



شناسه	تاریخ ۱۴۰۴/۱۰/۳۰
عنوان	تاثیر لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت بر فعالیت سکوهای تاکسی اینترنتی
مرجع طرح موضوع	اتاق اصناف و سکوهای تاکسی های اینترنتی
شرح دستور	لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت چندی پیش بدون در نظر گرفتن ملاحظات ذینفعان این قانون (شرکت های تاکسی های اینترنتی از جمله اسنپ، تپسی و ماکسیم) و با افزودن موادی به آن در مجلس بدون مشارکت بخش خصوصی و دولت، در دستور کار کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی قرار گرفت. طبق یکی از بندهای این لایحه که در متن اولیه ارسالی توسط دولت نبوده است و در کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی اضافه شده است، «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 وزارت کشور مسئول صدور مجوز فعالیت این شرکت ها در محدوده شهرها قرار داده شده است». وزارت راه و شهرسازی نیز مسئول صدور مجوز در محدوده بین شهری شده است. 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 همچنین "شهرداری ها مکلف شده اند نسبت به تعیین و دریافت عوارض ازدحام آمد و شد (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 کمیته حمایت از کسب و کار 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، 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 (با پیگیری این نهادها) 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 "تاکسی اینترنتی شهرزاد" 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 تاکسی های اینترنتی برعهده وزارت کشور و تبع آن سازمان شهرداری ها و دهیاری باشد این موضوع باعث تعارض منافع و اخلاص در اکوسیستم موجود خواهد شد.



لازم به ذکر است تنظیم‌گری موضوع حمل و نقل هوشمند تاکنون در چارچوب دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان 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 دستور العمل گذشته است. بر فرض پذیرش نقضان ساز و کارهای موجود در آن دستورالعمل پس از ۶ سال از تصویب آن، تصویب قانون جدید بدون توجه به نقضان‌های گذشته اسباب استمرار این نقصان‌ها در متن قانون بعدی نیز ایجاد می‌کند. (ج) فقدان سازوکار نظارتی یکی از 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، کار، 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.	
۱- تعدد متولیان صدور مجوز برای سکوهای اینترنتی در مغایرت با سایر قوانین موجود ۲- افزایش بوروکراسی اداری جهت اخذ مجوز جدید ۳- ایجاد تعارض منافع بین کسب و کار و نهاد تنظیم‌گر و نظارتی ۴- افزایش مداخله دولت در امور کسب و کارها در پی واگذاری مجوز از یک نهاد صنفی به یک وزارت خانه دولتی و نهاد عمومی	مشکلات و ایرادات مطروحه
۱- برگزاری کارگروه‌هایی در تاریخ‌های مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۱۸ و ۱۴۰۴/۱۰/۰۲ در دبیرخانه کمیته حمایت از کسب و کار ۲- شرکت در جلسات کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی و مرکز پژوهش‌های مجلس و اعلام مخالفت در خصوص تغییر مرجع صدور مجوز ۳- اعلام مخالفت کتبی تغییر مرجع صدور مجوز توسط دستگاه‌های اجرایی از جمله معاونت حقوقی ریاست جمهوری، معاونت علمی، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت صمت، اتاق بازرگانی ایران، اتاق اصناف، انجمن تجارت الکترونیک تهران	مهم ترین اقدامات صورت گرفته
۱- استرداد لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت اولیه از مجلس شورای اسلامی توسط دولت بدلیل احکام مندرج در لایحه که فضای کسب و کاری پلتفرم‌های تاکسی‌های اینترنتی را تحت الشعاع قرار میدهد. ۲- بازنگری لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (ماده ۱۳) به جهت ثابت ماندن مرجع صدور مجوز (وزارت صمت و انجمن صنفی کسب و کارهای فضای مجازی) و سایر موارد مرتبط با فعالیتهای سکوهای اینترنتی در لایحه مذکور ۳- تثبیت نظام تنظیم‌گری فعالیت تاکسی‌های اینترنتی (وزارت صمت، معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری و وزارت کشور بصورت مشترک) ۴- مجوز تاکسیهای اینترنتی بین شهری نیز همچنان توسط اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی صادر گردد. ۵- اجرای بخشنامه ۷۳۶۴۶ مورخ ۱۴۰۲/۰۴/۳۱ معاون اول رئیس جمهور جهت حل مسئله با وزارت کشور (شهرداریها) از طریق دولت (معاونت حقوقی)	پیشنهاد دبیرخانه
۱- لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (ماده ۱۳ مطابق آخرین ویرایش در دسترس) ۲- مکاتبه اتاق اصناف به شورای گفتگو و اتاق ایران به شماره ۷/۰۶/۱۰۶۳۷ مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۲۸	مستندات و مدارک پشتیبان