزایش بروکراسی اداری جهت اخذ مجوز جدید
- ۲- ایجاد تعارض منافع بین کسب و کار و نهاد تنظیم گر
- ۳- افزایش مداخله دولت در امور کسب و کارها در پی واگذاری مجوز از یک نهاد صنفی به یک وزارت خانه دولتی

➤ اقدامات صورت گرفته در خصوص رفع مسئله

- ۱- برگزاری اولین کارگروه مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۱۸ در دبیرخانه شورای گفتگو
- ۲- شرکت در جلسات کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی و اعلام مخالفت در خصوص تغییر مرجع صدور مجوز
- ۳- اعلام مخالفت کتبی تغییر مرجع صدور مجوز توسط دستگاه های اجرایی از جمله معاونت حقوقی ریاست جمهوری، وزارت صمت، اتاق بازرگانی ایران، اتاق اصناف، انجمن تجارت الکترونیک تهران

پیشنهادهای دستور ۱:

- ۱- استماع نظر بخش خصوصی در خصوص لایحه مذکور و ثابت ماندن مرجع صدور مجوز (وزارت صمت و انجمن صنفی کسی و کارهای فضای مجازی) و استرداد لایحه مذکور از مجلس شورای اسلامی



۲- جلوگیری از پیگیری وزارت کشور از طریق مجلس توسط دولت و حل مسئله از طریق دولت (معاونت حقوقی) به استناد بخشنامه ۷۳۶۴۶ مورخ ۱۴۰۲/۰۴/۳۱

شرح موضوع دستور ۲:

موضوع الزام رانندگان سکوهای هوشمند حمل و نقل به بیمه تامین اجتماعی در تاریخ اول مهر ماه سال ۱۴۰۴ توسط اتاق اصناف به دبیرخانه شورای گفتگو واصل گردید. مشکل اصلی مربوط به آیین نامه اجرایی بند (چ) ماده (۲۸) قانون برنامه پنجساله هفتم پیشرفت اسلامی ایران میباشد. این آیین نامه به پیشنهاد وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در ۱۴۰۳/۱۲/۰۱ در جلسه هیات وزیران به تصویب رسیده است. حال مطابق جداول ذیل مغایرتی بین بند (چ) ماده (۲۸) قانون برنامه هفتم پیشرفت و آیین نامه اجرایی وجود دارد

متن بند (چ) ماده (۲۸) قانون برنامه هفتم پیشرفت	متن آیین نامه اجرایی	مغایرت قانونی
ارائه دهندگان خدمات حمل و نقل بار و مسافر که از طریق سکو (پلتفرم) های مجازی به فعالیت مشغول بوده و بیمه بازنشستگی ندارند، مجاز به بیمه نمودن خود نزد سازمان تامین اجتماعی هستند. آیین نامه اجرایی موضوع این بند به پیشنهاد وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی تهیه می شود و به تصویب هیات وزیران می رسد.	ماده ۳- سازمان مکلف است نسبت به پوشش بیمه ای مشمولان، مطابق این آیین نامه و ماده واحده اصلاحی قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری مصوب ۱۳۸۸ و سایر شرایط مندرج در قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴ اقدام نماید. ماده ۴- سازمان مکلف است دستمزد مبنای پرداخت حق بیمه برای مشمولان را مطابق با ماده (۳۵) قانون تأمین اجتماعی به صورت مقطوع تعیین نماید.	ارجاع به: ۱. ماده واحده اصلاحی قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری مصوب ۱۳۸۸ ۲. سایر شرایط مندرج در قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴

دلایل مغایرت:

حکم قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری	حکم (چ) ماده (۲۸) قانون
کلیه رانندگان وسایل نقلیه حمل و نقل بار و مسافر بین شهری و درون شهری مشمول قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴/۴/۳ قرار گرفته و مکلفند حق بیمه مقرر در این قانون را رأساً بر مبنای درآمدی که همه ساله طبق ماده (۳۵) قانون مذکور تعیین می گردد حداقل سه ماهه به سازمان مزبور پرداخت و از مزایای قانون تأمین اجتماعی برخوردار گردند	ارائه دهندگان خدمات حمل و نقل بار و مسافر که از طریق سکو (پلتفرم) های مجازی به فعالیت مشغول بوده و بیمه بازنشستگی ندارند، مجاز به بیمه نمودن خود نزد سازمان تامین اجتماعی هستند. آیین نامه اجرایی موضوع این بند به پیشنهاد وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی تهیه می شود و به تصویب هیات وزیران می رسد.
موضوع حکم: افراد شاغل در حمل و نقل سنتی	موضوع حکم: افراد شاغل در اقتصاد مشارکتی
دامنه شمول حکم: کلیه رانندگان فعال در حوزه حمل و نقل	دامنه شمول: افراد فاقد بیمه بازنشستگی
نوع حکم: تکلیفی	نوع حکم: اختیاری



مبنای محاسبه مآخذ حق بیمه: ماده ۳۵ قانون تامین اجتماعی و مبلغ ثابت دلیل مغایرت: رای شماره ۱۳۵۲ مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۲۰ هیئت عمومی دیوان عدالت اداری	مبنای محاسبه مآخذ حق بیمه: پرداخت بر اساس عملکرد رانندگان
ضمانت اجرا: جریمه برای متخلفین (هم سکوها و هم رانندگان)	فاقد ضمانت اجرا به دلیل اختیاری بودن حکم.

قوانین و مصوبات مربوطه با موضوع:

۱) بند (چ) ماده (۲۸) قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت و آیین نامه اجرایی ماده (۲۸)

مشکلات مطروحه و پیامدهای مربوط

- ۲ افزایش قیمت سفر برای مسافران به دلیل افزایش ۱۳.۵ درصد حق بیمه از حساب شرکتها
- ۳ کاهش مبلغ دریافتی رانندگان به دلیل پرداخت ۱۳.۵ درصد حق بیمه از مبلغ نهایی سفر
- ۴ بازگشت رانندگان به فعالیت در حمل و نقل سنتی، آفلاین و گذری؛ و کاهش نرخ امنیت سفرها
- ۵ ایجاد نارضایتی در بازنشستگانی که در ازای فعالیت در سکوها، از دریافت بیمه بازنشستگی محروم می شوند.

اقدامات صورت گرفته در خصوص رفع مسئله

۱- برگزاری کارگروه در تاریخ ۱۴۰۴/۰۹/۰۴ در دبیرخانه شورای گفتگو

پیشنهادهای مربوط به دستور ۲:

۱- اصلاح آیین نامه شماره ۱۸۹۶۴۳ مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۰۷ هیات وزیران در خصوص بیمه اجتماعی ارائه دهندگان خدمات حمل و نقل بار و مسافر از طریق سکوهای مجازی به شرح ذیل

ماده واحده آیین نامه هیات وزیران	پیشنهاد اصلاحی	ذکر دلیل
ماده ۲-مشمولان مادامی که پوشش بیمه بازنشستگی ندارند، مطابق این آیین نامه مشمول مقررات و تعهدات سازمان قرار می گیرند	در این بند مشمولات در صورت تمایل به بیمه شدن بصورت خویش فرمایی بیمه شوند و اجباری برای بیمه شدن ندارند	در بند (چ) ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم رانندگان مجاز به بیمه نمودن خود نزد سازمان تامین اجتماعی هستند
ماده ۳-سازمان مکلف است نسبت به پوشش بیمه ای مشمولان، مطابق این آیین نامه و ماده واحده اصلاحی قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری مصوب ۱۳۸۸ و سایر شرایط مندرج در قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴ اقدام نماید	ارجاع به ماده واحده اصلاحی قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری مصوب ۱۳۸۸ و سایر شرایط مندرج در قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴ حذف شود	آیین نامه اجرایی ذیل بند چ ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم نه قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری مصوب ۱۳۸۸ و سایر شرایط مندرج در قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴-تفسیر موسع شده
ماده ۴-سازمان مکلف است دستمزد مبنای پرداخت حق بیمه برای مشمولان را مطابق با ماده (۳۵) قانون تأمین اجتماعی به صورت مقطوع تعیین نماید	جایگزینی دستمزد مقطوع با سازوکاری متناسب با واقعیت درآمد رانندگان	با عنایت به نوع کسب و کار رانندگان در پلت فرم های تاکسی های اینترنتی محاسبه دستمزد مقطوع امکان پذیر نمیباشد